

Sistema de Tren de Alta Velocidad de California de la Sección de Merced a Fresno

Destacados del Reporte/Declaración de Impacto al Medio Ambiente

Introducción y Antecedentes

Este Reporte de Impacto Ambiental (EIR) / Declaración de Impacto Ambiental (EIS) Final de la Sección de Merced a Fresno presenta el primer documento de impacto ambiental de nivel de proyecto para el Sistema (HST) de Tren de Alta Velocidad de California. El Sistema HST de California es el primer proyecto nacional de tren de alta velocidad con una velocidad de más de 200 millas por hora. Lanza el último camino del HST de California en el Central Valley (Valle Central).

En 2008, cuando votadores en California pasaron Proposición 1A para proporcionar fondos estatales para el HST de California, ellos reconocieron que las carreteras y los aeropuertos del estado no pueden seguir creciendo con una población que sigue creciendo y eso, con su velocidad, capacidad, y conectividad, el Sistema HST le proporcionaría sus pasajeros con una alternativa viable en modos de transporte tradicionales.

El Sistema HST de California proporcionara servicio interurbano de alta velocidad más de 800 millas de pista, conectando centros de poblaciones mayores como Sacramento, el Área de la Bahía de San Francisco, el Central Valley, Los Angeles, El Inland Empire, Orange County, y San Diego. Usaría lo último en tecnología como ruedas de acero sobre rieles de acero con energía eléctrica para operar los trenes HST en una pista dedicada (totalmente separado de grado) usando seguridad avanzada, señales, y sistemas de control automáticas para el tren. Proporcionaría un horario consistente de viaje. Funcionaria bien con sistemas de transporte existentes, aliviaría problemas de capacidad, y seguiría siendo sensible con los recursos naturales y únicos de California.

El sistema de transporte actual de California entre ciudades incluyendo el Central Valley, no puede sostener demandas existentes o del futuro cuando se trata de viajar. Sin este proyecto propuesto, la congestión del sistema de transporte llegaría a deteriorar la calidad de aire, reduciría confianza en todos modos de viajes, y aumentaría el tiempo que se tarda en el viaje. El sistema interestatal de autopistas, aeropuertos comerciales y el tren convencional de pasajeros que da servicio al mercado interurbano está operando en o cerca de su capacidad y requerirá grandes inversiones públicas para su mantenimiento y expansión, con el fin de cubrir la demanda existente y el crecimiento futuro. La factibilidad de la expansión de las principales autopistas y los aeropuertos clave es incierta; algunas expansiones necesarias podrían ser obstaculizadas por factores físicos, políticos y otros.

A lo largo del estado, durante las próximas dos décadas, el Sistema de HST de California aligerará la necesidad de gastar más de \$100 billones¹ para la construcción de 3,000 millas de nuevas autopistas, 5 pistas de aeropuerto, y 90 puertas de embarque para satisfacer las necesidades de transporte de una población en crecimiento. De hecho, se proyecta que el San Joaquín Valley crezca a una velocidad mayor que cualquier otra región en California. Se proyecta que tres condados, Merced, Madera y Fresno hayan crecido en un 60% para el año 2035.

La sección de Merced a Fresno, la cual incluye dos estaciones de HST, juega un papel primordial al formar la "columna" del sistema a lo largo del estado. Desde que los trabajos comenzaron en esta sección, la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (Autoridad), la cual es responsable de este proyecto, ha celebrado cerca de 150 reuniones locales y 44 reuniones públicas y de grupos técnicos de trabajo adicionales. Entre ellas se incluyeron reuniones públicas informativas; sesiones informativas oficiales, para organizaciones comunitarias y para accionistas; reuniones especiales

¹ Informe del Impacto Ambiental (Environmental Impact Report)/Declaración de Impacto Ambiental, Capital y Costos de Operación y Mantenimiento (Environmental Impact Statement Capital and Operation and Maintenance Costs) del Programa del Tren de Alta Velocidad de California, preparado por la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California y el por la Administración Federal de Ferrocarriles (Federal Railroad Administration) del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (US Department of Transportation). Enero de 2004, pp. 4-5, y Apéndices A al D. Los índices de costos del *Engineering News Record* de agosto de 2004, 2010 y 2011 fueron utilizados para actualizar los estimados de 2003 a 2011.

