

CALIFORNIA HIGH-SPEED TRAIN

Project Environmental Impact Report /
Environmental Impact Statement

Informe Exploratorio Final

para el

Tren de Alta Velocidad
de San José a Merced
Nivel del Proyecto EIR/EIS

Octubre 2009

Prepared for:

**California High-Speed
Rail Authority**



**U.S. Department of Transportation
Federal Railroad Administration**



Informe Exploratorio Final

para el

Tren de Alta Velocidad
de San José a Merced
Nivel del Proyecto EIR/EIS

Octubre 2009

Preparado para la:

Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California
y la
Administración Federal de Ferrocarriles
del Departamento de Transportes de los EE.UU.

Preparado por:

CirclePoint
135 Main Street, Suite 1600
San Francisco, CA 94105

Un subconsultor de Parsons



U.S. Department
of Transportation
**Federal Railroad
Administration**

CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| RESUMEN | 1 |
| TEMAS CLAVE | 1 |
| 1.0 INTRODUCCIÓN | 4 |
| 1.1 Descripción del Proyecto | 4 |
| 1.2 Alternativas para el Tramo de San José a Merced | 5 |
| 1.3 Proceso del Informe Exploratorio/Esfera de Acción..... | 5 |
| 1.4 Notificación del Informe Exploratorio/Esfera de Acción del EIS/EIR | 6 |
| 1.5 Actividades del Informe Exploratorio/Esfera de Acción | 6 |
| 2.0 PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO Y DE LAS AGENCIAS DURANTE EL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN | 8 |
| 2.1 Resumen de las Actividades del Informe Exploratorio/Esfera de Acción | 8 |
| 2.2 Reuniones Notificadas del Informe Exploratorio/Esfera de Acción | 9 |
| 2.3 Sesión de Información a las Personas o Entidades con Intereses en el Proyecto | 10 |
| 3.0 COMENTARIOS DEL PÚBLICO AL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN | 11 |
| 4.0 PRÓXIMOS PASOS EN EL PROCESO DEL EIR/EIS | 11 |
| 5.0 REDACTORES | 12 |
| LISTA DE CUADROS | |
| Cuadro 1 Horas y Lugares de las Reuniones del Informe Exploratorio/Esfera de Acción ... | 7 |
| Cuadro 2 Resumen de los Asistentes a las Reuniones del Informe Exploratorio/Esfera de Acción | 7 |
| LISTA DE FIGURAS | |
| Figura 1: Zona bajo Estudio | 3 |
| Los documentos siguientes se encuentran disponibles en inglés en el informe completo de la esfera de acción en www.cahighspeedrail.ca.gov en la página de la sección Biblioteca/San José a Merced. | |

Cuadros que resumen todos los comentarios presentados

Apéndices que contienen:

- Aviso de Preparación (CEQA) y Aviso de Intención (NEPA)
- Anuncios y Lista de Distribución de la Reunión del Informe Exploratorio/Esfera de Acción
- Listas de Asistencia y Documentos Distribuidos de la Reunión del Informe Exploratorio/Esfera de Acción
- Comentarios Escritos del Público y la Agencia sobre el Informe Exploratorio/Esfera de Acción

- Comentarios Verbales de las Reuniones del Informe Exploratorio/Esfera de Acción (Trascripción del Relator de Tribunales)
- Fotografías y Paneles de Exhibición de la Reunión del Informe Exploratorio/Esfera de Acción

RESUMEN

En el 2005, La Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California (Autoridad) y la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés) concluyeron un Informe y Declaraciones Finales del Impacto Ambiental (EIR/EIS, por sus siglas en inglés) del Programa Estatal como la primera fase de un proceso de evaluación escalonado del sistema propuesto de Trenes de Alta Velocidad de California (HST, por sus siglas en inglés). La Autoridad y la FRA terminaron un segundo EIR/EIS del programa en julio del 2008 con el fin de identificar el corredor preferido para el tramo del Área de la Bahía al Valle Central del sistema HST. Como parte de la Alternativa del HST seleccionada para un análisis subsecuente, la Autoridad y la FRA definieron el corredor entre San Francisco y San José a lo largo de la Península de San Francisco, y entre San José y el Valle Central pasando por el Paso Pacheco y por la Carretera Henry Miller (ver la **Figura 1**). Apoyándose en los dos estudios del programa, la Autoridad y la FRA prepararán un EIR/EIS del proyecto que examine el impacto a lugares específicos de las alineaciones, ubicación de las estaciones, las operaciones del HST entre San José y Merced, e identifique medidas específicas de mitigación, si fueran necesarias.

