

# Proyecto de acceso a Oakland y Alameda

CONDADO DE ALAMEDA, CALIFORNIA  
DISTRITO 04 - ALA - 880, (PM 30.47/31.61)  
DISTRITO 04 - ALA - 260, (PM R0.78/R1.90)

EA 04-0G360/NRO. DE IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO 0400000326A  
NRO. DE IDENTIFICACIÓN DE LA DIVISIÓN DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ESTATAL  
(SCH) 2017092041

## Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental y Borrador de la Evaluación Individual de la Sección 4(f)



Preparado por  
Estado de California, Departamento de Transporte  
y la  
Comisión de Transporte del Condado de Alameda



La revisión ambiental, consulta, y cualquier otra acción requerida por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo, o han sido, cumplidas por Caltrans de conformidad con el Título 23 del Código de Estados Unidos (USC), Sección 327 y el Memorando de Entendimiento con fecha 23 de diciembre de 2016, y firmado por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y el Departamento de Transporte de California (Caltrans).

Septiembre de 2020

**LA PÁGINA SE DEJÓ EN BLANCO INTENCIONALMENTE**

## Información general sobre este documento

### Qué contiene este documento:

El Departamento de Transporte de California (Caltrans), por asignación de la Administración Federal de Carreteras (FHWA), preparó este Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental (EIR/EA), que examina los posibles impactos ambientales de las alternativas que se están considerando para el proyecto propuesto que se ubica en el condado de Alameda, California. Caltrans es la agencia líder en conformidad con a la Ley Nacional de Política Pública Ambiental (NEPA) y a la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El documento le informa por qué se propone el proyecto, qué alternativas hemos considerado como parte del proyecto, de qué forma podría verse afectado el medio ambiente con esta propuesta, los impactos potenciales de cada una de las alternativas y las medidas propuestas para evitar, minimizar o mitigar estos impactos.

### Qué debe hacer usted:

- Leer este documento.
- Este documento se puede descargar desde los siguientes sitios web:
  - **OaklandAlamedaAccessProject.com**
  - <https://www.alamedactc.org/programs-projects/highway-improvement/oakland-alameda-access-project/>
  - <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-4/d4-projects/d4-oaap/>
- Asistir a la audiencia pública en línea. De acuerdo con la Orden Ejecutiva del Gobernador Newsom, así como las recomendaciones del Departamento de Salud Pública de California de permanecer en el hogar, excepto cuando sea necesario, no se llevarán a cabo audiencias públicas en persona para mantener los requisitos de distanciamiento social. Sin embargo, puede unirse a una reunión virtual en vivo con preguntas y respuestas a través del sitio web [OaklandAlamedaAccessProject.com](https://www.alamedactc.org/programs-projects/highway-improvement/oakland-alameda-access-project/) o por teléfono (510) 880-4195 el **20 de octubre de 2020 de 5:30 p. m. a 7:30 p. m.**
- Nos gustaría saber lo que piensa. Si tiene algún comentario sobre el proyecto, asista a la audiencia pública virtual o envíe sus comentarios por escrito por correo postal o por email a Caltrans antes de la fecha límite.
- Envíe sus comentarios por correo postal a: Lindsay Vivian Chief, Office of Environmental Analysis, Caltrans District 4, 111 Grand Avenue, MS-8B, Oakland, CA 94612.
- Envíe sus comentarios por email a: **[Oakland.Alameda.Access@dot.ca.gov](mailto:Oakland.Alameda.Access@dot.ca.gov)**.
- Llame para presentar comentarios por teléfono al (510) 880-4195.

Asegúrese de enviar sus comentarios antes de la fecha límite: **30 de noviembre de 2020**.

### **¿Qué ocurrirá después?:**

Después de recibir los comentarios del público y de las agencias que revisen el proyecto , Caltrans, por asignación de la FHWA, podrá: 1) otorgar aprobación ambiental al proyecto propuesto, 2) realizar estudios ambientales adicionales, o 3) abandonar el proyecto. Si el proyecto recibe aprobación ambiental y se obtiene financiamiento, Caltrans podría diseñar y construir todo o parte del proyecto.

### **Formatos alternos:**

Para las personas con discapacidades sensoriales, este documento puede estar disponible en braille, letra grande, casete de audio o en un disco de computadora. Para obtener una copia en uno de estos formatos alternos, llame o escriba a Caltrans District 4, a la atención de: Lindsay Vivian, Chief, Office of Environmental Analysis, Caltrans District 4, 111 Grand Avenue, **MS-8B**, Oakland, CA 94612, el número de teléfono del proyecto es (510) 880-4195 (voz), o use el número del servicio de retransmisión de California 1 (800) 735-2929 (de teletipo a voz), 1 (800) 735-2922 (de voz a teletipo), 1 (800) 855-3000 (de teletipo en español a voz y de voz a teletipo), 1-800-854-7784 (traducción de voz a voz en español e inglés) o al 711.

Nro. de identificación de la SCH 2017092041

04-ALA-880 PM 30.47/31.61

04-ALA-260 PM R0.78/R1.90

EA: 0G360/nro. de identificación del proyecto 0400000326

Mejorando la conectividad y accesibilidad entre Alameda y la Autopista Interestatal 880 (PM 30.47 / 31.61)  
por la Ruta Estatal 260 (PM R0.78 / R1.90).

**BORRADOR DEL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL/EVALUACIÓN AMBIENTAL y  
BORRADOR DE LA EVALUACIÓN INDIVIDUAL DE LA SECCIÓN 4(f)**

Presentado en conformidad con: (estatal) División 13, Código de Recursos Públicos de California  
(federal) Título 42 del USC, Sección 4332(2)(C), Título 49 del USC, Sección 303 y Título 23 del USC, Sección 138

EL ESTADO DE CALIFORNIA  
Departamento de Transporte  
y la Comisión de Transporte del Condado de Alameda

Agencia responsable:

Comisión de Transporte de California

---

Fecha

---

Tony Tavares  
District 4 Director  
California Department of Transportation  
NEPA/CEQA Lead Agency

Se puede contactar a las siguientes personas para obtener más información sobre este documento:

Lindsay Vivian  
Chief, Office of Environmental Analysis  
Caltrans District 4  
111 Grand Avenue, MS-8B  
Oakland, CA 94612  
[Lindsay.Vivian@dot.ca.gov](mailto:Lindsay.Vivian@dot.ca.gov)