SISTEMA DE TREN DE ALTA VELOCIDAD DE CALIFORNIA DE LA SECCIÓN DE MERCED A FRESNO DESTACADOS DEL REPORTE/DECLARACIÓN DE IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE

con grupos de agricultores, líderes tribales, entre otros grupos; y con grupos de trabajo de la agencia de transporte/planeación.

El Reporte de Impacto Ambiental (Environmental Impact Report, EIR)/Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) del anteproyecto de la sección de Merced a Fresno se basa en un trabajo que fue completado anteriormente en un análisis de impacto ambiental estatal más amplio. Ese primer análisis proporcionó a la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) y a la Autoridad los medios para evaluar la totalidad del Sistema de HST y tomar numerosas decisiones acerca de la alineación general y la ubicación de estaciones para estudios posteriores. Este EIR/EIS del anteproyecto da una visión más detallada de la sección entre Merced y Fresno, una de las nueve secciones del total del sistema de HST.

La Autoridad y el FRA circularon el Anteproyecto EIR/EIS de la Sección de Merced a Fresno del proyecto a las jurisdicciones locales afectadas, agencias federales y estatales, tribus, organizaciones comunitarias, otros grupos de interés, individuos interesados, y el público el 9 de agosto, 2011. El documento también estaba disponible en las oficinas de la Autoridad, bibliotecas públicas en el área de estudio, y la página web de la Autoridad (www.cahighspeedrail.ca.gov/Espanol). El periodo de revisión para el Anteproyecto EIR/EIS se extendió a un periodo de 60 días, en vez de los 45 días originales. Esto empezó el 15 de agosto, 2011 y se finalizó el 13 de octubre, 2011. El periodo de comentarios incluyó información sobre reuniones públicas y audiencias públicas.

Durante el periodo de comentarios, 895 comentarios se entregaron sobre el Anteproyecto EIR/EIS de la Sección de Merced a Fresno. Estos comentarios tenían una amplia gama de puntos y puntos de vista de agencias del gobierno, organizaciones, grupos de empresas, empresas, residentes, y propietarios. La mayoría expresó apoyo o estaban en contra al proyecto o sus alternativas. De las 895 entregas, aproximadamente 107, generalmente, estaban a favor y 127, generalmente, estaban en contra el proyecto. La mayoría de los comentarios eran de individuos del público, viviendo, trabajando, o gente con intereses propietarios en la zona de estudio del proyecto. Jurisdicciones afectadas, como ciudades y condados, generalmente nombraron su preferencia para alternativas específicas, opciones de diseño, u otros componentes del proyecto. Empresas, generalmente, comentaron sobre impactos directos a propiedades específicas. Comentarios de 43 diferentes organizaciones de intereses especiales u organizaciones comunitarias representando sus intereses agrícolas o medioambientales se recibieron. Algunos grupos, como Madera Friends of High-Speed Rail, se organizaron para responder a este proyecto y proporcionaron comentarios durante el periodo de comentario público.

Reuniones de alcance y esfuerzos de coordinación pública que tomaron lugar durante el proceso de revisión ambiental demostraron las siguientes áreas de controversia:

- Selección de un sitio para una Instalación de Mantenimiento Pesado (HMF)
- Selección de la alineación HST conectando la Sección de Merced a Fresno al oeste (la intersección en “y”)
- Impactos a conservaciones de hábitats de fauna silvestre al lado de la Alternativa BNSF
- Impactos como ruido, calidad visual, pérdida de cohesión comunitaria, adquisición de derecho de vía a las comunidades en el corredor del proyecto
- Impactos a tierras agrícolas, como la pérdida de tierras productivas y empresas agricultura les
- Renuncias entre impactos a la comunidad relacionados con opciones de diseño que tendrían una guía elevada del HST que va por Chowchilla o el uso de una guía a nivel de grado alrededor de Chowchilla.

El periodo entre la publicación del Anteproyecto EIR/EIS y el EIR/EIS Final, el FRA concluyó que impactos a Camp Pashayan en Fresno, que es un recurso de Sección 4(f), sería de *minimis*. Medidas para minimizar daño, mitigar, o mejorar este recurso serían incorporadas al diseño del proyecto. Con estas medidas, la Autoridad y el FRA han concluido que el proyecto no tendría efectos adversos a actividades, características, o atribuciones a este recurso. Análisis demuestra que la Alternativa Híbrida sería la alternativa que hace la menor cantidad de daño bajo Sección 4 (f).