La Autoridad alienta la participación amplia durante el proceso del informe exploratorio, o esfera de acción, del EIR/EIS y el examen de los documentos ambientales redactados. El objetivo de hacer partícipe al público durante la esfera de acción tiene el propósito de recolectar información sobre posibles impactos, medidas de mitigación, y alternativas para el proyecto que ayuden a definir el alcance de la evaluación del proyecto. Se invita a que todas las agencias interesadas y el público en general presenten sus comentarios y sugerencias con el fin de asegurar que se aborde la gama completa de problemas relacionados con la acción que se propone, incluyendo alternativas razonables. En particular, la Autoridad está interesada en determinar dónde hay áreas de sensibilidad ambiental y dónde podría existir el potencial de impactos significativos causados por el proyecto HST.

Las actividades de alcance al público previas a la esfera de acción se iniciaron en diciembre del 2008, incluyendo la preparación de materiales informativos sobre el proyecto, la creación de una línea telefónica de información sobre el proyecto, comunicación temprana con las partes interesadas, y comunicaciones con los medios. El 23 de febrero del 2009, se distribuyó un Aviso de Preparación (NOP, por sus siglas en inglés) en el que se anunciaba la preparación del EIR al Centro de Intercambio de Información Estatal, a los funcionarios electos (federales, regionales, locales) y a las agencias federales, estatales y locales, incluyendo a los directores de planificación y desarrollo de comunidades de cada condado, así como al público que se interesara. El 16 de marzo del 2009, se publicó un Aviso de Intención (NOI, por sus siglas en inglés) en el Registro Federal que anunciaba la preparación del EIS.

En respuesta al NOP/NOI, se solicitó a las agencias públicas que tienen jurisdicción sobre aspectos de los proyectos o recursos propuestos que podrían verse afectados por el proyecto, que informaran a la Autoridad y a la FRA sobre el permiso que aplicaría, así como el alcance y contenido de la información sobre el medio ambiente relacionada con las responsabilidades reglamentarias de la agencia en lo que tenga que ver con el proyecto propuesto. Como parte importante del proceso de la esfera de acción, se programaron reuniones de la misma con el público tanto para el examen ambiental estatal como su contraparte federal.

TEMAS CLAVE

A continuación se indican los temas y asuntos generales mencionados durante el proceso exploratorio/la esfera de acción.

Protección del Medio Ambiente

Problemas Principales Mencionados: ruido y vibración, impacto potencial sobre el uso de terrenos, propiedad privada, comunidades, y vecindarios adyacentes a las alineaciones propuestas; desplazamiento de residencias/parques/estructuras culturales e históricas adyacentes a las alineaciones propuestas; impacto potencial sobre los recursos biológicos y los humedales; tráfico y circulación; métodos e impactos de construcción; posible impacto sobre los parques, instalaciones recreativas, y espacios abiertos y senderos; y efectos que inducen el crecimiento.

Alternativas de Alineación, Estaciones, e Instalaciones

Problemas Principales Mencionados: opciones y alternativas de alineación para rutas, estaciones, e instalaciones de mantenimiento; opciones de diseño para cruces y separaciones a desnivel; consideraciones para alineaciones alternativas elevadas, en trincheras, o en túneles; ubicación de estacionamientos y demás instalaciones. Desarrollo alrededor de las estaciones como resultado del proyecto. Entre otras alternativas para las alineaciones se sugirieron:

- En San José, con el fin de evitar el impacto potencial al vecindario Greater Gardener, varias opciones para un túnel subterráneo y opciones de diseño de las alineaciones a lo largo de la Ruta Estatal 87, al sur de la Carretera 280, entre las estaciones Diridon y Tamien de Caltrain.
- En la zona sur de San José entre la estación Tamien y el Valle Coyote, una opción de seguir las Rutas Estatales 87 y 85, reemplazando el tren ligero de la Autoridad de Transportes del Valle de Santa Clara (VTA, por sus siglas en inglés) que corre a lo largo de ese corredor con un tren de alta velocidad, y reubicando el tren ligero del VTA hacia la Carretera de Monterey.
- Al sur de San José, una opción de seguir la Carretera 101 hasta Gilroy, evitando pasar por el centro de Morgan Hill.
- Al este de Gilroy sobre el lado oeste del Paso Pacheco, una opción de explorar opciones de alineación que evitaran dividir en dos el Parque Aéreo del Lago Frazier.
- En el lado este del Paso Pacheco, opciones para evitar la Zona Ecológica de Pastizales y cruzar el Valle de San Joaquín desde Santa Nella a la Ruta Estatal 99.
- Desde el este de Los Baños, varias opciones de seguir la Ruta Estatal 152 para reducir el impacto potencial a los terrenos agrícolas y a la Ciudad de Chowchilla.
- Opciones al sur de la Ruta Estatal 152 para reducir el impacto potencial a Chowchilla y hacer conexiones con el tramo del proyecto de Merced a Bakersfield.

Proceso Ambiental/de Planificación

Problemas Principales Mencionados: participación del público y agencias, coordinación con otros estudios y procesos de planificación, y la necesidad/planes para un alcance más exhaustivo, especialmente a personas de habla hispana.