Trinity Nguyen  
Director of Project Delivery  
Alameda County Transportation Commission  
1111 Broadway, Suite 800  
Oakland, CA 94607  
[tnguyen@alamedactc.org](mailto:tnguyen@alamedactc.org)

**LA PÁGINA SE DEJÓ EN BLANCO INTENCIONALMENTE**

## **Resumen**

### **Asignación de NEPA**

California participó en el "Programa Piloto de Entrega de Proyectos de Transporte de Superficie" (el Programa Piloto) en conformidad con el Título 23 del Código de los Estados Unidos (USC), Sección 327, durante más de cinco años, a partir del 1 de julio de 2007 hasta el 30 de septiembre de 2012. La Ley Avanzando para el Progreso en el Siglo 21 (MAP-21) (Ley pública [PL] 112-141), firmada por el presidente Obama el 6 de julio de 2012, enmendó el Título 23 del USC, Sección 327, para establecer un Programa permanente para la entrega de proyectos de transporte de superficie. Como resultado, Caltrans celebró un Memorando de Entendimiento (MOU) en conformidad con el Título 23 del USC, Sección 327 (MOU para la asignación de NEPA) con FHWA. El MOU para la asignación de NEPA entró en vigor el 1 de octubre de 2012 y se renovó el 23 de diciembre de 2016 por un período de cinco años. En resumen, Caltrans continúa asumiendo las responsabilidades de la FHWA a través de NEPA y otras leyes ambientales federales de la misma manera que se asignó conforme al Programa Piloto, con cambios menores. Con la asignación de NEPA, FHWA asignó y Caltrans asumió todas las responsabilidades del Secretario del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. DOT) en conformidad con NEPA. Esta asignación incluye proyectos en el Sistema de Carreteras Estatales y Proyectos de Asistencia Local fuera del Sistema de Carreteras Estatales dentro del estado de California, excepto ciertas exclusiones categóricas que FHWA asignó a Caltrans en conformidad con el MOU de Asignación de Exclusiones Categóricas (CE) celebrado conforme al Título 23 del USC, Sección 326, sobre proyectos excluidos por definición y exclusiones específicas de proyectos.

### **El proyecto propuesto**

Caltrans es la agencia líder en conformidad con NEPA y la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El proyecto se realiza en colaboración con la Comisión de Transporte del Condado de Alameda y se ubica en las ciudades de Oakland y Alameda en el condado de Alameda a lo largo de la autopista Interestatal 880 (I-880) entre el cartel de señalización de la milla (PM) 30.47 y el PM 31.61, y a lo largo de la Ruta Estatal 260 (SR-260) entre el PM R0.78/y el realineamiento en el PM R1.90 (véase la figura S-1).

Las acciones más importantes que están en construcción o en la fase de preparación de un documento ambiental por otras agencias gubernamentales en la misma área general del proyecto son:

- Reemplazo del puente para ferrocarril en el lago Merritt
- Proyecto residencial Alameda Shipways
- Distrito de paseo marítimo para el estadio de béisbol de Oakland (Oakland Waterfront Ballpark District)
- 412 Madison Street

- Desarrollo orientado al tránsito del Distrito de Transporte Rápido del área de la Bahía (BART) en el lago Merritt
- Proyecto de la Cuenca de Brooklyn (anteriormente el Proyecto desde Oak hasta Ninth)

El propósito del proyecto es mejorar la seguridad multimodal y disminuir los conflictos entre el tráfico regional y local; mejorar el acceso y la conectividad para ciclistas y peatones dentro del área de estudio del proyecto; mejorar la movilidad y acceso entre I-880, SR-260 (los túneles Posey y Webster), los vecindarios del centro de la ciudad de Oakland y la ciudad de Alameda; y reducir el tráfico regional vinculado a la autopista y la congestión en las carreteras locales y vecindarios del área. El área de estudio del proyecto establecida en los análisis técnicos incluye la huella del proyecto, que abarca el alcance de todas las mejoras, alteraciones del suelo, fases de ejecución y áreas de acceso del proyecto propuesto.

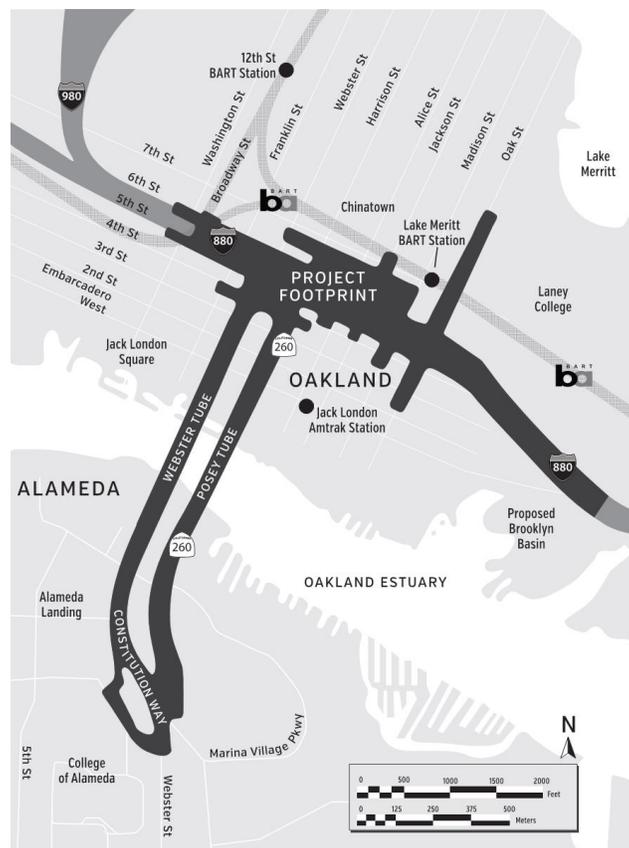


Figura S-1. Huella del proyecto

Este proyecto es necesario porque el acceso entre la autopista y las redes de carreteras entre la autopista I-880 (I-880) y los túneles es limitado e indirecto y los accesos desde y hacia las ciudades de Oakland y Alameda son tortuosos. El acceso actual a la I-880 desde Alameda y el distrito de la Plaza de Jack London requiere dar vueltas a través de varias calles e intersecciones locales, lo que conduce a los vehículos a través del vecindario del Chinatown en el centro de Oakland. En consecuencia, las calles dentro y alrededor del área de Chinatown en el centro de Oakland que tienen un alto volumen de actividad peatonal experimentan un nivel alto de conflictos entre vehículos y peatones. Además, el viaducto de la I-880 limita la conectividad de ciclistas y peatones entre el centro de Oakland y el distrito de la Plaza de Jack

