



Tier 1/Program Environmental Impact Statement/Environmental Impact Report: Executive Summary (Spanish)

Coachella Valley-San Gorgonio Pass Rail Corridor
Service Program

May 2021

This page is intentionally blank.

ES.1 Resumen Ejecutivo

De conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental Nacional (NEPA) y la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), la División de Transporte Ferroviario y Masivo del Departamento de Transporte de California (Caltrans) y la Comisión de Transporte del Condado de Riverside (RCTC) han preparado un borrador de Declaración de Impacto Ambiental/Informe de Impacto Ambiental de Nivel 1/Programa (declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa) con el fin de evaluar y divulgar las posibles consecuencias ambientales del Programa de servicios para el corredor ferroviario Valle de Coachella-Paso de San Gorgonio (el Programa). El Programa propone la implantación de opciones de servicios ferroviarios para pasajeros entre Los Ángeles Union Station (LAUS), en el condado de Los Ángeles (California) y la ciudad de Coachella, en el condado de Riverside (California). En este estudio conceptual a nivel de corredor se evalúan las alternativas que existen a lo largo de las 144 millas del corredor ferroviario Valle de Coachella-Paso de San Gorgonio (Corredor del Programa).

Para esta declaración EIS/este informe EIR de Nivel 1/Programa, la FRA y Caltrans son las agencias principales encargados conjuntamente de la revisión ambiental conforme a la NEPA, y la RCTC es el agencia principal en virtud de la CEQA.

Esta declaración EIS/este informe EIR de Nivel 1/Programa constituye el primer paso, en el seno de un enfoque escalonado, de los análisis previstos en la NEPA de acuerdo con el Reglamento del Consejo de Calidad Ambiental (CEQ) para la aplicación de la NEPA (Código de Reglamentos Federales 40 [CFR] Partes 1500–1508), los Procedimientos de la FRA para la Consideración de los Impactos Ambientales (64 *Registro Federal* [FR] 28545, de 26 de mayo de 1999) y las Directrices de la CEQA, artículos 15168 y 15170. La clasificación en niveles según la NEPA y la CEQA implica la evaluación de los programas y los problemas generales a través de un análisis inicial de Nivel 1/Programa, seguido de una evaluación más detallada de mejoras específicas en análisis posteriores de Nivel 2/Proyecto.

En esta declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa se evalúan los posibles impactos ambientales de la Alternativa de No Construir y las tres Opciones Alternativas de Construcción en términos generales dentro del Corredor del Programa. El Corredor del Programa ofrece un contexto regional flexible para encontrar la mejor ubicación de un sistema de trenes de pasajeros mejorado, al tiempo que brinda oportunidades para que las Opciones Alternativas de Construcción dentro del Corredor del Programa tengan en cuenta las limitaciones técnicas y ambientales, así como las aportaciones del público.

Esta declaración EIS/este informe EIR de Nivel 1/Programa conforma la base para la realización de un análisis de Nivel 2/Proyecto mediante la determinación de la Opción Alternativa de Construcción que se debe anticipar para un estudio y análisis posteriores. Por lo tanto, no se autorizará ninguna construcción como resultado de la evaluación de Nivel 1/Programa. Durante el análisis de Nivel 2/Proyecto, seguiría desarrollándose la Opción Alternativa de Construcción seleccionada identificada en el análisis de Nivel 1/Programa y se evaluarían los efectos ambientales de la infraestructura ferroviaria específica del emplazamiento y las instalaciones de la estación antes del diseño y la construcción finales. El análisis de Nivel 2/Proyecto incluiría un diseño técnico refinado, más participación pública, análisis cuantitativos de los efectos ambientales específicos del emplazamiento, e identificación de las medidas de evitación, minimización y mitigación específicas del emplazamiento.

ES.1.1 Propósito y necesidad

El propósito del Programa es poner en marcha un servicio de trenes de pasajeros interurbanos seguro, fiable y cómodo en el Corredor del Programa capaz de satisfacer las futuras necesidades de movilidad de residentes, empresas y visitantes y cumplir los siguientes objetivos:

1. Proporcionar a los viajeros entre la Cuenca de Los Ángeles y el Valle de Coachella un servicio de transporte público que ofrezca tiempos de viaje más adecuados, fiables y competitivos, un mejor acceso a las estaciones y mayor frecuencia que los servicios de transporte público actualmente disponibles.
2. Ofrecer a los viajeros entre la Cuenca de Los Ángeles y el Valle de Coachella una alternativa al coche con horarios de viaje fiables
3. Ofrecer a los viajeros entre la Cuenca de Los Ángeles y el Valle de Coachella un servicio de transporte asequible
4. Servir a un amplio abanico de fines de viaje entre la Cuenca de Los Ángeles y el Valle de Coachella, especialmente viajes de negocios y personales
5. Permitir a las personas que no tienen vehículo particular viajar entre la Cuenca de Los Ángeles y el Valle de Coachella
6. Responder a las previsiones de crecimiento de la población en la Cuenca de Los Ángeles y el Valle de Coachella
7. Ayudar a las agencias regionales a cumplir los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminación atmosférica establecidos en los reglamentos estatales y federales.

La Necesidad del Programa es abordar 1) la ausencia de alternativas de transporte eficaces a los viajes en vehículos particulares entre las regiones costeras del sur de California (por ejemplo, los condados de Los Ángeles y Orange) y las ciudades del Inland Empire (por ejemplo, la ciudad de Riverside) y el Valle de Coachella (por ejemplo, las ciudades de Coachella, Indio y Palm Springs); 2) el aumento previsto de la demanda de viajes en el Corredor del Programa como resultado del crecimiento de la población y el empleo; y 3) la creciente falta de fiabilidad de los sistemas de transporte que existen dentro del Corredor del Programa.

ES.1.2 Historial del Programa y actividades de planificación previas

Esta declaración EIS/este informe EIR de Nivel 1/Programa viene precedido/a por varios años de actividades preliminares de desarrollo del Programa. En 1991, la RCTC realizó el primero de una serie de estudios para evaluar la viabilidad de operar uno o dos viajes diarios interurbanos de ida y vuelta en tren entre Los Ángeles e Indio. Entre 1991 y 2013, la RCTC realizó estudios de viabilidad adicionales sobre el Corredor del Programa. En julio de 2016, la RCTC, en coordinación con Caltrans y la FRA, elaboró el Informe de Análisis de Alternativas (AA) de 2016 (resumido en el Capítulo 2, Alternativas del Programa, de esta declaración EIS/este informe EIR de Nivel 1/Programa), en el que se evaluaba un abanico razonable de alternativas para la implantación del servicio diario de trenes de pasajeros interurbanos entre Los Ángeles e Indio. El objetivo del Informe de AA de 2016 era determinar un abanico razonable de alternativas preliminares que pudieran evaluarse en un Plan de Desarrollo de Servicios (PDS) y una declaración EIS/un informe EIR de Nivel 1/Programa posteriores.

ES.1.3 Descripción general del Programa

El Corredor del Programa, que conecta el área metropolitana de Los Ángeles con el Valle de Coachella a través del Paso de San Gorgonio no cuenta actualmente con un servicio diario de trenes de pasajeros interurbanos que atienda el Valle de Coachella. Si bien el Corredor del Programa ya dispone de infraestructura y líneas ferroviarias, estos sistemas ferroviarios actuales solo admiten trenes de mercancías y el servicio de ferrocarril ocasional de Amtrak. La implantación propuesta del servicio de trenes de pasajeros interurbanos en el Corredor del Programa, que incluye la planificación y la construcción de las mejoras de infraestructura ferroviaria necesarias para establecer el servicio, se conocen en su conjunto como "Programa de servicios para el corredor ferroviario Valle de Coachella-Paso de San Gorgonio".

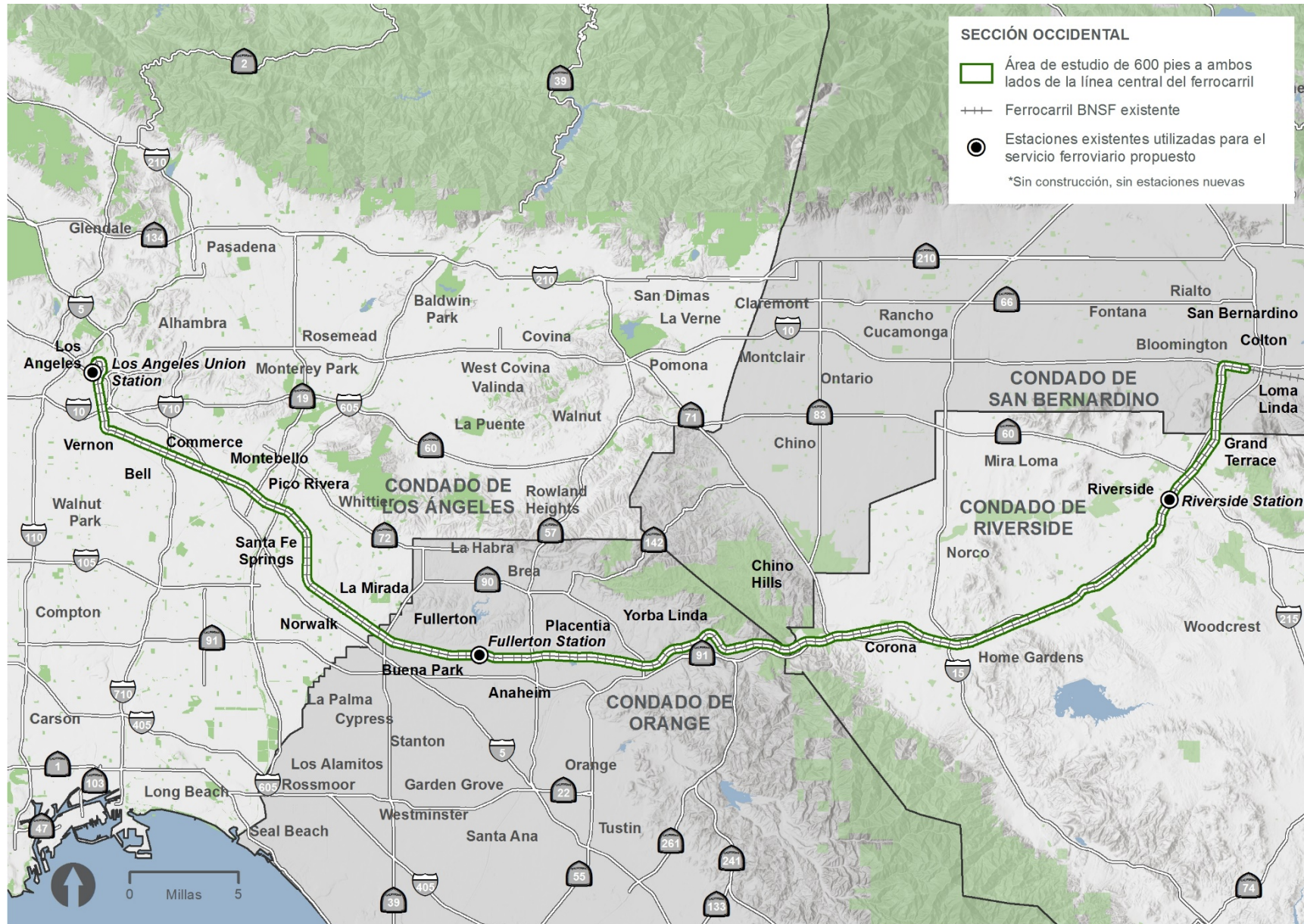
El Corredor del Programa discurre de oeste a este, extendiéndose desde la estación terminal occidental situada en LAUS hasta la estación terminal oriental situada en la Ciudad de Indio o en la Ciudad de Coachella y que consta de dos secciones: la sección occidental y la sección oriental. El límite entre las secciones occidental y oriental se encuentra en la ciudad de Colton, en la intersección de las líneas ferroviarias existentes propiedad de Union Pacific Railroad (UP) y BNSF.