También, entre el Anteproyecto EIR/EIS y el EIR/EIS Final, el EPA y el USACE emitieron una carta identificando la Alternativa Híbrida como la Alternativa Prácticable con Menos Efectos de Daño al Medio Ambiente (23 marzo, 2012 y 26 marzo 2012, respectivamente). Además, la Oficina Estatal de Preservación Histórica emitió una carta de concurrencia con el Reporte de Encuesta de Propiedades Históricas (Autoridad y FRA 2012^a), El Reporte de Encuesta de Arquitectura Histórica (Autoridad y FRA 2012^b) (ambas 13 de marzo 2012) y el Reporte de Encuesta Arqueológica (Autoridad y FRA 2012^d) (21 de marzo 2012). Este resultado y concurrencias son pasos importantes en el proceso ambiental.

SISTEMA DE TREN DE ALTA VELOCIDAD DE CALIFORNIA DE LA SECCIÓN DE MERCED A FRESNO DESTACADOS DEL REPORTE/DECLARACIÓN DE IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE

Antes que empiece la construcción, se requiere una Determinación de Conformidad General de Calidad de Aire. El Anteproyecto de la Determinación acompaña este EIR/EIS Final. El FRA concluyo que la propuesta del proyecto en el anteproyecto de la Determinación, como estaba firmada, cumple con los propósitos del Plan Estatal de Implementación aprobado y es consistente con todos los requisitos aplicables. Un periodo de 30 para la revisión del anteproyecto de Determinación será del 20 abril hasta el 21 mayo, 2012.

El 2 de abril del 2012, la Autoridad publico un Plan de Negocios Revisado para el Sistema HST de California. Este plan actualizo el Anteproyecto Plan de Negocios que se público para el público en noviembre 2011. El Plan de Negocios esboza el tipo de servicio de tren de alta velocidad la Autoridad espere desarrollar; describe los beneficios principales del sistema, y da previsiones de pasajeros, fondos del proyecto, fases de construcción, y riesgos del proyecto. El plan describe, en detalle, las fases anticipadas para la implementación de cada sección individual del Sistema HST, incluyendo la orden de prioridad de construcción, con la Sección de Merced a Fresno (en este EIR/EIS) siendo el primero abrir el camino. Esto convertiría el Valle Central en el lugar de nacimiento del Sistema HST de California.

Cambios al EIR/EIS se hicieron principalmente para responder a los comentarios públicos que se hicieron sobre el Anteproyecto del EIR/EIS. Algunos cambios son el resultado del avanzando el diseño sur del Rio San Joaquín de 15% a 30%, tal cual como coordinación (que sigue en marcha) con jurisdicciones locales y agencias reguladoras. Adicionalmente, la Oficina de Reclamación se añadió como una agencia participando bajo NEPA. Generalmente, las medidas de mitigación y diseño se han refinado para minimizar y evitar impactos. Además, se presenta un dialogo sobre la Alternativa Preferida y un resumen de comentarios recibido y respuestas a comentarios comunes.

Alternativas

El EIR/EIS del anteproyecto de la sección de Merced a Fresno evalúa tres alternativas básicas de alineación del HST: la alternativa Union Pacific Rail Roads/State Route 99 (UPRR/SR 99), la alternativa Burlington Northern Santa Fe (BNSF) y la alternativa híbrida (la cual combina elementos de las otras dos alternativas). Como se muestra en la Figura 1, estas alternativas se extenderán en medio e incluirán las estaciones propuestas: la estación del centro de Merced y la estación del centro de Fresno.

Los estudios ambientales también contemplan la "Alternativa sin proyecto", como lo requiere la ley, para comparación. La alternativa sin proyecto representa el sistema de transporte del estado (autopistas, aire, autobuses, tren convencional), como se encuentra actualmente y como podría estar después de implementar programas o proyectos que actualmente se proyectan en los planes de transporte regional (regional transportación plans, RTP), que tienen fondos identificados para su implementación, y que se espera que entren en vigor hacia el año 2035, así como cualquier cambio planeado en el uso principal de tierra. Ésta no incluye trenes de alta velocidad.

Este EIR/EIS del anteproyecto también evalúa cinco alternativas para la instalación de mantenimiento pesado (heavy maintenance facility, HMF): Castle Commerce Center, Harris-DeJager, Fagundes, Gordon-Shaw y Kojima Development. La Figura 1 muestra los sitios de HMF.