London. El tráfico en I-880 en dirección sur (SB) que se dirige a Alameda debe salir en la rampa de salida de Broadway/Alameda y luego desplazarse hacia el sur a lo largo de 5<sup>th</sup> Street durante más de una milla, a través de nueve intersecciones señalizadas y no señalizadas, antes de llegar al túnel Webster en 5<sup>th</sup> Street/Broadway. El tráfico en la I-980 en dirección oeste (WB) que se dirige a Alameda debe salir en la rampa de salida de Jackson Street y regresar por Chinatown a través de siete intersecciones señalizadas y no señalizadas para llegar al túnel Webster. El tráfico de I-880 en dirección norte (NB) que se dirige a Alameda debe salir en la rampa de salida en Broadway y formar una fila en Broadway entre 5<sup>th</sup> Street y 6<sup>th</sup> Street, que retrocede hacia la rampa. Como alternativa, los conductores pueden recorrer Chinatown para acceder al túnel Webster.

Se están considerando dos alternativas como parte de este proyecto: la de No Construir y la de Construir. La alternativa de Construir propone eliminar y modificar las rampas actuales de la autopista, modificar la conexión del túnel Posey a la I-880, construir carriles para bicicletas de dos vías de Clase IV en Oakland, implementar varias mejoras de "calles completas", implementar mejoras para ciclistas y peatones en las cercanías de los túneles Posey y Webster (los Túneles) y abrir la pasarela del lado oeste del túnel Webster a ciclistas y peatones. La política del Caltrans de calles completas (Complete Streets) proporciona instalaciones de transporte que se planifican, diseñan, operan y mantienen para proporcionar una movilidad segura a todos los usuarios, incluyendo ciclistas, peatones, vehículos de transporte público, camioneros y conductores, adecuadas para la función y el contexto de la instalación. La incorporación de componentes de calles completas mejoraría la seguridad y movilidad multimodal e incluye elementos tales como aceras, carriles para bicicletas, cruces peatonales y paisajismo.

Con la alternativa de No construir, no se realizaría ninguna mejora. Las calles locales en el área de estudio del proyecto continuarían congestionadas durante las horas pico de la mañana y la noche y no habría mejoras de conectividad en las instalaciones para bicicletas y peatones en el área.

## **Documento conjunto CEQA/NEPA**

La propuesta es un proyecto conjunto de Caltrans y la FHWA y está sujeto a los requisitos de revisión ambiental estatal y federal. La documentación del proyecto, por lo tanto, se preparó de acuerdo con CEQA y NEPA. Caltrans es la agencia líder en conformidad con NEPA y CEQA. Además, la responsabilidad de FHWA en relación con la revisión ambiental, la consulta y cualquier otra acción requerida por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto está siendo, o ha sido, cumplida por Caltrans en conformidad con el Título 23 del USC, Sección 327 y el MOU del 23 de diciembre de 2016 y firmado por FHWA y Caltrans.

Es posible que algunos impactos que se determinan como significativos según CEQA no tengan una determinación de significancia según NEPA. Debido a que NEPA se preocupa por la importancia del Proyecto en su conjunto, a menudo se prepara un documento de "nivel inferior" conforme a NEPA. Uno de los tipos de documentos conjuntos más comunes es un Informe de Impacto Ambiental/Evaluación ambiental (EIR/EA).

Después de recibir los comentarios del público y de las agencias de revisión, se preparará un EIR/EA final. Caltrans podrá preparar estudios adicionales ambientales o de ingeniería para abordar los comentarios. El EIR/EA final incluirá las respuestas a los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR/EA e identificará la alternativa preferida. Si se toma la decisión de aprobar el proyecto, se publicará un Aviso de Determinación para cumplir con CEQA y se

decidirá si se emite un Hallazgo de Impacto No Significativo (FONSI) o si se requiere una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para cumplir con NEPA. Se enviará un Aviso de Disponibilidad del FONSI a las unidades gubernamentales del gobierno federal, estatal y local y a la División de Intercambio de Información Estatal que hayan sido afectadas, en cumplimiento de la Orden Ejecutiva 12372.

Este Borrador del EIR/EA aborda el potencial del proyecto para impactar el medio ambiente. La Tabla S-1 resume las medidas para evitar y minimizar (AMM) los posibles impactos del proyecto, así como las medidas que mitigan (MM) impactos y que han sido incorporadas en el proyecto. y . La lista completa de las AMM y MM del proyecto se encuentra en el Apéndice D. La construcción de la alternativa de Construir tomará aproximadamente 36 meses. La construcción se realizaría por etapas, por lo que no todas las partes del proyecto estaría en construcción simultáneamente. Se producirían cierres temporales de carriles, cierres de rampas y desvíos. También podrían ser necesarios cierres temporales de las instalaciones actuales para bicicletas o peatones y el cambio temporal de rutas de transporte público. El trabajo de construcción para la alternativa de Construir se realizaría principalmente durante el día, de 7:00 a. m. a 6:00 p. m. Sin embargo, el trabajo nocturno se utilizaría para minimizar los impactos de la construcción al tráfico. Las medidas de construcción se resumen por cada área específica de recurso afectada. Las determinaciones de la importancia del área de recursos se analizan con más detalle en el Capítulo 3 en la sección Lista de verificación ambiental de CEQA.