Conectividad y Coordinación con/Impactos a Otras Instalaciones de Transporte

Problemas Principales Mencionados: acceso compartido de las estaciones con estaciones de tren ya existentes; coordinación con derechos de paso de UP y JPB; diseño de vías férreas adicionales que puedan soportar operaciones férreas presentes y futuras; coordinación con Caltrain, la extensión propuesta de BART a San José y las operaciones de UP, VTA, y proveedores de tránsito locales; así como otros proyectos que están actualmente bajo construcción/consideración.

Salud y Seguridad

Problemas Principales Mencionados: la seguridad de cruces y separaciones a desnivel, alineaciones cerca de áreas de mucho tránsito peatonal; protección contra campos electromagnéticos/interferencia electromagnética; seguridad relacionada con las actividades de construcción.

Financiamiento/Costo del Proyecto

Problemas Principales Mencionados: financiamiento general del sistema; costos de capital y de las operaciones, así como estimados de los ingresos.

Apoyo/Oposición al Programa

Problemas Principales Mencionados: necesidad e importancia, prioridad del programa de trenes de alta velocidad de California.

Tecnologías

Problemas Principales Mencionados: fuentes alternativas de energía, sistemas de seguridad, y tecnologías maglev; eficiencia en el uso de la energía e incorporación de soluciones que hacen uso de energía renovable.

Criterios de Evaluación

Problemas Principales Mencionados: cómo medir y criterios para ruido y vibraciones; modelación y cómo medir el tráfico; medidas de la calidad del aire; y normas y medidas de la calidad del agua.

Uso de Terrenos y Adquisición de Propiedades

Problemas Principales Mencionados: evaluación de los terrenos, adquisición de terrenos y compensación a los propietarios cuyos terrenos podrían potencialmente ser adquiridos o cuyas residencias o negocios podrían potencialmente tener que ser reubicados.

FIGURA 1: ZONA BAJO ESTUDIO



1.0 INTRODUCCIÓN

Este informe proporciona una descripción general de los comentarios escritos y verbales recibidos durante el proceso exploratorio, o esfera de acción, del Proyecto para el Informe del Impacto Ambiental / Declaraciones del Impacto Ambiental (EIR/EIS) del tramo del sistema de Trenes de Alta Velocidad de California (HST) entre San José y Merced. El propósito de este informe es el de resumir los comentarios, problemas, e inquietudes que las agencias y el público mencionaron durante el proceso de la esfera de acción. El informe se utilizará para ayudar a la Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California (Autoridad) y a la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) a determinar el alcance apropiado para el EIR/EIS.

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El EIR/EIS del Programa HST desde el Área de la Bahía al Valle Central identificó un corredor entre San Francisco y San José a lo largo de la Península de San Francisco y entre San José y el Valle Central a través del Paso Pacheco y de la Carretera Henry Miller. El corredor del tramo que va de San José a Merced por o general sigue el corredor del Ferrocarril Caltrain/Union Pacific (UPRR) desde San José hasta Gilroy, pasando a través de áreas urbanas y suburbanas. De Gilroy en adelante, el corredor se extiende hacia el este a través del montañoso Paso Pacheco, siguiendo en general la Ruta Estatal 152, y después a lo largo de la Carretera Henry Miller hasta Chowchilla, y desde Chowchilla hacia el norte a lo largo del UPRR, BNSF, u otras alineaciones o enlaces hasta Merced para conectar con el tramo Merced a Bakersfield del HST. Se proponen estaciones del HST en San José en la Estación Diridon, en Gilroy en la Estación de Caltrain, y en el centro de Merced en la Estación de la Southern Pacific que en la actualidad se utiliza como un centro regional de autobuses. El EIR/EIS del Proyecto del HST de San José a Merced examinará el impacto que tendrán las alineaciones, ubicaciones de estaciones, y las operaciones del HST preferidas entre San José y Merced en lugares específicos, así como identificará medidas de mitigación específicas, si fueran necesarias.

1.2 ALTERNATIVAS DE ESTACIONES DE SAN JOSÉ A MERCED

Como se describe en el NOI/NOP, el EIR/EIS del Proyecto HST de San José a Merced tomará en cuenta la posibilidad de No Tomar Medida Alguna o de Ninguna Alternativa al Proyecto, así como una Alternativa del HST para el corredor de Merced a San José. Dichas alternativas se describen brevemente a continuación.

Alternativa de No Tomar Medida Alguna

La Alternativa de No Tomar Medida Alguna (No Llevar a Cabo el Proyecto o No Construir) representa la condición del corredor tal cual existía en 2009 y como existiría de acuerdo con las mejoras programadas y financiadas al sistema de transporte entre ciudades y otros proyectos razonablemente previsibles hasta el año 2035, tomando en cuenta las fuentes de información siguientes: Programa de Mejoras al Transporte Estatal (STIP), Planes de Transporte Regional (RTPs) para todas las modalidades de viajes, planes de aeropuertos, planes para trenes de pasajeros entre ciudades, y planes de ciudades y condados.

