

RESUMEN

El capítulo Informe de impacto ambiental (IIA) resume el Proyecto de uso mixto de India Basin y sus potenciales impactos ambientales. Este resumen tiene el objetivo de resaltar las principales áreas de importancia y el análisis ambiental, tal como se exige en la Sección 15123 de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California (Directrices CEQA). Este resumen ofrece una sinopsis del proyecto propuesto y la variante; un resumen de los potenciales impactos ambientales y las medidas de mitigación propuestas, una descripción de las alternativas al proyecto propuesto y la variante que se abordan en este IIA y una comparación de los impactos de dichas alternativas con aquellas del proyecto propuesto o la variante; y un resumen de los problemas ambientales que deben resolverse y las áreas de controversia.

No se deberá depender de este resumen para obtener una comprensión completa del proyecto propuesto, la variante, los impactos individuales y las medidas de mitigación. Consulte el capítulo 2 para obtener una descripción más completa del proyecto propuesto y la variante, el capítulo 3 para obtener una descripción más completa de los impactos asociados y las medidas de mitigación, y el capítulo 4 para obtener una descripción más completa de las alternativas identificadas para el proyecto propuesto y la variante, y de los impactos significativos comparables.

SINOPSIS DEL PROYECTO

Como copatrocinadores del proyecto, el Departamento de Parques y Recreación de San Francisco (RPD) y BUILD proponen remodelar sus parcelas adyacentes respectivas a lo largo de la línea costera de India Basin en la Bahía de San Francisco (Bahía). El sitio del proyecto abarca parcelas de propiedad pública y privada, incluidas calles existentes, y tiene una extensión total aproximada de 38,24 acres.

El RPD mejorará 8 acres de parcelas de propiedad pública a lo largo de la línea costera y 1,58 acres de calles en mapas sin mejorar¹ para crear una red de acceso público de espacios abiertos y zonas verdes nuevos y/o mejorados. Esta nueva red de línea costera ampliará el Blue Greenway, una parte del San Francisco Bay Trail (Bay Trail) que se conectará por último con el Embarcadero hacia norte del Candlestick Point hacia el sur, e incluirá conexiones para peatones y bicicletas hacia y a lo largo de la línea costera, mirando hacia la Bahía.

BUILD desarrollará 17,12 acres de tierra de propiedad privada y 5,94 acres de derechos de paso públicos desarrollados y no desarrollados en fases con uso residenciales, uso de venta minorista, uso comercial, uso de oficina, uso institucional, uso de espacio flexible (espacio que puede utilizarse para venta minorista local pequeña u oficinas y residentes) y uso recreativo y artístico. BUILD también remodelará 6,2 acres de propiedad del Departamento de Parques y Recreación de San Francisco (RPD) a lo largo de la línea costera, adyacente a las tierras de propiedad privada, en humedales mejorados, un paseo costero y una playa. El componente de BUILD implica el desarrollo de un barrio urbano de uso mixto en las propiedad de 700 Innes. Este componente del proyecto incluirá 2 opciones: (1) un proyector orientado al uso residencial de aproximadamente 1240 unidades de viviendas, 275.330 pies cuadrados de espacio comercial, 50.000 pies cuadrados de espacio institucional y 1800

¹ Calzadas que aparecen en mapas pero que aún no se construyeron.

espacios de estacionamiento; o (2) una variante orientada al uso comercial con aproximadamente 500 unidades de viviendas, 1.000.000 de pies cuadrados de uso comercial, 50.000 pies cuadrados de uso institucional y 1932 espacios de estacionamiento. Ambas opciones de BUILD incluirán instalaciones de espacio abierto y uso recreativo. La tabla S-1 resume los componentes del proyecto propuesto y la variante.

Tabla S-1: Resumen de los componentes del proyecto propuesto y variante

Característica propuesta	Proyecto propuesto	Variante
Espacio residencial (cantidad de unidades)	1.240.100 en total (1240 unidades)	417.300 pies cuadrados en total (500 unidades)
Espacio comercial: venta minorista, oficinas, investigación y desarrollo	275.330 pies cuadrados en total	1.000.000 pies cuadrados en total
Espacio institucional/educativo	50.000 pies cuadrados en total	50.000 pies cuadrados en total
Espacio de estacionamiento (cantidad de espacios)	679.900 pies cuadrados en total (1800 espacios)	717.365 pies cuadrados en total (1932 espacios)
Recreación/espacio abierto de acceso público (cantidad de acres)	1.067.220 pies cuadrados (24,5 acres)	1.067.220 pies cuadrados (24,5 acres)
Espacio total	3.312.550 pies cuadrados en total	3.251.885 pies cuadrados en total
Altura de edificación (cantidad de pisos)	160 pies (14 pisos)	160 pies (14 pisos)
Superficie de edificación (cantidad de acres)	422.532 pies cuadrados en total (9,7 acres)	422.532 pies cuadrados en total (9,7 acres)
Cantidad de espacios para bicicletas	1240 espacios	500 espacios

Notas: gsf: pies cuadrados en total; R&D: investigación y desarrollo; sq. ft.: pies cuadrados.

Fuente Compilación realizada por AECOM in 2017

RESUMEN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

La tabla S-2 muestra un resumen de los potenciales impactos y las medidas de mitigación propuestas que evitarán, eliminarán o reducirán los potenciales impactos. Se identifica el nivel de significancia del potencial impacto que sigue a la implementación de cada medida de mitigación. A cada potencial impacto y su conclusión significativa le sigue el requisito de mitigación. En los casos que sea aplicable, esta tabla identifica las revisiones o condiciones del proyecto, expresadas como medidas de mitigación que reducirán los impactos identificados a niveles inferiores a significativos. El nivel de significancia del impacto después de la implementación de la medida de mitigación requerida se detalla en la columna con el nombre "Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de

California (CEQA) después de las medidas de mitigación". Todas las medidas de mitigación y medidas de mejora que son aplicables al proyecto propuesto también tienen validez para la variante. Los impactos se analizan y la evaluación y los hallazgos respectivos se incluyen en este IIA borrador, aplicando los siguientes niveles de significancia:

- **Sin impacto.** Se alcanza una conclusión de "Sin impacto" si no existe potencial de impactos o si no existe ningún recurso ambiental en el área del proyecto o en el área de potenciales impactos.
- **Impacto inferior a significativo.** Esta determinación es válida si el impacto no excede el criterio de significancia definido o se eliminará o reducirá a un nivel inferior a significativo a través del cumplimiento de las leyes y regulaciones locales, estatales y federales. No se requiere mitigación para impactos que se determinen que sean impactos inferiores a significativos.
- **Impacto inferior a significativo con mitigación.** Esta determinación es válida si el proyecto tendrá un impacto significativo, que excede el criterio de significancia establecido, pero está a disposición una mitigación viable que reducirá el impacto a un nivel inferior a significativo.
- **Impacto significativo e inevitable.** Esta determinación es válida si el proyecto tendrá un impacto adverso que excede el criterio de significancia establecido, y no se encuentra disponible ninguna mitigación viable que reduzca el impacto a un nivel inferior a significativo. Por lo tanto, el impacto residual será significativo e inevitable.
- **Impacto significativo e inevitable con mitigación.** Esta determinación es válida si el proyecto tendrá un impacto adverso que excede el criterio de significancia establecido y, a pesar de que la mitigación viable podría aminorar el impacto, el impacto residual será significativo y, por lo tanto, el impacto será inevitable.

Para obtener descripciones detalladas sobre los impactos del proyecto y las medidas de mitigación, consulte la sección 3.1 a la sección 3.16.

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
3.1 Uso de la tierra y planificación del uso de la tierra			
Impacto LU-1: El proyecto propuesto o la variante no dividirán físicamente a una comunidad establecida.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto LU-2: El proyecto propuesto o la variante no provocarán conflictos con cualquier planificación, norma o regulación de uso de tierras aplicable de una agencia con jurisdicción sobre el proyecto (incluyendo, entre otros, el plan general, el plan específico, el programa costero local o la ordenanza de zonificación) adoptado para la finalidad de evitar o mitigar un efecto ambiental.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto C-LU-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, tendrán como resultado impactos acumulativos significativos relacionados con el uso de la tierra y la planificación del uso de la tierra.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
3.2 Estética			
Impacto AE-1: El proyecto propuesto o la variante no tendrán un efecto adverso sustancial en las vistas escénicas o recursos escénicos.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto AE-2: El proyecto propuesto o la variante no degradarán el carácter o la calidad visuales existentes del sitio y sus alrededores.	Inferior a significativo	<p>Medida de mejora I-AE-1: Preparación e implementación del andamiaje, acceso y plan de estacionamiento de la construcción para reducir los impactos en el carácter/calidad visuales durante la construcción.</p> <p>Como una medida de mejora para reducir aún más los impactos de las actividades de construcción del proyecto en el carácter/calidad visuales del sitio, los documentos de la construcción deberán requerir que todos los contratistas de la construcción contemplen la limpieza de los equipos de construcción almacenados o que se conducen por fuera de los límites del área del trabajo de construcción. Los equipos de construcción, incluidos los equipos utilizados para el andamiaje, deberán estacionarse en el sitio del proyecto. Las áreas de andamiaje deberán estar ocultas de la vista a nivel de la calle con un vallado de madera sólida o una cerca verde para las áreas en construcción durante períodos extensos. Antes de la expedición de los permisos de construcción, los patrocinadores del proyecto (a través de los contratistas de la construcción) deberán enviar un plan de andamiaje, acceso y estacionamiento de la construcción al Departamento de Inspección de Edificios de San Francisco para su revisión y aprobación. Los vehículo de los trabajadores de la construcción no deberán estacionarse en espacios de estacionamiento en las calles.</p>	Inferior a significativo
Impacto AE-3: El proyecto propuesto o la variante crearán una nueva fuente de luz o reflejo sustanciales que podrían afectar de forma adversa las vistas diurnas o nocturnas en el área o afectarán de forma sustancial a otras personas o propiedades.	Significativo	<p>Medida de mitigación M-AE-3: Implementación de prácticas correctas de iluminación</p> <p>El patrocinador del proyecto de la propiedad de 700 Innes deberá desarrollar un plan de iluminación para dicha propiedad, sujeto a la aprobación por parte del Departamento de Planificación, para abordar el excedente de luz durante la ejecución del proyecto propuesto o la variante. El plan de iluminación deberá incluir las siguientes medidas, que reducirán el impacto de las nuevas fuentes de iluminación en la propiedad de 700 Innes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un ingeniero de asesoramiento eléctrico profesional deberá diseñar niveles de iluminación recomendados profesionalmente para cumplir con los niveles de iluminación mínimos y, al mismo tiempo, evitar un exceso de iluminación y reducir el consumo de electricidad. • La ubicación, la altura, el apantallamiento y el ángulo de toda la iluminación deberán enfocarse correctamente en el sitio del proyecto para evitar dirigir la luz a las áreas cercanas. • Se deberán utilizar accesorios de iluminación totalmente apantallados con bombillas de consumo eficiente en las áreas de estacionamiento descubiertas para evitar cualquier reflejo o dispersión de luz más allá de los límites de la propiedad. 	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto C-AE-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, contribuirán de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con la estética.	Significativo	Consulte Medida de mitigación M-AE-3	Inferior a significativo con mitigación
3.3 Población y viviendas			
Impacto PH-1: El proyecto propuesto o la variante no inducirán a un aumento sustancial de la población en un área, ya sea directamente (por ejemplo, mediante la propuesta de nuevas viviendas y comercios) o indirectamente (por ejemplo, mediante la extensión de carreteras u otra infraestructura).	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto PH-2: El proyecto propuesto o la variante no desplazarán a una cantidad significativa de personas o unidades de vivienda existentes, lo que requerirá la construcción de viviendas de reemplazo.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto C-PH-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, no contribuirán de forma sustancial	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
---------	---	---	---

con los impactos acumulativos relacionados con la población y las viviendas.

3.4 Recursos culturales

Impacto CR-1: La construcción según el proyecto propuesto o la variante provocará un cambio adverso en la importancia de un recurso histórico, tal como se define en la Sección 15064.5, incluidos aquellos recursos detallados en el Artículo 10 u 11 del Código de Planificación de San Francisco.

Significativo

Medida de mitigación M-CR-1a: Preparación e implementación de planes de preservación histórica y aseguramiento de que los planes de rehabilitación cumplirán con los criterios de desempeño

Significativo e inevitable con mitigación

Los patrocinadores del proyecto deberán seleccionar a un profesional que cumpla con los Estándares de Calificaciones Profesionales de Historia Arquitectónica de la Secretaría del Interior y que esté incluido en la lista de asesores calificados del Departamento de Planificación. Este profesional deberá preparar, y los patrocinadores del proyecto deberán implementar, un plan de preservación histórica (PPH) para cada uno de los tres recursos históricos identificados en el sitio del proyecto. Cada PPH deberá tomar en cuenta los informes de evaluación de recursos históricos preparados para este proyecto.

Los PPH deberá incorporar recomendaciones de rehabilitación para la protección de características que definen el carácter de los recursos históricos que se deben conservar y deberán incluir los siguientes elementos:

- **Medidas de protección de preservación histórica.** Cada PPH deberá prepararse e implementarse para colaborar en la preservación de estas partes del recurso histórico que se conservarán y/o remodelarán como parte del proyecto. El PPH deberá establecer medidas para proteger las características que definen el carácter de los equipos de construcción que podrían entrar en contacto accidentalmente con el recurso. Si se considera necesario al realizar una evaluación más profunda del estado del recurso, el plan deberá incluir la estabilización preliminar antes de la construcción para evitar un mayor deterioro o daño. Específicamente, las medidas de protección deberán incorporar especificaciones de construcción para el proyecto propuesto que requieren que los contratistas de la construcción utilicen todos los medios posibles para evitar provocar daños en los recursos históricos, incluyendo, entre otros, los siguientes:
 - equipos y materiales de andamiaje lo más lejos posible de las edificaciones históricas para evitar daños por impacto directo;
 - mantenimiento de una zona de protección cuando sea posible entre los equipos pesados y los recursos históricos, según lo definido por el Departamento de Planificación;