**LA PÁGINA SE DEJÓ EN BLANCO INTENCIONALMENTE**

**Tabla S-1. Resumen de los impactos ambientales**

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<b>Uso actual y futuro del terreno</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir traería como resultado una conversión mínima del terreno (0.03 acres) a un uso de terreno relacionado con el transporte. También se requeriría una servidumbre de mantenimiento permanente de Laney College a lo largo de la rampa de salida de la I-880 en Oak Street. La preparación de la construcción y el acceso temporal se ubicarían principalmente en los derechos de paso (ROW) existentes de Caltrans y de la ciudad.	Ninguno
<b>Parques e instalaciones recreativas</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no requiere la adquisición de terrenos de parques o instalaciones recreativas. El agregado de las nuevas instalaciones para peatones y bicicletas, como las aceras continuas alrededor de Chinese Garden Park y la acera ensanchada en Neptune Park, mejoraría el acceso y la movilidad a las instalaciones recreativas dentro o adyacentes a la área del proyecto.	<i>Medida de construcción:</i> Caltrans restaurara las áreas alteradas dentro de Neptune Park al terminar la construcción. El acceso al parque se mantendrá en todo momento durante la construcción (AMM-PRF-1 Restauración de Neptune Park, Capítulo 2 Sección 2.3.4).
<b>Tierras de cultivo/ bosques madereros</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no incluye tierras de cultivo ni bosques madereros.	Ninguno
<b>Crecimiento</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no generaría oportunidades de reurbanización en el área circundante. Mejora la accesibilidad existente, pero no construye nuevos puntos de acceso.	Ninguno

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<p><b>Carácter y cohesión comunitaria</b></p>	<p>Con la alternativa de No Construir, no habría beneficios asociados con la reducción de la congestión en las carreteras locales o mejoras en la infraestructura para bicicletas/peatones. A medida que las condiciones empeoren, podría haber impactos negativos en la cohesión de la comunidad.</p>	<p>La alternativa de Construir no desplazaría residencias, negocios ni instalaciones comunitarias. No dividiría los vecindarios, cambiaría los patrones sociales ni impediría el acceso a los vecindarios para quienes viven, trabajan o visitan el área de estudio del proyecto. La comunidad se beneficiaría de la reducción de la congestión del tráfico, la mejora del acceso, la conectividad y la cohesión debido a las mejoras en la infraestructura para bicicletas/peatones y mejoras en los alrededores y zonas adyacentes a los parques Chinese Garden y Neptune. Habría una pérdida permanente de aproximadamente 156 espacios de estacionamiento en la calle y 128 espacios de estacionamiento fuera de la calle (estacionamientos arrendados por Caltrans bajo I-880). La pérdida de espacios de estacionamiento en la calle está parcialmente asociada con los carriles para bicicletas propuestos a lo largo de las calles 6<sup>th</sup> y Oak. La pérdida de espacios de estacionamiento en la calle disponibles al público podría causar impactos localizados en las empresas del área.</p> <p>Partes del ROW de Caltrans están asociadas con campamentos de población sin refugio, autorizados o no, que pueden requerir su eliminación antes del inicio de la construcción.</p>	<p>Para compensar los posibles impactos a los negocios del área por la pérdida de puestos de estacionamiento en la calle, Caltrans y Alameda CTC continuarán coordinando con la ciudad de Oakland para desarrollar medidas de mitigación para estos negocios (MM-CCC-1 Parking Spaces, Capítulo 2 Sección 2.4.4).</p> <p><i>Medidas de construcción:</i> Antes de comenzar la construcción de las obras, se proporcionará información a los vecindarios y negocios en el área de estudio del proyecto con respecto a los cambios en los puestos de estacionamiento y las opciones de transporte alternativo disponibles (Restricciones para puestos de estacionamiento AMM-TRF-1, Notificación de eliminación temporal de puestos de estacionamiento AMM-TRF-2, Capítulo 2 Sección 2.8.4). Se coordinará con Laney College para mantener el acceso y la circulación dentro de su estacionamiento durante la construcción (AMM-TRF-3 Laney College, Capítulo 2 Sección 2.8.4). Se coordinará con el Departamento de Tránsito del Condado de Alameda (AC Transit) para proporcionar notificaciones con antelación respecto a las reubicaciones temporales de las paradas de autobús (AMM-TRF-4 AC Transit, Capítulo 2 Sección 2.8.4).</p> <p>Los avisos de desocupación se publicarán de manera visible en el ROW del Caltrans, el ROW de la ciudad de Oakland y el ROW de la ciudad de Alameda 72 horas antes de la construcción para proporcionar un aviso adecuado para que los ocupantes sin refugio se retiren (AMM-CCC-1 Aviso de desocupación, Capítulo 2 Sección 2.4.4).</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<b>Reubicaciones y adquisición de bienes inmuebles</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no provocaría el desplazamiento de negocios ni requeriría adquisiciones completas de propiedad. Solo se produciría la adquisición parcial de una propiedad comercial en Alameda.	Ninguno
<b>Justicia ambiental</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no daría lugar a efectos desproporcionados o adversos para las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos. El proyecto propuesto beneficiaría a quienes viven y trabajan en el área de estudio del proyecto al mejorar la congestión en las carreteras locales, la infraestructura para bicicletas y peatones, el acceso y la conectividad a los parques y eliminar los obstáculos entre vecindarios.	Ninguno
<b>Proveedores de servicios públicos/Servicios de emergencia/ Servicios públicos (otros)</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir mejoraría la congestión a lo largo de las carreteras locales y, en última instancia, mejoraría los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia. Se proponen nuevas señalizaciones para el tráfico y para bicicletas, medidores para rampa y alumbrado público. Los proveedores de servicios públicos dentro de la huella del proyecto (Pacific Gas & Electric [PG&E], American Telephone and Telegraph Company [AT&T], East Bay Municipal Utility District [EBMUD] y la ciudad de Oakland) deberán protegerse en su lugar o reubicarse. Las reubicaciones pueden traer como resultado cortes temporales para los clientes. Los impactos a otros servicios públicos (espacios de estacionamiento) serían menos que significativos con la mitigación conforme a CEQA.	Ninguno