Alternativas del HST

La Autoridad propone construir, operar y mantener un sistema de HST de ruedas de acero sobre rieles de acero impulsado por energía eléctrica, de una longitud de aproximadamente 800 millas, capaz de operar a velocidades de 220 mph mayormente sobre vías dedicadas y completamente separadas a desnivel, con lo más avanzado en cuanto a seguridad, señalización, y sistemas de control de trenes automatizados. El corredor de San José a Merced del HST seleccionado por la Autoridad y la FRA al Nivel del Programa por lo general sigue el corredor de Caltrain/UPRR desde San José a Gilroy. De Gilroy, el corredor se extiende hacia el este por el Paso Pacheco siguiendo en línea general la Ruta Estatal 152 y, luego, a lo largo de la Carretera Henry Miller cruzando el fondo del valle para conectarse con el tramo del Valle Central del sistema del HST.

Como parte del proceso EIR/EIS, se llevarán a cabo estudios de ingeniería subsecuentes que examinarán las opciones de diseño a lo largo del corredor Caltrain/UPRR y el uso posible de partes de corredores de transporte paralelos. Se examinarán refinamientos de alineaciones en la zona del Paso Pacheco al ubicar posiblemente la línea y túneles del HST más cerca de la Ruta Estatal 152 con el fin de determinar cuan prácticas serían y qué capacidad tendrían para reducir el impacto ambiental. Con el propósito de reducir o evitar el impacto a los recursos naturales de la Zona Ecológica de Pastizales, se determinarán y evaluarán variaciones de alineaciones a lo largo de la Carretera Henry Miller (tanto hacia el norte como hacia el sur), a lo largo de la Carretera Estatal 152 al este de Los Baños, así como al norte y al sur de la Zona Ecológica de Pastizales. Ver la **Figura 1** que muestra un mapa del tramo San José a Merced del sistema del HST, según se describe en el EIR/EIS del Programa del Área de la Bahía al Valle Central.

Todos los cruces serán separados a desnivel y toda la alineación tendrá protección contra intrusión. Las opciones a tomar en cuenta para el diseño de cruces de carreteras separados a desnivel incluirán (1) bajar la calle para que pase debajo de las vías del tren; (2) elevar la calle para que pase sobre la línea del tren; (3) dejar las calles como están y construir mejoras a la línea del tren para que pase sobre o debajo de la calle local; y (4) cerrar la calle, si fuera apropiado. Además, en el área del proyecto del HST de San José a Merced, se evaluarán lugares alternativos para mantener el derecho de paso, instalaciones para guardar los trenes, y una instalación de servicio e inspección de trenes.

Las ubicaciones preferidas para las estaciones son la Estación Diridon en San José, la Estación de Caltrain en Gilroy, y la Estación de Southern Pacific en el centro de Merced. La Autoridad y la FRA han seleccionado estas estaciones durante el EIR/EIS Final del Programa del HST del Área de la Bahía al Valle Central tomando en cuenta el propósito y la necesidad del proyecto, así como los objetivos del programa. Es posible que se identifiquen y evalúen lugares alternativos para las estaciones ya sea en o cerca de las ubicaciones preferidas en este EIR/EIS del Proyecto. No habrá ninguna estación entre Gilroy y Merced. Además, no se considerarán instalaciones de mantenimiento y almacenaje en la zona de Los Baños (o en las cercanías del GEA).

1.3 PROCESO DEL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN

El proceso exploratorio, o "esfera de acción, es uno de los primeros pasos en el proceso de revisión del medio ambiente que ayuda a determinar el enfoque y contenido de un EIR/EIS. La esfera de acción también tiene como propósito informar y educar al público y a las agencias públicas sobre el proyecto, la gama potencial de medidas, alternativas, efectos ambientales, el programa general del proceso de revisión ambiental, las medidas de mitigación que se analizarán en el EIR/EIS, y es, además, una forma para proporcionar información a la Autoridad y la FRA.

La esfera de acción también brinda oportunidades para que el público, agencias afectadas, y otras partes interesadas expresen sus inquietudes sobre el proyecto. La esfera de acción no se lleva a cabo para resolver diferencias respecto a los méritos de un proyecto ni para anticipar la decisión final sobre una propuesta. El propósito del proceso de la esfera de acción es el de hacer partícipe a las agencias y al público al definir los problemas principales que se deberán analizar en el EIR/EIS.

Los objetivos del proceso de la esfera de acción del EIR/EIS del Proyecto del HST de San José a Merced fueron:

Informar a las agencias y a los miembros interesados del público sobre el proyecto del HST de San José a Merced que se propone, incluyendo los requisitos de NEPA y CEQA.