Se anticipa que el crecimiento proyectado y la conversión de tierra para usos urbanizados tendrán un efecto ambiental mucho mayor que el proyecto del HST en el área de estudio durante el periodo planeado de 2010 a 2035. Bajo la alternativa sin proyecto, se espera un crecimiento de la población total del área de los tres condados de aproximadamente 2.3 millones, lo cual representa un incremento de cerca del 60%, o más de 930,000 nuevos residentes, y 93,000 acres de desarrollo de tierra. Esta superficie es mayor al área geográfica de la ciudad de Fresno, la cual es de aproximadamente 72,000 acres, y cerca de 1/14 del tamaño del Condado de Merced. Adicionalmente, se anticipa que este desarrollo siga los patrones actuales dispersados junto a los extremos de los límites de crecimiento de la ciudad y en áreas no incorporadas a un lado de las autopistas.

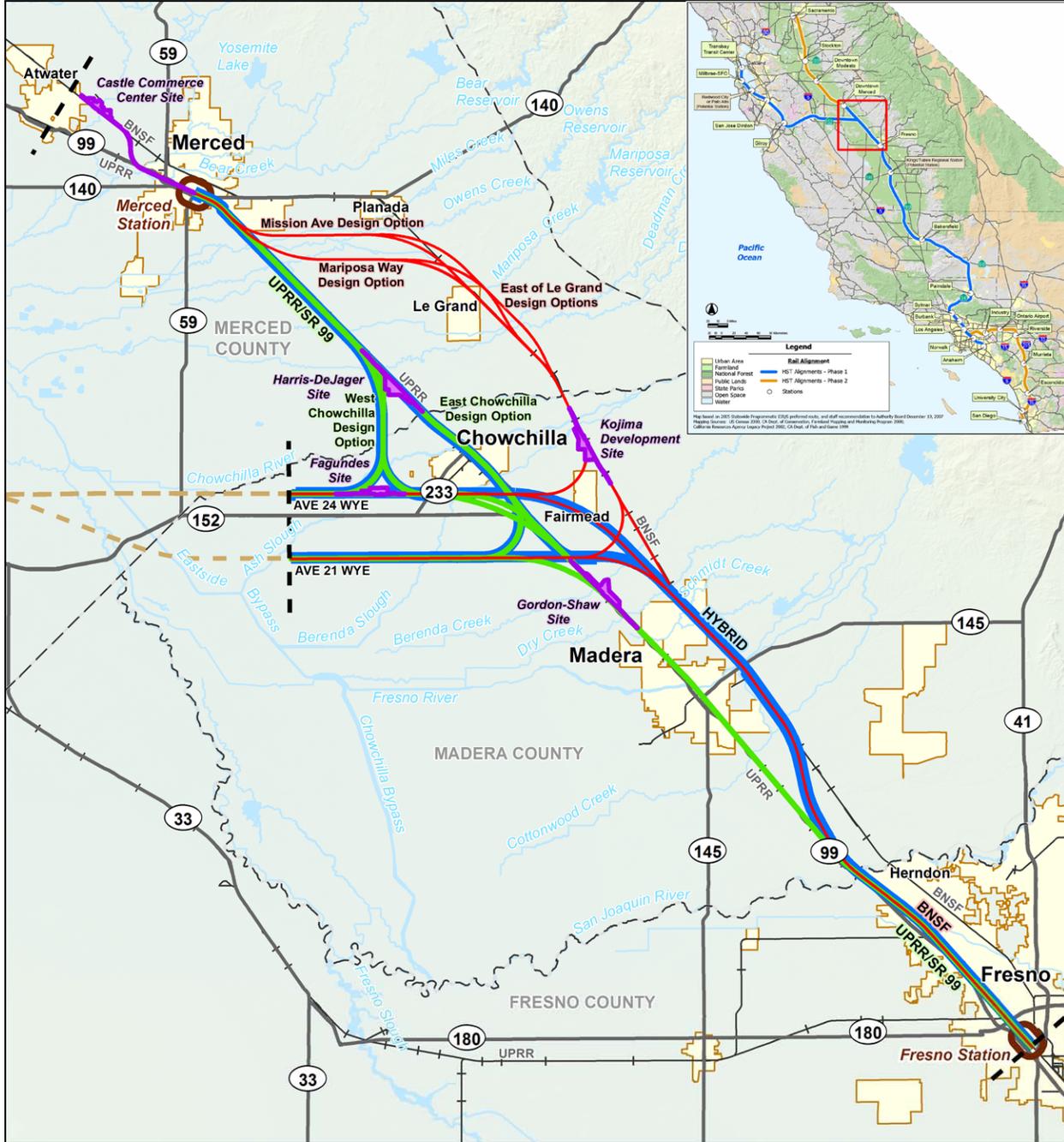
El total de millas recorridas por vehículos en la región de los tres condados se proyecta con un incremento de los 35 millones hasta casi 50 millones para 2035. Esto representa más del 40% de aumento en viajes. Este incremento podría requerir el uso de un estimado de mil millones de galones de petróleo sólo en la región de Merced a Fresno.⁴La demanda de energía también podría incrementarse en un nivel proporcional al crecimiento de la población bajo la alternativa sin proyecto, que podría requerir una capacidad adicional de generación y de transmisión.