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<p><b>Tráfico y transporte/ Infraestructura para peatones y bicicletas</b></p>	<p>Con la alternativa de No Construir, las calles locales en el área de estudio del proyecto permanecerían congestionadas durante las horas pico de la mañana y de la noche. No habrá mejoras en la infraestructura para peatones y bicicletas. El área de Chinatown en Oakland continuaría experimentando conflictos entre vehículos y peatones y se mantendrían los lugares con alta accidentalidad.</p>	<p>La alternativa de Construir disminuiría el tráfico y la congestión en las carreteras locales. La infraestructura propuesta para bicicletas y peatones mejoraría la seguridad, el acceso y la conectividad para ciclistas y peatones.</p>	<p>Antes de la construcción, se proporcionará información a los vecindarios y negocios en el área de estudio del proyecto con respecto a los cambios en los espacios de estacionamiento y las opciones de transporte alternativo disponibles (AMM-TRF-1 Restricciones para espacios de estacionamiento, AMM-TRF-2 Notificación de eliminación temporal de espacios de estacionamiento, Capítulo 2 Sección 2.8.4).</p> <p><i>Medidas de construcción:</i> Se coordinará con Laney College para mantener el acceso y la circulación dentro de su estacionamiento durante la construcción (AMM-TRF-3 Laney College, Capítulo 2 Sección 2.8.4). Se coordinará con el Departamento de Tránsito del Condado de Alameda (AC Transit) para proporcionar notificaciones con antelación respecto a las reubicaciones temporales de las paradas de autobús (AMM-TRF-4 AC Transit, Capítulo 2 Sección 2.8.4).</p>
<p><b>Visual/Estética</b></p>	<p>Sin impactos</p>	<p>La alternativa de Construir tendría un impacto visual de moderado a bajo en el carácter general y en la calidad de las vistas existentes desde carreteras, vecindarios e instalaciones recreativas. La mayoría de los impactos visuales mejorarían el entorno visual general, que incluye la expansión de las vistas del horizonte, el agregado de elementos naturales (como el paisajismo) y la reducción de las sombras de la luz. La alternativa de Construir impactará las paredes de la balastrada asociadas con el túnel Posey, el cual es un recurso histórico. El proyecto propuesto tendría un impacto menos que significativo en los recursos</p>	<p>Las medidas de paisajismo y tratamientos estéticos minimizarán los impactos visuales permanentes. Cuando sea posible, se implementarán tratamientos de muros de contención sensibles al contexto para reducir los impactos visuales, el deslumbramiento y la posibilidad de grafitis (AMM-VA-4 Tratamientos estéticos, Capítulo 2 Sección 2.9.4). El proyecto requerirá tratamientos arquitectónicos sensibles al contexto para los nuevos muros de contención. Las paredes de la balastrada del edificio Posey Tube Portal y las características arquitectónicas relacionadas serán compatibles con los elementos del diseño histórico original y de</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
		escénicos con las medidas de mitigación incorporadas de conformidad con CEQA.	<p>acuerdo con la Sección 106 de la Ley Nacional para la Conservación Histórica (NHPA) (MM-VA-1 Túnel Posey y atención a los tratamientos estéticos, Capítulo 2 Sección 2.9.4). La consulta sobre los efectos adversos a las propiedades históricas se llevará a cabo con las partes consultantes (MM-CUL-1 Sección 106, Consulta Capítulo 2 Sección 2.10.4).</p> <p><i>Medidas de construcción:</i> El proyecto minimizará la remoción de vegetación (AMM-VA-1 Medidas de remoción de vegetación, Capítulo 2 Sección 2.9.4). Las áreas alteradas se tratarán con pastos hidrosebrados para el control de la erosión y pastos autóctonos de la localidad (AMM-VA-3 Plantación para la revegetación, Capítulo 2 Sección 2.9.4). Medidas de construcción para el almacenamiento de materiales y equipos, la iluminación de la construcción, reemplazo de la vegetación y los sistemas de riego afectados, evitar el trabajo en las áreas de irrigación por goteo de los árboles y proporcionar plantaciones de árboles en las calles y carreteras que minimizarán los impactos temporales al entorno visual (AMM-VA-5 Medidas de impacto de la construcción, Capítulo 2 Sección 2.9.4). El proyecto minimizará los impactos en la estética al proteger los árboles restantes y reemplazar los árboles que sean removidos por el proyecto (AMM-AS-4 Evaluar y reemplazar árboles, Capítulo 2 Sección 4.1.3). El proyecto reemplazará los arbustos eliminados dentro del ROW del Caltrans (AMM-VA-2 Reemplazo de vegetación, Capítulo 2, Sección 2.9.4).</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<b>Recursos culturales/ Sección 4(f)</b>	Sin impactos	<p>La alternativa de Construir podría provocar un efecto adverso tanto para el túnel Posey como para el distrito de bodegas en el paseo marítimo de Oakland (Oakland Waterfront Warehouse District). Ambas están listadas en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP) y el Registro de Recurso Históricos de California (CRHR). El edificio Oakland Portland Building, parte del túnel Posey, figura en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP) por contribuir al distrito Oakland Waterfront Warehouse District. El túnel Posey ha sido determinado individualmente elegible para ser listado en NRHP y está listado en el Registro de Recursos Históricos (CRHR). El Oakland Waterfront Warehouse District también está listado en CRHR.</p> <p>La alternativa de Construir también podría provocar un efecto y uso adverso de conformidad con la Sección 4(f) tanto para el túnel George A. Posey como para el distrito Oakland Waterfront Warehouse District.</p> <p>Los impactos en ambos recursos serían significativos e inevitables de conformidad con CEQA.</p>	<p><i>Recursos ambientales históricos construidos y recursos de la Sección 4(f):</i> Caltrans realizará consultas sobre los efectos adversos a las propiedades históricas mediante la preparación de un Memorando de Acuerdo (MOA) en consulta con SHPO y otras partes consultoras. El MOA traerá como resultado el desarrollo de medidas de mitigación (Consulta MM-CUL-1 Sección 106, Capítulo 2 Sección 2.10.4). <i>Medidas de construcción - recursos arqueológicos:</i> Antes de comenzar la construcción, un arqueólogo calificado y aprobado por Caltrans llevará a cabo un programa de capacitación en conciencia ambiental para trabajadores (WEAT) en el que se comentarán los recursos culturales, las leyes y los protocolos del proyecto para todo el personal de construcción en el lugar; se mantendrá un registro del personal capacitado en el lugar (AMM-CUL-1 Capacitación WEAT y sensibilidad, Capítulo 2 Sección 2.10.4).</p>
<b>Hidrología y llanura aluvial</b>	Sin impactos	<p>La alternativa de Construir agregaría menos de un acre de superficie impermeable, lo que representa un cambio insignificante en el área impermeable de la cuenca. El proyecto no invadirá significativamente ninguna llanura aluvial. El proyecto propuesto no afectaría el aumento del nivel del mar (SLR).</p>	<p>El proyecto considerará insertar dispositivos para la captura de desechos en las entradas de drenaje (Inserción de dispositivos para desechos AMM-WQ-1, Capítulo 2 Sección 3.2.4).</p> <p><i>Medida de construcción:</i> Se colocarán cercas de limo y para áreas ambientalmente sensibles (ESA) en la huella del proyecto cerca de los humedales y tratamientos permanentes existentes conforme a las mejores prácticas de manejo (BMP) antes de</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
			realizar trabajos en las cercanías (AMM-WW-1 cerca de limo y para ESA, Capítulo 2 Sección 4.2.4).
<b>Calidad del agua y escorrentía de aguas pluviales</b>	Sin impactos	<p>Los impactos en la calidad del agua asociados con el área impermeable agregada en la alternativa de Construir se minimizarían mediante la implementación de medidas permanentes de las aguas pluviales. La operación del proyecto propuesto no provocará un aumento en la producción de contaminantes asociados con los corredores de transporte.</p> <p>Se implementarán las BMP temporales durante la construcción para prevenir la escorrentía de aguas pluviales contaminadas. Las características del diseño para atender los impactos en la calidad del agua son una condición del Permiso municipal de alcantarillado pluvial separado de Caltrans (MS4), el Permiso municipal regional (MRP), el Permiso general de construcción (CGP) y otros requisitos de las agencias reguladoras.</p>	<p>El proyecto considerará insertar dispositivos para la captura de desechos en las entradas de drenaje (AMM-WQ-1 Inserción de dispositivos para la captura de desechos, Capítulo 2 Sección 3.2.4).</p> <p><i>Medida de construcción:</i> Se colocará una cerca de limo y para ESA en la huella del proyecto cerca de los humedales y se implementarán las BMP de tratamiento permanente existentes antes de trabajar en las inmediaciones (AMM-WW-1 Cerca de limo y para ESA, Capítulo 2, Sección 4.2.4).</p>
<b>Geología/Suelos/ Sísmica/Topografía</b>	Sin impactos	<p>Los principales peligros sísmicos en el área de estudio son temblores fuertes y licuefacción. Se utilizarían los procedimientos de diseño sísmico de Caltrans para garantizar la integridad estructural. El proyecto contiene suelos potencialmente licuables. Se realizarían pruebas de suelo adicionales durante la fase de diseño para verificar el potencial de licuefacción del sitio. El diseño de la cimentación o las modificaciones del suelo se utilizarían para atender los problemas de licuefacción, si fuera necesario.</p>	Ninguno

