

AVISO DE DISPONIBILIDAD DEL BORRADOR DEL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL**Valley Link****PERIODO DE REVISIÓN PÚBLICA: DEL MIÉRCOLES, 2 DE DICIEMBRE DE 2020 AL JUEVES, 21 DE ENERO DE 2021**

FECHA: 2 de diciembre de 2020
PARA: Agencias responsables, agencias fiduciarias y otros interesados
DE: Autoridad Ferroviaria Regional de Tri-Valley-San Joaquin Valley
ASUNTO: Aviso de disponibilidad de un borrador del informe de impacto ambiental para el Proyecto Valley Link (SCH #2018092027)

POR LA PRESENTE SE DA AVISO de que la Autoridad Ferroviaria Regional de Tri-Valley-San Joaquin Valley (Autoridad), actuando como agencia líder de acuerdo con la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act, CEQA), elaboró un borrador del informe de impacto ambiental (Environmental Impact Report, EIR) para el Proyecto Valley Link (Proyecto Propuesto).

A. Descripción del proyecto

La Autoridad propone establecer un nuevo servicio ferroviario de pasajeros a lo largo de un corredor de 42 millas entre la actual estación Dublin/Pleasanton de Transporte Público Rápido del área de la Bahía (Bay Area Rapid Transit, BART) y la estación North Lathrop aprobada de Altamont Corridor Express (ACE), que se incluye en el proyecto extensión Lathrop a Ceres/Merced de ACE.

Trazo del proyecto, estaciones e instalaciones de mantenimiento**Segmentos del trazo****Segmento Tri-Valley**

En Tri-Valley, el Proyecto Propuesto operaría en la mediana de la interestatal (I-) 580 desde la actual estación Dublin/Pleasanton de BART hasta Greenville Road. Cerca de Greenville Road, el trazo pasaría de la mediana de la I-580 al derecho de vía del Corredor de Transporte del Condado de Alameda mediante un viaducto elevado. La mediana existente de la I-580 se ampliaría a lo largo de este segmento según fuera necesario para alojar el Proyecto Propuesto además de mantener las configuraciones existentes de carriles de la autopista y rampas de pasos elevados, incluidas todas las instalaciones de carriles expresos existentes.

Segmento de Altamont

Al otro lado del Paso de Altamont, el Proyecto Propuesto operaría dentro del derecho de vía del Corredor de Transporte del Condado de Alameda entre la estación Greenville propuesta y la línea del Condado de Alameda/Condado de San Joaquín, y luego continuaría hacia el este a lo largo de la línea industrial de Owens-Illinois Union Pacific Railroad (UPRR) a aproximadamente 0.5 millas al este del canal Delta-Mendota. El Proyecto Propuesto incluye una vía y una variante de doble vía para la parte que iría a lo largo de la Línea Industrial Owens-Illinois.

Segmento de Tracy a Lathrop

En el segmento de Tracy a Lathrop, el Proyecto Propuesto operaría dentro de la Línea Industrial Owens-Illinois de UPRR y la subdivisión Tracy existente. El Proyecto Propuesto incluye una vía y una variante de doble vía para la parte que iría a lo largo de la Línea Industrial Owens-Illinois y la Subdivisión Tracy.

Estaciones

El Proyecto Propuesto incluye siete estaciones. Todas las estaciones incluirían servicios para los pasajeros, como cobertizos en los andenes, bancos, iluminación, cámaras de seguridad, señalización, máquinas expendedoras de boletos, instalaciones para guardar bicicletas, jardinería y cajas para llamadas de emergencia. Las estaciones de carga de automóviles eléctricos y los paneles fotovoltaicos para compensar las necesidades de electricidad se identifican en estaciones específicas. Todas las estaciones, excepto la estación Dublin/Pleasanton, incluirían nuevos estacionamientos y áreas para dejar y recoger pasajeros, y bahías de autobuses.

Estación Dublin/Pleasanton

La estación Dublin/Pleasanton se construiría en la mediana de la I-580 al norte de la actual Estación Dublin/Pleasanton de BART y adyacente a ella. El Proyecto Propuesto no incluye la construcción de estacionamientos adicionales en esta estación.

Estación Isabel

La estación Isabel se construiría dentro de la mediana de la I-580 y en un sitio de 24 acres que actualmente es propiedad de BART a lo largo de East Airway Boulevard al sur de la I-580 y al este del puente peatonal de la I-580 en Isabel Avenue, en Livermore. Se proporcionarían mejoras de acceso y carreteras en conexión con el estacionamiento propuesto. Se propone un estacionamiento superficial para satisfacer la demanda de 2025 y se propone un posible garaje de estacionamiento para satisfacer la demanda de 2040.