Identificar las inquietudes y problemas respecto a temas del medio ambiente.

Identificar inquietudes y problemas respecto a las alineaciones y la ubicación de las estaciones en el corredor de San José a Merced que deberán ser analizados en el EIR/EIS del Proyecto.

Identificar medidas o enfoques de mitigación con el fin de evitar o minimizar cualquier impacto; estas medidas y enfoques podrían ser útiles y ser explorados más profundamente en el EIR/EIS del Proyecto.

Crear listas de correos de agencias y personas que se interesan en examinar el EIR/EIS en el futuro.

El proceso de la esfera de acción, así como la información recogida durante el período de la misma, están documentados en este informe.

Es importante tomar nota que, aunque la esfera de acción es una etapa bien definida en el proceso del EIR/EIS del Proyecto, las actividades de participación del público se extienden a través de todo el proceso del EIR/EIS del Proyecto. Estas actividades permiten la identificación de problemas e inquietudes y el intercambio entre el público y las agencias con el EIR/EIS del Proyecto durante todo el proceso de estudio.

Durante el proceso de la esfera de acción, las agencias y los miembros del público interesado hicieron preguntas y mencionaron inquietudes relacionadas con el tramo del proyecto del HST de San José a Merced. Los comentarios que se recibieron durante el proceso de la esfera de acción ayudarán a la Autoridad y a la FRA cuando examinen y evalúen alternativas.

1.4 NOTIFICACIÓN DEL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN DEL EIS/EIR

El 23 de febrero de 2009, se distribuyó un NOP del Estado de California al Centro de Intercambio de Información del Estado; a funcionarios electos, a agencias locales, regionales, y estatales; y al público interesado (Apéndice A). El 16 de marzo de 2009, se publicó un NOI en el *Registro Federal* (Apéndice B). El NOP y el NOI declararon el propósito del proyecto, los límites del mismo, una descripción de las alternativas a ser tomadas en cuenta, la necesidad de obtener información de parte de las agencias, el impacto potencial del proyecto al medio ambiente, puntos de contacto para más información sobre el proyecto, y las fechas y lugares de las reuniones de la esfera de acción. El período para comentarios a la esfera de acción fue del 23 de febrero del 2009 a mayo del 2009.

También se puso a disposición una línea telefónica informativa para que las personas pudieran dejar mensajes en español, vietnamita, y chino solicitando información en dichos idiomas.

1.5 ACTIVIDADES DEL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN



Las reuniones de la esfera de acción para el EIR/EIS del Proyecto del Tren de Alta Velocidad entre San José y Merced se llevaron a cabo en marzo del 2009. Las reuniones de trabajo con el público y las reuniones de la esfera de acción atrajeron a más de 200 participantes. El alcance geográfico de este tramo del Proyecto del HST propuesto llevó a que se celebraran reuniones en San José, Gilroy y Merced.

El proceso de la esfera de acción incluyó tres reuniones oficiales con agencias y el público (ver el **Cuadro 1**). Cada reunión incluyó una sesión abierta que brindó la oportunidad de hacer preguntas sobre el proyecto al personal del mismo.

Cuadro 1: Horas y Lugares de las Reuniones del Informe Exploratorio/Esfera de Acción

| Fecha | Ciudad | Lugar/Dirección | Hora |
|--------------|---------------|--|----------------|
| 3/18/2009 | Merced | Merced Community Senior Center, 755 West 15 th Street, Merced* | 3:00–7:00 p.m. |
| 3/25/2009 | San José | Roosevelt Community Center, Community Room B, 901 East Santa Clara Street, San José | 3:00–7:00 p.m. |
| 3/26/2009 | Gilroy | Gilroy Hilton Garden Inn, Ballroom A, 6070 Monterey Road, Gilroy | 3:00–7:00 p.m. |

*En Merced se celebró una reunión de la esfera de acción conjunta con el tramo del proyecto del HST de Merced a Bakersfield.

Los materiales que se utilizaron durante las reuniones de la esfera de acción incluyeron exhibiciones y documentos distribuidos en las reuniones, y por medio del sitio Web de la Autoridad (www.cahighspeedrail.ca.gov). Dichos documentos incluyeron los apéndices siguientes que se encuentran en el informe completo de la esfera de acción en inglés colocado en la página de la sección Biblioteca/San José a Merced en **www.cahighspeedrail.ca.gov**.