Las frecuencias de los trenes de pasajeros propuestas como parte del Programa consistirían en dos trenes de pasajeros interurbanos de ida y vuelta diarios que operan toda la longitud del Corredor del Programa entre Los Ángeles y las ciudades de Indio o Coachella, con una salida por la mañana y una salida por la tarde desde cada extremo del Corredor del Programa. Ambas opciones de terminales ubicadas en la sección oriental propuestas requerirían la construcción de una nueva estación, ya que ni la ciudad de Indio ni la ciudad de Coachella disponen actualmente de estaciones que puedan adaptarse al servicio de trenes de pasajeros propuesto.

ES.1.4 Alternativas consideradas

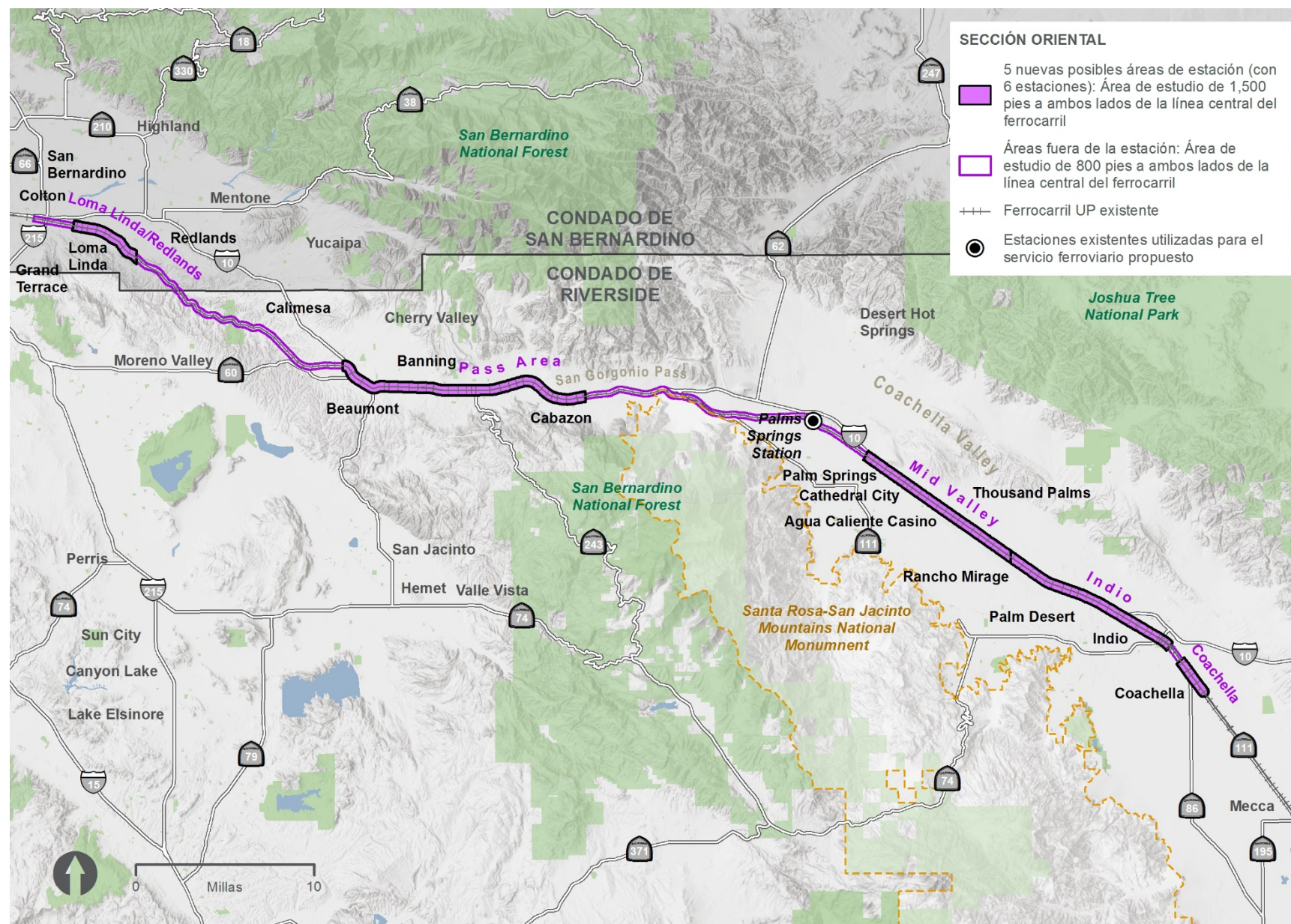
La declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa evalúa la Alternativa de No Construir y tres Opciones Alternativas de Construcción en las dos secciones geográficas, como se muestra en el Gráfico ES-1 a Gráfico ES-3. Las Opciones Alternativas de Construcción se han desarrollado con un nivel de detalle adecuado para una evaluación de Nivel 1/Programa-. El área de estudio de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa representa el área potencial en la que podrían implantarse y construirse mejoras en la infraestructura ferroviaria e instalaciones de la estación, pero no representa la ubicación precisa de la mejora o la instalación. Si se selecciona una Opción Alternativa de Construcción, el análisis de Nivel 2/Proyecto considerará mejoras adicionales en el área de estudio de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa para optimizar el rendimiento, reducir el costo y evitar o reducir los impactos en las propiedades y los recursos ambientales.

Gráfico ES-1. Sección occidental del Corredor del Programa (Opciones Alternativas de Construcción 1, 2 y 3)



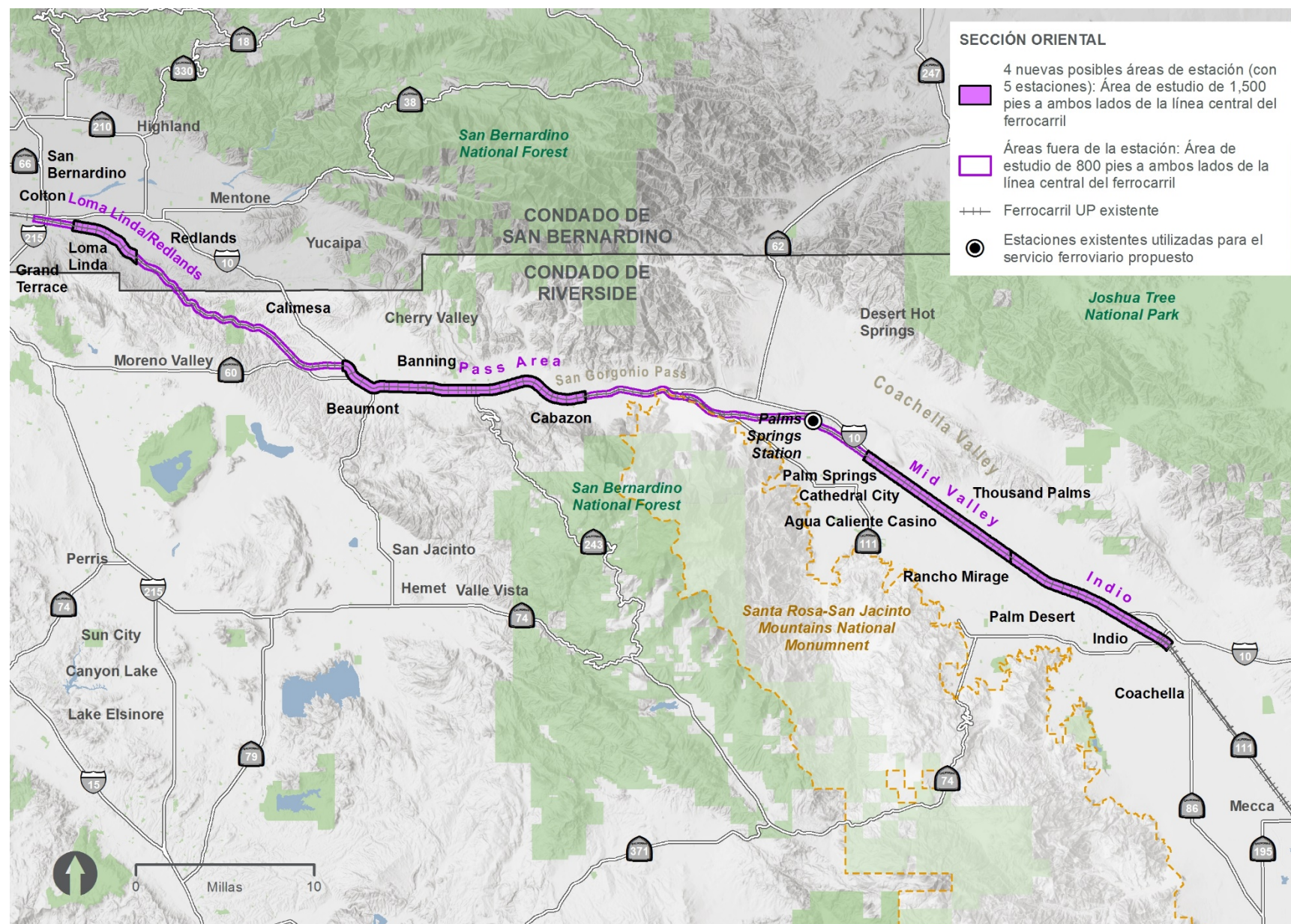
Esta página está en blanco intencionadamente.