Estación Greenville

La estación Greenville se construiría en un sitio de 12 acres en el lado norte de la I-580 entre la I-580 y Altamont Pass Road, y a lo largo de una parte del derecho de vía del Corredor de Transporte del Condado de Alameda al sur de la I-580, en Livermore. La Estación Greenville también incluiría la construcción de los mejoramientos necesarios para acomodar a los transbordos hacia y desde los trenes ACE, incluida una nueva plataforma de pasajeros de ACE a lo largo de las vías de UPRR existentes. Se propone un estacionamiento superficial para satisfacer la demanda de 2025 y 2040.

Estación Mountain House

La estación Mountain House se construiría al suroeste de la I-580 en un sitio de 12.5 acres al sur de Via Nicolo Road y al este de Patterson Pass Road para 2025. Un sitio de 2.25 acres se designaría para una expansión de estacionamiento superficial para cumplir con la demanda de estacionamiento de 2040. El acceso a la estación se proporcionaría desde un nuevo camino de entrada a lo largo de Via Nicolo Road al sur de las vías de UPRR existentes cerca de la entrada a Musco Family Olive Company.

Estación Downtown Tracy

La estación Downtown Tracy se construiría en el Tracy Transit Center existente en 50 East Sixth Street en el centro de Tracy en un sitio de 8.7 acres. El centro de transporte público existente funciona como un centro para los servicios de autobuses locales, de cercanías y de larga distancia proporcionados por el servicio de autobús TRACER de Tracy, el Distrito Regional de Transporte Público de San Joaquin y Greyhound. Se propone un estacionamiento superficial para satisfacer la demanda de 2025 y se propone un posible garaje de estacionamiento para satisfacer la demanda de 2040.

Estación River Islands

La estación River Islands se construiría en un sitio de 18 acres a lo largo de la Subdivisión Tracy en las cercanías de la comunidad planificada de River Islands en Lathrop e incluiría nuevas conexiones de acceso al norte y al sur de la estación propuesta. Se propone un estacionamiento superficial para satisfacer la demanda de 2025 y 2040.

Estación North Lathrop

La estación North Lathrop se construiría en el mismo sitio que la estación North Lathrop de ACE incluida en el proyecto de extensión de Lathrop a Ceres/Merced de ACE. El sitio de 30 acres es actualmente un terreno federal vacío que forma parte del depósito militar Sharpe del Departamento de Defensa de EE. UU. que ya no se usa. La estación North Lathrop sería una estación de transbordo entre Valley Link y ACE. Se propone un estacionamiento superficial para satisfacer la demanda de 2025 y 2040. Del sitio de 30 acres, se requerirían 10 acres para la demanda de estacionamiento inicial de 2025 y se requerirían 20 acres para la expansión del estacionamiento en 2040.

Centro de operaciones y mantenimiento

Centro de operación y mantenimiento (OMF) de Tracy

Para respaldar las escalas de trenes, el almacenamiento, el mantenimiento y las operaciones asociadas con el Proyecto Propuesto, se construiría un nuevo centro de operación y mantenimiento (Operation and Maintenance Facility, OMF) en un terreno de aproximadamente 200 acres, propiedad de la ciudad de Tracy, a lo largo de West Schulte Road, justo al oeste de la planta de Owens-Brockway Glass Container. Todas las actividades de almacenamiento y mantenimiento de vehículos se llevarían a cabo en el OMF de Tracy. El acceso al OMF de Tracy sería desde West Schulte Road.

Segmentos operativos iniciales

La implementación completa del Proyecto Propuesto estaría sujeta a la financiación disponible y las consideraciones de diseño. Como tal, también se están considerando dos segmentos operativos iniciales (Initial Operating Segments, IOS): uno para el establecimiento del servicio inicial entre la estación Dublin/Pleasanton de BART y la estación Greenville, y uno para el servicio entre la estación Dublin/Pleasanton de BART y la estación Mountain House. El Proyecto Propuesto ha sido diseñado para dar lugar a la implementación de uno o los dos IOS potenciales.

Si se implementa un IOS que solo incluya el servicio entre la estación Dublin/Pleasanton y la estación Greenville, se construiría un OMF provisional en una porción de 5 acres del derecho de vía, propiedad del Condado de Alameda, a lo largo de Altamont Pass Road, aproximadamente 2250 pies al este de Dyer Road.