Aviso de Preparación (NOP) (ver Apéndice A)

Aviso de Intención (NOI) (ver Apéndice B)

Documentos Distribuidos en Reuniones de la Esfera de Acción (ver Apéndice G)

Tarjeta para Comentarios del Período de la Esfera de Acción (ver Apéndice H)

Una copia de los Paneles de Exhibición del EIR/EIS del Programa del Tren de Alta Velocidad del Área de la Bahía al Valle Central del 2008 (ver Apéndice O)



En cada reunión, se solicitó a los asistentes que firmaran una hoja de asistencia y proporcionaran información sobre cómo comunicarse con ellos para poderles informar sobre las actividades futuras del proyecto. El Cuadro 2 es un resumen de los asistentes a las reuniones basado en la información que ellos proporcionaron en las hojas de asistencia, tarjetas para comentarios, o al relator de tribunales. La Autoridad y personal consultor facilitaron las reuniones de la esfera de acción con el fin de proporcionar información y dar instrucciones sobre las formas en las cuales el público podía transmitir sus comentarios.

Cuadro 2: Resumen de los Asistentes a las Reuniones del Informe Exploratorio/Esfera de Acción

| Fecha | Ciudad | Descripción de los Participantes |
|-----------|----------|--|
| 3/18/2009 | Merced | 69 Individuos 30 Organizaciones y Empresas Privadas 16 Intereses Especiales 15 Agencias Públicas (no Municipales ni Condado) 12 Agencias Municipales 11 Agencias del Condado 10 Educación 5 Comisión de Planificación 4 Funcionarios Electos/Personal <u>1 Servicios de Emergencia</u> Total 173 asistentes |
| 3/25/2009 | San José | 52 Individuos 9 Organizaciones y Empresas Privadas 8 Funcionarios Electos/Personal 8 Asociaciones de Vecindarios 5 Intereses especiales y del medio ambiente 4 Agencias Públicas (no Municipales ni Condado) 4 Agencias Municipales 1 Prensa/Medios <u>1 Escuela</u> Total 92 asistentes |
| 3/26/2009 | Gilroy | 36 Individuos 6 Organizaciones y Empresas Privadas 4 Comisión de Planificación 3 Funcionarios Electos/Personal 2 Agencias Públicas (no Municipales ni Condado) 2 Cámaras de Comercio 1 Municipalidad <u>1 Servicios de Emergencia</u> Total 55 asistentes |

El formato de cada reunión fue el de casa abierta en el que se exhibieron paneles al público y había miembros del personal del proyecto presente para responder a preguntas sobre el tramo de San José a Merced del proyecto. Durante la casa abierta, se mostró un video corto en presentación continua que mostraba simulaciones del sistema del HST estatal y del corredor de San José a Merced, así como entrevistas con los miembros del equipo de trabajo de la Autoridad.

En este informe se incluyen y resumen los comentarios escritos en las tarjetas distribuidas, así como los comentarios orales hechos al relator de tribunales durante las reuniones (Sección 3). También se incluyen los comentarios escritos enviados por correo electrónico. Al 1º de mayo del 2009, se recibieron comentarios escritos de 141 personas, incluyendo 49 cartas, 43 mensajes electrónicos, y 49 tarjetas para comentarios. Además, 27 personas hicieron comentarios orales al relator de tribunales durante las reuniones públicas de la esfera de acción. El informe completo de la esfera de acción en inglés contiene, en sus apéndices, copias de las tarjetas para comentarios, mensajes electrónicos, y transcripciones verbales de la reunión. Dicho informe ha sido puesto en la página de la sección Biblioteca/San José a Merced del sitio Web de la autoridad en www.cahighspeedrail.ca.gov.

2.0 PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO Y DE LAS AGENCIAS DURANTE EL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN

2.1 RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES DEL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN

El aviso de las reuniones fue enviado por correo a una lista muy completa de más de 2,500 dueños de propiedades adyacentes; distintas agencias federales, estatales, y locales; funcionarios electos; líderes y organizaciones de la comunidad, de negocios, y defensa del medio ambiente; así como otras personas interesadas recibieron notificación de las reuniones de trabajo y reuniones públicas de la esfera de acción. El proceso de establecer la esfera de acción incluye implementar una estructura de comunicación, desarrollar temas y mensajes, poner en uso una línea de información sobre el proyecto, hacer el acercamiento inicial a las figuras claves y contactar a los medios de comunicación, tal como se describe debajo de estas líneas.

A todas las personas que estaban en la lista de correos se envió por medio del Servicio Postal de los Estados Unidos avisos en forma de tarjeta postal que llevaba impresa la información correspondiente a las tres reuniones de la esfera de acción, la dirección del sitio Web de la Autoridad, y el número de teléfono de la línea de información sobre el proyecto. Las mismas tarjetas se distribuyeron por solicitud a grupos de interés y puestas a disposición de las personas o entidades con intereses en el proyecto durante las reuniones previas a la esfera de acción para que ellos las distribuyeran a sus electores y/o comunidades.

Aproximadamente 500 versiones electrónicas de la tarjeta se enviaron por correo electrónico dos veces a funcionarios electos, agencias gubernamentales, municipalidades, cámaras de comercio, residentes, asistentes a reuniones anteriores, comercios, y organizaciones comunitarias cuyas direcciones electrónicas estaban en nuestro poder.