Gráfico ES-2. Sección oriental del Corredor del Programa (Opción Alternativa de Construcción 1)



Esta página está en blanco intencionadamente.

Gráfico ES-3. Sección oriental del Corredor del Programa (Opciones Alternativas de Construcción 2 y 3)



Esta página está en blanco intencionadamente.

ES.1.4.1 Alternativa de No Construir

La Alternativa de No Construir no cumpliría el propósito y la necesidad del Programa, pero se traslada como alternativa de referencia con respecto a la cual se comparan las Opciones Alternativas de Construcción. La Alternativa de No Construir supone que no se implante ningún servicio nuevo de trenes de pasajeros en el Corredor del Programa, excepto las mejoras de transporte existentes y comprometidas (En el Cuadro 2-7 y Cuadro 2-8 del Capítulo 2, Alternativas del Programa, de esta declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa se incluye una lista completa de proyectos de mejoras de capacidad programados y planificados).

ES.1.4.2 Opción Alternativa de Construcción 1 (estación terminal de Coachella)

La Opción Alternativa de Construcción 1 incluye una distancia total del Corredor del Programa de 144 millas y consta de una sección occidental, que termina en LAUS, y una sección oriental, que termina en la ciudad de Coachella, cuyos detalles son los siguientes:

Sección occidental. En virtud de la Opción Alternativa de Construcción 1, se utilizaría la infraestructura ferroviaria existente en la sección occidental del Corredor del Programa y no se requerirían mejoras adicionales de la infraestructura ferroviaria. LAUS actuaría como estación terminal occidental, mientras que las estaciones existentes en las ciudades de Fullerton y Riverside se utilizarían para respaldar el servicio de trenes de pasajeros propuesto. No serían necesarias nuevas estaciones ni mejoras en las estaciones existentes para adaptarse al servicio propuesto dentro de la sección occidental del Corredor del Programa.

Sección oriental. En virtud de la Opción Alternativa de Construcción 1, las posibles mejoras de infraestructura nuevas en la sección oriental del Corredor del Programa podrían incluir apartaderos, vía principal adicional, señales en tierra, drenaje, estructuras de paso a desnivel e instalaciones de la estación para adaptarse al servicio propuesto de trenes de pasajeros. En el marco del PDS y el proceso de declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa, se está llevando a cabo un modelado de simulación de operaciones ferroviarias para determinar las posibles necesidades de infraestructura. Una vez finalizado el PDS y el proceso de declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa, se determinarán y perfeccionarán las mejoras de infraestructura específicas mediante coordinación y consultas adicionales con UP, la RCTC, Caltrans y la FRA antes de proceder al

análisis de Nivel 2/Proyecto.¹ Las posibles mejoras de la infraestructura ferroviaria y las instalaciones de la estación podrían incluir:

- Hasta cinco estaciones nuevas;
- Una tercera vía para ampliar la línea principal de dos vías existente a lo largo de la sección oriental del Corredor del Programa hasta Coachella;
- Varios cruces que conectan las vías de la línea principal existente con la tercera vía nueva;
- Una segunda vía de conexión nueva en Mt. Vernon, Colton;
- Un apartadero nuevo en Loma Linda para permitir el encuentro de trenes de pasajeros y reducir los retrasos;
- Un nuevo puente ferroviario que cruza el río Santa Ana; y
- Componentes de infraestructura adicionales a lo largo del Corredor del Programa, incluidos, entre otros, señales en tierra, estructuras de drenaje y estructuras de pasos a desnivel.

En virtud de la Opción Alternativa de Construcción 1, los servicios de trenes de pasajeros propuestos dentro de la sección oriental del Corredor del Programa utilizarían la estación existente en la ciudad de Palm Springs. Además, se podrían construir hasta cinco nuevas estaciones en las siguientes áreas: 1) el área de Loma Linda/Redlands (para prestar servicio a las ciudades de Loma Linda y Redlands), 2) el área del paso (para prestar servicio a las comunidades de Beaumont, Banning y Cabazon), 3) el área de Mid-Valley (para prestar servicio a las comunidades de Cathedral City, Thousand Palms, el área de Agua Caliente Casino, Rancho Mirage y Palm Desert), 4) la ciudad de Indio, y 5) la ciudad de Coachella como estación terminal de la sección oriental del Corredor del Programa.

Como se muestra en el Gráfico ES-2, el área de estudio de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa para la sección oriental del Corredor del Programa identifica las áreas de captación de las estaciones donde podrían construirse instalaciones futuras, además de otras mejoras de la infraestructura ferroviaria a lo largo del derecho de paso ferroviario existente. En la evaluación del nivel de servicio de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa- no se definen estas posibles instalaciones futuras de la estación o mejoras de la infraestructura ferroviaria para la construcción. Sería necesario realizar la revisión ambiental de Nivel 2/Proyecto antes de

¹ El proceso de Nivel 2/Proyecto no es automáticamente posterior al proceso de Nivel 1/Programa, sino que se definiría un proyecto en función del alcance general del proyecto de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS)/Informe de Impacto Ambiental (EIR) de Nivel 1/Programa y se financiaría en ese momento. El proceso de Nivel 2/Proyecto sería un documento ambiental separado y podría estar financiado y dirigido por una agencia distinta a la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) y la Comisión de Transporte del Condado de Riverside (RCTC), dependiendo de la fuente de financiación.

implantar mejoras de infraestructura específicas del emplazamiento, incluidas las ubicaciones de las estaciones.

En el marco de la Opción Alternativa de Construcción 1, se han considerado mejoras adicionales de la infraestructura ferroviaria para la sección oriental del Corredor del Programa. Estas posibles mejoras de infraestructura incluyen la adición de vías de estación y de una tercera vía a la línea principal, como sigue:

- **Vías de estación:** Las mejoras en las vías de estación consistirán en la construcción de nuevos apartaderos de vía controlados para ampliar la flexibilidad operativa mediante la creación de una ubicación alejada de las vías de la línea principal existentes que permita a los trenes de pasajeros detenerse para la subida y bajada de pasajeros en los andenes de la estación, reduciendo así la congestión del tráfico ferroviario en las vías de la línea principal. Las vías de estación tendrían una longitud de aproximadamente 1 milla o menos y se ubicarían en las zonas de la estación propuestas o cerca de estas. Las vías de estación podrían incluir, entre otros, los siguientes componentes y/o requisitos de construcción:
 - Los componentes o los requisitos de construcción de las vías de estación pueden incluir la nivelación de la vía adicional, los parches de construcción de desvíos y luces de señalización.
 - Las mejoras de drenaje pueden incluir ampliaciones del alcantarillado y nuevas estructuras de puentes independientes o modificaciones de puentes existentes.
 - Otros componentes estructurales de las vías de estación incluyen modificaciones o reconstrucción de los pasos elevados, así como protección del muelle para las estructuras existentes.
 - Es posible que se requieran muros de contención en determinados lugares para contener las mejoras dentro del derecho de paso de UP.
 - Los pasos a nivel existentes requerirían una modificación para permitir la colocación de una superficie de cruce adicional para las nuevas vías y la reubicación o el reemplazo de dispositivos de advertencia automática.
 - La construcción de las vías consistiría en secciones de vía estándar de UP, con centros de vía de 20 pies o más, usando nuevos rieles soldados en continuo. La infraestructura de señales y comunicaciones se mejoraría y ampliaría según las necesidades.

- **Tercera vía principal:** Una tercera vía vendría a sumarse a las dos vías principales existentes a lo largo de la sección oriental del Corredor del Programa hacia Coachella. La tercera vía principal se construiría principalmente dentro del derecho de paso de UP existente; sin embargo, las posibles pendientes podrían extenderse fuera de este derecho de paso existente en determinados lugares. Muchas de las características descritas anteriormente para el escenario de vía de estación también se construirían en este escenario, pero las actividades de construcción no se limitarían a segmentos ferroviarios cerca de las estaciones propuestas. Para facilitar la explotación, se construirían cruces universales adicionales y se podrían reubicar los cruces existentes en caso de existir limitaciones topográficas. El escenario de la tercera vía principal es coherente con las mejoras de infraestructuras propuestas a través del trabajo de modelado de operaciones ferroviarias para lograr una puntualidad del 90% en el servicio de trenes de pasajeros sin agregar demora al servicio de trenes de mercancías en la sección oriental del Corredor del Programa.

ES.1.4.3 Opción Alternativa de Construcción 2 (estación terminal de Indio)

La Opción Alternativa de Construcción 2 incluye una distancia total del Corredor del Programa de 140.25 millas y consta de una sección occidental, que termina en LAUS, y una sección oriental, que termina en la ciudad de Indio, cuyos detalles son los siguientes:

Sección occidental. La sección occidental de la Opción Alternativa de Construcción 2 sería la misma que se describe en la Opción Alternativa de Construcción 1.