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> – colocación apropiada de paredes laterales de excavación para evitar el movimiento de las estructuras adyacentes; – aseguramiento de un drenaje adecuado y de una seguridad apropiada para reducir los riesgos de vandalismo e incendios. • Plan de reubicación para la calle 702 Earl Street. El PPH para la calle 702 Earl Street deberá incluir un plan de reubicación que deberá ser examinado y aprobado por el Departamento de Planificación para garantizar que se conserven las características que definen el carácter de las edificaciones. El plan de reubicación deberá incluir las calificaciones requeridas de la empresa de reubicación de edificaciones que garanticen que la reubicación sea realizada por una empresa experimentada en el traslado de edificaciones históricas de un tamaño y/o sistema estructural similar al de la calle 702 Earl Street. El plan de reubicación deberá garantizar que la edificación se trasladarán sin desarmarse y que la edificación se separará de sus cimientos existentes sin un daño irreparable al entramado histórico que define el carácter de la edificación. • Plan de remodelación y retención del paisaje cultural de goletas de dos palos de India Basin. El PPH del paisaje cultural deberá completar los diseños para la cabaña del carpintero naval y la estructura interpretativa del cobertizo para herramientas, si se incluyen en el diseño final. También incluirá un plan para la remodelación de los rieles de la marina. • Nuevas pautas de construcción y mantenimiento para el paisaje cultural de goletas de dos palos de India Basin. Los PPH para el paisaje cultural de goletas de dos palos de India Basin deberán establecer protocolos para la protección continua de las características que definen el carácter del paisaje cultural y las pautas para evaluar todas las propuestas de desarrollo futuras dentro del paisaje cultural. Estas pautas deberán incluir lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – La nueva construcción y desarrollo del sitio dentro de o adyacente al paisaje cultural vernacular del astillero de goletas de dos palos de India Basin deberán coincidir con el carácter del paisaje cultural y deberán mantener y apoyar las características que definen el carácter del paisaje. – La nueva construcción deberá obtener su forma, materiales y paleta de colores a partir de la textura y materiales históricos del paisaje cultural. – La nueva construcción deberá ser contextualmente apropiada en términos de masa, tamaño, escala y características arquitectónicas, no solo con las edificaciones históricas restantes, sino unas con otras. – La nueva construcción deberá cumplir con el Estándar de Remodelación núm. 9 de la Secretaría del Interior: "Las nuevas incorporaciones, alteraciones exteriores o construcción nueva 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>relacionada no deberán destruir los materiales históricos que caracterizan a la propiedad. El nuevo trabajo deberá diferenciarse del anterior y deberá coincidir con la masa, tamaño, escala y características arquitectónicas para proteger la integridad de la propiedad y su entorno".</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se deberá desarrollar un plan de mantenimiento estructural y de edificación para garantizar que se conserven las estructuras que definen el carácter del paisaje cultural. - Se deberá desarrollar un plan de mantenimiento de plantaciones y paisajes para ofrecer una protección continua de las características del paisaje que definen el carácter del paisaje cultural que se remodelarán y/o protegerán a través del proyecto, como las áreas abiertas y las rutas de circulación. El plan deberá incluir pautas para el diseño del paisaje dentro del paisaje cultural que conserva el carácter histórico e industrial del paisaje. <ul style="list-style-type: none"> • Recuperación. Cada PPH para la cabaña del carpintero naval y el paisaje cultural de goletas de dos palos de India Basin deberá investigar e incorporar en más profundidad las recomendaciones de conservación relacionadas con la recuperación de materiales histórico para su reutilización y/o interpretación. Las recomendaciones del PPH deberán incluir, entre otros aspectos, lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Materiales que se recuperarán del interior de la cabaña del carpintero naval y recomendaciones para la reutilización de dichos materiales. - Materiales que se recuperarán a partir de las características contributivas y no contributivas del paisaje cultural vernacular del astillero de goletas de dos palos de India Basin, y recomendaciones para la incorporación de dichos materiales a la nueva construcción propuesta en la propiedad del parque costero de India Basin o, de lo contrario, la reutilización de dichos materiales. <p>Cada PPH, incluida cualquier especificación, cronograma de supervisión y otros documentos de respaldo, deberá incorporarse a los conjuntos de planes de la solicitud de permiso de emplazamiento. El personal de conservación del Departamento de Planificación deberá examinar y aprobar el PPH antes de que el Departamento de Inspección de Edificios de San Francisco expida un permiso de emplazamiento, permiso de demolición o cualquier otro permiso para la remodelación de recursos históricos.</p> <p>El Departamento de Planificación no expedirá permisos de edificación asociados con recursos históricos hasta que el personal de conservación determine que los diseños cumplen con los Estándares SOI de Remodelación. En caso de que se propongan materiales alternativos para el reemplazo de los materiales históricos, estos deberán respetar el tamaño, escala, color, textura y apariencia general, y deberán estar aprobados por el personal de conservación del Departamento de</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Planificación. Los criterios de desempeño deberán garantizar la conservación de las características que definen el carácter de cada recurso histórico, tal como se identifica en el PPH, que a su vez deberá desarrollarse de conformidad con la evaluación de recursos históricos (ERH) implementada para el proyecto (San Francisco, 2017b).</p> <p>Los patrocinadores del proyecto deberán garantizar que los contratistas respeten el PPH. Además, conforme los requisitos de generación de informes y supervisión del PPH, el historiador arquitectónico asesor deberá realizar inspecciones periódicas de los recursos históricos en remodelación durante las actividades de construcción del proyecto para garantizar el cumplimiento del PPH y de los Estándares SOI de Remodelación. El historiador arquitectónico asesor deberá entregar informes sobre el progreso al Departamento de Planificación durante todo el período que dure la construcción.</p> <p>Medida de mitigación M-CR-1b: Recursos históricos de documentos</p> <p>A fin de reducir los efectos adversos en los recursos históricos, antes de comenzar con la demolición, remodelación o reubicación, los patrocinadores del proyecto deberán seleccionar a un profesional que cumpla con los Estándares de Calificaciones Profesionales de Historia Arquitectónica de la Secretaría del Interior. Este profesional deberá preparar documentación por escrito y fotográfica de los tres recursos históricos identificados en el sitio del proyecto. El Departamento de Planificación deberá examinar y aprobar el alcance específico de la documentación, pero deberá incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planos acotados. Se deberá preparar un conjunto de planos acotados que incluya el tamaño, la escala y las dimensiones actuales de los recursos históricos. El personal de conservación del Departamento de Planificación aceptará los planos arquitectónicos originales o un conjunto de planos acotados conforme a obra (por ejemplo, plan, sección, elevación). El personal de conservación del Departamento de Planificación colaborará con el asesor para determinar el nivel apropiado de los planos acotados. • Fotografías del nivel del Servicio de Edificios Históricos de Estados Unidos/Encuesta de Hitos Históricos de Estados Unidos. Se deberá utilizar fotografía digital o de gran formato del estándar del Servicio de Edificios Históricos de Estados Unidos (HABS, por sus siglas en inglés)/Encuesta de Hitos Históricos de Estados Unidos (HALS, por sus siglas en inglés). El alcance de las fotografías digitales deberá ser examinado por el personal de conservación del Departamento de Planificación en términos de concurrencia, y todo el fotografiado digital deberá 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>realizarse conforme los estándares más reciente del Servicio de Parques Nacionales (NPS, por sus siglas en inglés). Un profesional calificado con experiencia demostrable en fotografías HABS deberá encargarse de la toma de fotografías. Las vistas fotografías para el conjunto de datos deberá incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vistas contextuales; – vistas de cada lado de la edificación y vistas interiores, donde sea posible; – vistas oblicuas de la edificación; y – vistas detalladas de las características que detallan el carácter, incluidas las características del interior. <p>Todas las vistas deberán estar referenciadas en una clave fotográfica. Esta clave fotográfica deberá estar en un mapa de la propiedad y deberá mostrar el número de la fotografía con una flecha que indique la dirección de la vista. También pueden recolectarse, reproducirse e incluirse fotografías históricas en el conjunto de datos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informe histórico del HABS/HALS. Se deberá incluir un informe y narración histórica por escrito conforme las Pautas de Informes Históricos del HABS. <p>Además, se deberá realizar una grabación de video antes de que se expidan los permisos de demolición o emplazamiento. El patrocinador del proyecto deberá realizar un documental videográfico del recurso histórico afectado y su entorno. Un camarógrafo profesional y con experiencia en la grabación de recursos arquitectónicos deberá encargarse de filmar el documental. El documental deberá estar narrado por un profesional calificado que cumpla los estándares de historia, historia arquitectónica o arquitectura (según corresponda) establecidos por los Estándares de Calificación Profesional de la Secretaría del Interior (Título 36 del Código de Regulaciones Federales, Parte 61). El documental deberá incluir la mayor cantidad de información posible, utilizando elementos visuales junto con narraciones, sobre los materiales, los métodos de construcción, el estado actual, el uso histórico y el contexto histórico del recurso histórico. Las copias de archivo del documental videográfico deberán enviarse al Departamento de Planificación y a repositorios, incluyendo, entre otros, a la Biblioteca Pública de San Francisco, al Centro de Información del Noroeste del Sistema de Recursos de Información Histórica de California y a la Sociedad Histórica de California.</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Además, se deberá elaborar un libro de tapa blanda de impresión bajo demanda que incluya el contenido del informe histórico, las fotografías históricas, las fotografías del HABS/HALS, los planos acotados y las notas de campo. El libro de impresión bajo demanda deberá estar disponible al público para su distribución.</p> <p>El patrocinador del proyecto deberá enviar dicha documentación a la Sala de Historia de la Biblioteca Pública de San Francisco, al San Francisco Architectural Heritage, al Departamento de Planificación, al Parque Histórico Nacional Marítimo de San Francisco y al Centro de Información del Noroeste. El alcance de la documentación del HABS/HALS determinará el tipo de documentación solicitada para cada edificación, y los patrocinadores del proyecto realizarán tareas de divulgación para identificar a otros grupos interesados. El coordinador de conservación del Departamento de Planificación deberá examinar y aprobar toda la documentación antes de que se expida cualquier permiso de demolición o emplazamiento para el recurso histórico afectado.</p> <p>Medida de mitigación M-CR-1c: Desarrollo e implementación de un plan interpretativo</p> <p>Los patrocinadores del proyecto facilitarán el desarrollo de un programa interpretativo enfocado en la historia y entorno ambiental de cada recurso histórico identificado en el sitio del proyecto. Este programa deberá detallarse inicialmente en un plan interpretativo sujeto a revisión y aprobación por parte del Departamento de Planificación.</p> <p>El programa interpretativo deberá incluir, pero no limitarse a, la instalación de pantallas interpretativas en el sitio permanentes o pantallas en ubicaciones de acceso público. El plan deberá incluir el formato y la ubicación propuestos del contenido interpretativo, así como gráficos y narrativas de alta calidad que se incorporarán. Pueden utilizarse para ilustrar la historia fotografías históricas, incluidas algunas fotografías de gran formato requeridas por la medida de mitigación M-CR-1b. También pueden contribuir con el programa interpretativo los materiales recuperados según lo requiere la medida de mitigación M-CR-1a.</p> <p>El programa interpretativo también deberá coordinarse con otras exhibiciones interpretativas propuestas actualmente a lo largo de la Bahía, especialmente aquellas que se enfocan en el astillo de Potrero Point hacia el norte. El programa interpretativo también deberá coordinarse con programas marítimos u otros programas de interpretación pertinentes de San Francisco, como el Parque Histórico Nacional Marítimo de San Francisco y su programa de navegación que incluye a la goleta de dos palos "Alma" de 1891. El plan interpretativo también deberá explorar la contribución con las plataformas digitales de acceso público, como el sitio web de History Pin o una aplicación para iPhone. El principal objetivo es instruir a los visitantes sobre los aspectos históricos de la propiedad,</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>las asociaciones y las características contributivas perdidas dentro de contextos de paisajes históricos, sociales y físicos más amplios.</p> <p>Medida de mitigación M-CR-1d: Conservación de la edificación de la oficina del astillero</p> <p>Si es viable, el RPD deberá conservar las características que definen el carácter de la edificación de la oficina del astillero a fin de garantizar que la edificación continúe siendo una parte significativa del paisaje cultural. Esto incluirá la conservación de una parte de la forma del techo, la estructura de los marcos de madera y los revestimientos de madera para lograr que se continúe expresando el volumen de la edificación. Por ejemplo, esto podría incluir la conservación de una estructura de techo de marco abierto o marco parcialmente abierto con aleros anchos sostenidos por una estructura de marcos de madera con una parte de la estructura revestida con la madera conservada o reemplazada por una del mismo tipo. Si es posible, se deberán conservar las aberturas de ojos de buey en la fachada sudeste y sudoeste. La cantidad de revestimiento de madera y estructura del techo que se conservará dependerá de las evaluaciones de estado adicionales de la edificación, razones de seguridad pública, requisitos sísmicos, visibilidad y líneas de visión en relación al diseño del parque, y planificación del RPD.</p> <p>Medida de mitigación M-CR-1e: Plan de protección ante vibraciones</p> <p>En los lugares donde la actividad de la construcción que implica el hincado de pilotes y el uso de otros equipos y vehículos pesados ocurrirá cerca de cualquier recurso histórico, los patrocinadores del proyecto deberán ejecutar un programa de supervisión para minimizar los daños en las edificaciones históricas adyacentes y para garantizar que cualquier tipo de este daño se documentará y reparará. El programa de supervisión, que deberá aplicarse dentro de los 150 pies donde se realizará el hincado de pilotes y dentro de los 35 pies donde se utilizarán otros equipos pesados, deberá incluir los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antes del comienzo de cualquier actividad de movimiento de tierras, los patrocinadores del proyecto deberán contratar a un arquitecto histórico o profesional de conservación histórica calificado para que realice una encuesta previa a la construcción de los recursos históricos identificados por el Departamento de Planificación de San Francisco dentro de los 150 pies de la construcción planificada para documentar y fotografiar las condiciones existentes de las edificaciones. El asesor calificado deberá realizar inspecciones periódicas de cada recurso histórico que se encuentre dentro de los 150 pies de la construcción planeada durante la actividad de movimiento de tierras en el sitio del proyecto en sintonía con un asesor acústico o de vibraciones calificado o ingeniero estructural y deberá enviar informes de supervisión al personal de conservación del Departamento de Planificación de San Francisco. El asesor calificado deberá 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>enviar la documentación sobre las condiciones existentes y el plan de supervisión de vibraciones al personal de conservación del Departamento de Planificación de San Francisco.</p> <ul style="list-style-type: none"> Basándose en la construcción y condición de los recursos, un ingeniero estructural u otra entidad calificada deberán establecer un nivel máximo de vibraciones que no deberá excederse en cada recurso histórico, según las condiciones existentes, las características que definen el carácter, las condiciones del suelo y las prácticas de construcción anticipadas en uso en ese momento (0,12 pulgadas por segundo, velocidad pico de partícula [PPV], consistente con las pautas de la Administración Federal de Transporte). <p>A fin de garantizar que los niveles de vibración no excedan el estándar establecido, un asesor acústico o de vibraciones calificado deberá supervisar los niveles de vibraciones en cada recurso histórico dentro de los 150 pies de la construcción planeada y deberá prohibir actividades de construcción vibratorias que generen niveles de vibraciones que excedan el estándar. En caso de que se observen niveles de vibraciones que excedan el estándar, se deberá detener la construcción y se deberán poner en práctica técnicas de construcción alternativas. (Por ejemplo, los pilotes preexcavados pueden reemplazarse por pilotes hincados, si así lo permiten las condiciones del suelo; también podrían utilizarse equipos más pequeños y más livianos en algunos casos). El asesor deberá realizar inspecciones periódicas de cada recurso histórico que se encuentre dentro de los 150 pies de la construcción planeada durante la actividad de movimiento de tierras en el sitio del proyecto. En caso de que los daños a un recurso histórico ocurran como resultado de la actividad de movimiento de tierras en el sitio, la edificación deberá repararse a su estado anterior a la construcción al finalizar la actividad de movimiento de tierras en el sitio.</p>	
Impacto CR-2: La construcción según el proyecto propuesto o la variante provocará un cambio adverso en la importancia de un recurso histórico, conforme la Sección 15064.5.	Significativo	Medida de mitigación M-CR-2a: Ejecución de un programa de pruebas arqueológicas	Inferior a significativo con mitigación
		<p>Basándose en los resultados de la investigación arqueológica completada para el proyecto propuesto y la variante, los restos de dos embarcaciones, <i>Bay City</i> y <i>Caroline</i>, estarán dentro del área de estudio. Los restos de ambas embarcaciones son elementos que contribuyen con el paisaje cultural vernacular del astillero de goletas de dos palos de India Basin. La marina propuesta atravesará los restos identificados de la embarcación <i>Caroline</i>, y la plataforma de visualización se colocará sobre los restos de la embarcación <i>Bay City</i>. El sistema de base de la marina y la plataforma de visualización no se han desarrollado por completo, pero existe potencial para que se coloquen los pilotes requeridos para la estructura a través de las embarcaciones enterradas. También existe una presunción razonable de que podrían estar presentes en el área de estudio recursos arqueológicos adicionales además de los restos de las embarcaciones <i>Bay City</i> y <i>Caroline</i>. Dichos recursos</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>actualmente no descubiertos podrían incluir otros cascos de embarcaciones asociados con el Cementerio de Barcos de Hunters Point (que a su vez serán elementos que contribuyan con el paisaje cultural vernacular) y sitios arqueológicos del períodos prehistórico e histórico. Asimismo, se deberán tomar las siguientes medidas para evitar cualquier efecto adverso significativo del proyecto propuesto o la variante en los recursos arqueológicos enterrados.</p> <p>Los patrocinadores del proyecto deberán solicitar los servicios de un asesor arqueológico incluido en la Lista de asesores arqueológicos calificados (QACL, por sus siglas en inglés) rotativa, mantenida por el arqueólogo del Departamento de Planificación. Los patrocinadores del proyecto deberán ponerse en contacto con el arqueólogo del Departamento de Planificación para obtener los nombres y la información de contacto de los siguientes tres asesores arqueológicos de esta lista. El asesor arqueológico deberá ejecutar un programa de pruebas arqueológicas, tal como se especifica en este documento. Además, el asesor deberá estar disponible para llevar a cabo un programa de supervisión y/o recuperación de datos arqueológicos, si se requiere en función de esta medida. El trabajo del asesor arqueológico deberá realizarse conforme esta medida bajo la dirección del Funcionario de evaluación ambiental (FEA). Todos los planes e informes preparados por el asesor tal como se especifica en este documento deberán enviarse en primer lugar y directamente al FEA para que lo examine y pueda realizar comentarios, y deberán considerarse informes borradores sujetos a revisión hasta la aprobación final por parte del FEA.</p> <p>Los programas de supervisión y/o recuperación de datos arqueológicos requeridos por esta medida podrían suspender la construcción del proyecto durante hasta 4 semanas. Bajo la dirección del FEA, la suspensión de la construcción podría extenderse más allá de las 4 semanas solo si dicha suspensión es la única forma viable de reducir los potenciales efectos a un recursos arqueológico importante, tal como se define en las Secciones 15064.5(a) y 15064.5(c) de las Directrices Estadales de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés), a un nivel inferior a significativo con mitigación.</p> <p>Consulta a las comunidades descendientes. Al descubrir un sitio arqueológico asociado con los nativos americanos, los chinos de ultramar u otros grupos descendientes potencialmente interesados, será necesario ponerse en contacto con un representante apropiado del grupo descendiente y con el FEA. El representante del grupo descendiente deberá tener la oportunidad de supervisar las investigaciones de campo arqueológicas del sitio y consultar con el FEA en lo que respecta al tratamiento arqueológico adecuado del sitio, los datos recuperados del sitio y, si corresponde, cualquier tratamiento interpretativo del sitio arqueológico asociado. Se deberá entregar una copia del</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>informe final de recursos arqueológicos al representante del grupo descendiente.</p> <p>Plan de pruebas arqueológicas. El asesor arqueológico deberá preparar y enviar un plan de pruebas arqueológicas (PPA) al FEA para su examinación y aprobación. El programa de pruebas arqueológicas deberá ejecutarse según el PPA aprobado. El PPA deberá identificar los tipos de propiedades de los recursos arqueológicos esperados que podrían verse afectados de forma adversa por el proyecto propuesto o la variante, el método de pruebas que se utilizará y las ubicaciones recomendadas para las pruebas. La finalidad del programa de pruebas arqueológicas será determinar la presencia o ausencia de recursos arqueológicos en la medida que sea posible e identificar y evaluar si algún recurso histórico que se encuentre en el sitio constituye un recurso histórico conforme la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés).</p> <p>Al finalizar el programa de pruebas arqueológicas, el asesor arqueológico deberá enviar un informe escrito sobre los hallazgos al FEA. Si el asesor arqueológico descubre, basándose en el programa de pruebas arqueológicas, que es posible que estén presentes recursos arqueológicos significativos, el FEA, tras consultar con el asesor arqueológico, deberá determinar si se justifica la existencia de medidas adicionales.</p> <p>Las medidas adicionales que podrían tomarse incluyen la realización de más pruebas arqueológicas, la supervisión arqueológica y/o un programa de recuperación de datos arqueológicos. Si el FEA determina que se encuentra presente un recurso arqueológico significativo y que el proyecto propuesto o la variante podrían afectar de forma adversa al recurso, se deberá implementar una de las siguientes medidas, a discreción de los patrocinadores del proyecto, en función de la ubicación del recurso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberá rediseñar el proyecto propuesto o la variante para evitar cualquier efecto adverso en el recurso arqueológico significativo. O • Se deberá implementar un programa de recuperación de datos, a menos que el FEA determine que el recurso arqueológico es de una mayor importancia para la interpretación que para la investigación y que es viable dicho uso interpretativo del recurso. <p>Programa de supervisión arqueológica. Si el FEA, tras consultar con el asesor arqueológico, determina que debe implementarse un plan de supervisión arqueológica (PSA), este plan deberá incluir, como mínimo, las siguientes disposiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El asesor arqueológico, los patrocinadores del proyecto (en función de la ubicación del recurso y/o el área de interés) y el FEA deberán reunirse y consultarse mutuamente en lo que respecta al 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>alcance del programa de supervisión arqueológica una cantidad razonable de tiempo antes del comienzo de cualquier actividad de movimiento de tierras relacionada con el proyecto. El FEA, tras consultar con el asesor arqueológico, deberá determinar qué actividades del proyecto deberán estar sujetas a la supervisión arqueológica. Se puede crear un solo PSA o varios para que sean consistentes con las etapas del proyecto. En la mayoría de los casos, cualquier actividad de movimiento de tierras, como la demolición, la extracción de cimientos, la excavación, el nivelado, la instalación de servicios públicos, el trabajo de cimientos, el hincado de pilotes (por ejemplo, cimentación, apuntalamiento) y la restauración, deberá requerir la supervisión arqueológica debido al riesgo que estas actividades representan para los potenciales recursos arqueológicos y su contexto depositacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El asesor arqueológico deberá recomendar a todos los contratistas del proyecto que estén atentos ante evidencias de la presencia de los recursos esperados, deberá explicar cómo identificar las evidencias de los recursos esperados y deberá identificar el protocolo apropiado en caso de un posible descubrimiento de un recurso arqueológico. • El supervisor arqueológico deberá estar presente en el sitio del proyecto según un cronograma acordado por el asesor arqueológico y el FEA hasta que el FEA, tras consultar con el asesor arqueológico del proyecto, haya determinado que las actividades de construcción del proyecto no tendrán efectos adversos en los yacimiento arqueológicos significativos. • El supervisor arqueológico deberá registrar y estar autorizado a recolectar muestras del suelo y material artefactual y ecofactual, según corresponda, para el análisis. • Si se encuentra un yacimiento arqueológico intacto, se deberán detener todas las actividades de movimiento de tierras en las cercanías del yacimiento. El supervisor arqueológico deberá estar habilitado a redireccionar temporalmente la demolición, la excavación, el hincado de pilotes y otras actividades de construcción y equipos hasta que se evalúe el yacimiento. Si, en el caso de la actividad de hincado de pilotes (por ejemplo, cimentación, apuntalamiento), el supervisor arqueológico tiene motivos para considerar que la actividad de hincado de pilotes podría afectar al recurso arqueológico, se deberá detener la actividad hasta que se haya realizado una evaluación apropiada del curso, en asesoría con el FEA. El asesor arqueológico deberá notificar de inmediato al FEA sobre el yacimiento arqueológico encontrado. El asesor arqueológico deberá realizar un esfuerzo razonable para evaluar la identidad, la integridad y la importancia del yacimiento arqueológico encontrado, y presentar los hallazgos de esta evaluación al FEA. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Ya sea si se encuentran o no recursos arqueológicos significativos, el asesor arqueológico deberá enviar un informe por escrito al FEA sobre los hallazgos del programa de supervisión. Se deberán enviar informes puntuales para cada fase de la construcción.</p>	
		<p>Programa de recuperación de datos arqueológicos. El programa de recuperación de datos arqueológicos deberá ejecutarse de acuerdo con un plan de recuperación de datos arqueológicos (PRDA). El asesor arqueológico, los patrocinadores del proyecto (según la ubicación del recurso que requiere la implementación de esta medida de mitigación) y el FEA deberán reunirse y acordar en relación al alcance del PRDA antes de la preparación de un PRDA borrador. El asesor arqueológico deberá enviar un PRDA borrador al FEA en cada fase de la construcción o para la tarea de construcción completa. El PRDA deberá identificar cómo el programa de recuperación de datos propuesto preservará la información importante que se espera que contenga el recurso arqueológico. Es decir, el PRDA deberá identificar las cuestiones de investigación científica/histórica que son aplicables al recurso esperado, qué clases de datos se espera que tenga el recurso y cómo las clases de datos esperados abordarán las cuestiones de investigación correspondientes. En general, la recuperación de datos se limitará a las partes de la propiedad histórica que podrían verse afectadas de forma adversa por el proyecto propuesto o la variante. No se deberán aplicar los métodos de recuperación de datos destructivos a las partes de los recursos arqueológicos, si no pueden aplicarse métodos no destructivos.</p>	
		<p>El alcance del PRDA deberá incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • descripciones de las estrategias de campo, procedimientos y operaciones propuestos; • una descripción del sistema de catalogación seleccionado y los procedimientos de análisis de objetos; • una descripción y justificación de las políticas de desecho y extracción en el trabajo de campo y posterior al trabajo de campo; • consideración de un programa interpretativo público en el sitio/ fuera del emplazamiento durante la duración del PRDA; • medidas de seguridad recomendadas para proteger los recursos arqueológicos frente al vandalismo, saqueos y daños no intencionales; • una descripción del formato propuesto para el informe y la distribución de los resultados; y 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> una descripción de los procedimientos y recomendaciones para la conservación de cualquier dato recuperado que tenga un potencial valor investigativo, la identificación de las instalaciones de conservación apropiadas y un resumen de las políticas de adhesión de las instalaciones de conservación. <p>Informe final de recursos arqueológicos. El asesor arqueológico deberá enviar un informe final de recursos arqueológicos (IFRA) borrador al FEA que evalúe la importancia histórica de cualquier recurso arqueológico descubierto y describa los métodos de investigación arqueológica e histórica utilizados en los programas de pruebas/supervisión/recuperación de datos arqueológicos ejecutados. El IFRA deberá enviarse después de la finalización de todas las actividades de construcción requeridas para todo el proyecto. Se deberá incluir la información que podría poner en riesgo a cualquier recurso arqueológico en un anexo extraíble por separado dentro del informe final.</p> <p>Una vez que se reciba la aprobación por parte del FEA, se deberán distribuir las copias del IFRA de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> El Centro de Información del Noroeste deberá recibir una copia. El FEA deberá recibir una copia del envío del IFRA al Centro de Información del Noroeste. La división Planificación Ambiental del Departamento de Planificación deberá recibir una copia encuadrada, una copia sin encuadrar y una copia en formato PDF desbloqueado con función de búsqueda del IFRA, junto con las copias de cualquier formulario de registro del sitio formal (serie CA DPR 523) y/o la documentación para la nominación ante el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés)/Registro de Recursos Históricos de California (CRHR, por sus siglas en inglés). <p>En casos de gran interés público o valor interpretativo elevado del recurso, es posible que el FEA requiera un contenido, formato y distribución del informe final diferentes de los que se detallan anteriormente.</p>	
<p>Impacto CR-3: La construcción según el proyecto propuesto o la variante perturbarán los restos humanos, incluidos aquellos enterrados fuera de cementerios formales.</p>	Significativo	<p>Medida de mitigación M-CR-3a: Implementación de medidas exigidas por ley en caso del descubrimiento involuntario de restos humanos</p> <p>Se deberán implementar las siguientes medidas en caso de descubrimiento, o descubrimiento anticipado, de restos humanos y materiales culturales relacionados con entierros asociados.</p> <p>El tratamiento de restos humanos u objetos funerarios asociados o no asociados descubiertos durante</p>	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto CR-4: La construcción según el proyecto propuesto o la variante provocarán un cambio adverso en la importancia de un recurso cultural tribal, tal como se define en la Sección 21074 del Código de Recursos Públicos.	Significativo	<p>Medida de mitigación M-CR-4a: Implementación de un programa interpretativo de recursos culturales tribales</p> <p>Si el FEA determina que la conservación vigente del recurso cultural tribal conforme la medida de mitigación M-CR-2a, "Ejecución de un programa de pruebas arqueológicas", es viable y efectiva, el asesor arqueológico deberá preparar un plan de conservación de recursos arqueológicos (PCRA). Se requerirá, cuando sea viable, la implementación del PCRA aprobado por parte del asesor arqueológico. Si el FEA determina que la conservación vigente del recurso cultural tribal no es una opción suficiente o viable, los patrocinadores del proyecto deberán implementar un programa interpretativo del recurso cultural tribal en colaboración con los representantes tribales nativos americanos afiliados. Se requerirá, como mínimo, un plan interpretativo creado en colaboración los representantes tribales nativos americanos afiliados y aprobado por el FEA para guiar el programa interpretativo. El plan deberá identificar las ubicaciones propuestas para las instalaciones o exhibiciones, el contenido y los materiales propuestos de dichas exhibiciones o instalación, los realizadores o artistas de las exhibiciones o instalación, y un plan de mantenimiento a largo plazo. El programa interpretativo podría incluir instalaciones de artistas, preferiblemente de artistas nativos americanos locales, historias orales con nativos americanos locales, exhibiciones e interpretación de</p>	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
artefactos y paneles educativos u otras exhibiciones informativas.			
Impacto C-CR-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, contribuirán de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con los recursos culturales.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-CR-1a, M-CR-1b, M-CR-2a y M-CR-3a.	Significativo e inevitable
3.5 Transporte y circulación			
Impacto TR-1: El proyecto propuesto o la variante no provocarán una cantidad de millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés) adicionales ni inducirán de forma sustancial a realizar viajes en automóviles.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto TR-2: El proyecto propuesto o la variante no provocarán peligros de tránsito importantes.	Inferior a significativo	<p>Medida de mejora I-TR-2V: Remodelación del acercamiento en sentido sur en la intersección de Jennings Street/Evans Avenue/Middle Point Road con la variante</p> <p>Para mejorar la movilidad vehicular en la intersección de Jennings Street/Evans Avenue/Middle Point Road con la variante, los patrocinadores del proyecto deberán financiar, y la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco (SFMTA, por sus siglas en inglés) deberá implementar, mejoras para remodelar el acercamiento en sentido sur de la calle Jennings Street en la intersección de Jennings Street/Evans Avenue/Middle Point Road para incluir un espacio de giro hacia la izquierda de 100 pies. Incorporar este espacio de giro a la intersección requerirá que la SFMTA restrinja el estacionamiento a lo largo del lado oeste de la calle Jennings Street, lo que provocará que se anulen cinco espacios de estacionamiento. Los patrocinadores del proyecto deberán financiar el costo de su participación equitativa en lo que respecta al diseño y la implementación de esta mejora.</p>	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto TR-3: El proyecto propuesto o la variante provocarán un aumento sustancial en la demanda de tránsito que no podrá ser albergado por la capacidad de tránsito adyacente, lo que provocará niveles no aceptables del servicio de tránsito.	Significativo	<p data-bbox="747 391 1709 756">La responsabilidad de financiar la implementación de la medida de mejora con la variante estará basada en la contribución relativa de cada una de las cuatro propiedades del sitio del proyecto al aumento en los volúmenes de tráfico en la intersección. En esta ubicación, 1 por ciento de los viajes en vehículo incorporados serán generados por la propiedad del parque costero de India Basin, 0 por ciento será generado por la propiedad de 900 Innes, 1 por ciento será generado por la propiedad de espacio abierto de India Basin y 98 por ciento será generado por la propiedad de 700 Innes.</p> <p data-bbox="747 581 1709 756">FivePoint (desarrollador del proyecto del astillero) se ha comprometido a señalar la intersección como parte del proyecto del astillero, y las mejoras descritas anteriormente deberán coordinarse con este esfuerzo. En caso de que los cambios requeridos en esta ubicación como parte del proyecto del astillero se completen antes de la decisión de implementar el espacio de giro hacia la izquierda propuesto, los patrocinadores del proyecto serán responsables de financiar e implementar la medida de mejora.</p> <p data-bbox="747 792 1709 849">Medida de mitigación M-TR-3P: Implementación de mejoras en la capacidad de tránsito (proyecto propuesto)</p> <p data-bbox="747 873 1709 984">Los patrocinadores del proyecto de la propiedad de 700 Innes deberán financiar y/o implementar mejoras en la capacidad de transporte, tal como se detalla a continuación. La implementación de una de las dos opciones descritas a continuación mitigarán el impacto en la capacidad de tránsito del proyecto propuesto a un nivel inferior a significativo.</p> <ul data-bbox="747 1016 1709 1097" style="list-style-type: none"> • Opción 1: financiar mejoras temporales en el servicio de tránsito hasta que la parte aplicable de la fase II del plan de transporte de Candlestick Point/Hunters Point Shipyard esté implementada <p data-bbox="747 1117 1709 1427">Los patrocinadores del proyecto de la propiedad de 700 Innes deberán financiar, y la SFMTA deberá proporcionar, un aumento temporal de las frecuencias en la ruta 44 O'Shaughnessy durante el período que demore la implementación de las mejoras similares requeridas como parte del Plan de Transporte del CPHPS. Específicamente, la frecuencia en la ruta 44 O'Shaughnessy deberá aumentarse de cada 8 minutos a cada 6,5 minutos en el período pico de la mañana y de cada 9 minutos a cada 7,5 minutos en el período pico de la tarde. Este aumento en la frecuencia se establece en un nivel donde los viajes de tránsito generados por el proyecto dejen de provocar un impacto significativo en la capacidad de tránsito. Las contribuciones de financiación de los patrocinadores del proyecto estarán basadas en los costos para atender la proporción relativa de viajes de transporte generados por cada una de las cuatro propiedades que componen el sitio del proyecto e incluirán los costos para solicitar y operar cualquier autobús adicional necesario para</p>	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>aumentar las frecuencias, tal como se especifica. Conforme el análisis a nivel del proyecto para el proyecto propuesto, todos los viajes de tránsito generados en el sitio del proyecto se originarán a partir del desarrollo propuesto en la propiedad de 700 Innes.</p> <p>Con la opción 1, el aumento en la frecuencia en la ruta 44 O'Shaughnessy tendrá como resultado un aumento en la capacidad de pasajeros a lo largo de la ruta (debido a que existirán más autobuses por hora) y, por lo tanto, se reducirá la carga promedio de pasajeros por autobús a menos del 85 por ciento del umbral de utilización de capacidad.</p> <p>La opción 1 de la medida de mitigación M-TR-3P se implementará antes de la expedición de los permisos de construcción para la cantidad de desarrollo progresivo en la propiedad de 700 Innes (20 viajes de tránsito de salida desde el sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la mañana de los días hábiles o 18 viajes de tránsito de entrada al sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la tarde de los días hábiles) que provocará un impacto significativo. Este aumento gradual del desarrollo será un subconjunto de la primera fase de construcción.</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Opción 2: implementar un servicio temporal de traslado hasta que la parte aplicable de la fase II del plan de transporte de Candlestick Point/Hunters Point Shipyard esté implementada</p> <p>Si, por alguna razón, la SFMTA determina que proporcionar el aumento en la frecuencia de tránsito como se describe en la opción 1 no es viable en el momento que se requiere su implementación, los patrocinadores del proyecto para la propiedad de 700 Innes deberán implementar un servicio temporal de traslado como complemento al servicio de tránsito cercano existente que ofrezca conexiones con el servicio ferroviario local y regional. El servicio de traslado deberá conectar el sitio del proyecto (con una parada en Innes Avenue en Arelious Walker Drive o una parada en New Hudson Avenue/New Griffith Street cerca de Innes Avenue) con el tren ligero Muni (T Third Street), Caltrain y BART.</p> <p>Un servicio de traslado que funciona con una frecuencia de 20 minutos en los períodos pico de la mañana y la tarde (de 7:00 a.m. a 9:00 a.m. y 4:00 p.m. a 6:00 p.m., respectivamente) podría satisfacer la demanda estimada, a pesar de que se recomienda una frecuencia máxima de 15 minutos a fin de proporcionar un nivel adecuado de servicio para los pasajeros urbanos que se desplazan todos los días. Las operaciones del servicio de traslado podrían extenderse fuera de estos períodos definidos, si es necesario, para atender de forma adecuada el período pico de la demanda de viajes del proyecto. Se requerirá que el servicio de traslado funcione solo hasta que se implementen las mejoras en el servicio de transporte del Plan de Transporte del CPHPS.</p> 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Si se implementa la opción 2, el servicio de traslado funcionará conforme todas las regulaciones y programas de la Ciudad y la SFMTA aplicables. Se requerirá que los patrocinadores del proyecto para la propiedad de 700 Innes supervisen la cantidad de pasajeros del servicio de traslado de forma manual y realicen un informe ante la SFMTA que describa el nivel de servicio suministrado y la cantidad de pasajeros asociada. Si la cantidad de pasajeros en la ruta Muni sobrecargada es superior al 85 por ciento de la capacidad total del servicio de acuerdo con las supervisiones de rutina de la SFMTA, los patrocinadores del proyecto de la propiedad 700 Innes deberán incluir una frecuencia adicional del servicio del traslado para reducir las cargas de pasajeros a menos del 85 % de utilización en la ruta Muni correspondiente.</p> <p>Con la opción 2, el servicio de traslado se complementará con las rutas de tránsito existentes al ofrecer la capacidad suficiente para satisfacer la demanda generada por el proyecto propuesto por encima del umbral de utilización del 85 por ciento, con un factor de contingencia del 20 por ciento.</p> <p>La opción 2 de la medida de mitigación M-TR-3P se implementará antes de la expedición de los certificados de ocupación provisorios (TCO, por sus siglas en inglés) para la cantidad de desarrollo progresivo en la propiedad de 700 Innes (20 viajes de transporte de salida desde el sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la mañana de los días hábiles o 18 viajes de transporte de entrada al sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la tarde de los días hábiles) que provocará un impacto significativo. Este aumento gradual del desarrollo será un subconjunto de la primera fase de construcción.</p> <p>Medida de mitigación M-TR-3V: Implementación de mejoras en la capacidad de transporte (variante)</p> <p>Los patrocinadores del proyecto de la propiedad de 700 Innes deberán financiar y/o implementar mejoras en la capacidad de transporte, tal como se detalla a continuación. La implementación de una de las dos opciones descritas mitigarán el impacto en la capacidad de transporte de la variante a un nivel inferior a significativo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opción 1: financiar mejoras temporales en el servicio de transporte hasta que la parte aplicable de la fase II del plan de transporte de Candlestick Point/Hunters Point Shipyard esté implementada <p>Los patrocinadores del proyecto de la propiedad de 700 Innes deberán financiar, y la SFMTA deberá proporcionar, un aumento temporal de las frecuencias en la ruta 44 O'Shaughnessy y 48 Quintara–24th Street (que reemplazará la ruta de 19 Polk a lo largo de Evans Avenue, Hunters</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Point Boulevard e Innes Avenue) durante el período que demore la implementación de las mejoras similares requeridas como parte del Plan de Transporte del CPHPS. Específicamente, la frecuencia en la ruta 44 O'Shaughnessy deberá aumentarse de cada 8 minutos a cada 6,5 minutos en el período pico de la mañana y de cada 9 minutos a cada 7,5 minutos en el período pico de la tarde. La frecuencia de 48 Quintara–24th Street se deberá aumentar de cada 15 minutos a cada 10 minutos durante las horas pico de la mañana y la tarde. Estos aumentos en las frecuencias se establecen en un nivel donde los viajes de transporte generados por el proyecto dejen de generar un impacto significativo en la capacidad de transporte. Las contribuciones de financiación de los patrocinadores del proyecto estarán basadas en los costos para atender la proporción relativa de viajes de transporte generados por cada una de las cuatro propiedades que componen el sitio del proyecto e incluirán los costos para solicitar y operar cualquier autobús adicional necesario para aumentar las frecuencias, tal como se especifica. Conforme el análisis a nivel del proyecto para la variante, todos los viajes de transporte generados en el sitio del proyecto se originarán a partir del desarrollo propuesto en la propiedad de 700 Innes.</p> <p>Con la opción 1, el aumento en la frecuencia en la ruta 44 O'Shaughnessy y 48 Quintara–24th Street tendrá como resultado un aumento en la capacidad de pasajeros a lo largo de estas rutas (debido a que existirán más autobuses por hora) y, por lo tanto, se reducirá la carga promedio de pasajeros por autobús a menos del 85 por ciento del umbral de utilización de capacidad.</p> <p>La opción 1 de la medida de mitigación M-TR-3V se implementará antes de la expedición de los permisos de construcción para la cantidad de desarrollo progresivo en la propiedad de 700 Innes (187 viajes de transporte de entrada al sitio del proyecto en la ruta 19 Polk durante la hora pico de la mañana de los días hábiles, 152 viajes de transporte de salida desde el sitio del proyecto en la ruta 19 Polk durante la hora pico de la tarde de los días hábiles, 20 viajes de transporte de salida desde el sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la mañana de los días hábiles o 18 viajes de transporte de entrada al sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la tarde de los días hábiles) que provocará un impacto significativo. Este aumento gradual del desarrollo será un subconjunto de la primera fase de construcción.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Opción 2: implementar un servicio temporal de traslado hasta que la parte aplicable de la fase II del plan de transporte de Candlestick Point/Hunters Point Shipyard esté implementada <p>Si, por alguna razón, la SFMTA determina que proporcionar el aumento en la frecuencia de transporte como se describe en la opción 1 no es viable en el momento que se requiere su implementación, los patrocinadores del proyecto para la propiedad de 700 Innes deberán implementar un servicio temporal de traslado como complemento al servicio de transporte</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>cercano existente que ofrezca conexiones con el servicio ferroviario local y regional. El servicio de traslado deberá conectar el sitio del proyecto (con una parada en Innes Avenue en Arelious Walker Drive o una parada en New Hudson Avenue/New Griffith Street cerca de Innes Avenue) con el tren ligero Muni (T Third Street), Caltrain y BART.</p> <p>Un servicio de traslado que funciona con una frecuencia de 20 minutos en los períodos pico de la mañana y la tarde (de 7:00 a.m. a 9:00 a.m. y 4:00 p.m. a 6:00 p.m., respectivamente) podría satisfacer la demanda estimada, a pesar de que se recomienda una frecuencia máxima de 15 minutos a fin de proporcionar un nivel adecuado de servicio para los pasajeros urbanos que se desplazan todos los días. Las operaciones del servicio de traslado podrían extenderse fuera de estos períodos definidos, si es necesario, para atender de forma adecuada el período pico de la demanda de viajes del proyecto. Se requerirá que el servicio de traslado funcione solo hasta que se implementen las mejoras en el servicio de transporte del Plan de Transporte del CPHPS.</p> <p>Si se implementa la opción 2, el servicio de traslado funcionará conforme todas las regulaciones y programas de la Ciudad y la SFMTA aplicables. Se requerirá que los patrocinadores del proyecto para la propiedad de 700 Innes supervisen la cantidad de pasajeros del servicio de traslado de forma manual y realicen un informe ante la SFMTA que describa el nivel de servicio suministrado y la cantidad de pasajeros asociada. Si la cantidad de pasajeros en las rutas Muni sobrecargada es superior al 85 por ciento de la capacidad total del servicio de acuerdo con las supervisiones de rutina de la SFMTA, los patrocinadores del proyecto de la propiedad de 700 Innes deberán incluir una frecuencia adicional del servicio del traslado para reducir las cargas de pasajeros a menos del 85 % de utilización en las rutas Muni correspondientes.</p> <p>Con la opción 2, el servicio de traslado se complementará con las rutas de transporte existentes al ofrecer la capacidad suficiente para satisfacer la demanda generada por la variante por encima del umbral de utilización del 85 por ciento, con un factor de contingencia del 20 por ciento.</p> <p>La opción 2 de la medida de mitigación M-TR-3V se implementará antes de la expedición de los certificados de ocupación provisionarios (TCO, por sus siglas en inglés) para la cantidad de desarrollo progresivo en la propiedad de 700 Innes (187 viajes de transporte de entrada al sitio del proyecto en la ruta 19 Polk durante la hora pico de la mañana de los días hábiles, 152 viajes de transporte de salida desde el sitio del proyecto en la ruta 19 Polk durante la hora pico de la tarde de los días hábiles, 20 viajes de transporte de salida desde el sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la mañana de los días hábiles o 18 viajes de transporte de entrada al sitio del proyecto en la ruta 44 O'Shaughnessy durante la hora pico de la tarde de los días hábiles) que provocará un impacto significativo. Este aumento gradual del desarrollo será un subconjunto de la</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
primera fase de construcción.			
Impacto TR-4: El proyecto propuesto o la variante provocarán un aumento significativo en los retrasos o costos operativos que podrían generar impactos adversos significativos en los niveles del servicio de transporte.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto TR-5: El proyecto propuesto o la variante no crearán condiciones potencialmente peligrosas para ciclistas ni interferirán sustancialmente de cualquier otra forma con la accesibilidad de las bicicletas al sitio o áreas adyacentes.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto TR-6: El proyecto propuesto o la variante no provocarán una aglomeración sustancial en las aceras públicas, no crearán situaciones potencialmente peligrosas para los peatones ni interferirán de cualquiera otra forma con la accesibilidad de los peatonas al sitio o áreas adyacentes.	Inferior a significativo	<p data-bbox="747 880 1556 907">Medida de mejora I-TR-6: Implementación de estrategias de eliminación de filas</p> <p data-bbox="747 927 1709 1133">Será responsabilidad del propietario/encargado de la explotación de cualquier estacionamiento fuera de las calles ubicado en la propiedad de 700 Innes con más de 20 espacios de estacionamiento (excluyendo los espacios de carga y de uso compartido de vehículos) garantizar que no se formen de forma regular filas de vehículos en el derecho de paso público. Una fila de vehículos se define como uno o más vehículos (cuyo destino es el estacionamiento) que están bloqueando cualquier parte de la calle, acera o callejón públicos durante un período consecutivo de 3 minutos o más de forma diaria o semanal.</p> <p data-bbox="747 1159 1709 1430">Si se produce una fila recurrente, el propietario/encargado de la explotación del estacionamiento deberá utilizar los métodos de eliminación necesarios para eliminar la fila que se forma. Los métodos de eliminación adecuados variarán en función de las características y las causas de la fila recurrente, así como en función de las características del estacionamiento, las calles con las que se conecta el estacionamiento y los usos de la tierra asociados (si corresponde). Los métodos de eliminación sugeridos incluyen, entre otros, los siguientes: rediseño de la instalación para mejorar la circulación de los vehículos y/o la capacidad de filas en el sitio; contratación de empleados del estacionamiento; colocación de avisos de tipo "LOTE LLENO" con una gestión activa por parte de los empleados del estacionamiento; uso de sistema de "valet parking" y otras técnicas de estacionamiento de uso</p>	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>eficiente del espacio; uso de estacionamientos fuera de las instalaciones o estacionamiento compartido con usos cercanos; uso de sensores de ocupación de estacionamiento y señalización que indique a los conductores los espacios disponibles; estrategias de gestión de exigencias de viajes, como estacionamiento adicional para bicicletas, servicios de traslado de clientes o servicios de entrega; y/o estrategias de gestión de exigencias de estacionamiento, como límites de tiempo de estacionamiento, estacionamiento pago, sobrecargo por estacionamiento en un momento determinado del día o estacionamiento validado.</p> <p>Si el Director de Planificación, o la persona designada, considera de forma razonable que existe una fila recurrente, el Departamento de Planificación deberá notificar por escrito al propietario. El propietario tendrá no menos de 45 días para tomar las medidas necesarias para eliminar las filas. Si, después de 45 días, el Director de Planificación, o la persona designada, considera de forma razonable, luego de una mayor examinación, que las medidas de eliminación no han sido efectivas, el Director de Planificación podría sugerir medidas adicionales o podría solicitar que el propietario/encargado de la explotación del estacionamiento contrate a un asesor de transporte calificado para evaluar las condiciones del sitio durante no menos de 7 días. El asesor deberá preparar un informe de supervisión para que se lo envíe al Departamento de Planificación para su examinación. Si el Departamento de Planificación determina que existe una fila recurrente, el propietario/encargado de la explotación del estacionamiento tendrá 90 días a partir de la resolución por escrito para implementar las medidas para eliminar la fila</p>	
<p>Impacto TR-7: Excepto para las actividades de carga de pasajeros asociadas con la escuela propuesta, el proyecto propuesto o la variante tendrán como resultado una demanda de carga/descarga durante las horas pico de las actividades de carga/descarga que se albergarán dentro de las instalaciones de carga/descarga en el sitio propuestas o dentro de las zonas de carga/descarga en la calle adecuadas, y no crearán condiciones potencialmente peligrosas que afecten al tráfico, transporte, bicicletas o peatones ni retrasos</p>	<p>Significativo</p>	<p>Medida de mitigación I-TR-7: Implementación de un Plan Activo de Gestión de Carga/Descarga</p> <p>Si el patrocinador del proyecto de la propiedad de 700 Innes propone incluir menos espacios de carga/descarga que los exigidos por el Distrito de Uso Especial (SUD, por sus siglas en inglés) para el proyecto propuesto o la variante, el patrocinador del proyecto deberá, a su sola discreción, desarrollar un Plan Activo de Gestión de Carga/Descarga para la examinación y la aprobación por parte del Departamento de Planificación para abordar las actividades de carga/descarga operativas. El Plan Activo de Gestión de Carga/Descarga simplificará el uso eficiente de los espacios de carga/descarga y podría incorporar las siguientes acciones continuas para abordar los potenciales problemas de carga/descarga:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instruir a los arrendatarios residenciales y comerciales a que programen todas las actividades de ingreso, egreso y entregas de objetos grandes (por ejemplo, muebles) con la administración de sus 	<p>Inferior a significativo con mitigación</p>