Se enviaron aproximadamente 190 cartas a funcionarios electos. Dichas cartas daban información sobre los antecedentes del proyecto, así como los datos necesarios acerca de las tres reuniones públicas de la esfera de acción.

La notificación de las reuniones de la esfera de acción se publicó en avisos de exhibición en cuatro periódicos locales en marzo del 2009. Los periódicos en los que se publicó el anuncio fueron el *Gilroy Dispatch*, el *Morgan Hill Times*, el *Weekend Pinnacle*, y el *San Jose Mercury News*. Se colocaron anuncios legales en los periódicos oficiales de los cuatro condados por los que pasa el tramo San José a Merced (Santa Clara, San Benito, Merced, y Madera). Los periódicos incluyen el *San Jose Mercury News* y el *Merced Sun-Star*.

Se enviaron comunicados de prensa a aproximadamente 230 medios de comunicación impresa, radio y televisión, y en línea que operan en los condados del Área de la Bahía, Santa Clara, San Benito, Merced, y Madera, y las ciudades de San José, Gilroy, Morgan Hill, Los Baños, y Merced. Dichos comunicados daban información sobre los antecedentes del proyecto, así como acerca de las tres reuniones públicas de la esfera de acción.

Además, se solicitó a las municipalidades y grupos comunitarios que incluyeran el aviso de las reuniones de la esfera de acción en sus propios documentos de comunicación.

También se dio información en el sitio Web de la Autoridad en www.cahighspeedrail.ca.gov

2.2 RESUMEN DE LAS REUNIONES NOTIFICADAS DEL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN

Como se muestra en el **Cuadro 1**, se programaron tres reuniones para que el público pudiera enterarse más sobre el proyecto, hiciera preguntas al gerente y al personal del mismo, y para dar información que pudiera inscribirse en el registro. Se celebraron tres reuniones de la esfera de acción: (1) la primera de ellas fue una reunión conjunta de la esfera de acción con el equipo de trabajo del proyecto del tramo de Bakersfield a Merced, celebrada en el Merced Community Senior Center de Merced el 18 de marzo del 2009; (2) la segunda reunión se celebró en el Roosevelt Community Center, Sala B en San José el 25 de abril del 2009; (3) y la tercera reunión de la esfera de acción se celebró en el Gilroy Hilton Garden Inn, Salón A, en Gilroy el 26 de marzo del 2009.

2.3 SESIÓN DE INFORMACIÓN A LAS PERSONAS O ENTIDADES CON INTERESES EN EL PROYECTO

Además de las reuniones notificadas, la Autoridad hizo presentaciones ante organizaciones comunitarias, grupos comerciales, agencias de la localidad, y a funcionarios de la municipalidad con sede a lo largo del corredor propuesto de San José a Merced. El objetivo de dichas presentaciones fue el de permitir a la Autoridad el presentar nuevamente el proyecto del HST y describir el proceso del nivel del proyecto ambiental.

Las presentaciones significaron una oportunidad importante para que cada persona o entidad con intereses en el proyecto se informara más sobre el mismo, tuviera acceso a los gerentes del proyecto y al personal de los equipos de trabajo que podían responder a sus preguntas, participara en un foro informal durante el cual pudiera aclarar su posición en nombre de sus votantes, informarse sobre el próximo proceso de revisión ambiental, y ser invitada a participar en las reuniones de la esfera de acción. Cada asistente recibió un paquete de información pública y vio una presentación dada en Power Point sobre el proyecto general a nivel estatal, relevante a la situación específica del tramo del proyecto de San José a Merced.

A continuación está la lista de las presentaciones que se dieron durante la fase previa a la esfera de acción:

| | |
|------------|--|
| 12/18/2008 | Municipalidad de San José |
| 1/12/2009 | Comité de Acción del Vecindario del Parque Delmas |
| 2/18/2009 | Municipalidad de Gilroy |
| 2/18/2009 | Municipalidad de Morgan Hill |
| 2/19/2009 | Municipalidad de Los Baños |
| 2/23/2009 | Silverleaf, Asociación de Vecindario de San José |
| 2/25/2009 | Consejo Asesor Gardner, San José |
| 2/26/2009 | Distrito de Agua Potable de los Pastizales |
| 2/28/2009 | Municipalidad de San José, Alcaldía del Distrito 2 |
| 3/3/2009 | Grupos de defensa del Medio Ambiente (Comité en Pro de las Laderas Verdes, Alianza Greenbelt, Conservación de la Naturaleza, Silicon Valley Land Trust, Audubon Sierra Club) |
| 3/19/2009 | Municipalidad de Chowchilla |
| 3/24/2009 | North Willow Glen, Asociación de Vecindario de San José |
| 3/26/2009 | Agencia de Transporte del Condado de Monterey |
| 4/14/2009 | Comisión de Planificación de la Municipalidad de Morgan Hill |
| 4/29/2009 | Greater Gardner, Reunión de la Comunidad de San José en inglés y español |

3.0 COMENTARIOS DEL PÚBLICO AL INFORME EXPLORATORIO/ESFERA DE ACCIÓN

Entre el 23 de febrero y el 1º de mayo del 2009, se recibieron comentarios por escrito de 141 personas o entidades, incluyendo 49 cartas, 43 mensajes electrónicos y 49 tarjetas para comentarios. Además, 27 personas hicieron comentarios verbales durante las reuniones públicas de la esfera de acción.