Alternativas de tren de alta velocidad de la sección de Merced a Fresno

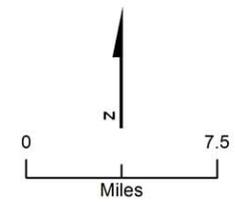
El proyecto de HST reduciría los viajes por automóvil diariamente y, en consecuencia, el consumo de gasolina, la congestión vehicular y la contaminación del aire, además de mejorar el tiempo de viaje. El HST también proporcionaría una alternativa a los viajes aéreos comerciales dentro de California, reduciendo las millas de viaje aérea, así como el consumo de combustible y la contaminación correspondiente. El proyecto de HST incrementaría el consumo de energía eléctrica, en comparación con la alternativa sin proyecto. Sin embargo, dado que el sistema de HST proporcionaría un medio más eficiente desde el punto de vista energético, comparado al transporte en automóvil y aéreo, el proyecto de HST tendría como resultado un decremento relativo en el consumo de energía. Además, la Autoridad ha adoptado como política el objetivo de usar energía 100% renovable en las unidades del HST. Las estaciones del HST contarán con el beneficio de incentivar un desarrollo con orientación de alta densidad de tránsito en Merced y Fresno, revitalizando así las áreas del centro de estas ciudades y desalentando la expansión urbana descontrolada que, entre otras cosas, consume grandes áreas de tierra de cultivo.



**SISTEMA DE TREN DE ALTA VELOCIDAD DE CALIFORNIA DE LA SECCIÓN DE MERCED A FRESNO
DESTACADOS DEL REPORTE/DECLARACIÓN DE IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE**



MF_EIS_HS_01 Mar 22, 2012



- BNSF Alternative
- UPRR/SR 99 Alternative
- Hybrid Alternative
- Project Limit
- Connection to Other Section
- Station Study Area
- Potential Heavy Maintenance Facility
- City Limit
- County Boundary
- Railroad
- State / US Highway

Figura 2
Programación de los siguientes pasos

Una comparación de Alternativas del Tren de Alta Velocidad

Cada una de las alternativas del HST podría tener impactos significativos e inevitables en los siguientes recursos: calidad del aire; ruido y vibraciones; recursos biológicos; comunidades; granjas; parques; recursos visuales y estéticos; y recursos culturales. Se decidirá sobre algunas medidas para mitigar los efectos, tales como el ruido, los recursos visuales y los parques, en coordinación con las comunidades locales, cuyo punto de vista puede influir sobre estas medidas. Por ejemplo, si una comunidad toma una decisión en contra de una barrera de sonido, el efecto del ruido seguiría siendo significativo.

Específicamente, los siguientes impactos seguirían siendo significativos a varios grados después que se hay aplicado mitigación, dependiendo de la alternativa.

- Calidad de aire podría ser afectada durante la operación del HMF.
- Ruido y vibración del HST durante operación podría afectar propiedades en algunas ubicaciones.
- El Castle Commerce Center HMF desplazaría una comunidad de casas móviles en Merced.
- Tierras agrícolas se convertirían a tierras non-agriculturales que no se pueden usar.
- Parques en el Condado de Merced, Madera, y Fresno serían afectadas.
- La calidad de visión pudiera bajar en algunas áreas de Le Grand, Chowchilla, Fairmead, Centro de Madera, Madera Acres, y Fresno, dependiendo de la alternativa. Barreras de sonido y muros de contención podrían tapar vistas en varias ubicaciones.