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
significativos que afecten al transporte.		<p>respectivos edificios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instruir a los arrendatarios comerciales y de venta minorista a que programen las entregas, en la medida que sea posible. • Reducir las detenciones ilegales de vehículos de entrega instruyendo al personal de los lobbies y arrendatarios de venta minorista a que notifiquen a cualquier personal de entrega detenido de forma ilegal (es decir, en las zonas rojas) que los vehículos de entrega deberán estacionarse en los espacio de carga/descarga comerciales ubicados en las calles. • Diseñar áreas de carga/descarga para incluir suficiente espacio de almacenamiento para que las entregas se consoliden para las entregas coordinadas internas a las instalaciones del proyecto (es decir, residenciales y de venta minorista). • Diseñar las áreas de carga/descarga para que permitan el uso de sistemas de entrega no asistida (es decir, una serie de sistemas de entrega que eliminan la necesidad de la intervención humana durante la recepción), particularmente para el uso cuando el sitio del receptor (es decir, un espacio de venta minorista) no se encuentra abierto. Los ejemplos incluyen que el sitio del receptor proporcione una llave o llavero electrónico a los operarios de los vehículos de carga/descarga, lo que permite que el operario del vehículo de carga/descarga coloque los artículos dentro del negocio o en un área segura separada del negocio, pero accesible desde un derecho de paso público. <p>Se deberá incluir un Plan Activo de Gestión de Carga/Descarga borrador como parte del documento Pautas y Estándares de Diseño para el sitio del proyecto. El Departamento de Planificación deberá examinar y aprobar un Plan Activo de Gestión de Carga/Descarga final y todas las revisiones subsiguientes, en caso de que se implementen. El Plan Activo de Gestión de Carga/Descarga final deberá aprobarse antes de recibir el primer Certificado de Ocupación para el primer garaje de estacionamiento y carga/descarga.</p> <p>El Plan Activo de Gestión de Carga/Descarga borrador y final (si se implementa) deberá ser evaluado por un profesional de transporte calificado, conservado por los patrocinadores del proyecto y aprobado por el Departamento de Planificación, después de que la ocupación combinada de los usos comerciales y residenciales alcance el 50 por ciento y una vez por año en adelante hasta que el Departamento de Planificación determine que la evaluación ya no es necesaria o puede realizarse en intervalos menos frecuentes. El personal del Departamento de Planificación determinará el contenido del informe de evaluación, en consulta con la SFMTA y, generalmente, podría incluir una evaluación de las condiciones de carga/descarga en el sitio y en las calles, incluida la demanda de</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
<p>Impacto TR-8: Con el proyecto propuesto o la variante, la demanda de carga/descarga de pasajeros asociada con la escuela durante las horas pico de las actividades de carga/descarga no se albergarán dentro de las instalaciones de carga/descarga de pasajeros en el sitio propuestas o dentro de las zonas de carga/descarga en la calle adecuadas, y crearán condiciones potencialmente peligrosas que afecten al tráfico, transporte, bicicletas o peatones ni retrasos significativos que afecten al transporte.</p>	Significativo	<p>Medida de mitigación M-TR-8: Implementación de estrategias de carga/descarga de pasajeros para la escuela</p> <p>Una vez que la inscripción de la escuela alcance 22 estudiantes, la escuela propuesta para la propiedad de 700 Innes deberá incluir e implementar un plan de recogida/dejada sujeto a la examinación y aprobación por parte de la SFMTA para minimizar las interrupciones en la circulación del tráfico, bicicletas y peatones asociadas con las actividades de recogida/dejada y garantizar la seguridad en todos los casos. Este plan deberá incluir elementos como el tamaño y la ubicación de las zonas de carga/descarga, los supervisores de estacionamiento, las dejadas escalonadas, un sistema de números para automóviles, la circulación de una vía, la promoción de viajes compartidos y un programa de educación de seguridad. El programa de educación de seguridad deberá estar orientado a los estudiantes, tutores y personal de la escuela, así como a los residentes y empresas cercanas al sitio de la escuela. Los materiales informativos orientados a los tutores o residentes y empleados cercanos deberán enfocarse en la importancia de la seguridad vehicular, las ubicaciones de los cruces escolares y los límites de velocidad y horarios de las zonas escolares.</p>	Inferior a significativo con mitigación
<p>Impacto TR-9: El proyecto propuesto o la variante no crearán un acceso de emergencia inadecuado al sitio del proyecto o áreas adyacentes.</p>	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
<p>Impacto TR-10: La duración y la magnitud de las actividades de construcción temporales no provocarán una interferencia sustancial con la circulación y accesibilidad de peatones, bicicletas o vehículos a las áreas adyacentes, lo que a su vez podría derivar en condiciones potencialmente peligrosas.</p>	<p>Inferior a significativo</p>	<p>Medida de mejora I-TR-10: Implementación de estrategias de gestión de construcción</p> <p>Como una medida de mejora para reducir aún más los impactos de las actividades de construcción del proyecto, los patrocinadores del proyecto deberán implementar las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preparación de un plan de control del tráfico para la construcción. A fin de reducir los potenciales conflictos entre las actividades de construcción y los peatones, el transporte y los automóviles durante las actividades de construcción, el patrocinador del proyecto deberá exigir que los contratistas de la construcción elaboren un plan de control del tráfico para las principales fases de la construcción (por ejemplo, la demolición, la construcción o la remodelación de edificaciones individuales). Los patrocinadores del proyecto y sus contratistas de construcción deberán reunirse con los organismos pertinentes de la Ciudad para coordinar las medidas viables para reducir la congestión de tráfico durante las principales fases de la construcción, incluida la reubicación temporal de las paradas de transporte y otras medidas para reducir las potenciales interrupciones en el tráfico y transporte y para garantizar la seguridad de las bicicletas y los peatones en las adyacencias inmediatas del sitio del proyecto. Para cualquier trabajo dentro del derecho de paso público, se requerirá que el contratista cumpla con las Regulaciones para el Trabajo en las Calles de San Francisco de la SFMTA, que establecen reglas y requisitos de permisos para garantizar que las actividades de construcción se completen de forma segura y con la menor interferencia posible con peatones, ciclistas, transporte y tráfico vehicular. <p>Los plazos de la construcción de las principales fases podrían superponerse con aquellos de otros proyectos de desarrollo adyacentes al sitio del proyecto. En caso de que ocurra una superposición, los patrocinadores del proyecto deberán coordinar con las agencias de la Ciudad a través del Comité del Personal Asesor de Transporte y los desarrolladores adyacentes para reducir la gravedad de cualquier interrupción a los usos de la tierra adyacentes y las instalaciones de transporte provocados por los impactos en el transporte relacionados con la construcción superpuesta. Los patrocinadores del proyecto, en combinación con los desarrolladores adyacentes, pueden proponer un plan de control del tráfico de la construcción que incluya medidas para reducir los potenciales conflictos con el tráfico de la construcción en la medida de lo posible y comercialmente razonables tomando en cuenta las regulaciones de ruidos, los requisitos de mano de obra y contrato, las horas de luz diurna disponibles y los cronogramas de construcción de ruta crítica. El plan podría incluir mejoras, como las descargas de materiales coordinadas y la inclusión de un estacionamiento común para trabajadores y el traslado al sitio del trabajo.</p>	<p>Inferior a significativo</p>