Sección oriental. La Opción Alternativa de Construcción 2 requeriría posibles mejoras de infraestructura nuevas en la sección oriental del Corredor del Programa y podría incluir apartaderos, vía principal adicional, señales en tierra, drenaje, estructuras de paso a desnivel e instalaciones de la estación para adaptarse al servicio propuesto de trenes de pasajeros. Las posibles mejoras de la infraestructura ferroviaria y las instalaciones de la estación contempladas en la Opción Alternativa de Construcción 2 podrían incluir:

- Hasta cuatro estaciones nuevas;
- Una tercera vía para ampliar la línea principal de dos vías existente a lo largo de la sección oriental del Corredor del Programa hasta Indio;
- Varios cruces que conectan las vías de la línea principal existente con la tercera vía nueva;
- Una segunda vía de conexión nueva en Mt. Vernon, Colton;

- Un apartadero nuevo en Loma Linda para permitir el encuentro de trenes de pasajeros y reducir los retrasos;
- Un nuevo puente ferroviario que cruza el río Santa Ana; y
- Componentes de infraestructura adicionales a lo largo del Corredor del Programa, incluidos, entre otros, señales en tierra, estructuras de drenaje y estructuras de pasos a desnivel.

En virtud de la Opción Alternativa de Construcción 2, los servicios de trenes de pasajeros dentro de la sección oriental del Corredor del Programa utilizarían la estación existente en la ciudad de Palm Springs. Además, se podrían construir hasta cuatro nuevas estaciones en las siguientes áreas: 1) el área de Loma Linda/Redlands (para prestar servicio a las ciudades de Loma Linda y Redlands), 2) el área del puerto (para prestar servicio a las comunidades de Beaumont, Banning y Cabazon), 3) el área de Mid-Valley (para prestar servicio a las comunidades de Cathedral City, Thousand Palms, el área de Agua Caliente Casino, Rancho Mirage y Palm Desert), y 4) la ciudad de Indio como estación terminal oriental del Corredor del Programa.

Como se muestra en el Gráfico ES-3, el área de estudio de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa para la sección oriental del Corredor del Programa identifica las áreas de captación de las estaciones donde podrían construirse instalaciones futuras de las estaciones, además de otras mejoras de la infraestructura ferroviaria a lo largo del derecho de paso ferroviario existente. En la evaluación del nivel de servicio de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa- no se definen estas posibles instalaciones futuras de la estación o mejoras de la infraestructura ferroviaria para la construcción. Sería necesario realizar la revisión ambiental de Nivel 2/Proyecto antes de implantar mejoras de infraestructura específicas del emplazamiento, incluidas las ubicaciones de las estaciones.

En el marco de la Opción Alternativa de Construcción 2, se han considerado mejoras adicionales de la infraestructura para la sección oriental del Corredor del Programa. Estas posibles mejoras de infraestructura incluyen la adición de vías de estación y de una tercera vía a la línea principal. La adición de vías de estación sería la misma que se describe en la Opción Alternativa de Construcción 1; sin embargo, la tercera vía contemplada en la Opción Alternativa de Construcción 2 vendría a sumarse a las dos vías principales existentes a lo largo de la sección oriental del Corredor del Programa hasta el área de la estación de Indio propuesta.

ES.1.4.4 Opción Alternativa de Construcción 3 (estación terminal de Indio con tercera vía limitada)

La Opción Alternativa de Construcción 3 incluye una distancia total del Corredor del Programa de 140.25 millas y consta de una sección occidental, que termina en LAUS, y una sección oriental, que termina en la ciudad de Indio, cuyos detalles son los siguientes:

Sección occidental. La sección occidental contemplada en la Opción Alternativa de Construcción 3 sería la misma que se describe en las Opciones Alternativas de Construcción 1 y 2.

Sección oriental. La sección oriental de la Opción Alternativa de Construcción 3 sería la misma que se describe en la Opción Alternativa de Construcción 2, excepto por lo siguiente:

En el marco de la Opción Alternativa de Construcción 3, se han considerado mejoras adicionales de la infraestructura para la sección oriental del Corredor del Programa. Estas posibles mejoras de infraestructura incluyen la adición de vías de estación y de una tercera vía a la línea principal. La adición de vías de estación sería la misma que se describe en las Opciones Alternativas de Construcción 1 y 2; sin embargo, la adición de la tercera vía estaría limitada en virtud de la Opción Alternativa de construcción 3 en comparación con las Opciones Alternativas de Construcción 1 y 2. La tercera vía limitada contemplada en la Opción Alternativa de Construcción 3 vendría a sumarse a las dos vías principales existentes a lo largo de la sección oriental del Corredor del Programa hasta el área de la estación de Mid-Valley propuesta.

ES.1.4.5 Alternativa de preferencia recomendada

La Alternativa de No Construir no cumple con el propósito y la necesidad del Programa y no contribuiría a trasladar el tráfico al Corredor del Programa, no reduciría la congestión, no aumentaría el acceso a los centros de trabajo y actividad, ni proporcionaría tiempos de viaje fiables y un nivel de seguridad comparable al ofrecido por los viajes en trenes de pasajeros. La Alternativa de No Construir no conectaría las áreas suburbanas y rurales entre Los Ángeles y el Valle de Coachella con una opción de viaje de alta capacidad, no facilitaría el desarrollo continuo de una red de transporte multimodal ni proporcionaría opciones de movilidad para las necesidades actuales y futuras.

Teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros prevista, la contribución de las agencias y del público, y los posibles impactos ambientales asociados con la implantación del ferrocarril de pasajeros dentro del Corredor del Programa, se considera que la Opción Alternativa de Construcción 1 es mejor que las Opciones Alternativas de Construcción 2 o 3, con posibles impactos similares en el medio ambiente. Sobre la base del análisis contenido en esta evaluación de nivel de servicio de la declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa y tal como se resume en el Capítulo 7, Evaluación

de alternativas, la Opción Alternativa de Construcción 1 se identifica como la alternativa preferida recomendada para cumplir los fines de la NEPA y la CEQA.

ES.1.5 Resumen de efectos

En esta sección se resumen los posibles efectos de la implantación de las Opciones Alternativas de Construcción conforme al análisis de los recursos sociales, económicos y ambientales documentados en el capítulo 3, Análisis ambiental, consecuencias y mitigación. La Alternativa de No Construir se traslada como alternativa de referencia con respecto a la cual se comparan las Opciones Alternativas de Construcción. Los posibles efectos y las diferencias en los efectos entre las Opciones Alternativas de Construcción se describen en cada sección de recursos y se resumen en el Cuadro ES-1, respectivamente. Aún no se han seleccionado las ubicaciones de las estaciones, sino que se analizan consideraciones generales con respecto a los efectos de las estaciones.

Los posibles efectos y la comparación de los efectos entre las Opciones Alternativas de Construcción se basan en un estudio inicial de recursos dentro del área de estudio de la declaración EIS/ informe EIR de Nivel 1/Programa para cada Opción Alternativa de Construcción.

Esta página está en blanco intencionadamente.

Cuadro ES-1. Resumen de los efectos sobre los recursos de cada Opción Alternativa de Construcción

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Uso de la tierra y planificación	Compatibilidad de uso de la tierra En virtud de la Alternativa de No Construir, no se establecería el servicio de trenes de pasajeros entre Coachella y Los Ángeles, y no se asignaría terreno para infraestructura ferroviaria o instalaciones de estación. Aunque esto podría evitar posibles desplazamientos de usos de la tierra existentes y previstos, aumentaría la probabilidad de desplazar usos de la tierra adyacentes a carreteras existentes, como la I-10, la SR 60 y la SR 111, que probablemente tendrían que ampliarse para adaptarse a las demandas previstas de capacidad a medida que aumenta la población en la región. Además, la Alternativa de No Construir sería incompatible con los planes y las políticas federales, estatales y regionales que promueven la expansión de las opciones de transporte existentes, así como la conectividad multimodal en toda la región. Recursos agrícolas La Alternativa de No Construir no prevé ningún efecto sobre los recursos agrícolas.	Compatibilidad de uso de la tierra <i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la Sección Oriental debido a efectos de construcción temporales y adquisiciones permanentes de derechos de paso más allá del alcance del derecho de paso ferroviario existente. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren estaciones ni infraestructuras ferroviarias adicionales, ni se prevén cambios en el uso de la tierra. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a los cambios de uso de la tierra asociados a la incorporación de nuevas estaciones e infraestructuras de vía. Recursos agrícolas <i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos sustanciales en la sección oriental asociados a la conversión de tierras agrícolas designadas a uso no agrícola. - Suelo agrícola principal: 560.40 acres - Suelo agrícola único: 96.70 acres - Suelo agrícola de importancia estatal: 22.60 acres - Suelo agrícola de importancia local: 2,623.90 acres - Tierra de pasto: 1,923.20 acres - Reserva agrícola: 760.82 acres <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental y la sección oriental una vez finalizadas las actividades de construcción.	Compatibilidad de uso de la tierra <i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la Sección Oriental debido a efectos de construcción temporales y adquisiciones permanentes de derechos de paso más allá del alcance del derecho de paso ferroviario existente. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren estaciones ni infraestructuras ferroviarias adicionales, ni se prevén cambios en el uso de la tierra. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a los cambios de uso de la tierra asociados a la incorporación de nuevas estaciones e infraestructuras de vía. Recursos agrícolas <i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos sustanciales en la sección oriental asociados a la conversión de tierras agrícolas designadas a uso no agrícola. - Suelo agrícola principal: 362.50 acres - Suelo agrícola único: 96.70 acres - Suelo agrícola de importancia estatal: 22.60 acres - Suelo agrícola de importancia local: 2,549.90 acres - Tierra de pasto: 1,923.20 acres - Reserva agrícola: 760.82 acres <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental y la sección oriental una vez finalizadas las actividades de construcción.	Compatibilidad de uso de la tierra <i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la Sección Oriental debido a efectos de construcción temporales y adquisiciones permanentes de derechos de paso más allá del alcance del derecho de paso ferroviario existente. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren estaciones ni infraestructuras ferroviarias adicionales, ni se prevén cambios en el uso de la tierra. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a los cambios de uso de la tierra asociados a la incorporación de nuevas estaciones e infraestructuras de vía. Recursos agrícolas <i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos sustanciales en la sección oriental asociados a la conversión de tierras agrícolas designadas a uso no agrícola. - Suelo agrícola principal: 362.50 acres - Suelo agrícola único: 96.70 acres - Suelo agrícola de importancia estatal: 22.60 acres - Suelo agrícola de importancia local: 2,549.90 acres - Tierra de pasto: 1,923.20 acres - Reserva agrícola: 760.82 acres <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental y la sección oriental una vez finalizadas las actividades de construcción.