Vehículos

La Autoridad está considerando las siguientes cuatro variantes de tecnología ferroviaria en el EIR: unidad múltiple a diésel (Diesel Multiple Unit, DMU), unidad múltiple híbrida a batería (Hybrid Battery Multiple Unit, HBMU), unidad múltiple eléctrica a batería (Battery-Electric Multiple Unit, BEMU) y remolque con locomotora a diésel.

DMU

Una DMU es un vehículo ferroviario de pasajeros que es autopropulsado por motores a diésel a bordo. Estos motores a diésel generan electricidad que alimenta los motores eléctricos que impulsan el vehículo. La tecnología ferroviaria de la DMU es una tecnología probada de uso generalizado en todo el mundo y en varios lugares de los Estados Unidos (incluido eBART en el condado de Contra Costa). Las DMU usadas para Valley Link cumplirían los requisitos del nivel 4 de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (U.S. Environmental Protection Agency, USEPA), que tendrían emisiones de contaminantes criterio más bajas que los equipos de nivel inferior. La variante de la DMU podría utilizar combustible diésel tradicional con contenido ultra bajo de azufre (Ultra-Low-Sulfur Diesel, ULSD) o usar combustible diésel renovable

HBMU

La tecnología ferroviaria de la HBMU incluye motores a diésel a bordo, así como baterías a bordo para energía eléctrica. Los motores a diésel pueden generar electricidad para los motores eléctricos directamente o pueden cargar baterías a bordo que también pueden alimentar los motores eléctricos. Los conceptos del modelo de la HBMU a menudo incorporan frenado regenerativo (como el de los automóviles híbridos) para cargar las baterías eléctricas. Algunos conceptos de la HBMU están diseñados para usar las baterías eléctricas solo en las proximidades de estaciones o depósitos; otros están diseñados para usar baterías más ampliamente y luego usan motores a diésel cuando están bajo carga (como al ir cuesta arriba). Actualmente, se desconoce si esta tecnología de la HBMU podría cumplir los criterios de desempeño para el sitio del proyecto. Si la tecnología híbrida pudiera cumplir los criterios de desempeño, la Autoridad podría adquirir vehículos que utilicen esta tecnología o si inicialmente se adquirieran DMU, la Autoridad podría hacer la transición a esta tecnología a medida que evolucione.

BEMU

Las BEMU completas son una tecnología que únicamente usa baterías a bordo para energía eléctrica. Esta tecnología se usa actualmente para los servicios para pasajeros de tranvía y tren ligero en los Estados Unidos. Actualmente, no se conocen BEMU en el servicio regular de pasajeros por ferrocarril del sistema ferroviario de Estados Unidos. Sin embargo, se están desarrollando para su posible implementación en los próximos años. Actualmente, se desconoce si la tecnología de la BEMU podría cumplir los criterios de desempeño del Proyecto Propuesto. Si la tecnología de la BEMU pudiera cumplir los criterios de desempeño, la Autoridad podría adquirir vehículos que utilicen esta tecnología; o si inicialmente se adquirieran DMU o HBMU, la Autoridad podría hacer la transición a esta tecnología a medida que evolucione.

Remolque con locomotora a diésel

La variante de remolque con locomotora a diésel emplearía trenes con vagones de pasajeros (sin motor) tirados o empujados por una locomotora a diésel-eléctrica, similar a las operaciones ferroviarias de cercanías convencionales como ACE y Amtrak. Según esta variante, la operación del Proyecto Propuesto usaría motores que cumplan o superen los estándares de emisiones de nivel 4. Las locomotoras del nivel 4 cumplen los últimos estándares de emisiones de la Agencia de Protección Ambiental (Environmental Protection Agency, EPA) de los Estados Unidos para reducir las emisiones de partículas y óxido de nitrógeno en comparación con las locomotoras más antiguas. Similar a la variante de la DMU y la variante de la HBMU, la variante de remolque con locomotora a diésel podría utilizar ULSD o combustible diésel renovable para sus motores a diésel.

B. Ubicación del proyecto

La figura 1 muestra la ubicación del Proyecto Propuesto. La figura 2 muestra la ubicación del IOS de la estación Greenville.