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<b>Paleontología</b>	Sin impactos	Durante la ejecución de la alternativa de Construir se podrían encontrar unidades geológicas que podrían contener recursos paleontológicos de importancia científica. Los impactos potenciales sobre los recursos paleontológicos serían menos que significativos.	<p>Antes de la construcción, se actualizará el Plan de Mitigación Paleontológica (PMP) (AMM-PAL-1 PMP, Capítulo 2 Sección 3.4.4).</p> <p><i>Medidas de construcción:</i> Todas las cuadrillas de construcción deben recibir una capacitación para el trabajador sobre conciencia ambiental enfocada en la paleontología (AMM-PAL-2 WEAT, Capítulo 2 Sección 3.4.4). Un supervisor paleontológico calificado estará de guardia para inspeccionar excavaciones de más de 10 pies debajo de la superficie del suelo. Si se encuentran fósiles, se detendrá la construcción y se seguirá el PMP (AMM-PAL-3 Supervisión paleontológica, Capítulo 2 Sección 3.4.4).</p> <p>El proyecto implementará un área de protección para el ESA de 100 pies de ancho y requerirá la implementación de métodos de salvamento y recuperación descritos en el PMP en caso de que se descubran recursos paleontológicos (AMM-PAL-4 Operaciones de salvamento y recuperación, Capítulo 2 Sección 3.4.4). La donación de especímenes paleontológicos recuperados a una institución de depósito reconocida se realizará conforme al protocolo descrito en el PMP (AMM-PAL-5 Donación a la institución de depósito, Capítulo 2, Sección 3.4.4). Como lo establece el PMP, se preparará un informe de mitigación paleontológica al final de la construcción del proyecto (AMM-PAL-6 Informe de mitigación paleontológica, Capítulo 2 Sección 3.4.4).</p>
<b>Residuos y materiales peligrosos</b>	Sin impactos	Se informa que la contaminación por hidrocarburos derivados del petróleo es producto de fuentes comerciales e industriales dentro del área de estudio. Los	Se llevará a cabo una investigación preliminar del sitio durante la fase de diseño para evaluar los contaminantes asociados con las emisiones históricas de contaminantes