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Transporte	Según la Alternativa de No Construir, se anticiparían tiempos de viaje más largos y un aumento del número de MRV a medida que continúa el crecimiento regional dentro del Corredor del Programa y aumenta la congestión en las carreteras. Por lo tanto, la Alternativa de No Construir podría producir efectos sobre la calidad del aire y posibles efectos adicionales de ruido en los usos de la tierra circundantes, lo que podría afectar a receptores sensibles adyacentes a los corredores de transporte existentes.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos entre moderados y sustanciales en la sección oriental asociados con las operaciones ferroviarias, los cruces entre vías férreas y carreteras y el tráfico debido al posible cierre temporal de carriles, aceras, carriles bici y rutas para bicicletas, accesos, calles y carriles de autopistas. <i>Explotación:</i> Se prevé que con la Opción Alternativa de Construcción 1 los desplazamientos en automóvil se conviertan en desplazamientos en trenes interurbanos de pasajeros, reduciendo así los desplazamientos en automóvil y el número de MRV en las carreteras regionales. <i>Desplazamientos anuales en automóvil y reducción de MRV por año horizonte:</i> Reducción de desplazamientos en automóvil el año de apertura (2024): 107,344 desplazamientos Reducción de MRV el año de apertura (2024): 10,498,246 millas Reducción de desplazamientos en automóvil en años futuros (2044): 178,045 desplazamientos Reducción de MRV en años futuros (2044): 17,412,809 millas <i>Cantidad de pasajeros:</i> Se prevé un aumento del 66%, de 204,107 desplazamientos en el año de apertura (2024) a 338,540 desplazamientos en años futuros (2044).	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos entre moderados y sustanciales en la sección oriental asociados con las operaciones ferroviarias, los cruces entre vías férreas y carreteras y el tráfico debido al posible cierre temporal de carriles, aceras, carriles bici y rutas para bicicletas, accesos, calles y carriles de autopistas. <i>Explotación:</i> Se prevé que con la Opción Alternativa de Construcción 2 los desplazamientos en automóvil se conviertan en desplazamientos en trenes interurbanos de pasajeros, reduciendo así los desplazamientos en automóvil y el número de MRV en las carreteras regionales. <i>Desplazamientos anuales en automóvil y reducción de MRV por año horizonte:</i> Reducción de desplazamientos en automóvil el año de apertura (2024): 99,026 desplazamientos Reducción de MRV el año de apertura (2024): 9,682,718 miles Reducción de desplazamientos en automóvil en años futuros (2044): 164,248 desplazamientos Reducción de MRV en años futuros (2044): 16,060,152 miles <i>Cantidad de pasajeros:</i> Se prevé un aumento del 66%, de 188,290 desplazamientos en el año de apertura (2024) a 312,306 desplazamientos en años futuros (2044).	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos entre moderados y sustanciales en la sección oriental asociados con las operaciones ferroviarias, los cruces entre vías férreas y carreteras y el tráfico debido al posible cierre temporal de carriles, aceras, carriles bici y rutas para bicicletas, accesos, calles y carriles de autopistas. <i>Explotación:</i> Se prevé que con la Opción Alternativa de Construcción 3 los desplazamientos en automóvil se conviertan en desplazamientos en trenes interurbanos de pasajeros, reduciendo así los desplazamientos en automóvil y el número de MRV en las carreteras regionales. <i>Desplazamientos anuales en automóvil y reducción de MRV por año horizonte:</i> Reducción de desplazamientos en automóvil el año de apertura (2024): 99,026 desplazamientos Reducción de MRV el año de apertura (2024): 9,682,718 miles Reducción de desplazamientos en automóvil en años futuros (2044): 164,248 desplazamientos Reducción de MRV en años futuros (2044): 16,060,152 miles <i>Cantidad de pasajeros:</i> Se prevé un aumento del 66%, de 188,290 desplazamientos en el año de apertura (2024) a 312,306 desplazamientos en años futuros (2044).

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Calidad visual y estética	Dado que no se producirían cambios físicos, no se prevén efectos en las vistas de los recursos visuales, el carácter o la calidad visual, ni las condiciones de luz y resplandor en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos insignificantes sobre la calidad y la estética visual en la sección oriental, ya que las actividades de construcción no obstruirían permanentemente las vistas del paisaje, no cambiarían el carácter visual, no provocarían la degradación de la calidad visual ni añadirían nuevas fuentes significativas de luz o resplandor. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que los trenes funcionarían dentro del derecho de paso existente y la adición de dos viajes de ida y vuelta diarios no daría lugar a cambios notables en la calidad y la estética visual. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la sección oriental si las mejoras eliminaran estructuras o elementos del paisaje, o introdujeran elementos visuales fuera de escala o de otro modo incompatibles visualmente con el carácter visual existente, y/o añadieran mayores niveles de luz o iluminación indirecta en áreas adyacentes. <i>Recursos visuales:</i> Parque/sendero: 27 Carretera panorámica designada: 0 Lugar en NRHP: 7 Distrito en NRHP: 1	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos insignificantes sobre la calidad y la estética visual en la sección oriental, ya que las actividades de construcción no obstruirían permanentemente las vistas del paisaje, no cambiarían el carácter visual, no provocarían la degradación de la calidad visual ni añadirían nuevas fuentes significativas de luz o resplandor. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que los trenes funcionarían dentro del derecho de paso existente y la adición de dos viajes de ida y vuelta diarios no daría lugar a cambios notables en la calidad y la estética visual. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la sección oriental si las mejoras eliminaran estructuras o elementos del paisaje, o introdujeran elementos visuales fuera de escala o de otro modo incompatibles visualmente con el carácter visual existente, y/o añadieran mayores niveles de luz o iluminación indirecta en áreas adyacentes. <i>Recursos visuales:</i> Parque/sendero: 25 Carretera panorámica designada: 0 Lugar en NRHP: 7 Distrito en NRHP: 1	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos insignificantes sobre la calidad y la estética visual en la sección oriental, ya que las actividades de construcción no obstruirían permanentemente las vistas del paisaje, no cambiarían el carácter visual, no provocarían la degradación de la calidad visual ni añadirían nuevas fuentes significativas de luz o resplandor. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que los trenes funcionarían dentro del derecho de paso existente y la adición de dos viajes de ida y vuelta diarios no daría lugar a cambios notables en la calidad y la estética visual. Podrían producirse efectos potencialmente moderados en la sección oriental si las mejoras eliminaran estructuras o elementos del paisaje, o introdujeran elementos visuales fuera de escala o de otro modo incompatibles visualmente con el carácter visual existente, y/o añadieran mayores niveles de luz o iluminación indirecta en áreas adyacentes. <i>Recursos visuales:</i> Parque/sendero: 25 Carretera panorámica designada: 0 Lugar en NRHP: 7 Distrito en NRHP: 1