Figura 1. Proyecto Propuesto de Valley Link

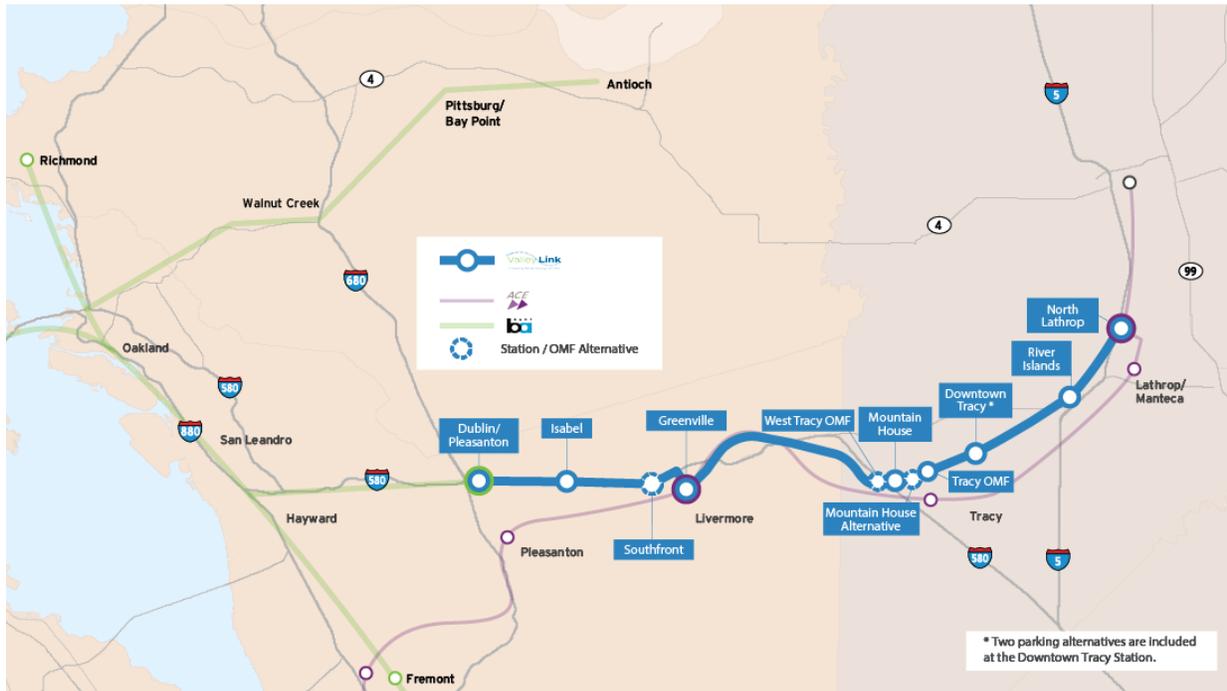


Figura 2. IOS de la estación Greenville



C. Alternativas

Durante la preparación del EIR, la Autoridad también consideró y evaluó alternativas al Proyecto Propuesto:

- **Alternativas analizadas con el mismo nivel de detalle que el Proyecto Propuesto:** estas alternativas incluyen la alternativa de la estación Southfront Road (que incluye un IOS potencial a Southfront), la alternativa de trazo con corte de piedra (Stone Cut Alignment Alternative), la alternativa de la estación Mountain House (incluido un IOS potencial a la alternativa de la estación Mountain House), la alternativa de OMF de West Tracy y dos alternativas de estacionamiento para la estación Downtown Tracy.
- **Alternativas analizadas a un menor nivel de detalle:** estas alternativas incluyen la alternativa de no efectuar el proyecto, la alternativa de autobús/BRT con carriles administrados y la alternativa de unidades múltiples eléctricas (Electric Multiple Unit, EMU)/sistema catenario elevado (Overhead Catenary System, OCS).
- **Alternativas consideradas pero retiradas:** la Autoridad también consideró otras alternativas, incluidas tecnologías operativas, alternativas modales y alternativas de trazo y estación que no se llevaron adelante para su análisis en el EIR. En el EIR se incluye una descripción de estas alternativas, el proceso de selección y por qué se descartaron de un análisis adicional.

D. Impactos ambientales potenciales

El Proyecto Propuesto tendría como resultado beneficios regionales generales en términos de reducción del tráfico regional y millas recorridas por vehículos, lo cual mejoraría las conexiones de transporte regional, mejoraría la calidad operativa del aire en general, reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero y reduciría el uso de energía.