El resumen de todos los comentarios recibidos durante la esfera de acción se encuentra en los Apéndices H a K del informe completo de la esfera de acción, en inglés, colocado en la página Biblioteca/San José a Merced del sitio Web de la Autoridad www.cahihspeedrail.ca.gov.

4.0 PRÓXIMOS PASOS EN EL PROCESO DEL EIR/EIS

La información que se obtuvo durante la esfera de acción de parte de agencias públicas, organizaciones, e individuos se utilizará en las fases siguientes de preparación de la documentación ambiental. Específicamente, la Autoridad y la FRA:

Examinarán las sugerencias de alternativas de alineación y opciones de estaciones – la Autoridad y la FRA realizarán análisis alternativos para evaluar la lista de alternativas que se identificaron durante la esfera de acción y determinarán cuáles alternativas deben ser evaluadas a fondo en el EIR/EIS. Al determinar el número de alternativas que deberán investigarse plenamente en el EIR/EIS, este trabajo tomará en cuenta el Propósito y la Necesidad del proyecto, su viabilidad desde el punto de vista de la ingeniería, el apoyo a planes y estatutos sobre el uso de terrenos con fines comunitarios, y consideraciones ambientales.

Implementarán un proceso de participación plena del público – la Autoridad y la FRA son sensibles ante el deseo de la comunidad de contar con un proceso público abierto y transparente que permita un mayor nivel en el intercambio de información y progreso en la documentación referente al medio ambiente. Con este fin, la Autoridad y la FRA están preparando un Plan de Coordinación que se utilizará para identificar los momentos en el proceso en que correspondería transmitir dicha información. Como parte del plan, se invitará a las agencias públicas a una serie de reuniones para discutir sobre los productos interinos de ingeniería y el medio ambiente.

Afinarán la descripción del proyecto – después del análisis de las alternativas, la Autoridad y la FRA actualizarán la descripción del proyecto, identificarán las opciones de diseño, y comenzarán a formular planos de ingeniería más detallados que puedan usarse para el análisis ambiental. La descripción del proyecto describirá la ruta propuesta, las alternativas para el perfil vertical (es decir, sobre el nivel, al nivel, o debajo del nivel), el plan operativo (por ejemplo, las horas de funcionamiento, el número de paradas en las estaciones, la frecuencia del servicios), el sistema y las instalaciones necesarias para apoyar al HST (por ejemplo, medidas de seguridad y salvaguardia, comunicaciones, mantenimiento, propulsión eléctrica), y las técnicas y el tiempo necesarios para construir el sistema del HST.

Iniciarán estudios técnicos – el análisis de las alternativas y la descripción actualizada del proyecto definirán el enfoque de los análisis ambientales. Se iniciarán estudios técnicos que comprenderán en ambiente físico y socioeconómico con el fin de documentar la condición actual del medio ambiente y, luego, evaluar de qué manera la alternativa cambiaría dicha condición. Se utilizarán las sugerencias sobre los problemas y temas a ser evaluados que se recibieron durante el proceso de la esfera de acción para identificar el impacto que podrían tener las alternativas del proyecto.

Estas tareas se realizarán durante el año próximo. Se espera que durante la primera mitad del 2011 se distribuya un Borrador del EIR/EIS al público para que lo examine y haga sus comentarios. El Borrador del EIR/EIS será una compilación de los estudios técnicos y describirá las consecuencias ambientales si se aprobara el proyecto del HST, pero también las medidas de mitigación que se podrían tomar para evitar o reducir los impactos importantes identificados en el Borrador del EIR/EIS. Se responderá a los comentarios substantivos sobre el Borrador del EIR/EIS con un EIR/EIS Final. Se espera circular la versión final del EIR/EIS a finales del 2011. Se espera que la Autoridad y la FRA aprueben el EIR/EIS Final a principios del 2012.

5.0 REDACTORES

Parsons

Dave Mansen, Gerente de Proyecto

CirclePoint

Julie Ortiz, Líder del Grupo de Trabajo sobre Participación del Público

Andrea Nocito, Integrante del Grupo de Trabajo sobre Participación del Público

Danielle Borden, Integrante del Grupo de Trabajo sobre Participación del Público