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Calidad del aire y gases de efecto invernadero	El crecimiento futuro previsto en el Corredor del Programa daría lugar a un aumento correspondiente del tráfico y el número de MRV, ya que habría más coches en las carreteras. Por lo tanto, es probable que la congestión del tráfico empeore con la Alternativa de No Construir, lo que tendrá efectos en la calidad del aire. Asimismo, con la tendencia continua de aumento del número de MRV dentro del Corredor del Programa, es probable que el consumo de combustibles fósiles y las emisiones de GEI asociadas aumenten con la Alternativa de No Construir. De manera similar, si bien no se produciría construcción o aumento en el servicio relacionado con el Programa, los viajes de trenes de mercancías e interurbanos de otros proyectos planificados y futuros producirían efectos en la calidad del aire dentro del Corredor del Programa en virtud de la Alternativa de No Construcción.	<i>Construcción:</i> Calidad del aire y efectos de GEI insignificantes en la sección occidental, ya que no se proponen actividades de construcción. Podrían producirse importantes efectos sobre la calidad del aire en la sección oriental debido a que las emisiones de la construcción superarían las normas de calidad del aire localizadas. <i>Explotación:</i> Los efectos localizados en la calidad del aire podrían ser sustanciales; sin embargo, en general, el Programa generaría beneficios netos a largo plazo para la calidad del aire mediante la reducción de contaminantes por medio de una disminución del número de MRV en la región. Se prevén importantes beneficios relacionados con las emisiones de GEI, ya que el Programa reduciría el número de desplazamientos regionales en automóvil y el número de MRV, lo que daría lugar a una reducción de las emisiones de GEI.	<i>Construcción:</i> Calidad del aire y efectos de GEI insignificantes en la sección occidental, ya que no se proponen actividades de construcción. Podrían producirse importantes efectos sobre la calidad del aire en la sección oriental debido a que las emisiones de la construcción superarían las normas de calidad del aire localizadas. <i>Explotación:</i> Los efectos localizados en la calidad del aire podrían ser sustanciales; sin embargo, en general, el Programa generaría beneficios netos a largo plazo para la calidad del aire mediante la reducción de contaminantes por medio de una disminución del número de MRV en la región. Se prevén importantes beneficios relacionados con las emisiones de GEI, ya que el Programa reduciría el número de desplazamientos regionales en automóvil y el número de MRV, lo que daría lugar a una reducción de las emisiones de GEI.	<i>Construcción:</i> Calidad del aire y efectos de GEI insignificantes en la sección occidental, ya que no se proponen actividades de construcción. Podrían producirse importantes efectos sobre la calidad del aire en la sección oriental debido a que las emisiones de la construcción superarían las normas de calidad del aire localizadas. <i>Explotación:</i> Los efectos localizados en la calidad del aire podrían ser sustanciales; sin embargo, en general, el Programa generaría beneficios netos a largo plazo para la calidad del aire mediante la reducción de contaminantes por medio de una disminución del número de MRV en la región. Se prevén importantes beneficios relacionados con las emisiones de GEI, ya que el Programa reduciría el número de desplazamientos regionales en automóvil y el número de MRV, lo que daría lugar a una reducción de las emisiones de GEI.
Ruido y vibración	No se produciría construcción relacionada con el Programa ni aumento del servicio; sin embargo, la frecuencia de los viajes de trenes de mercancías e interurbanos aumentaría debido al crecimiento regional y la demanda de otros proyectos. Con la Alternativa de No Construir, los niveles de ruido y vibración ambiental procedentes de la explotación de los trenes existentes y el tráfico local continuarían. Aunque no se produciría construcción o aumento en el servicio relacionado con el Programa, se prevé un aumento del ruido ferroviario dentro del Corredor del Programa.	<i>Construcción:</i> Efectos de ruido y vibraciones insignificantes en la sección occidental, ya que no se proponen actividades de construcción. Efectos de ruido sustanciales y efectos de vibración moderados en la sección oriental debido a que los niveles de ruido y vibración de construcción superan las normas locales o de la FTA en receptores sensibles. <i>Explotación:</i> Efectos de ruido y vibraciones insignificantes asociados a la explotación continuada de trenes y estaciones en la sección occidental. Efectos de ruido moderados en la sección oriental debido a la incorporación de nuevas ubicaciones de estaciones y nueva infraestructura ferroviaria, lo que podría tener un efecto en usos adyacentes sensibles al ruido. Efectos de vibración insignificantes en la sección oriental.	<i>Construcción:</i> Efectos de ruido y vibraciones insignificantes en la sección occidental, ya que no se proponen actividades de construcción. Efectos de ruido sustanciales y efectos de vibración moderados en la sección oriental debido a que los niveles de ruido y vibración de construcción superan las normas locales o de la FTA en receptores sensibles. <i>Explotación:</i> Efectos de ruido y vibraciones insignificantes asociados a la explotación continuada de trenes y estaciones en la sección occidental. Efectos de ruido moderados en la sección oriental debido a la incorporación de nuevas ubicaciones de estaciones y nueva infraestructura ferroviaria, lo que podría tener un efecto en usos adyacentes sensibles al ruido. Efectos de vibración insignificantes en la sección oriental.	<i>Construcción:</i> Efectos de ruido y vibraciones insignificantes en la sección occidental, ya que no se proponen actividades de construcción. Efectos de ruido sustanciales y efectos de vibración moderados en la sección oriental debido a que los niveles de ruido y vibración de construcción superan las normas locales o de la FTA en receptores sensibles. <i>Explotación:</i> Efectos de ruido y vibraciones insignificantes asociados a la explotación continuada de trenes y estaciones en la sección occidental. Efectos de ruido moderados en la sección oriental debido a la incorporación de nuevas ubicaciones de estaciones y nueva infraestructura ferroviaria, lo que podría tener un efecto en usos adyacentes sensibles al ruido. Efectos de vibración insignificantes en la sección oriental.

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Aguas jurisdiccionales de aguas y recursos de los humedales	No se prevén efectos sobre las aguas jurisdiccionales y los recursos de humedales en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a las actividades temporales de construcción en proximidad a aguas jurisdiccionales y humedales. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental asociados con la explotación continuada de trenes y estaciones dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados al mantenimiento de alcantarillas, puentes, terraplenes y áreas de estación. <i>Masas de agua:</i> 38 masas de agua <i>Humedales:</i> 355 humedales (731 acres)	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a las actividades temporales de construcción en proximidad a aguas jurisdiccionales y humedales. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental asociados con la explotación continuada de trenes y estaciones dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados al mantenimiento de alcantarillas, puentes, terraplenes y áreas de estación. <i>Masas de agua:</i> 38 masas de agua <i>Humedales:</i> 353 humedales (729.78 acres)	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a las actividades temporales de construcción en proximidad a aguas jurisdiccionales y humedales. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental asociados con la explotación continuada de trenes y estaciones dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados al mantenimiento de alcantarillas, puentes, terraplenes y áreas de estación. <i>Masas de agua:</i> 38 masas de agua <i>Humedales:</i> 353 humedales (729.78 acres)
Recursos biológicos	No se prevé ningún efecto sobre los recursos biológicos en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales de la construcción en la sección oriental debido a los numerosos recursos biológicos circunscritos en la zona de construcción del Programa. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental asociados con la explotación continuada de trenes y estaciones dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados a las actividades de mantenimiento (p. ej., aplicación de plaguicidas y herbicidas, adición de fuentes de luz que podrían perturbar el hábitat y el movimiento de la fauna silvestre, y aumento de la actividad humana). <i>Comunidades de vegetación sensibles:</i> 5 comunidades sensibles que podrían darse <i>Especies vegetales de carácter especial:</i> 22 especies que podrían darse <i>Especies silvestres de carácter especial:</i> 66 especies que podrían darse <i>Corredores con movimiento silvestre:</i> 1 (Conexión San Bernardino-San Jacinto)	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales de la construcción en la sección oriental debido a los numerosos recursos biológicos circunscritos en la zona de construcción del Programa. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental asociados con la explotación continuada de trenes y estaciones dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados a las actividades de mantenimiento (p. ej., aplicación de plaguicidas y herbicidas, adición de fuentes de luz que podrían perturbar el hábitat y el movimiento de la fauna silvestre, y aumento de la actividad humana). <i>Comunidades naturales sensibles:</i> 5 comunidades sensibles que podrían darse <i>Especies vegetales de carácter especial:</i> 22 especies que podrían darse <i>Especies silvestres de carácter especial:</i> 66 especies que podrían darse <i>Corredores con movimiento silvestre:</i> 1 (Conexión San Bernardino-San Jacinto)	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales de la construcción en la sección oriental debido a los numerosos recursos biológicos circunscritos en la zona de construcción del Programa. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental asociados con la explotación continuada de trenes y estaciones dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados a las actividades de mantenimiento (p. ej., aplicación de plaguicidas y herbicidas, adición de fuentes de luz que podrían perturbar el hábitat y el movimiento de la fauna silvestre, y aumento de la actividad humana). <i>Comunidades naturales sensibles:</i> 5 comunidades sensibles que podrían darse <i>Especies vegetales de carácter especial:</i> 22 especies que podrían darse <i>Especies silvestres de carácter especial:</i> 66 especies que podrían darse <i>Corredores con movimiento silvestre:</i> 1 (Conexión San Bernardino-San Jacinto)

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Llanuras aluviales, hidrología y calidad del agua	La Alternativa de No Construir no prevé ningún efecto sobre las llanuras aluviales, la hidrología ni la calidad del agua.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Los efectos potencialmente moderados en la sección oriental sobre las llanuras aluviales, la hidrología y la calidad del agua se producirían como resultado de las actividades de construcción próximas a estos recursos hídricos. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental debido al cumplimiento de la legislación que regula los efectos sobre los recursos hídricos.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Los efectos potencialmente moderados en la sección oriental sobre las llanuras aluviales, la hidrología y la calidad del agua se producirían como resultado de las actividades de construcción próximas a estos recursos hídricos. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental debido al cumplimiento de la legislación que regula los efectos sobre los recursos hídricos.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Los efectos potencialmente moderados en la sección oriental sobre las llanuras aluviales, la hidrología y la calidad del agua se producirían como resultado de las actividades de construcción próximas a estos recursos hídricos. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental debido al cumplimiento de la legislación que regula los efectos sobre los recursos hídricos.

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Geología, suelos, sismicidad y recursos paleontológicos	Dado que no se producirían cambios físicos asociados con el Programa, no se prevén efectos en la geología, los suelos, la sismicidad y los recursos paleontológicos y minerales en virtud de la Alternativa de No Construir. Sin embargo, debido a la naturaleza sísmica del sur de California, pueden seguir produciéndose riesgos geológicos como rotura de fallas inducida sísmicamente, sacudidas de tierra, deslizamientos de tierra y licuefacción en virtud de la Alternativa de No Construir.	Riesgos sísmicos y geológicos <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la construcción en áreas dentro de zonas sísmicas y áreas geológicamente inadecuadas (por ejemplo, propensas a deslizamientos de tierra, subyacentes a suelos expansivos, etc.) para la infraestructura ferroviaria. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se propone ninguna infraestructura adicional. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la ruta alternativa propuesta que atraviesa una región sísmicamente activa. Recursos paleontológicos <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental debidos a la excavación en zonas paleontológicamente sensibles. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes ya que la explotación en las secciones occidental y oriental no conllevaría excavaciones subterráneas. Recursos minerales <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental, ya que el uso de los terrenos designados para la extracción de recursos minerales podría convertirse en uso de transporte. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que la explotación no implicaría excavaciones subterráneas.	Riesgos sísmicos y geológicos <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la construcción en áreas dentro de zonas sísmicas y áreas geológicamente inadecuadas (por ejemplo, propensas a deslizamientos de tierra, subyacentes a suelos expansivos, etc.) para la infraestructura ferroviaria. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se propone ninguna infraestructura adicional. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la ruta alternativa propuesta que atraviesa una región sísmicamente activa. Recursos paleontológicos <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental debidos a la excavación en zonas paleontológicamente sensibles. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes ya que la explotación en las secciones occidental y oriental no conllevaría excavaciones subterráneas. Recursos minerales <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental, ya que el uso de los terrenos designados para la extracción de recursos minerales podría convertirse en uso de transporte. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que la explotación no implicaría excavaciones subterráneas.	Riesgos sísmicos y geológicos <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la construcción en áreas dentro de zonas sísmicas y áreas geológicamente inadecuadas (por ejemplo, propensas a deslizamientos de tierra, subyacentes a suelos expansivos, etc.) para la infraestructura ferroviaria. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se propone ninguna infraestructura adicional. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la ruta alternativa propuesta que atraviesa una región sísmicamente activa. Recursos paleontológicos <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental debidos a la excavación en zonas paleontológicamente sensibles. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes ya que la explotación en las secciones occidental y oriental no conllevaría excavaciones subterráneas. Recursos minerales <i>Construcción.</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental, ya que el uso de los terrenos designados para la extracción de recursos minerales podría convertirse en uso de transporte. <i>Explotación.</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que la explotación no implicaría excavaciones subterráneas.