Abajo se resumen los costos de capital y algunas áreas clave que tienen un impacto potencialmente significativo, previo a las medidas para mitigar el impacto, y que se diferencian en las diferentes alternativas del HST y se muestran en la Tabla 1. Para obtener mayor y más detallada información, consulte el anteproyecto del EIR/EIS de la sección de Merced a Fresno en el sitio web de la Autoridad: (www.cahighspeedrail.ca.gov/Espanol).

Costos de capital: En general, la alternativa UPRR/SR 99 tiene considerablemente más estructuras elevadas y construcción de áreas urbanas, y por lo tanto el costo de su construcción sería más caro. La Alternativa Híbrida representa el menor número de problemas de construcción, que también se refleja en ser la alternativa más económica; \$450 millones menos que la Alternativa BNSF y más de \$1 billón menos que la Alternativa UPRR/SR99.

Tierras de cultivo: La alternativa UPRR/SR 99 afectaría el menor número de acres de tierras de cultivo importantes y tierras regidas por la Ley Williamson (Williamson Act), pero afectaría más tierras de Zona de Seguridad Agrícola (Farmland Security Zone). (Vea la Tabla 1, pie de página número 4 para definiciones). La alternativa UPRR/SR 99 sería la que menos indemnizaciones tendría que pagar por las tierras de cultivo, en comparación con todas las demás alternativas de HST. La alternativa BNSF afectaría al mayor número de acres de tierras de cultivo importantes y tierras regidas por la Ley Williamson (Williamson Act), pero afectaría la menor cantidad de acres de la Zona de Seguridad Agrícola. La alternativa BNSF causaría el mayor número de indemnizaciones por tierras de cultivo, porque la mayor parte de los rieles se desviaría de los corredores principales de transporte existentes.

Ruido: La alternativa UPRR/SR 99 tendría el mayor potencial de impacto por ruido, teniendo potencialmente el impacto significativo sobre casi el doble del número de residencias en comparación con la alternativa híbrida. La alternativa híbrida tendría el menor impacto potencial de ruido y afectaría al menor número de residencias.

Los parques y los recursos 4(f): Un recurso 4(f) es una tierra de propiedad pública, como un parque, un área recreativa, un refugio de vida silvestre o de aves acuáticas o un sitio histórico que tenga un significado nacional, estatal o local; los recursos 4(f) tienen protección especial. Los impactos al parque serían mayores en la alternativa UPRR/SR 99, en comparación con las alternativas híbrida y BNSF, incluyendo el cierre total de tres a cuatro parques durante la construcción y el cierre parcial de un parque. La Alternativa UPRR/SR99 resultaría en un uso de Sección 4(f) en siete recursos (tres parques y cuatro propiedades históricas). Las alternativas BNSF y Híbrida resultarían en un uso de Sección 4(f) en solamente tres recursos. El análisis preliminar sobre daños mínimos indica que la alternativa híbrida causaría el menor daño según las reglas de la Sección 4(f) relacionado con los recursos de la sección 4(f) entre todas las alternativas.

Cultural y paleontológico: La alternativa UPRR/SR 99 afectaría el mayor número de recursos arqueológicos y recursos de construcción ambientales (como edificios) durante construcción. La alternativa BNSF podría afectar el menor número de



SISTEMA DE TREN DE ALTA VELOCIDAD DE CALIFORNIA DE LA SECCIÓN DE MERCED A FRESNO

DESTACADOS DEL REPORTE/DECLARACIÓN DE IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE

recursos arqueológicos. Recursos de construcciones ambientales con significancia histórica serían afectadas de la misma manera con la Alternativa BNSF y la Alternativa Híbrida.

Recursos biológicos y humedales: La alternativa BNSF es la única alternativa que afectaría al Banco de Conservación de Great Valley (un banco de mitigación) y al hábitat crítico de cinco especies relacionadas con los pozos vnales, designado a nivel federal. La mayor parte de las opciones de diseño de la alternativa BNSF tendría mayores efectos sobre las aguas que se encuentran bajo la jurisdicción del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos (U.S. Army Corps of Engineers) que las alternativas UPRR/SR 99 e híbrida. La alternativa BNSF afectaría más de ocho veces más de acres de los pozos vnales y otros humedales de temporada en comparación con la alternativa híbrida, y la alternativa UPRR/SR 99. La extensión del impacto relacionado con la Híbrida, en general, sería menor que con la alternativa BNSF y podría ser mayor o similar a los impactos relacionados con la alternativa UPRR/SR 99.