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto TR-11: El proyecto propuesto o la variante no provocarán un déficit sustancial en el estacionamiento que podría crear condiciones peligrosas que afecten al tráfico, transporte, bicicletas o peatones o retrasos significativos que afecten el transporte, donde las características particulares del proyecto o su sitio demuestran que el uso de otros modos no es viable.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto C-TR-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, no contribuirán de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con el transporte y la circulación para las millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en	Inferior a significativo	Medida de mejora I-C-TR-1: Remodelación del acercamiento en sentido este en las calles Jennings Street/Evans Avenue/Middle Point Road Para mejorar la movilidad vehicular en la intersección de Jennings Street/Evans Avenue/Middle Point Road, ya sea con el proyecto propuesto o la variante, los patrocinadores del proyecto deberán financiar, y la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco (SFMTA, por sus siglas en inglés) deberá implementar, mejoras para remodelar el acercamiento en sentido este de Evans Avenue en la intersección de las calles Jennings Street/Evans Avenue/Middle Point Road de un espacio de giro hacia la izquierda de 100 pies, un carril de circulación/giro hacia la izquierda compartido y un carril de circulación/giro hacia la derecha compartido a un espacio de giro hacia la izquierda de 100 pies,	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
inglés), los peligros del tráfico, la capacidad del transporte, los peatones, las bicicletas, la carga/descarga, el acceso de emergencia o el transporte de la construcción.		<p>un carril de circulación y un carril de circulación/giro hacia la derecha compartido. No se requerirá ningún derecho de paso adicional para implementar esta mejora. Los patrocinadores del proyecto deberán financiar el costo de su participación equitativa en lo que respecta al diseño y la implementación de esta mejora.</p> <p>La responsabilidad de financiar la implementación de esta medida de mejora estará basada en la contribución relativa de cada una de las cuatro propiedades al aumento en los volúmenes de tráfico en la intersección. En esta ubicación, 1 por ciento de los viajes en vehículo incorporados serán generados por la propiedad del parque costero de India Basin, 0 por ciento será generado por la propiedad de 900 Innes, 1 por ciento será generado por la propiedad de espacio abierto de India Basin y 98 por ciento será generado por la propiedad de 700 Innes.</p> <p>La mejora es viable pendiente de ratificación y posterior compromiso de financiamiento por parte de la SFMTA.</p>	
Impacto C-TR-2: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, contribuirán con los impactos acumulativos significativos relacionados con el transporte y la circulación para los retrasos del tránsito.	Significativo	<p>Medida de mitigación M-C-TR-2: Implementación de carriles exclusivos para el transporte público.</p> <p>La SFMTA deberá convertir uno de los dos carriles de circulación en cada dirección del corredor de las calles Evans Avenue–Hunters Point Boulevard–Innes Avenue–Donohue Avenue de un carril de flujo de tráfico mixto a un carril exclusivo para el transporte público entre las intersecciones de las calles Avenue/Middle Point Road y Donahue Street/Robinson Street. Los carriles exclusivos para el transporte público están ubicados en los carriles junto al cordón, similares a aquellos marcados para la calle Evans Avenue entre la calle Third Street y la calle Jennings Street como parte del IIA del CPHPS, y mejorará la velocidad de recorrido de los autobuses y la confiabilidad del tiempo de viaje a lo largo del corredor.</p> <p>Los patrocinadores del proyecto deberán financiar, y la SFMTA deberá implementar, esta medida antes de que el proyecto propuesto o la variante provoquen un aumento en el tiempo de viaje del transporte público a 18 minutos y 14 segundos durante la hora pico de la mañana de los días hábiles o 18 minutos y 39 segundos durante la hora pico de la tarde de los días hábiles, lo que ocurra primero. La SFMTA deberá supervisar el servicio de transporte público y el tiempo de viaje a lo largo del corredor para evaluar si se cumple este umbral y los patrocinadores del proyecto deberán abonar los respectivos montos distribuidos de forma equitativa después de la facturación por parte de la SFMTA.</p> <p>La participación equitativa de los patrocinadores del proyecto en esta medida de mitigación acumulada conforme el proyecto propuesto o la variante deberá estar basada en la proporción</p>	Significativo e inevitable con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>relativa de los viajes en vehículo generados por el proyecto propuesto o la variante con las condiciones del tráfico acumulativas para que dicha mitigación sea necesaria. En este caso, la participación equitativa se determinó mediante el cálculo de la relación de los viajes totales añadidos por el proyecto en las tres intersecciones de estudio adyacentes a la propiedad de 700 Innes a la suma del tráfico de paso en sentido este y oeste sin el proyecto. Puesto que el impacto podría ocurrir durante los períodos pico de la mañana y la tarde de los días de semana, se seleccionaron de forma moderada las relaciones más elevadas de cada período pico individual para determinar la contribución de participación equitativa. La contribución de participación equitativa será del 38 por ciento para el proyecto propuesto y del 50 por ciento para la variante.</p> <p>La responsabilidad entre los patrocinadores del proyecto para las cuatro propiedades se volverá a subdividir en función de la proporción relativa de viajes en vehículo generados en cada una de las cuatro propiedades. En este caso, 1 por ciento de los viajes en vehículo serán generados por la propiedad del parque costero de India Basin, 0 por ciento será generado por la propiedad de 900 Innes, 1 por ciento será generado por la propiedad de espacio abierto de India Basin y 98 por ciento será generado por la propiedad de 700 Innes.</p>	
3.6 Ruidos			
Impacto NO-1: La construcción del proyecto propuesto o la variante no expondrán a las personas a niveles de ruido que excedan los estándares establecidos en el plan general local o las ordenanzas de ruidos (Secciones 2907 y 2908 de la Ordenanza de Control de Ruidos de San Francisco).	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto NO-2: La construcción del proyecto propuesto o la variante no provocarán un aumento temporal o periódico significativo en los niveles de ruido ambiente en las adyacencias del proyecto por encima de los niveles existentes sin el proyecto.	Significativo	<p>Medida de mitigación M-NO-2a: Implementación de medidas de control de ruidos durante la construcción del proyecto</p> <p>El patrocinador del proyecto deberá incluir en todos los contratos de construcción un requisito para implementar las siguientes medidas de control de ruidos en todas las propiedades del sitio del proyecto durante la construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los equipos de construcción motorizados deberán tener los mejores dispositivos de protección y aislación acústicas de última tecnología. Todos los equipos deberán tener el mantenimiento 	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>correcto a fin de evitar la generación de ruidos adicionales atribuibles a piezas desgastadas o con un mantenimiento inapropiado.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los equipos de construcción de fuente fija que podrían tener una ubicación flexible en el sitio (por ejemplo, generadores y compresores) deberán estar ubicados de forma tal que se mantenga la distancia más grande posible de los usos de la tierra sensibles, y se deberá prohibir que los equipos queden al ralentí de forma innecesaria. • En aquellos lugares donde se realizarán actividades de construcción dentro de los 100 pies de un receptor sensible al ruido, ya sea un receptor fuera de las instalaciones existente o un futuro receptor en el sitio, se deberá colocar una barrera de sonido temporal que destruya la línea de visión entre los equipos de construcción y el receptor sensible para proporcionar una reducción de ruidos de 3-5 dBA en el exterior del receptor sensible al ruido. <p>Medida de mitigación M-NO-2b: Implementación de medidas de control de ruidos durante el hincado de pilotes</p> <p>El patrocinador del proyecto deberá incluir en todos los contratos de construcción un requisito para implementar las siguientes medidas de control de ruidos para el hincado de pilotes en todas las propiedades del sitio del proyecto durante la construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuando se realice el hincado de pilotes dentro de los 600 pies de un receptor sensible al ruido (por ejemplo, el uso residencial), se deberán utilizar técnicas de hincado de pilotes silenciosas alternativas (es decir, de tipo sin impacto) en lugar del hincado de pilotes de impacto convencional en los casos que sea viable (basándose en el suelo/estrato u otras condiciones, según la examinación y aprobación por parte del ingeniero del proyecto). Las técnicas de hincado de pilotes silenciosas alternativas deberán incluir, entre otros, métodos como el atornillado, el barrenado o el desplazamiento perforado. En el receptor sensible al ruido, el ruido proveniente de la metodología de hincado de pilotes de tipo sin impacto no deberá exceder un L_{eq} por hora equivalente al estándar aplicable de ruido ambiente + 10 dBA. • Cuando corresponda, dentro de una distancia de 600 pies de un receptor sensible al ruido (por ejemplo, el uso residencial), los equipos de hincado de pilotes de tipo de impacto deberán tener colocado un silenciador de admisión y escape, y una cubierta acústica, tal como especifique el fabricante. El efecto neto de estas medidas de atenuación y control de ruidos, que también pueden incluir una barrera de sonido temporal, deberá proporcionar una reducción de ruidos adecuada, relativa a un proceso operativo de hincado de pilotes de tipo de impacto, de forma tal que el nivel 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto NO-3: Los ruidos de las fuentes fijas asociados con la ejecución del proyecto propuesto o la variante provocarán un aumento permanente significativo en los niveles de ruido ambiente en las adyacencias del proyecto por encima de los niveles existentes sin el proyecto.	Significativo	<p data-bbox="772 391 1671 443">de ruido L_{eq} por hora generado por los equipos de hincado de pilotes en el receptor sensible al ruido no exceda el estándar aplicable de ruido ambiente + 10 dBA.</p> <p data-bbox="747 472 1671 529">Medida de mitigación M-NO-3: Diseño de usos futuros de generación de ruidos cerca de los usos residenciales para minimizar el potencial de conflictos con los ruidos</p> <p data-bbox="747 548 1713 719">Los usos futuros de la tierra de generación de ruidos deberán estar diseñados para reducir el potencial de alteración del sueño en cualquier uso residencial cercano futuro (700 Innes) o en los receptores residenciales fuera de las instalaciones cercanos existentes. Los enfoques de diseño, como los detallados a continuación, pueden incorporarse a planes de desarrollo futuros para los usos de la tierra de generación de ruidos futuros a fin de reducir el potencial de conflictos por los ruidos a partir de dichos usos con receptores sensibles en el sitio.</p> <ul data-bbox="747 743 1713 1352" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="747 743 1713 954">• Diseño de usos de generación de ruidos futuros. A fin de reducir los potenciales conflictos entre los receptores sensibles y estos usos nuevos de la tierra de generación de ruidos ubicados en las adyacencias o cerca de estos receptores, las instalaciones exteriores, como las áreas/dársenas de carga y descarga, los recintos para residuos y los lotes de estacionamiento en superficie, deberán estar ubicadas en las partes laterales de las edificaciones y alejadas de los receptores sensibles existentes o planificados (residencias). Si esto no es viable, estos tipos de instalaciones deberán estar cerrados o equipados con protección acústica apropiada. <li data-bbox="747 967 1713 1352">• Controles de ruidos de equipos fijos. Se deberán incorporar medidas de atenuación de ruidos en todos los equipos fijos (incluidos los equipos de climatización y generadores de emergencia, si están presentes) instalados en todas las edificaciones que incluyan dichos equipos fijos. Las medidas de atenuación de ruidos deberán incorporarse según sea necesario para cumplir con los límites de ruidos de la Sección 2909 del Código de Policía. Los límites de ruidos interiores deben cumplirse tanto con las condiciones de ruidos existentes como con las futuras, tomando en cuenta los cambios predecibles en las condiciones de los ruidos en el futuro (es decir, los cambios en las disposiciones de las edificaciones en el sitio). Las medidas de atenuación de ruidos pueden incluir el suministro de cajas/barreras acústicas, la incorporación de parapetos en los techos para bloquear los ruidos, el aumento de la distancia de retranqueo de los receptores sensibles, el suministro de aberturas de ventilación con rejilla, la colocación de aberturas de ventilación alejadas de los usos comerciales adyacentes y la restricción de las pruebas de los generadores durante el horario diurno. 	Significativo e inevitable con mitigación
Impacto NO-4: Los ruidos de las	Significativo	No existen medidas de mitigación viables.	Significativo e