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Peligros y materiales peligrosos	Dado que no se producirían cambios físicos, no se prevén efectos sobre peligros o materiales peligrosos en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la construcción en áreas cercanas a sitios de materiales peligrosos, zonas con elevado riesgo de incendio y áreas de influencia aeroportuaria. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que cualquier uso operativo o transporte de materiales peligrosos se atendería a la legislación estatal y federal. <i>Número de listas de la base de datos reglamentaria de materiales peligrosos:</i> 2,282 <i>Zonas con elevado riesgo de incendio:</i> 4,048.7 acres <i>Aeropuertos/áreas de influencia aeroportuaria:</i> 8 <i>Escuelas en un radio de 0.25 millas:</i> 26	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la construcción en áreas cercanas a sitios de materiales peligrosos, zonas con elevado riesgo de incendio y áreas de influencia aeroportuaria. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que cualquier uso operativo o transporte de materiales peligrosos se atendería a la legislación estatal y federal. <i>Número de listas de la base de datos reglamentaria de materiales peligrosos:</i> 2,203 <i>Zonas con elevado riesgo de incendio:</i> 4,048.7 acres <i>Aeropuertos/áreas de influencia aeroportuaria:</i> 7 <i>Escuelas en un radio de 0.25 millas:</i> 23	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la construcción en áreas cercanas a sitios de materiales peligrosos, zonas con elevado riesgo de incendio y áreas de influencia aeroportuaria. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que cualquier uso operativo o transporte de materiales peligrosos se atendería a la legislación estatal y federal. <i>Número de listas de la base de datos reglamentaria de materiales peligrosos:</i> 2,203 <i>Zonas con elevado riesgo de incendio:</i> 4,048.7 acres <i>Aeropuertos/áreas de influencia aeroportuaria:</i> 7 <i>Escuelas en un radio de 0.25 millas:</i> 23

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Servicios públicos y energía	Dado que no se producirían cambios físicos, no se prevén efectos en los servicios públicos ni en las instalaciones de residuos sólidos en virtud de la Alternativa de No Construir. Sin embargo, el crecimiento futuro previsto en el Corredor del Programa daría lugar a un aumento correspondiente del tráfico y el número de MRV, ya que habría más automóviles en las carreteras. Por lo tanto, es probable que la congestión del tráfico empeore con la Alternativa de No Construir, lo que tendrá efectos en la calidad del aire. De manera similar, con la tendencia continua de aumentos del número de MRV dentro del Corredor del Programa, es probable que el consumo de energía aumente en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a conflictos con la infraestructura de servicios públicos existente durante la construcción. Efectos potencialmente moderados relativos al consumo de agua y energía durante la construcción en la sección oriental, ya que la construcción del Programa requeriría el consumo de los recursos disponibles; sin embargo, los suministros existentes serían suficientes. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que se utilizarían las vías existentes y se realizaría el mantenimiento dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido al aumento de la demanda de agua, energía, tratamiento de aguas residuales y eliminación de residuos sólidos. <i>Líneas de transmisión eléctrica:</i> 180 <i>Tuberías de gas natural:</i> 6 <i>Oleoductos:</i> 7 <i>Canales/acueductos:</i> 1 <i>Vertederos cercanos:</i> 27	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a conflictos con la infraestructura de servicios públicos existente durante la construcción. Efectos potencialmente moderados relativos al consumo de agua y energía durante la construcción en la sección oriental, ya que la construcción del Programa requeriría el consumo de los recursos disponibles; sin embargo, los suministros existentes serían suficientes. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que se utilizarían las vías existentes y se realizaría el mantenimiento dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido al aumento de la demanda de agua, energía, tratamiento de aguas residuales y eliminación de residuos sólidos. <i>Líneas de transmisión eléctrica:</i> 174 <i>Tuberías de gas natural:</i> 6 <i>Oleoductos:</i> 7 <i>Canales/acueductos:</i> 1 <i>Vertederos cercanos:</i> 27	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a conflictos con la infraestructura de servicios públicos existente durante la construcción. Efectos potencialmente moderados relativos al consumo de agua y energía durante la construcción en la sección oriental, ya que la construcción del Programa requeriría el consumo de los recursos disponibles; sin embargo, los suministros existentes serían suficientes. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que se utilizarían las vías existentes y se realizaría el mantenimiento dentro del derecho de paso existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido al aumento de la demanda de agua, energía, tratamiento de aguas residuales y eliminación de residuos sólidos. <i>Líneas de transmisión eléctrica:</i> 174 <i>Tuberías de gas natural:</i> 6 <i>Oleoductos:</i> 7 <i>Canales/acueductos:</i> 1 <i>Vertederos cercanos:</i> 27

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Recursos culturales	Dado que no se producirían cambios físicos, no se prevén efectos sobre los recursos culturales en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental, ya que las actividades de construcción podrían ocasionar daños y alteraciones en los recursos culturales, incluidos los recursos culturales y/o restos humanos enterrados previamente desconocidos. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que las actividades operativas se ubicarían predominantemente en el derecho de paso ferroviario con baja probabilidad de dañar los recursos culturales y/o los restos humanos. <i>Número de recursos culturales conocidos:</i> 384 (117 yacimientos arqueológicos y 267 recursos del entorno edificado). De estos 384 recursos culturales conocidos, 1 recurso es una propiedad catalogada en el NRHP, 41 recursos podrían optar a su catalogación en el NRHP o en el CRHR; no se ha evaluado la elegibilidad para catalogación en el NRHP o el CRHR de 188 recursos.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental, ya que las actividades de construcción podrían ocasionar daños y alteraciones en los recursos culturales, incluidos los recursos culturales y/o restos humanos enterrados previamente desconocidos. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que las actividades operativas se ubicarían predominantemente en el derecho de paso ferroviario con baja probabilidad de dañar los recursos culturales y/o los restos humanos. <i>Número de recursos culturales conocidos:</i> 361 (112 yacimientos arqueológicos y 249 recursos del entorno edificado). De estos 361 recursos culturales conocidos, 1 recurso es una propiedad catalogada en el NRHP, 36 recursos podrían optar a su catalogación en el NRHP o en el CRHR; no se ha evaluado la elegibilidad para catalogación en el NRHP o el CRHR de 171 recursos.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Efectos sustanciales en la sección oriental, ya que las actividades de construcción podrían ocasionar daños y alteraciones en los recursos culturales, incluidos los recursos culturales y/o restos humanos enterrados previamente desconocidos. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en las secciones occidental y oriental, ya que las actividades operativas se ubicarían predominantemente en el derecho de paso ferroviario con baja probabilidad de dañar los recursos culturales y/o los restos humanos. <i>Número de recursos culturales conocidos:</i> 361 (112 yacimientos arqueológicos y 249 recursos del entorno edificado). De estos 361 recursos culturales conocidos, 1 recurso es una propiedad catalogada en el NRHP, 36 recursos podrían optar a su catalogación en el NRHP o en el CRHR; no se ha evaluado la elegibilidad para catalogación en el NRHP o el CRHR de 171 recursos.

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Parques y servicios comunitarios	Dado que no se producirían cambios físicos, no se prevén efectos en las zonas verdes ni en los servicios comunitarios en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos moderados en la sección oriental sobre las zonas verdes y las instalaciones comunitarias existentes si los recursos se encuentran cerca del lugar donde se está realizando una mejora de infraestructura o se está construyendo una estación y/o si se adquiriesen y demoliesen zonas verdes para realizar las mejoras propuestas. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que la explotación se produciría dentro de un derecho de paso ferroviario existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental, ya que las nuevas áreas de estación podrían fomentar el desarrollo orientado al tránsito y aumentos asociados en la población y, a su vez, aumentos en el uso de los parques e instalaciones comunitarias existentes; sin embargo, no se prevé que la explotación de la nueva infraestructura ferroviaria y las estaciones requiera zonas verdes e instalaciones comunitarias nuevas o modificadas físicamente. <i>Parque/sendero:</i> 27 <i>Lugar de culto:</i> 90 <i>Centro educativo:</i> 27 <i>Centro de salud:</i> 8 <i>Instalaciones de protección contra incendios:</i> 9 <i>Servicio de orden público:</i> 6	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos moderados en la sección oriental sobre las zonas verdes y las instalaciones comunitarias existentes si los recursos se encuentran cerca del lugar donde se está realizando una mejora de infraestructura o se está construyendo una estación y/o si se adquiriesen y demoliesen zonas verdes para realizar las mejoras propuestas. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que la explotación se produciría dentro de un derecho de paso ferroviario existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental, ya que las nuevas áreas de estación podrían fomentar el desarrollo orientado al tránsito y aumentos asociados en la población y, a su vez, aumentos en el uso de los parques e instalaciones comunitarias existentes; sin embargo, no se prevé que la explotación de la nueva infraestructura ferroviaria y las estaciones requiera zonas verdes e instalaciones comunitarias nuevas o modificadas físicamente. <i>Parque/sendero:</i> 25 <i>Lugar de culto:</i> 85 <i>Centro educativo:</i> 23 <i>Centro de salud:</i> 6 <i>Instalaciones de protección contra incendios:</i> 9 <i>Servicio de orden público:</i> 6	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Podrían producirse efectos moderados en la sección oriental sobre las zonas verdes y las instalaciones comunitarias existentes si los recursos se encuentran cerca del lugar donde se está realizando una mejora de infraestructura o se está construyendo una estación y/o si se adquiriesen y demoliesen zonas verdes para realizar las mejoras propuestas. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que la explotación se produciría dentro de un derecho de paso ferroviario existente. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental, ya que las nuevas áreas de estación podrían fomentar el desarrollo orientado al tránsito y aumentos asociados en la población y, a su vez, aumentos en el uso de los parques e instalaciones comunitarias existentes; sin embargo, no se prevé que la explotación de la nueva infraestructura ferroviaria y las estaciones requiera zonas verdes e instalaciones comunitarias nuevas o modificadas físicamente. <i>Parque/sendero:</i> 25 <i>Lugar de culto:</i> 85 <i>Centro educativo:</i> 23 <i>Centro de salud:</i> 6 <i>Instalaciones de protección contra incendios:</i> 9 <i>Servicio de orden público:</i> 6