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
		<p>impactos de los residuos y materiales peligrosos podrían ocurrir si se encuentran medios contaminados durante las excavaciones asociadas con cimientos de los muros de contención, curvados y pilares de la rampa de salida de Jackson Street, los cimientos de los postes de luz, las reubicaciones de servicios públicos y mejoras al sistema de drenaje. Otras fuentes potenciales de contaminación incluyen plomo depositado del aire, materiales que contiene asbesto y pintura termoplástica amarilla.</p>	<p>(AMM-HW-4 Caracterización de los contaminantes, Capítulo 2 Sección 3.5.4). La investigación preliminar del sitio incluirá una investigación de la presencia de plomo en áreas cercanas a carreteras o estructuras pintadas donde se alterará la superficie del suelo (AMM-HW-1 Plomo en suelos y AMM-HW-3 Reducción de plomo, Capítulo 2 Sección 3.5.4). También se realizará una investigación para determinar la presencia de asbesto (AMM-HW-2 ACM Investigación, Capítulo 2 Sección 3.5.4).</p> <p><i>Medidas de construcción:</i> Si se encuentra contaminación peligrosa durante la construcción, los medios contaminados se manipularán y desecharán de la manera apropiada (AMM-HW-5 Contaminación inesperada, AMM-HW-6 Manipulación de suelos contaminados y AMM-HW-7 Tratamiento de deshidratación y eliminación, Capítulo 2 Sección 3.5.4).</p>
<b>Calidad del aire</b>	Sin impactos	<p>La alternativa de Construir aliviaría la congestión del tráfico. En general, las emisiones disminuirían levemente o permanecerían iguales luego de la implementación del proyecto. La infraestructura propuesta para bicicletas y peatones puede tener beneficios adicionales en la calidad del aire.</p> <p>Durante la construcción, el contratista deberá cumplir con las especificaciones estándares de Caltrans y se le exigirá el cumplimiento de todas las leyes y regulaciones aplicables que se relacionan con la calidad del aire.</p>	<p><i>Medidas de construcción:</i> Se implementarán medidas durante la construcción para controlar el polvo fugitivo y el material particulado para minimizar el polvo visible (AMM-AQ-1 Control del polvo, Capítulo 2 Sección 3.6.4). Las emisiones de gases de escape se minimizarán (AMM-AQ-2 Emisiones de gases de escape, Capítulo 2 Sección 3.6.4).</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
		La alternativa de Construir no es un proyecto que afectara la calidad del aire.	
<b>Ruido y vibración</b>	Sin impactos	<p>Los resultados del modelo de ruido indicaron que los niveles de ruido no aumentarían sustancialmente entre las condiciones existentes y el año del diseño. Sin embargo, se prevé que los niveles de ruido en el año del diseño se acerquen o excedan los Criterios de reducción de ruido (NAC). Se consideró utilizar barreras acústicas en ocho ubicaciones. Solo tres de estas barreras fueron factibles. Sin embargo, el costo estimado para construir cada barrera excedía su asignación razonable. Por lo tanto, no se recomiendan barreras acústicas para la construcción.</p> <p>Durante la construcción, los niveles del umbral de vibración en Oakland pueden excederse en las propiedades adyacentes.</p>	<p><i>Medidas de construcción:</i> Se emplearán medidas para limitar el ruido de la construcción. Se prohibirá la marcha innecesaria de los motores de combustión interna a menos de 100 pies de las residencias (AMM-NOI-1 Equipo en marcha continua, Capítulo 2 Sección 3.7.4). Los equipos estacionarios que generen ruido se ubicarán lejos de receptores sensibles. El contratista utilizará compresores de aire "silenciosos" y otros equipos "silenciosos" donde exista dicha tecnología (AMM-NOI-2 Equipo estacionario, Capítulo 2 Sección 3.7.4).</p> <p>Se establecerá un programa de monitoreo de ruido si el trabajo de construcción se realiza fuera de las horas diurnas especificadas en las ordenanzas locales aplicables (AMM-NOI-3 Programa de monitoreo de ruido, Capítulo 2 Sección 3.7.4). Las actividades para el hincado de pilotes a través de vibraciones se limitarán a las horas diurnas únicamente (de 8:00 a. m. a 4:00 p. m.). No se hincarán los pilotes a través de martillos de impacto (AMM-NOI-4, Hincado de pilotes a través de vibraciones, Capítulo 2 Sección 3.7.4). Los equipos impulsados por motores de combustión interna estarán equipados con silenciadores de admisión y escape (AMM-NOI-5 Silenciadores para equipos, Capítulo 2 Sección 3.7.4). El proyecto evitará colocar equipos de construcción a menos de 200 pies</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
			<p>de las residencias y ubicará todos los equipos de construcción estacionarios que generen ruido, en la medida de lo posible, lejos de los receptores sensibles al ruido (AMM-NOI-6 Preparación de la construcción, Capítulo 2 Sección 3.7.4). Los propietarios y ocupantes ubicados dentro de los 300 pies de la construcción serán notificados con anticipación sobre las actividades que generan ruido (AMM-NOI-7 Requisitos de notificación, Capítulo 2 Sección 3.7.4).</p> <p>El proyecto evitará producir impactos por vibraciones en edificios históricos. Si se proponen martillos hidráulicos a menos de 25 pies de las estructuras en 125 propiedades históricas, el proyecto considerará utilizar métodos de construcción alternativos (AMM-VIB-1 Martillos hidráulicos, Capítulo 2 Sección 3.7.4). Las condiciones estructurales se documentarán en todos los edificios ubicados a menos de 25 pies de la construcción pesada y a menos de 75 pies de la hinca de pilotes a través de vibración antes, durante y después de las actividades de construcción que generen vibraciones. Se investigarán los reclamos por daños causados por vibraciones y se repararán los daños que hayan ocurrido como resultado de la construcción del proyecto (AMM-VIB-2 Monitoreo de vibraciones, Capítulo 2 Sección 3.7.4).</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<b>Energía</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no producirá un consumo de energía derrochador, ineficiente o innecesario. No agregaría capacidad a las carreteras, pero sí reduciría el tráfico local y la congestión, lo que disminuye el consumo de energía; las mejoras a la infraestructura para bicicletas y peatones mejorarían el acceso y la conectividad y alentarían a las personas a caminar y andar en bicicleta, lo que reduciría el consumo de energía relacionado con los combustibles fósiles. La tecnología de iluminación de alta eficiencia se utilizaría para cualquier señal de tráfico reemplazada o modificada e iluminación a escala peatonal.	<p><i>Medidas de construcción:</i> El consumo de energía de la alternativa de Construir se minimizará al mantener la presión adecuada de las llantas en los vehículos para construcción (AMM-GHG-1 Presión de llantas, Capítulo 3 Sección 3.4), al maximizar la desviación de desechos hacia el abono y el reciclaje (AMM-GHG-2 Reciclaje, Capítulo 3 Sección 3.4), al utilizar fuentes locales para materiales y depósitos de desechos (AMM-GHG-3 Abastecimiento local, Capítulo 3 Sección 3.4) y al utilizar iluminación y señales de tráfico de consumo energético eficiente (AMM-GHG-5 Iluminación, Capítulo 3 Sección 3.4).</p> <p>Se coordinará con AC Transit para proporcionar notificaciones con antelación sobre las reubicaciones temporales de las paradas de autobús (AMM-TRF-4 AC Transit, Capítulo 2, Sección 2.8.4).</p> <p>Se implementarán medidas durante la construcción para limitar la quema de combustibles fósiles (AMM-AQ-2 Emisiones de gases de escape, Capítulo 2 Sección 3.6.4).</p>
<b>Comunidades naturales</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no tendría como resultado impactos en hábitats sensibles o comunidades naturales. El proyecto provocaría la eliminación de aproximadamente 35 árboles.	<p><i>Medida de construcción:</i> Los impactos a los árboles se minimizarán durante el diseño y la construcción. Se reemplazarán tres árboles autóctonos por cada uno que se remueva. Se reemplazarán los árboles que no son autóctonos (AMM-AS-4 Evaluar y reemplazar árboles, Capítulo 2 Sección 4.4.4).</p>
<b>Humedales y otras aguas</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no provocaría impactos en arroyos, humedales u otras aguas.	<p><i>Medida de construcción:</i> Se colocarán cercas de limo y para ESA en la huella del proyecto cerca de los humedales y las BMP de tratamiento permanente existentes antes de</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
			trabajar en las cercanías (AMM-WW-1 Cerca de limo y ESA, Capítulo 2 Sección 4.2.4).
<b>Especies de plantas</b>	Sin impactos	Sin impactos	Ninguno
<b>Especies animales</b>	Sin impactos	Las perturbaciones relacionadas con la construcción tienen el potencial de provocar la extracción de nidos, huevos, crías o individuos de especies protegidas.	<p><i>Medidas de construcción:</i> El proyecto evitará y minimizará los impactos a las especies animales. El proyecto realizará estudios de las aves que anidan antes de la construcción y evitará afectar los nidos de aves activos (AMM-AS-1 Estudios de aves que anidan antes de la construcción, Capítulo 2, Sección 4.4.4). Se realizarán estudios previos a la construcción sobre los murciélagos en los árboles y estructuras que puedan contener refugios para murciélagos (AMM-AS-2 Estudio de murciélagos previo a la construcción, Capítulo 2, Sección 4.4.4). Si se descubre una especie protegida en el proyecto, el ingeniero residente y el biólogo del proyecto implementarán medidas de prevención (AMM-AS-3 Especies protegidas, Capítulo 2 Sección 4.4.4).</p> <p>Los impactos a los árboles se minimizarán durante el diseño y la construcción. Se reemplazarán tres árboles autóctonos por cada uno que se remueva, con un total de seis árboles autóctonos replantados. Los árboles que no son autóctonos se reemplazarán cuando sea viable (AMM-AS-4 Evaluar y reemplazar árboles, Capítulo 2, Sección 4.4.4). Cualquier capacitación de conciencia ambiental enfocada en recursos biológicos se realizará para todo el personal de la construcción que se encuentre en el sitio y se mantendrán los registros de las capacitaciones en el sitio (AMM-AS-5 WEAT, Capítulo 2 Sección 4.4.4).</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
<b>Especies amenazadas y en peligro de extinción</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir no afectaría especies amenazadas o en peligro de extinción. No hay hábitats críticos designados dentro del área de estudio del proyecto.	Ninguno
<b>Especies invasivas</b>	Sin impactos	La implementación de la alternativa de Construir tiene el potencial de propagar especies invasoras al esparcir semillas durante los movimientos de tierras o el transporte de equipos hacia/desde el lugar del proyecto. Además, las especies invasoras pueden incluirse en mezclas de semillas o materiales de construcción. Los residuos de alimentos de la construcción se gestionarán de forma que no atraigan especies animales invasoras.	Ninguno
<b>Impactos acumulativos</b>	Sin impactos	Sin impactos	Ninguno
<b>Cambio climático</b>	Sin impactos	La alternativa de Construir liberaría gases de efecto invernadero durante la construcción. La alternativa de Construir no produciría emisiones adicionales de GEI durante la operación del proyecto.	<p><i>Medidas de construcción:</i> Los impactos a los árboles se minimizarán durante el diseño y la construcción. Se plantarán seis árboles autóctonos. Los árboles que no son autóctonos se reemplazarán cuando sea posible (AMM-AS-4 Evaluar y reemplazar árboles).</p> <p>Las emisiones se minimizarán durante la construcción al mantener la presión adecuada de las llantas en los vehículos de construcción (AMM-GHG-1 Presión de llantas, Capítulo 3 Sección 3.4), al maximizar la desviación de desechos hacia abono y reciclaje (AMM-GHG-2 Reciclaje, Capítulo 3 Sección 3.4) y al utilizar las fuentes locales para materiales y depósitos de desechos (AMM-GHG-3 Abastecimiento local, Capítulo 3 Sección 3.4). Las emisiones de GEI se minimizarán durante la operación del</p>