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
fuentes de transporte terrestre asociados con la ejecución del proyecto propuesto o la variante provocarán un aumento permanente significativo en los niveles de ruido ambiente en las adyacencias del proyecto por encima de los niveles existentes sin el proyecto.			inevitable
Impacto NO-5: Los ocupantes del proyecto propuesto o la variante no se verán afectados de forma sustancial por los niveles de ruidos futuros en el sitio.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto NO-6: El proyecto propuesto o la variante provocarán una exposición a las personas o una generación de vibraciones transmitidas a través del suelo	Significativo	<p>Medida de mitigación M-NO-6. Implementación de una medida de mitigación de vibraciones para el hincado de pilotes</p> <p>El patrocinador del proyecto deberá implementar la siguiente medida de control de vibraciones para el hincado de pilotes durante la construcción del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuando se realice el hincado de pilotes dentro de los 150 pies de un receptor sensible al ruido (por ejemplo, el uso residencial), se deberán utilizar técnicas de hincado de vibraciones bajas alternativas (es decir, de tipo sin impacto) en lugar de las perforaciones de pilotes de impacto convencionales en los casos que sea viable, basándose en el suelo/estrato u otras condiciones, según la examinación y aprobación por parte del ingeniero del proyecto. Las técnicas de hincado de pilotes alternativas deberán incluir, pero no limitarse a, métodos como el atornillado, el barrenado o el desplazamiento perforado. • Si el uso de la tierra receptora es una estructura histórica, el patrocinador del proyecto deberá implementar una supervisión de vibraciones durante el proceso y/o equipos que provocan las vibraciones para garantizar que los valores medidos (por ejemplo, la velocidad de las vibraciones) y el receptor cumplan con el estándar de velocidad máxima de partículas (VMP) de 0,12 pulgadas por segundo. Si se determina que los niveles de vibración medidos exceden este estándar, el proceso deberá suspenderse para evaluar la existencia de daños e implementar mejoras de aislamiento de vibraciones (por ejemplo, zanjas, entibaciones, etc.) según se considere necesario 	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		para que existan niveles de vibraciones que cumplan los estándares al reanudar la actividad. Si ocurren daños en las edificaciones, se deberán reparar las edificaciones a su estado previo a la construcción al final la actividad de movimiento de tierras.	
Impacto C-NO-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, contribuirán de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con los ruidos.	Significativo	No se encuentran disponibles medidas de mitigación para reducir el impacto acumulado significativo de los ruidos a lo largo de los segmentos de carreteras afectados, debido a que la propiedad afectada es privada, lo que provoca que existan limitaciones de acceso relativas a la mitigación adicional.	Significativo e inevitable
3.7 Calidad del aire			
Impacto AQ-1: El proyecto propuesto o la variante generarán emisiones de precursores o contaminantes criterio durante la construcción, las operaciones y las actividades de construcción y operativas superpuestas que podrían violar un estándar de calidad del aire, contribuir de forma sustancial con una violación de la calidad del aire existente o proyectada, o provocar un aumento neto acumulado considerable de los contaminantes criterio.	Significativo	<p data-bbox="747 846 1633 898">Medida de mitigación M-AQ-1a: Reducción de las emisiones por parte de los equipos de construcción fuera de ruta</p> <p data-bbox="747 919 1497 946">Los patrocinadores del proyecto deberán cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p data-bbox="842 967 1713 1170">A. Plan de minimización de emisiones de la construcción. Antes de que se expida un permiso de construcción para cada fase o propiedad del proyecto, según corresponda, los patrocinadores del proyecto deberán enviar planes de minimización de emisiones de la construcción al Funcionario de evaluación ambiental (FEA) o al representante designado por el FEA para su examinación y aprobación. Los planes de planes de minimización de emisiones de la construcción deberán detallar el cumplimiento con los siguientes requisitos:</p> <p data-bbox="894 1195 1696 1273">(1) Todos los equipos fuera de ruta de más de 25 caballos de fuerza y funcionando durante más de 20 horas en total durante toda la etapa de las actividades de construcción deberán cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p data-bbox="940 1297 1692 1375">a) En aquellos lugares donde esté disponible de forma razonable el acceso a fuentes alternativas de energía, se deberán prohibir los motores diésel portátiles.</p> <p data-bbox="940 1383 1713 1437">b) En aquellos casos en los que se requieran motores diésel portátiles debido a que no están disponibles de forma razonable fuentes de energía alternativas,</p>	Significativo e inevitable con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
---------	---	---	---

todos los equipos fuera de ruta deberán tener motores que cumplan con los estándares de emisión fuera de ruta "Nivel 4 final" de la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) o la Junta de Recursos de Aire (ARB, por sus siglas en inglés). Si los motores que cumple con los estándares de emisión fuera de ruta "Nivel 4 final" no están comercialmente disponibles, el patrocinador del proyecto deberá suministrar el siguiente equipo fuera de ruta "más limpio", tal como se detalla en los cronogramas escalonados de la Tabla M-AQ-1a-1.

- i. Para los fines de esta medida de mitigación, "comercialmente disponible" deberá indicar la disponibilidad de motores "Nivel 4 final" tomando en cuenta factores como (i) los plazos de ruta crítica de la construcción; (ii) la proximidad geográfica al sitio del proyecto del equipo; y (iii) la proximidad geográfica de acceso para el vaciado de los sitios de depósito.
- ii. El patrocinador del proyecto deberá mantener registros relativos a sus esfuerzos para cumplir con este requisito.