El Proyecto Propuesto daría lugar a los siguientes impactos significativos e inevitables, incluso después de la implementación de la mitigación: conversión permanente de importantes tierras agrícolas; contribución significativo a los riesgos acumulativos para la salud de la calidad del aire, relacionados con las partículas en Tri-Valley; impactos de la construcción en relación con la calidad del aire ambiental localizado en San Joaquin Valley; impactos operativos a especies de estatus especial y al movimiento de vida silvestre asociados con la operación de la estación Greenville, la estación Mountain House y la alternativa del OMF de West Tracy; la inconsistencia del uso de terreno y la posible inducción de un crecimiento no planificado localizado en las inmediaciones de las estaciones Greenville y Mountain House, y ruido de construcción y funcionamiento en ciertas ubicaciones.

El Proyecto Propuesto daría lugar a impactos menos que significativos (incluidos impactos menos que significativos con mitigación) en otras áreas de recursos: estética (construcción y operación); recursos agrícolas (construcción); calidad del aire (construcción y operación, además de las contribuciones a los impactos acumulativos); recursos biológicos (construcción y operación, además de impactos operativos sobre especies de estatus especial y movimiento de vida silvestre en la estación Greenville, la estación Mountain House y la alternativa del OMF de West Tracy); recursos culturales (construcción y operación); energía (construcción y operación); geología y suelos (construcción y operación); emisiones de gases de efecto invernadero (construcción y operación); peligros y materiales peligrosos (construcción y operación); hidrología y calidad del agua (construcción y operación); uso y planificación del terreno (construcción y operación, además de las estaciones Greenville y Mountain House); vibración (construcción y operación); población y vivienda (construcción y operación, aparte de las estaciones Greenville y Mountain House) recreación (construcción y operación); seguridad y protección (construcción y operación); transporte (construcción y operación), y servicios públicos y sistemas de servicios (construcción y operación).

Varias instalaciones asociadas con el Proyecto Propuesto están ubicadas en sitios incluidos en una lista de materiales peligrosos/sitios contaminados (lista Cortese) compilada de conformidad con la Sección 65962.5 del Código Gubernamental.

E. Disponibilidad del borrador del informe de impacto ambiental

El borrador del EIR está disponible en el sitio web de la Autoridad en esta ubicación:

<https://www.valleylinkrail.com/environmental-ceqa>

Debido a los requisitos actuales de distanciamiento social por COVID-19, incluida la orden del condado de Alameda de apegarse a los requisitos de distanciamiento social, una copia impresa del borrador de EIR está disponible para que la consulte el público mediante cita previa en la oficina de la Autoridad Ferroviaria Regional de Tri-Valley San Joaquin Valley en 1362 Rutan Court, Suite 100, en Livermore, California. Envíe un correo electrónico o llame al número de solicitud de información para concertar una cita.

- Línea de información: para obtener más información, envíe un correo electrónico a info@valleylinkrail.com o llame a la línea de solicitud de información al (925) 455-7591 y deje un mensaje.

F. Reuniones en línea

La Autoridad facilitará tres reuniones a en línea para proporcionar información sobre el borrador del EIR y responder a preguntas generales sobre el análisis del EIR. Se proporcionará una presentación que resume el proyecto y el EIR, y empleados de la Autoridad estará disponible para responder preguntas. Aunque el personal estará disponible para responder preguntas de carácter general en esta reunión, todos los comentarios formales sobre el EIR deben enviarse por escrito para que la autoridad los considere (vea más adelante).

La información sobre cómo unirse a las reuniones en línea se proporcionará en el sitio web de la Autoridad en esta ubicación: <https://www.valleylinkrail.com/environmental-ceqa>

Las tres reuniones a puertas abiertas en línea se llevarán a cabo en las siguientes fechas y horas:

- Sábado, 12 de diciembre de 2020, de 9:00 a. m. a 10:30 a. m.
- Miércoles, 16 de diciembre de 2020, de 11:30 a. m. a 1:00 p. m.
- Jueves, 17 de diciembre de 2020, de 5:00 p. m. a 6:30 p. m.

G. Comentarios sobre el borrador del reporte de impacto ambiental

El periodo de revisión pública será del 2 de diciembre de 2020 al 21 de enero de 2021. La Autoridad debe recibir los comentarios sobre este borrador del EIR a más tardar a las 5:00 p. m. del último día del periodo de revisión pública del borrador del EIR y se pueden presentar mediante cualquiera de los siguientes métodos:

- **Correo:** Tri-Valley–San Joaquin Valley Regional Rail Authority
Attn: Valley Link Draft EIR
1362 Rutan Court #100
Livermore, CA 94551
- **Correo electrónico:** drafteircomments@valleylinkrail.com