Recurso afectado	Impacto potencial: Alternativa de No construir	Impacto potencial: Alternativa de Construir	Medidas para evitar, minimizar y mitigar
			proyecto mediante el paisajismo de terraplenes y de los bordes de las carreteras (AMM-GHG-4 Paisajismo, Capítulo 3 Sección 3.4) y mediante el uso de luces y señales de tráfico de consumo energético eficiente (AMM-GHG-5 Iluminación, Capítulo 3 Sección 3.4).

## Coordinación con agencias públicas y otras

Los siguientes permisos, licencias, acuerdos y certificaciones (PLAC) deberán obtenerse para la implementación del proyecto:

Agencia	PLAC	Estatus
<b>FHWA</b>	Determinación de la conformidad de la calidad del aire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El proyecto propuesto no se considera un Proyecto que afecta la calidad del aire (POAQC) con respecto al material particulado (PM<sub>2.5</sub>) como se define en el título 40 del Código de Regulaciones Federales (CFR), sección 93.</li> <li>• La consulta interinstitucional se realizó el 12 de diciembre de 2019.</li> <li>• Las revisiones del proyecto no determinaron la necesidad de consultas adicionales.</li> <li>• Se solicitará a la FHWA la aprobación de conformidad con la calidad del aire después de que haya cerrado el período de comentarios públicos para el proyecto propuesto.</li> <li>• La solicitud de determinación de la conformidad se solicitará después de la selección de la alternativa preferida.</li> </ul>
<b>Junta Estatal de Control de Recursos de Agua (SWRCB)</b>	El CGP para descargas de aguas pluviales, Sección 402 del Permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes (NPDES) de más de 1 acre (Orden nro. 2012-0011-DWQ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtener cobertura bajo CGP al preparar y enviar un Aviso de intención antes de comenzar la construcción.</li> </ul>
<b>Oficial Estatal de Preservación Histórica (SHPO)</b>	La concurrencia con la determinación de elegibilidad de propiedad histórica del proyecto propuesto, Hallazgo de efecto (FOE) y MOA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El 8 de junio de 2020 se recibió la aprobación del SHPO con respecto al Informe de la encuesta del propiedad histórica (HPSR).</li> <li>• Se espera la aprobación del SHPO respecto al FOE y la aprobación del MOA después de la circulación del Borrador del EIR/EA y la identificación de una alternativa preferida.</li> </ul>

<b>SHPO/Departamento del Interior de los EE. UU.</b>	Aprobación de la evaluación individual de la Sección 4(f) por el oficial competente	<ul style="list-style-type: none"><li>• La consulta con el oficial competente se inició el 29 de septiembre de 2020 para el borrador de la Evaluación Individual de la Sección 4(f).</li></ul>
<b>Ciudad de Alameda</b>	Determinación de no uso conforme a la Sección 4(f)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aprobación del oficial competente para la excepción de uso.</li></ul>

**LA PÁGINA SE DEJÓ EN BLANCO INTENCIONALMENTE**