**TABLA M-AQ-1a-1
CRONOGRAMA ESCALONADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS EQUIPOS FUERA DE RUTA**

<i>Alternativa de cumplimiento</i>	<i>Estándar de emisiones del motor</i>	<i>Control de emisiones</i>
1	Nivel 4 provisional	NA
2	Nivel 3	Nivel 3 de la Estrategia Verificada de Control de Emisiones Diésel (VDECS, por sus siglas en inglés) de la ARB

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales			Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		3	Nivel 2	Nivel 3 de la Estrategia Verificada de Control de Emisiones Diésel (VDECS, por sus siglas en inglés) de la ARB	

Cómo utilizar la tabla: Si no se pueden cumplir los requisitos de (A)(1)(b), el patrocinador del proyecto deberá cumplir con la alternativa de cumplimiento 1. En caso de que el patrocinador del proyecto no pueda suministrar los equipos fuera de ruta que cumplan con la alternativa de cumplimiento 1, se deberá cumplir la alternativa de cumplimiento 2. En caso de que el patrocinador del proyecto no pueda suministrar los equipos fuera de ruta que cumplan con la alternativa de cumplimiento 2, se deberá cumplir la alternativa de cumplimiento 3, etc.

- (2) El patrocinador del proyecto deberá exigir en sus contratos de construcción que el tiempo de ralentí de los equipos en ruta o fuera de ruta esté limitado a no más de 2 minutos, excepto lo que se disponga en las excepciones a las regulaciones estadales aplicables relativas al tiempo de ralentí para los equipos en ruta y fuera de ruta. Se deberán colocar avisos legibles y visibles en varios idiomas (inglés, español y chino) en las áreas de formación de filas designadas y en el sitio de la construcción para recordar a los operarios acerca del límite de ralentí de 2 minutos.
- (3) El patrocinador del proyecto deberá exigir que los operarios de la construcción realicen un mantenimiento y puesta a punto adecuados de los equipos según las especificaciones de los fabricantes.
- (4) El plan de minimización de emisiones de la construcción deberá incluir estimaciones de los plazos por fase de la construcción, junto con una descripción de cada equipo fuera de ruta requerido para cada fase de la construcción. Las descripciones e información sobre los equipos fuera de ruta podrían incluir, entre otros, el tipo de equipo, el fabricante del equipo, el número de identificación del equipo, el año del modelo de motor, la certificación del motor (clasificación de nivel), los caballos de fuerza, el número de serie del motor y el consumo esperado de combustible y las horas de uso. Para la instalación de VDECS: tipo de tecnología, número de serie, modelo, fabricante, nivel de número de

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>verificación de la ARB y fecha de instalación y lectura del contador de horas en la fecha de instalación. En el caso de los equipos fuera de ruta que utilizan combustibles alternativos, los informes deberán indicar el tipo de combustible alternativo que se está utilizando.</p> <p>(5) El patrocinador del proyecto deberá tener a disposición el plan de minimización de emisiones de la construcción para la examinación pública en el sitio durante el horario de trabajo. El patrocinador del proyecto deberá colocar, en el perímetro del proyecto, un aviso legible y visible que resuma los requisitos del plan. El aviso también debe incluir que el público puede solicitar inspeccionar el plan de minimización de emisiones de la construcción en cualquier momento durante el horario laboral y deberá explicar cómo solicitar la inspección del plan. Los avisos deberán colocarse en todos los lados del sitio de construcción que miren hacia un derecho de paso público. El patrocinador del proyecto deberá entregar copias del plan de minimización de emisiones de la construcción a los miembros del público, según se solicite.</p> <p>B. Elaboración de informes. Se deberán enviar informes trimestrales al FEA o representante designado por el FEA que indiquen la fase de la construcción y la información sobre los equipos fuera de ruta utilizados durante cada fase, incluida la información requerida en A(4).</p> <p>(1) En un plazo de 6 meses de la finalización de las actividades de construcción, el patrocinador del proyecto deberá enviar al FEA o al representante designado por el FEA un informe final que resuma las actividades de construcción. El informe final deberá indicar las fechas de inicio y finalización y la duración de cada fase de la construcción. Para cada fase, el informe deberá incluir la información requerida en A(4).</p> <p>C. Declaración de certificación y requisitos en el sitio. Antes del inicio de las actividades de construcción, el patrocinador del proyecto deberá certificar que exista un cumplimiento con el plan de minimización de emisiones de la construcción y que todos los requisitos aplicables del plan se hayan incorporado a las especificaciones del contrato.</p> <p>Medida de mitigación M-AQ-1b: Reducción de las emisiones por parte de los equipos de construcción en ruta</p> <p>Los patrocinadores del proyecto deberán incluir en todos los contratos de la construcción un</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>requisito de que los contratistas de la construcción implementen las siguientes medidas para reducir las emisiones de los camiones volquete en la medida comercialmente disponible (tomando en consideración los factores como los plazos de ruta crítica y la proximidad geográfica).</p> <p>A. Requisitos de motor</p> <p>1) Todos los camiones diésel pesados en ruta con una clasificación de peso neto del vehículo de 19.500 libras o más utilizados en el sitio del proyecto (como camiones volquete, camiones cisterna, camiones volcadores y camiones mezcladores de concreto) deberán ser modelo 2010 o más nuevos, cuando sea viable en términos de disponibilidad comercial.</p> <p>B. Plan de minimización de emisiones de la construcción. Como parte del plan de minimización de emisiones de la construcción identificado anteriormente en la Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección A, el contrato de la construcción deberá determinar, con un grado de detalle razonable, cómo el contratista deberá cumplir los requisitos de la Sección A.</p> <p>1) El plan de minimización de emisiones de la construcción deberá incluir el año del modelo de los camiones pesados con una clasificación de peso neto del vehículo de 19.500 libras o más y las estimaciones sobre el consumo de combustible esperado (o millas recorridas u horas de funcionamiento, según corresponda) para la flota de camiones volquete en ruta. En el caso de los camiones en ruta que utilizan combustibles alternativos, la descripción también deberá especificar el tipo de combustible alternativo utilizado.</p> <p>2) Consulte Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección A, Parte 5.</p> <p>C. Elaboración de informes. Consulte Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección B.</p> <p>D. Supervisión. Consulte Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección C.</p> <p>Medida de mitigación M-AQ-1c: Utilización de la mejor tecnología de control disponible para los equipos de construcción en el agua</p> <p>Los patrocinadores del proyecto deberán incluir en los contratos de construcción un requisito para implementar las siguientes medidas para reducir las emisiones generadas por los equipos en el agua:</p> <p>A. Requisitos de motor</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ol style="list-style-type: none"> 1) La barcaza de la construcción deberá tener motores que cumplan o excedan los estándares de emisiones "Nivel 3" para motores marinos de la EPA, si están comercialmente disponibles (tomando en consideración los factores como los plazos de ruta crítica y la proximidad geográfica). 2) Los patrocinadores del proyecto también deberán garantizar que los motores de los botes de trabajo de la construcción sean modelo 2005 o más nuevos y que cumplan con los estándares de emisiones NO_x y PM para el año de dicho modelo, si están comercialmente disponibles (tomando en consideración los factores como los plazos de ruta crítica y la proximidad geográfica). 	
		<p>B. Plan de minimización de emisiones de la construcción. Como parte del plan de minimización de emisiones de la construcción identificado anteriormente en la Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección A, el contratista deberá determinar, con un grado de detalle razonable, cómo se deberán cumplir los requisitos de la Sección A.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) El plan de minimización de emisiones de la construcción deberá incluir estimaciones de los plazos por fase de la construcción, junto con una descripción de cómo cada equipo en el agua (por ejemplo, motores de barcasas, botes de trabajo) requerido para cada fase de la construcción cumplirá con los requisitos de motor detallados anteriormente. El plan también deberá incluir el consumo de combustible esperado y las horas de uso para el equipo en el agua. En el caso de los equipos en el agua que utilizan combustibles alternativos, la descripción también deberá especificar el tipo de combustible alternativo utilizado. 2) Consulte Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección A, Parte 5. 	
		<p>C. Elaboración de informes. Consulte Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección B.</p> <p>Supervisión. Consulte Medida de mitigación M-AQ-1a, Sección C.</p> <p>Medida de mitigación M-AQ-1d: Compensación de las emisiones de precursores del ozono (NO_x y ROG) generadas por las operaciones y la construcción</p> <p>Antes de que se expida el primer permiso de construcción, los patrocinadores del proyecto, con la supervisión del FEA o del representante designado por el FEA, deberán implementar una de las siguientes medidas:</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>(2) Financiar o implementar de forma directa proyectos específicos de compensación de emisiones dentro de la Cuenca del Aire de la Bahía de San Francisco (SFBAAB, por sus siglas en inglés) para lograr una reducción única de 6 toneladas de emisiones de precursores del ozono. Esta cantidad tiene el objeto de compensar las emisiones máximas anuales durante la construcción o las operaciones (o la construcción o las operaciones superpuestas) que excederán los umbrales de 10 toneladas por año para cada NO_x y ROG, que ocurrirán durante las operaciones del proyecto totalmente construido. Específicamente, el peor escenario de las emisiones operativas mitigadas están asociadas con la variante y se estiman en 11,96 toneladas por año de emisiones de ROG y en 14 toneladas por año de emisiones de NO_x, lo que excederá los umbrales anuales de 10 toneladas de emisiones NO_x y ROG en 1,96 toneladas y 4 toneladas, respectivamente. De este modo, las emisiones combinadas de precursores del ozono (NO_x y ROG) excederán el umbral anual de 10 toneladas en un total de 5,96 toneladas y se requerirá una compensación de 6 toneladas de las emisiones de NO_x y ROG. Para reunir los requisitos conforme esta medida de mitigación, los proyectos específicos de compensación deberán tener como resultado reducciones de 6 toneladas de las emisiones de NO_x y ROG dentro de la SFBAAB que no se lograrían de otra forma a través del cumplimiento de los requisitos normativos existentes. Los proyectos de compensación deseados se implementan localmente dentro de la Ciudad y Condado de San Francisco. Antes de la implementación de los proyectos de compensación, los patrocinadores del proyecto deberán obtener la aprobación por parte del FEA de los proyectos de compensación suministrando documentación de la cantidad de reducción estimada asociada de emisiones de NO_x y ROG (en toneladas por año) dentro de la SFBAAB. Los patrocinadores del proyecto también deberán notificar al FEA en un plazo de 6 meses de la finalización de los proyectos de compensación para su verificación.</p> <p>o</p> <p>(3) Abonar una tasa única de compensación de emisiones de mitigación a la Fundación de Aire Limpio en el Área de la Bahía del Distrito para el Control de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD) para financiar los esfuerzos de reducción del BAAQMD en la SFBAAB de 6 toneladas de emisiones de precursores del ozono. Específicamente, el peor escenario de la tasa de compensación de mitigación está asociado con la cantidad de compensación de la variante de 6 toneladas anuales de emisiones combinadas de NO_x y ROG y será a un costo por tonelada consistente con el Apéndice G de las directrices de subvención del programa Carl Moyer en vigencia a partir de la fecha de la expedición del primer permiso de construcción. Esta tasa está estimada actualmente en 30.000 dólares estadounidenses por tonelada por año de emisiones de precursores del ozono (más una tasa administrativa del 5 %). La tasa de compensación de</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>mitigación deberá financiar uno o más proyectos de reducción de emisiones dentro de la SFBAAB. Esta tasa única tiene el objetivo de financiar proyectos de reducción para compensar el tonelaje anual estimado de las emisiones combinadas de la construcción y las operaciones según el escenario de construcción de la variante, que se presume de forma conservadora que ocurrirá en 2022. El patrocinador del proyecto también deberá suministrar documentación del pago de la tasa de compensación al FEA.</p> <p>La aceptación de esta tasa por parte del BAAQMD servirá como un reconocimiento y un compromiso del BAAQMD con uno o más proyectos de reducción de emisiones en un plazo de hasta 1 año de la recepción de la tasa de mitigación para lograr los objetivos de reducción de emisiones especificados anteriormente. El BAAQMD deberá suministrar documentación al FEA y a los patrocinadores del proyecto que describa los proyectos de reducción de emisiones financiados por la tasa de mitigación, incluida la cantidad de emisiones de ROG y NO_x reducidas (en toneladas por año) dentro de la SFBAAB gracias a los proyectos de reducción de emisiones. Si alguna parte de la tasa de compensación de mitigación queda sin utilizarse después de la implementación de los proyectos de reducción de emisiones, los patrocinadores del proyecto tendrán derecho a solicitar un reembolso de dicho monto por parte del BAAQMD. Para reunir los requisitos conforme esta medida de mitigación, los proyectos específicos de reducción de emisiones deberán tener como resultado reducciones de emisiones dentro de la SFBAAB que no se lograrían de otra forma a través del cumplimiento de los requisitos normativos existentes.</p> <p>Si los patrocinadores del proyecto se comprometen con las proyecciones de uso de la tierra consistentes con el proyecto propuesto (en lugar de la variante) durante el plazo del acuerdo de desarrollo, la reducción única de 6 toneladas de emisiones de precursores del ozono detallada anteriormente en (1) y (2) se limitará a una reducción única de 3 toneladas de emisiones de precursores del ozono. Estas 3 toneladas de reducción tienen el objetivo de compensar las emisiones máximas por año que se supone de forma conservadora que ocurrirán durante el segundo año de la construcción del proyecto propuesto en 2019. Específicamente, las emisiones de NO_x relacionadas con la construcción mitigadas para el proyecto propuesto se estiman en 12,60 toneladas, que excederían el umbral de 10 toneladas en 2,6 toneladas y se requerirá una compensación de 3 toneladas de NO_x.</p> <p>Medida de mitigación M-AQ-1e: Implementación de la mejor tecnología de control disponible para los generadores diésel operativos</p> <p>A fin de reducir las emisiones operativas de NO_x y PM con el proyecto propuesto o la variante, los</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>patrocinadores del proyecto, según corresponda, deberán exigir en los contratos aplicables que los generadores diésel de respaldo operativos:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) cumplan con los estándares de emisiones de la Medida de Control de Sustancias Tóxicas Aéreas de la ARB para motores modelo 2008 o más nuevos; y (2) cumplan o excedan uno de los siguientes estándares de emisiones para la materia particulada: (A) motor con certificación "Nivel 4 final" o (B) motor con certificación "Nivel 4 provisional" o "Nivel 3" que esté equipado con un Nivel 3 de la VDECS de la ARB Es posible que se utilice una estrategia de control de emisiones diésel no verificada si el filtro tiene la misma reducción de PM que el modelo idéntico verificado por la ARB y el BAAQMD aprueba su uso. <p>Los patrocinadores del proyecto, según corresponda, deberán enviar la documentación del cumplimiento con el proceso de permisos de análisis de fuentes nuevas del BAAQMD (Regulación 2, Regla 2 y Regulación 2, Regla 5) y los requisitos del estándar de emisiones de esta medida al Departamento de Planificación para su examinación y aprobación antes de cualquier organismo de la Ciudad expida un permiso para un generador diésel de respaldo.</p> <p>Una vez que estén operativos, todos los generadores diésel de respaldo deberán mantenerse en óptimas condiciones de funcionamiento durante toda la vida útil del equipo y será necesario cualquier reemplazo futuro de los generadores diésel de respaldo para que sea consistente con estas especificaciones de emisiones. El operario de la instalación en la que está ubicado el generador deberá mantener un registro del cronograma de pruebas para cada generador diésel de respaldo durante toda la vida útil de dicho generador diésel de respaldo. El operario de la instalación deberá suministrar esta información para su examinación al Departamento de Planificación dentro de un plazo de 3 meses de una solicitud de dicha información.</p> <p>Medida de mitigación M-AQ-1f: Preparación e implementación de la administración de la demanda de transporte</p> <p>A fin de reducir las emisiones de fuentes móviles operativas, los patrocinadores del proyecto deberán preparar e implementar un plan de administración de la demanda de transporte (ADT). El plan de ADT deberá tener el objetivo de reducir la cantidad total de viajes en vehículo de ida diarios estimados asociados con las propiedades de 700 Innes y espacio abierto de India Basin en al menos 15 por ciento en comparación con la cantidad total de viajes en vehículo de ida diarios identificados en el Estudio de Impacto del Transporte relacionado con el proyecto y con fecha de julio de 2017 e incluido en el Apéndice F del IIA.</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Los patrocinadores del proyecto deberán preparar e implementar un plan de administración de la demanda de transporte (ADT). El plan de ADT deberá tener el objetivo de reducir la cantidad total de viajes en vehículo de ida diarios estimados en al menos 15 por ciento en comparación con la cantidad total de viajes en vehículo de ida diarios identificados en el Estudio de Impacto del Transporte relacionado con el proyecto y con fecha de julio de 2017 e incluido en el Apéndice F del IIA.</p> <p>A fin de garantizar que este objetivo de reducción pueda lograrse de forma razonable, el plan de ADT tendrá un objetivo de supervisión de reducir en 15 por ciento los viajes en vehículo de ida diarios para cada edificación que haya recibido un certificado de ocupación y que esté ocupada en al menos un 75 por ciento, en relación a los viajes en vehículo de ida anticipados para dicha edificación según el desarrollo esperado de dicho lote. Los cálculos deberán utilizar las tasa de generación de viajes incluidas en el Estudio de Impacto del Transporte del proyecto. Deberá existir una asociación de administración del transporte que será responsable de la administración, la supervisión y el ajuste del plan de ADT. Los patrocinadores del proyecto serán responsable de supervisar la implementación del plan de ADT y proponer ajustes al plan si no se está logrando el objetivo, de acuerdo con las siguientes disposiciones. El plan de ADT podría incluir, entre otros, los tipos de medidas resumidas a continuación a modo de ejemplo. Las medidas de ADT reales seleccionadas deberán incluir aquellas de los Estándares del Programa de ADT adoptado de la Ciudad, que describirán el alcance y la aplicabilidad de las potenciales medidas en detalle e incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transporte activo: mejoras del paisaje urbano para fomentar los desplazamientos a pie, estacionamiento seguro para bicicletas, instalaciones de duchas y armarios para ciclistas, membresías subsidiadas de uso compartido de bicicletas para los ocupantes del proyecto, servicios de reparación y mantenimiento de bicicletas, y otros servicios relacionados con las bicicletas. • Uso compartido de automóviles: espacios de estacionamiento y membresías subsidiadas de uso compartido de vehículos para los ocupantes del proyecto. • Entrega: comodidades y servicios para admitir la entrega de objetos a los ocupantes del proyecto. • Medidas orientadas a las familias: guardería en el sitio y otras comodidades para permitir el uso de los modos de transporte sustentable por parte de las familias. • Vehículos de gran ocupación: incentivos para el uso compartido de automóviles/camionetas y servicio de autobuses de traslado. • Información y comunicaciones: señalizaciones de orientación multimodales, indicadores de 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>información sobre el transporte y servicios de marketing de transporte personalizados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso de la tierra: viviendas accesibles en el sitio y servicios de venta minorista de alimentos saludables en las áreas desatendidas. • Estacionamiento: cobro del estacionamiento de forma independiente, estacionamiento diario a corto plazo, ofertas de incentivos monetarios para evitar el uso de espacios de estacionamiento y oferta reducida de estacionamiento fuera de las calles. <p>El plan de ADT deberá describir cada medida, incluido el grado de implementación (por ejemplo, durante qué cantidad de tiempo estará en vigencia, a cuántos arrendatarios o visitantes beneficiará y en qué ubicaciones se colocará dentro del sitio) y la población a la que cada medida tiene la intención de atender (por ejemplo, arrendatarios residenciales, visitantes de tiendas minoristas, empleados de arrendatarios o visitantes). El plan de ADT deberá comprometerse con la supervisión de los viajes en vehículo hacia y desde el sitio del proyecto para determinar la efectividad del plan, tal como se describe en "Supervisión y elaboración de informes del plan de ADT" a continuación. El plan de ADT deberá ser aprobado por el Departamento de Planificación antes de la aplicación del permiso de emplazamiento para la primera edificación, y el plan deberá implementarse para cada edificación nueva conforme la expedición del certificado de ocupación para dicha edificación.</p> <p>El plan de ADT deberá enviarse al Departamento de Planificación para su aprobación a fin de garantizar que los componentes del plan destinados a cumplir con el objetivo de reducción aparezcan en el plan y/o estén listos para implementarse al expedir cada certificado de ocupación.</p> <p>El plan de ADT deberá permanecer como un componente del proyecto propuesto y la variante que se implementará durante todo el proyecto propuesto o la variante.</p> <p>Supervisión y elaboración de informes del plan de ADT: El Coordinador de la ADT deberá recolectar los datos, preparar informes de supervisión y enviarlos al Departamento de Planificación. A fin de garantizar que el objetivo de reducir en al menos 15 por ciento la cantidad total de viajes en vehículo de ida diarios sea razonablemente alcanzable, el patrocinador del proyecto deberá supervisar los viajes en vehículo de ida diarios para todas las edificaciones que hayan recibido un certificado de ocupación y deberá comparar estos viajes en vehículo con la cantidad total de viajes en vehículo de ida diarios anticipados para dichas edificaciones en función de las tasas de generación de viajes incluidas dentro del Estudio de Impacto del Transporte del proyecto.</p> <p>Plazos. El Coordinador de la ADT deberá recolectar los datos de supervisión y deberá comenzar a enviar informes de supervisión al Departamento de Planificación 18 meses después de la expedición del primer certificado de ocupación para las edificaciones de la propiedad de 700 Innes, que incluye</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>el estacionamiento fuera de las calles o la creación de lotes o garajes de estacionamiento en superficie. Posteriormente, se deberán enviar informes de supervisión anuales (denominados "períodos de elaboración de informes") hasta que cinco períodos de elaboración de informes consecutivos demuestren que el proyecto totalmente construido ha cumplido el objetivo de reducción. A partir de dicho punto, los datos de supervisión deberán enviarse al Departamento de Planificación una vez cada 3 años. Cada recuento y encuesta de viajes (consulte a continuación para obtener una descripción) deberá completarse en un plazo de 30 días después de la finalización del período de elaboración de informes aplicable. Cada informe de supervisión deberá completarse en un plazo de 90 días después del período de elaboración de informes aplicable. Los plazos de los informes de supervisión deberán modificarse a fin de que un nuevo informe de supervisión se envíe 12 meses después de que se realicen los ajustes al plan de ADT para cumplir con el objetivo de reducción, como podría requerirse conforme lo detallado en "Ajustes al plan de ADT" a continuación. Además, el Departamento de Planificación podría modificar los plazos de los informes de supervisión según corresponda para consolidar este requisito con otros requisitos de supervisión y/o elaboración de informes para el proyecto propuesto o la variante, como los informes anuales según el acuerdo del proyecto propuesto o la variante.</p> <p>Período. Los patrocinadores del proyecto deberán supervisar, enviar informes de supervisión y realizar ajustes al plan hasta que suceda lo primero entre: (i) el vencimiento del acuerdo de desarrollo o (ii) la fecha en la que el Departamento de Planificación determine que el objetivo de reducción se haya cumplido durante hasta 8 períodos de informes consecutivos.</p> <p>No obstante lo anterior o cualquier otra disposición de esta medida de mitigación, cesarán todas las obligaciones de supervisión, elaboración de informes y ajustes al plan de ADT si el patrocinador del proyecto abonó y/o se comprometió a abonar la tasa de compensación por cualquier déficit del plan de ADT de cumplir con el objetivo de reducción, tal como se detalla a continuación.</p> <p>Componentes: la supervisión y la elaboración de informes, incluidos los recuentos de viajes, encuestas e información de demanda de viajes, deberán incluir los siguientes componentes o metodología y componentes alternativos compatibles, según la aprobación, aceptación o disposición del personal del Departamento de Planificación:</p> <p>(1) Recuento de viajes y encuesta de intercepción: se deberá realizar un recuento de viajes en todo el sitio y una encuesta de intercepción de personas y vehículos que entran o salen del sitio del proyecto durante no menos de dos días durante el período de elaboración de informes entre las 6:00 a.m. y las 8:00 p.m. Un día deberá ser un martes, miércoles o jueves durante una semana sin</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>feriados reconocidos federalmente y otro día deberá ser un martes, miércoles o jueves durante otra semana sin feriados reconocidos federalmente. Un asesor en transporte o encuestas calificado deberá encargarse de la preparación del recuento de viajes y la encuesta de intercepción, y el Departamento de Planificación deberá aprobar la metodología antes de que los patrocinadores del proyecto ejecuten los componentes del recuento de viajes y la encuesta de intercepción. El Departamento de Planificación anticipa que tendrá una metodología estándar de recuento de viajes y encuesta de intercepción desarrollada y disponible para los patrocinadores del proyecto en el momento de la recolección de datos.</p> <p>(2) Información de demanda de viajes: la información anterior relacionada con el recuento de viajes y la encuesta deberá poder proporcionar las características de análisis de demanda de viajes (recuentos de viajes relacionados y no relacionados con el trabajo, orígenes y destinos de los viajes hacia/desde el sitio del proyecto e información de reparto modal), tal como se detalla en las Pautas de Análisis de Impacto del Transporte para Revisión Ambiental del Departamento de Planificación (octubre de 2002) o actualizaciones subsiguientes en vigencia en el momento de la encuesta.</p> <p>Documentación de la implementación del plan: el Coordinador de la ADT deberá trabajar junto con el Departamento de Planificación para desarrollar una encuesta (en línea o en papel) que pueda ser completada de forma razonable por el Coordinador de la ADT y/o los miembros del personal de la Asociación de Administración del Transporte (TMA, por sus siglas en inglés) para documentar la implementación de los elementos del programa de ADT y otra información básica durante el período de elaboración de informes. Los patrocinadores del proyecto deberán incluir esta encuesta en el informe de supervisión enviado al Departamento de Planificación.</p> <p>Asistencia y confidencialidad: el Departamento de Planificación asistirá al Coordinador de la ADT con preguntas relacionadas con los componentes del informe de supervisor y colaborará con este coordinador para determinar las formas de proteger la identidad de los encuestados individuales.</p> <p>Ajustes al plan de ADT. Los patrocinadores del proyecto deberán ajustar el plan de ADT en función de los resultados de supervisión si tres períodos de elaboración de informes consecutivos demuestran que estas medidas del plan de ADT no están logrando el objetivo de reducción. Los ajustes del plan de ADT deberán realizarse en colaboración con el personal del Departamento de Planificación y podrían requerir mejoras a las medidas existentes (por ejemplo, cambio a subsidios, mayor cantidad de espacio de estacionamiento para bicicletas), la incorporación de nuevas medidas</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>(por ejemplo, una nueva tecnología) o la eliminación de medidas existentes (por ejemplo, medidas que demostraron ser ineficientes o que inducen a viajes en vehículo).</p> <p>Si los resultados de supervisión de tres períodos de elaboración de informes consecutivos demuestran que las medidas del plan de ADT no están logrando el objetivo de reducción, los ajustes al plan de ADT deberán realizarse en un plazo de 270 días después del último período de elaboración de informes consecutivo. Los ajustes al plan de ADT deberán realizarse hasta que tres períodos de elaboración de informes consecutivos demuestren que se logró el objetivo de reducción.</p> <p>Si, después de implementar los ajustes al plan de ADT, los patrocinadores del proyecto no han alcanzado el objetivo de reducción durante hasta 8 períodos de elaboración de informes consecutivos, tal como lo determina el Departamento de Planificación, los patrocinadores del proyecto podrían, en cualquier momento posterior, elegir utilizar otros medios para abordar el déficit de cumplimiento del objetivo de reducción del plan de ADT. Específicamente, además de abonar las tasas de compensación de emisiones establecidas en la Medida de mitigación M-AQ-1d, los patrocinadores del proyecto podrían abonar una tasa de compensación adicional de acuerdo con la Medida de mitigación M-AQ-1d. Esta tasa de compensación adicional será la cantidad requerida para compensar tanto el déficit en la reducción durante los años previamente supervisados como el déficit previsto en los años esperados restantes de operaciones del proyecto. El déficit previsto deberá estar basado en el déficit que ocurrió en el año supervisado más reciente. Los cálculos de las emisiones que se compensarán deberán estar basados en la cantidad total de emisiones que se prevé que se reducirán logrando el objetivo de 15 por ciento de la ADT, ajustada para el porcentaje real de reducción de la cantidad total de viajes en vehículo de ida diarios lograda en el año supervisado más reciente.</p>	
Impacto AQ-2: El proyecto propuesto o la variante generarán emisiones de precursores o contaminantes criterio relacionados con la construcción y las operaciones que podrían entrar en conflicto u obstruir la implementación de un plan de calidad del aire aplicable.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-AQ-1a a M-AQ-1f	Inferior a significativo con mitigación
Impacto AQ-3: El proyecto propuesto o la variante generarán emisiones que podrían exponer a los receptores	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-AQ-1a a M-AQ-1f	Significativo e inevitable con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes.			
Impacto AQ-4: El proyecto propuesto o la variante no generarán emisiones que creen olores desagradables que afecten a una cantidad significativa de personas.	Inferior a significativo	Ninguno.	Inferior a significativo
Impacto C-AQ-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con el desarrollo pasado, presente y futuro razonablemente previsible en el área del proyecto, contribuirán con los impactos totales en la calidad de aire de la región.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-AQ-1a a M-AQ-1f	Significativo e inevitable con mitigación
Impacto C-AQ-2: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con el desarrollo pasado, presente y futuro razonablemente previsible en el área del proyecto, contribuirán con los impactos totales en los riesgos de salud de los receptores sensibles.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-AQ-1a a M-AQ-1f	Significativo e inevitable con mitigación
3.8 Emisiones de gases de efecto invernadero			
Impacto C-GG-1: El proyecto propuesto o la variante generarán emisiones de gases de efecto invernadero, pero no a niveles que tendrán como resultado un impacto significativo en el medioambiente o que entren en conflicto con cualquier normativa, plan o regulación adoptado	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
---------	---	---	---