Tema medioambiental	Alternativa de No Construir	Opción Alternativa de Construcción 1	Opción Alternativa de Construcción 2	Opción Alternativa de Construcción 3
Seguridad y protección	Dado que no se producirían cambios físicos, no se prevén efectos sobre la seguridad en virtud de la Alternativa de No Construir.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Los efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados con la construcción, como el cierre temporal de carriles, aceras, carriles bici y rutas para bicicletas, accesos, calles y carriles de autopistas, podrían generar riesgos de seguridad durante la construcción. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que la adición de dos viajes de ida y vuelta diarios no cambiaría los protocolos de seguridad existentes para pasajeros, empleados de transporte público y el público dentro o cerca de las instalaciones existentes de estaciones o sistemas de trenes de pasajeros. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la implantación de nuevas infraestructuras que requieren nuevos equipos y protocolos de seguridad ferroviaria.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Los efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados con la construcción, como el cierre temporal de carriles, aceras, carriles bici y rutas para bicicletas, accesos, calles y carriles de autopistas, podrían generar riesgos de seguridad durante la construcción. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que la adición de dos viajes de ida y vuelta diarios no cambiaría los protocolos de seguridad existentes para pasajeros, empleados de transporte público y el público dentro o cerca de las instalaciones existentes de estaciones o sistemas de trenes de pasajeros. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la implantación de nuevas infraestructuras que requieren nuevos equipos y protocolos de seguridad ferroviaria.	<i>Construcción:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que no se requieren actividades de construcción. Los efectos potencialmente moderados en la sección oriental asociados con la construcción, como el cierre temporal de carriles, aceras, carriles bici y rutas para bicicletas, accesos, calles y carriles de autopistas, podrían generar riesgos de seguridad durante la construcción. <i>Explotación:</i> Efectos insignificantes en la sección occidental, ya que la adición de dos viajes de ida y vuelta diarios no cambiaría los protocolos de seguridad existentes para pasajeros, empleados de transporte público y el público dentro o cerca de las instalaciones existentes de estaciones o sistemas de trenes de pasajeros. Efectos potencialmente moderados en la sección oriental debido a la implantación de nuevas infraestructuras que requieren nuevos equipos y protocolos de seguridad ferroviaria.

Nota:

CRHR = California Register of Historical Resources (Registro de Recursos Históricos de California); FTA=Federal Transit Administration (Administración de Tránsito Federal); GEI = gases de efecto invernadero; I = Interestatal; NRHP = National Register of Historic Places (Registro Nacional de Lugares Históricos); SR = State Route (Ruta Estatal); MRV = millas recorridas por vehículos

ES.1.6 Estrategias de evitación, minimización y mitigación

Las estrategias de evitación, minimización y mitigación descritas en esta declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa no pretenden ser exhaustivas por lo que se refiere a los impactos específicos del emplazamiento. Cada análisis de recursos del capítulo 3 (análisis ambiental, consecuencias y mitigación) incluye una lista de estrategias de evitación, minimización y mitigación que se considerarían y desarrollarían más en el análisis de Nivel 2/Proyecto-. Las estrategias abarcan medidas conceptuales de evitación y minimización para la siguiente fase del diseño, sugerencias para acuerdos programáticos y descripciones de opciones para reemplazar o restablecer los recursos afectados.

ES.1.7 Revisión pública del borrador de declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa

Este borrador de declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa se pone a disposición del público para su revisión y análisis, y se distribuye a agencias y partes interesadas con jurisdicción, conocimientos especializados o interés en los asuntos que se tratan en el mismo.

ES.1.7.1 Disponibilidad de la documentación

De conformidad con la Orden Ejecutiva (OE) N-54-20 del Gobernador Newsom vigente durante la emergencia de salud pública de la COVID-19, se ha suspendido hasta nuevo aviso el requisito de proporcionar al público en general acceso a ejemplares físicos de documentos de revisión pública y notificaciones previstos en la CEQA. En su lugar, se requiere el acceso a versiones electrónicas de las notificaciones y documentos previstos en la CEQA. El borrador de declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa con los anexos técnicos está disponible para consultar en formato PDF en el sitio web de la RCTC

(<https://www.rctc.org/projects/coachella-valley-san-gorgonio-pass-corridor-rail-corridor-service-project/>) y en el sitio web de la FRA

(<https://railroads.dot.gov/environment/environmental-reviews/coachella-valley-san-gorgonio-pass-corridor-investment-plan>).

Las solicitudes de versiones impresas del borrador de la declaración EIS/informe EIR de Nivel 1/Programa con anexos técnicos pueden dirigirse a:

Riverside County Transportation Commission

Sheldon Peterson, Rail Manager

P.O. Box 12008

Riverside, California 92502-2208

o por correo electrónico a cvrail@rctc.org

Se pondrán a disposición del público ejemplares impresos del Resumen Ejecutivo de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa y copias en CD del borrador de la declaración EIS/el informe de Nivel 1/ Programa junto con los anexos técnicos adjuntos, para su consulta en las siguientes ubicaciones (sujeto a los horarios de la ubicación de la biblioteca y a los procedimientos de COVID-19):

Los Angeles Union Station/Metro Library and Archive One Gateway Plaza 15th Floor Los Ángeles, California 90012 (Ejemplar impreso del borrador de la declaración EIS/el informe EIR y de los apéndices disponibles en inglés; ejemplar impreso del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y en español)	Fullerton Public Library 353 W Commonwealth Avenue Fullerton, California 92832 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)	Arlington Library 9556 Magnolia Avenue Riverside, California 92503 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)
Riverside County Transportation Commission 4080 Lemon Street Riverside, California 92501 (Ejemplar impreso del borrador de la declaración EIS/el informe EIR y de los apéndices disponibles en inglés; ejemplar impreso del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y en español)	Colton Public Library 656 N 9th Street Colton, California 92324 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)	Loma Linda Branch Library 25581 Barton Road Loma Linda, California 92354 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)

A.K. Smiley Public Library 125 W. Vine Street Redlands, California 92373 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)	Beaumont Library 125 E. Eighth Street Beaumont, California 92223 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)	Banning Public Library 21 W. Nicolet Street Banning, California 92220 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)
Palm Springs Public Library 300 S. Sunrise Way Palm Springs, California 92262 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)	Riverside County Indio Branch Library 200 Civic Center Mall Indio, California 92201 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)	Riverside County Coachella Branch Library 1500 6th Street Coachella, California 92236 (Ejemplar impresa del Resumen Ejecutivo disponible en inglés y español)

ES.1.7.2 Cómo proporcionar comentarios sobre el borrador de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa

Se invita a las agencias públicas y al público en general a que comenten el alcance y el contenido de la información medioambiental incluida en el borrador de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa. La FRA, Caltrans y la RCTC pondrán a disposición el borrador de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa durante al menos 45 días para permitir la revisión y los comentarios públicos. El período para ofrecer comentarios sobre el borrador de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa es del 21 de mayo de 2021 al 6 de julio de 2021.

Proporcione sus comentarios por escrito, incluyendo las responsabilidades legales específicas de su agencia, según corresponda. Los comentarios por escrito sobre el contenido del borrador de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa deben presentarse a más tardar el 6 de julio de 2021. El documento puede consultarse en los sitios web mencionados anteriormente y en <https://www.regulations.gov/docket/FRA-2021-0048>. Los comentarios se pueden compartir directamente con la FRA visitando el enlace [regulations.gov](https://www.regulations.gov) (arriba) o buscando el número de expediente en [regulations.gov](https://www.regulations.gov) (FRA-2021-0048). Todos los comentarios electrónicos deben enviarse a [regulations.gov](https://www.regulations.gov).

Los comentarios por escrito deben enviarse por correo postal de los Estados Unidos a:

Federal Railroad Administration

Amanda Ciampolillo, Environmental Protection Specialist

1200 New Jersey Avenue SE

Washington, DC 20590

Los comentarios deben incluir “Coachella Valley – San Gorgonio Pass Rail Corridor Service Program- Draft Tier 1/Program EIS/EIR Comments” en la línea de asunto y el nombre de la persona de contacto de su organización, en su caso.

ES.1.7.3 Audiencias públicas

El propósito de las audiencias públicas es explicar el Programa y el borrador de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa. La FRA, Caltrans y la RCTC han programado dos audiencias públicas en el marco del proceso NEPA y CEQA. Las audiencias públicas virtuales del Programa están programadas de la siguiente manera:

22 de junio de 2021, a las 6:00 p.m.

26 de junio de 2021, a las 9:00 a.m.

La información y los materiales de la audiencia pública estarán disponibles en el sitio web de la RCTC:

<http://www.rctc.org/projects/coachella-valley-san-gorgonio-pass-corridor-rail-corridor-service-project/>.

El formato de la audiencia pública consistirá en una descripción general del Programa. Después de la presentación del Programa, los asistentes a la reunión podrán participar virtualmente y se les anima a plantear preguntas y comentarios sobre el Programa. Los comentarios sobre el borrador de la declaración EIS/el informe EIR de Nivel 1/Programa realizados por el público durante la audiencia pública pueden enviarse virtualmente a través del relator de la Corte. Habrá traductores de español en las audiencias públicas. Se recomienda a las personas que soliciten adaptaciones previstas en la Americans with Disabilities Act (ADA) de 1990 o servicios de traducción adicionales que se pongan en contacto con la RCTC llamando al (909) 627-2974 al menos 72 horas antes de las reuniones.

Esta página está en blanco intencionadamente.