Alternativa Preferida

Después de considerar, cuidadosamente, la información del Anteproyecto EIR/EIS y los comentarios de agencias y el público, la Autoridad y la FRA identificaron la Alternativa Híbrida como la alternativa preferida de alineación norte-sur. La Alternativa Híbrida resultaría en menos efectos a los recursos comunitarios que cualquiera de las otras alternativas pero sustancialmente menos que la Alternativa UPRR/SR99, por la cual impactos serían exacerbados durante construcción para impactos como ruido, polvo, calidad de aire, y acceso reducido a negocios y parques. En total, al equilibrar los efectos a los recursos comunitarios y naturales, la Alternativa Híbrida minimiza más los impactos al medio ambiente. La Alternativa Híbrida representa el menor número de problemas de construcción, que también se refleja en ser la alternativa más económica; \$450 millones menos que la Alternativa BNSF y más de \$1 billón menos que la Alternativa UPRR/SR99. Esto es porque la Alternativa Híbrida es más corta que la Alternativa BNSF y tiene menos guías elevadas y menos impactos a infraestructura adyacente que la Alternativa UPRR/SR99. La Alternativa Híbrida ofrece el segundo trayecto más corto (tiempo), tardando solamente 30 segundos más entre San Francisco y Los Angeles, y un minuto más entre Merced y Fresno, y el mismo tiempo de San Francisco ad Merced comparado con la Alternativa UPRR/SR99. La Alternativa BNSF tardaría lo mismo que la Alternativa Híbrida de San Francisco a Los Angeles pero tardaría casi 4 minutos más que las otras dos alternativas. En total, la Alternativa Híbrida es la que mejor capta las reglas y requisitos, y deseos de la mayoría del público, porque minimiza los impactos al medio ambiente, a tierras agrícolas, y a las comunidades. Evitaría impactos más graves al medio ambiente y a comunidades rurales en el Condado de Merced que ocurrirían con la Alternativa BNSF, y evitaría impactos más grandes en áreas urbanas al lado del la Alternativa UPRR/SR99 como la Ciudad de Madera.

La Autoridad y el FRA esperan identificar un sitio HMF preferido entre las alternativas examinadas en este EIR/EIS. La Autoridad y el FRA también están considerando alternativas HMF como parte del EIR/EIS de la Sección de Fresno a Bakersfield y esperan identificar una instalación HMF preferido entre las alternativas en el mismo EIR/EIS también. Una decisión final sobre la instalación HMF se espera ocurrir más tarde que las decisiones de las alineaciones norte-sur y estaciones, y potencialmente después que sale el EIR/EIS de las Sección de San José a Merced².

Próximos Pasos en el Proceso Ambiental y Implementación del Proyecto

Avisos de disponibilidad del EIR/EIS Final fueron publicadas, y el documento se distribuyó (y se ha hecho disponible) a agencias y el público el 20 de abril del 2012. Antes de que la Autoridad y el FRA tomar una decisión sobre el proyecto, CEQA y NEPA requieren que cada agencia cabecera haga estudios específicos y haga determinación sobre alternativas del proyecto, impactos potenciales, medidas de mitigación, y conforman con leyes ambientales específicas. Usando estos estudios y determinaciones, y tomando en cuenta el Archivo Administrativo (entero) que incluye comentarios recibidos sobre el EIR/EIS Final, la Autoridad y el FRA preparara documentos de decisión de CEQA y NEPA, aprobando la finalización del proceso de evaluación ambiental y eligiendo la alternativa del proyecto que se implementara. Después de la publicación de estos documentos con su decisión, la Autoridad empezara la implementación de la alternativa elegida por medio de la preparación del diseño final, obteniendo los permisos necesarios ambientales, y empezando el proceso de adquiriendo propiedad para el proyecto. El calendario previsto de los siguientes pasos ambientales es:

- Junta de la Autoridad considerara si hará constar el EIR/EIS Final, aprobar el proyecto, tomar la decisión relacionado, y emitir un Aviso de Determinación; mayo 2012.
- ROD por la FRA: junio 2012
- Diseño Final y permisos: 2012/2013
- Empezar adquisición de propiedad: a finales de 2012

² El 27 de octubre del 2011, el promotor, Harris-DeJager, retiro su propuesta de sitios potenciales para el HMF, sin embargo, para mantener la coherencia del análisis anterior y proporcionar una base de comparación entre los HMF's, el análisis de este sitio potencial de HMF sigue siendo evaluado en el EIR/EIS Final de la Sección de Merced a Fresno.