para la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

3.9 Viento

Impacto WI-1: El proyecto propuesto o la variante alterarán el viento a tal punto que afectarán de forma sustancial las áreas públicas o las instalaciones de uso recreativo al aire libre.

Significativo

Medida de mitigación M-WI-1a: Análisis y mitigación del impacto del viento para edificaciones de 100 pies o más de alto durante la construcción parcial

Con el objetivo de evitar un aumento neto de las horas con presencia de vientos peligrosos más allá de las que se identificaron anteriormente a través de pruebas realizadas en túnel de viento en el marco de este IIA durante la construcción del proyecto, antes de obtener un permiso de construcción para que cualquier edificación del proyecto o de la variante dentro del sitio del proyecto propuesto sea de por lo menos 100 pies de alto, los patrocinadores del proyecto deberán realizar un análisis del impacto del viento para la edificación propuesta o bien solicitar a los contratistas de la construcción que lo realicen.

- a. Un asesor calificado en energía eólica aprobado por el Funcionario de evaluación ambiental (FEA) del Departamento de Planificación deberá llevar a cabo el análisis del impacto del viento. El asesor en energía eólica deberá evaluar el diseño de la edificación propuesta teniendo en cuenta el diseño de la edificación y la mitigación que sea viable según los requisitos de la medida de Mitigación M-WI-1c. El asesor en energía eólica deberá proporcionar un análisis cualitativo con respecto a la posibilidad de que la edificación ocasionara un aumento neto de las horas con presencia de vientos peligrosos en condiciones de construcción parcial que excedan las horas que se identificaron anteriormente para las condiciones de construcción total a través de pruebas realizadas en túnel de viento en el marco de este IIA. El análisis deberá establecer una comparación en términos de exposición, masa y orientación entre la edificación propuesta y la edificación correspondiente en los modelos representativos de masa del proyecto propuesto o la variante. La comparación deberá analizar, además, el efecto posible de los vientos de la edificación propuesta en relación con las condiciones existentes, con aquellas que se identificaron en el debate sobre riesgos operativos derivados de los vientos y con el criterio municipal con respecto al riesgo derivado de los vientos. En el marco de este análisis, se considera que las condiciones existentes deberán incluir todas las edificaciones existentes del sitio, los planos acotados conforme a obras de todas las estructuras completadas anteriormente y los planos actuales en ese entonces de estructuras que fueron aprobadas, pero que no se construyeron en ese momento y que estaban previstas para completarse al momento de la ocupación de la edificación en cuestión.

Significativo e inevitable con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>b. Si el asesor en energía eólica determina que la edificación podría ocasionar un aumento neto de las horas con presencia de vientos peligrosos en condiciones de construcción parcial que excedan las horas que se identificaron anteriormente para las condiciones de construcción total a través de pruebas realizadas en túnel de viento en el marco de este IIA, pero si, según su criterio profesional, las medidas temporarias reducirían dicho impacto, el asesor deberá notificar al FEA y al solicitante de la edificación. El criterio profesional del asesor podrá contar con el uso de herramientas analíticas de “escritorio”, como herramientas informáticas que tengan el respaldo de los resultados de las pruebas realizadas anteriormente en túnel de viento para el proyecto propuesto y para otros proyectos (es decir que el análisis de “escritorio” no incluye nuevas pruebas realizadas en túnel de viento). El análisis deberá considerar la ubicación, la duración y la velocidad del viento. En la medida de lo posible, el solicitante de la edificación deberá proponer medidas temporarias para reducir los riesgos derivados de los vientos en condiciones de construcción parcial. Estas medidas temporarias incluyen, entre otras, las que se mencionan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En las esquinas de las edificaciones, introducir elementos duros del paisaje, como mallas porosas/sólidas localizadas y elementos blandos del paisaje, como árboles o setos en zonas delimitadas. ▪ Instalar protecciones semipermanentes contra el viento o elementos temporarios del paisaje (por ejemplo, arbustos en maceteros grandes) que brinden cierto resguardo del viento y también sirvan para dirigir el tránsito de peatones y bicicletas en áreas de riesgo. ▪ Incluir mallas sólidas/porosas y elementos blandos del paisaje para crear espacios en áreas determinadas que sirvan como lugares de uso recreativo o para sentarse al aire libre durante períodos prolongados. ▪ Incluir gazebos y carpas temporarias en las áreas para sentarse al aire libre. <p>El asesor en energía eólica luego deberá volver a evaluar el diseño de la edificación teniendo en cuenta las medidas temporarias. No serán requeridas evaluaciones adicionales si el asesor en energía eólica demuestra de manera satisfactoria para el FEA que el diseño modificado, teniendo en cuenta las medidas temporarias correspondientes, no ocasionará un aumento neto de las horas con presencia de vientos peligrosos en condiciones de construcción parcial que excedan las horas que se identificaron anteriormente para las condiciones de construcción total a través de pruebas realizadas en túnel de viento en el marco de este IIA y a través de pruebas eólicas posteriores según lo requiera dicha medida de mitigación.</p> <p>c. Si el asesor calificado en energía eólica no logra demostrar que las medidas temporarias reducirán</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>el impacto de los peligros derivados de los vientos en condiciones de construcción parcial a niveles inferiores a significativos, entonces será necesario llevar a cabo pruebas realizadas en túnel de viento u otro método equivalente de evaluación cuantitativa. En la edificación propuesta, se deberán llevar a cabo pruebas realizadas en túnel de viento utilizando un modelo en el que se represente la edificación propuesta en el contexto de las condiciones de construcción parcial existentes. Las pruebas deberán incluir los puntos de prueba adecuados, según el criterio del asesor, y acordados junto con el Departamento de Planificación para determinar el comportamiento de la edificación con respecto al viento, tales como entradas y aceras. Si las pruebas realizadas en túnel de viento determinan que el diseño de la edificación, incluidas las medidas temporarias, ocasionará un aumento de la cantidad de horas o de la extensión del área con presencia de vientos peligrosos en condiciones de construcción parcial que excedan las horas que se identificaron anteriormente para las condiciones de construcción total a través de pruebas eólicas en el marco de este IIA, el asesor en energía eólica deberá notificar al Departamento de Planificación y al solicitante de la edificación. El solicitante de la edificación deberá proponer medidas de mitigación viables, incluidas las medidas mencionadas anteriormente, para reducir los riesgos derivados de los vientos. No serán requeridas evaluaciones adicionales si el asesor en energía eólica demuestra de manera satisfactoria para el FEA que el diseño modificado no ocasionará un aumento neto de las horas o las áreas con presencia de vientos peligrosos en condiciones de construcción parcial que excedan las horas que se identificaron anteriormente para las condiciones de construcción total a través de pruebas realizadas en túnel de viento en el marco de este IIA.</p> <p>d. Si el asesor calificado en energía eólica no logra demostrar que las medidas de mitigación del impacto del viento reducirán el impacto de los peligros derivados de los vientos a niveles inferiores a significativos, después de llevar a cabo pruebas realizadas en túnel de viento u otro método equivalente de evaluación cuantitativa, el solicitante de la edificación deberá proporcionar un Plan de seguridad en la energía eólica al Departamento de Planificación y al FEA. El Plan de seguridad en la energía eólica deberá incluir recomendaciones en cuanto a las medidas de seguridad en el sitio para los períodos en los que se presenten o se prevean vientos muy fuertes en el sitio, por ejemplo, cuando el Servicio Meteorológico Nacional anuncie alertas o advertencias de vientos fuertes. Las recomendaciones de seguridad en el sitio podrán incluir, entre otras, las que se mencionan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ advertir a los peatones y los ciclistas de vientos peligrosos colocando señales de advertencia con peso; e ▪ identificar rutas alternativas para peatones y ciclistas con el fin de evitar áreas que probablemente estén expuestas a vientos peligrosos. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Los patrocinadores del proyecto deberán garantizar mediante las condiciones necesarias para la aprobación de toda actividad de construcción y el Departamento de Planificación deberá garantizar mediante las condiciones necesarias para la aprobación de los permisos de construcción y los permisos de emplazamiento que los patrocinadores del proyecto y las compañías promotoras posteriores cooperen para implementar y mantener todas las medidas y precauciones que fueron identificadas por el asesor en energía eólica.</p>	
		<p>Medida de mitigación M-WI-1b: Medidas temporarias de reducción del riesgo derivado de los vientos durante la construcción</p>	
		<p>Para las áreas de construcción activa, el asesor en energía eólica podría identificar aquellos sitios de construcción que estén más expuestos a vientos fuertes. El asesor podría recomendar medidas de seguridad en el sitio de construcción para los períodos en los que se presenten o se prevean vientos muy fuertes en el sitio, por ejemplo, cuando el Servicio Meteorológico Nacional anuncie alertas o advertencias de vientos fuertes. El objetivo de estas precauciones será minimizar los riesgos y evitar la incidencia de lesiones a trabajadores o al público a causa de materiales apilados, como tejas y placas de madera, que pueden ser movidos y desplazados por vientos fuertes, y a causa de señales temporarias, revestimientos o cubiertas de techos, o estructuras livianas que podrían desprenderse y ser arrastradas por el viento.</p>	
		<p>Como parte de la planificación de seguridad en el sitio de construcción, los patrocinadores del proyecto exigirán como condición contractual que los contratistas tengan en cuenta todos los riesgos posibles derivados del viento a los cuales esté expuesto el público debido al desarrollo de sus actividades de construcción y deberán desarrollar un plan de seguridad para abordar y controlar los riesgos asociados a su trabajo. El plan de seguridad podrá incluir, entre otras, las medidas que se mencionan a continuación:</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> • advertir a los peatones y los ciclistas de vientos peligrosos colocando señales de advertencia con peso; • identificar rutas alternativas para peatones y ciclistas con el fin de evitar áreas que probablemente estén expuestas a vientos peligrosos; e • instalar protecciones semipermanentes contra el viento o elementos temporarios del paisaje (por ejemplo, arbustos en maceteros grandes) que brinden cierto resguardo del viento y también sirvan para dirigir el tránsito de peatones y bicicletas en áreas de riesgo. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Medida de mitigación M-WI-1c: Reducción del efecto de los vientos peligrosos en la planta baja mediante evaluación continua</p> <p>Para mitigar, en la medida de lo posible, los riesgos nuevos derivados de los vientos que surgieron en la construcción completa del proyecto propuesto o la variante y se identificaron mediante pruebas eólicas previas, se requerirá un análisis del impacto del viento a cargo de un asesor calificado en energía eólica antes de la expedición de permisos de construcción para cualquier edificación de más de 100 pies de alto. El objetivo de este análisis complementario del impacto del viento es evitar que la duración total del exceso del riesgo derivado de los vientos en el sitio del proyecto supere la duración total del exceso del riesgo derivado de los vientos en condiciones de construcción completa para el proyecto propuesto o la variante según lo determinado en el Informe de las pruebas realizadas en túnel de viento, que se incluye en el Apéndice H del IIA, en función de las pruebas previas realizadas en túnel de viento que llevó a cabo BMT Fluid Mechanics (BMT). Según el Informe de las pruebas realizadas en túnel de viento, la cantidad total del exceso del riesgo derivado de los vientos calculado en horas no deberá superar las 767 horas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En la edificación o las edificaciones propuestas, se deberán llevar a cabo pruebas realizadas en túnel de viento utilizando un modelo en el que se represente la edificación propuesta actual que se define como las configuraciones de construcción establecidas en el Informe de las pruebas realizadas en túnel de viento y actualizadas para reflejar el diseño de todas las edificaciones construidas en el sitio y de los planos acotados conforme a obras de todas las estructuras que fueron aprobadas, pero que aún no se construyeron. Las pruebas deberán incluir los puntos de prueba evaluados anteriormente (consulte la tabla 3.9-1). Si las pruebas realizadas en túnel de viento determinan que el diseño de la edificación ocasionará un aumento de la duración total de vientos peligrosos a partir de las condiciones que se identificaron en el Informe de las pruebas realizadas en túnel de viento, el asesor en energía eólica deberá notificar al Departamento de Planificación y al solicitante de la edificación. El solicitante de la edificación luego deberá proponer medidas de mitigación viables, incluida cualquier característica arquitectónica, para reducir la duración total de los riesgos derivados de los vientos. <ul style="list-style-type: none"> ▪ En las esquinas de las edificaciones, introducir elementos duros del paisaje, como mallas porosas/sólidas localizadas y elementos blandos del paisaje, como árboles o setos en zonas delimitadas. ▪ Incluir gazebos a lo largo de las fachadas de la edificación al nivel peatonal. ▪ Incluir mallas sólidas/porosas y elementos blandos del paisaje para crear espacios en áreas determinadas que sirvan como lugares de uso recreativo o para sentarse al aire libre durante 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>períodos prolongados.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Incluir parapetos, gazebos y carpas en las áreas para sentarse al aire libre. <p>No serán requeridas modificaciones de diseño adicionales si el asesor en energía eólica demuestra de manera satisfactoria para el FEA que el diseño modificado no ocasionará un aumento de la duración total de vientos peligrosos que se identificó anteriormente a través de pruebas realizadas en túnel de viento en el marco de este IIA.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si el asesor en energía eólica determina que, incluso después de las modificaciones de diseño, la edificación ocasionará más de 767 horas excedentes de riesgo derivado de los vientos, este deberá trabajar junto con los patrocinadores del proyecto, el arquitecto y/o el paisajista para identificar otras medidas específicas posibles, que pueden incluir características de paisajismo y mobiliario urbano, que sirvan para reducir la duración total del riesgo derivado de los vientos en la mayor medida posible. La capacidad de las modificaciones de diseño de reducir el riesgo derivado de los vientos en la mayor medida posible se deberá demostrar mediante pruebas adicionales realizadas en túnel de viento del diseño y el paisajismo modificados donde se comparen el diseño y el paisajismo modificados de la edificación y el exceso del riesgo derivado de los vientos de 767 horas para el proyecto propuesto; no serán requeridas evaluaciones adicionales. 	
Impacto C-WI-1: El proyecto propuesto o la variante no se combinarán con proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable de modo que alteren el viento a tal punto que afecte de forma sustancial las áreas públicas o las instalaciones de uso recreativo al aire libre.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
3.10 Sombra			
Impacto SH-1: El proyecto propuesto o la variante no proyectará sombra a tal punto que afecte de forma sustancial las instalaciones de uso recreativo al aire libre u otras áreas públicas.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto C-SH-1: El proyecto propuesto o la variante no se combinarán con proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable de modo que proyecten mayor sombra a tal punto que afecte de forma sustancial las instalaciones de uso recreativo al aire libre u otras áreas públicas.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
3.11 Espacios de uso recreativo			
Impacto RE-1: El proyecto propuesto o la variante no aumentarán el uso de los parques que existan en el barrio y en la región ni otras instalaciones de uso recreativo a tal punto que se pueda producir o fomentar un deterioro físico sustancial de dichas instalaciones.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto RE-2: El proyecto propuesto y la variante incluirán instalaciones de uso recreativo, cuya construcción tendrá un impacto ambiental significativo, pero no requerirá la construcción ni la expansión de otras instalaciones de uso recreativo que podrían tener un efecto adverso en el ambiente.	Significativo	Consulte las Medidas de mitigación que figuran en la sección 3.5, “Transporte y circulación”; sección 3.6, “Ruido”; sección 3.7, “Calidad del aire”; sección 3.14, “Recursos biológicos”; y sección 3.15, “Hidrología y calidad del agua”.	Inferior a significativo con mitigación
Impacto RE-3: El proyecto propuesto o la variante no degradarán físicamente las instalaciones de uso recreativo existentes.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto-C-RE-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, no contribuirán de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con el uso recreativo.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
3.12 Servicios de utilidad pública y sistemas de servicios			
Impacto UT-1: El proyecto propuesto o la variante no excederán los requisitos de tratamiento de aguas residuales del Comité Regional para el Control de la Calidad del Agua (CRCCA) vigente ni provocarán que el proveedor de tratamiento de aguas residuales determine que no cuenta con la capacidad suficiente para suplir la demanda prevista, además de sus compromisos existentes.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto UT-2: El proyecto propuesto o la variante requerirán o provocarán la construcción de instalaciones nuevas de tratamiento de aguas, aguas residuales o aguas pluviales o la expansión de las instalaciones que ya existan, y este tipo de construcción podría tener un efecto significativo en el ambiente.	Significativo	Consulte las Medidas de mitigación que figuran en la sección 3.5, “Transporte y circulación”; sección 3.6, “Ruido”; y sección 3.7, “Calidad del aire”.	Inferior a significativo con mitigación
Impacto UT-3: El proyecto propuesto o la variante no requerirán nuevos	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
recursos o prestaciones de suministro de agua ni la expansión de los que existan.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
3.13 Servicios públicos			
Impacto PS-1: El proyecto propuesto o la variante no aumentarán la demanda de servicios de bomberos a tal punto que habría una necesidad de construir o alterar las instalaciones de protección contra incendios.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto PS-2: El proyecto propuesto o la variante no aumentarán la demanda de servicios de policía a tal punto que habría una necesidad de construir o alterar las instalaciones de las fuerzas de seguridad.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto PS-3: El proyecto propuesto o la variante no aumentarán la demanda de servicios escolares a tal punto que habría una necesidad de construir o alterar las instalaciones	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
escolares.			
Impacto PS-4: El proyecto propuesto o la variante no aumentarán la demanda de servicios bibliotecarios a tal punto que habría una necesidad de construir o alterar las instalaciones bibliotecarias.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto-C-PS.1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, no contribuirán de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con los servicios públicos.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
3.14 Recursos biológicos			
Impacto BI-1: El proyecto propuesto o la variante tendrá un efecto adverso, ya sea de forma directa o a través de alteraciones del hábitat, en las especies consideradas casi amenazadas, vulnerables o de interés especial según los planes, las normativas o las regulaciones locales o regionales, o según el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (DPVSC) o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (SPVSEU).	Significativo	<p>Además de las medidas de mitigación que se mencionan a continuación, consulte la medida de mitigación M-HY-1a, “Control de turbidez durante la construcción” y la medida de mitigación M-HY-1b, “Implementación de las mejores prácticas de extracción de pilotes”.</p> <p>Medida de mitigación M-BI-1a: Preparación e implementación de un programa de control hidroacústico para los peces y los mamíferos marinos de interés especial</p> <p>Antes del inicio de la construcción, los patrocinadores del proyecto deberán preparar un plan de control hidroacústico y obtener la aprobación del Servicio Nacional de Pesca Marina (SNPM). Este plan deberá ser entregado al SNPM para su revisión y aprobación previas a la construcción.</p> <p>El plan deberá proporcionar detalles con respecto a los niveles de sonido submarino calculados que se prevén, los métodos de atenuación sonora, los métodos usados para controlar y verificar los niveles de sonido durante las actividades de hincado de pilotes y las prácticas de gestión que se adoptarán para reducir, en la medida de lo posible, el sonido causado por el hincado de pilotes en el</p>	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>entorno marino a niveles que estén por debajo de los umbrales del SNPM en el caso de lesiones a los peces y por debajo de los umbrales del SNPM en el caso de los mamíferos marinos.</p> <p>El plan deberá incluir, entre otras, las medidas que se mencionan a continuación para los peces de interés especial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos los pilotes de acero se deberán instalar con máquinas de hincado por martillo vibratorio a la mayor profundidad posible. Solo se podrán usar máquinas de hincado por martillo de impacto cuando sea necesario para completar la instalación de los pilotes de acero, basándose en los criterios de seguridad sísmica u otros criterios de ingeniería. • Se deberá usar la máquina de hincado de menor tamaño posible y la menor fuerza que sea necesaria para completar el trabajo. • Siempre que sea posible, se deberá amortiguar el martillo con un bloque de madera de 12 pulgadas de grosor durante todas las operaciones de hincado de pilotes con máquinas de hincado por martillo de impacto. • Durante todas las operaciones de hincado de pilotes por martillo de impacto, se deberá emplear una cortina de burbujas de aire, una barrera de aire o alguna tecnología similar. • Todos los días, se deberá emplear la técnica de “inicio suave”² al comenzar las actividades de hincado de pilotes para permitir que los peces puedan abandonar el área. • Durante las operaciones de hincado de pilotes por martillo de impacto, el contratista deberá limitar la cantidad de golpes por día al mínimo que sea necesario para completar el trabajo. • No se deberán realizar operaciones de hincado de pilotes durante la noche. • Durante las operaciones de hincado de pilotes por martillo de impacto, un biólogo marino calificado deberá supervisar el sitio del proyecto para identificar peces que muestren signos de malestar. Si se observan peces que suben a la superficie, el biólogo deberá interrumpir la obra, y se deberá examinar el nivel de exposición sonora (NES) acumulativo hasta ese momento. Si el NES acumulativo está cerca del umbral o lo excede, se darán por finalizadas las operaciones de hincado de pilotes hasta el día siguiente. 	

² El inicio suave requiere una primera serie de tres golpes de martillo de impacto al 40 por ciento de la energía, seguida de un período de espera de 1 minuto entre las series posteriores de tres golpes. En el caso de los martillos vibratorios, con el inicio suave se comenzará a generar ruido a los 15 segundos con reducción de la energía, seguido de un período de espera de 1 minuto entre los comienzos posteriores. Se deberá continuar este proceso durante un período mínimo de 20 minutos.

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> • Antes de comenzar las operaciones de hincado de pilotes y durante su desarrollo, se deberá emplear un monitor biológico aprobado por el SNPM para controlar todas las operaciones de hincado y extracción de pilotes. El monitor biológico deberá generar un registro de supervisión de las actividades diarias de hincado de pilotes, de cualquier medición sonora de campo, avistamiento de peces e implementación de los requisitos de inicio suave y cese de actividades. Se deberá preparar un informe de supervisión que se deberá entregar al SNPM (se entregará mensualmente y al finalizar todas las operaciones de hincado y extracción de pilotes). • El programa de control hidroacústico deberá incorporar los plazos de trabajo recomendados por el SNPM para evitar el impacto en las especies de peces de interés especial que podrían ocurrir en el sitio del proyecto únicamente en determinadas épocas del año. Esto incluye la limitación del trabajo entre el 1.º de diciembre y el 31 de mayo para evitar el impacto en la trucha “Cabeza de acero” y el esturión verde y la supervisión de episodios de desovación de arenques en las inmediaciones del sitio del proyecto entre el 1.º de diciembre y el 29 de febrero. En caso de detectar un episodio de desovación de arenques durante la supervisión que podría verse afectado por las actividades de construcción del proyecto, se deberán interrumpir todas las actividades que se lleven a cabo en el agua. No se podrán continuar las actividades en el agua hasta que un biólogo calificado determine que no se producirá ningún impacto adicional en la desovación de arenques. <p>Los patrocinadores del proyecto deberán coordinar junto con la Oficina de Protección de Recursos Marinos del SNPM, de conformidad con la Ley de Protección de Mamíferos Marinos, el desarrollo de un plan adecuado y un programa de supervisión de los efectos potenciales en las especies durante el desarrollo de trabajos que generan ruido. El plan deberá incluir, entre otras, las medidas que se mencionan a continuación para los mamíferos marinos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las zonas de influencia se basarán en las líneas de contorno para el umbral de lesión calculado por el SNPM que correspondan a los distintos mamíferos marinos. Estas zonas de influencia podrán modificarse según el análisis posterior de los pilotes reales propuestos, el equipamiento y la actividad previa a la construcción, pero únicamente con la aprobación del SNMP. • El control hidroacústico previsto en el marco del plan de control hidroacústico se deberá completar durante las actividades iniciales de hincado de pilotes para verificar las isolíneas previstas en relación con el hincado y la extracción de pilotes. El plan requerirá un control hidroacústico en tiempo real de una cantidad suficiente de pilotes para determinar y verificar las isolíneas representadas en el modelo de nivel de ruido. Las zonas de seguridad determinadas antes de la construcción se podrán modificar, según las mediciones de campo de distintas actividades de hincado de pilotes, si las mediciones de campo presentan líneas de contorno para el umbral 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>distintas de las que se habían calculado antes de la construcción, pero únicamente con la aprobación del SNPM.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durante las actividades de hincado y extracción de pilotes, un observador de mamíferos marinos aprobado por el SNPM supervisará el área de trabajo para detectar la presencia de mamíferos marinos. Si se observa un mamífero marino que se encuentra en una zona de influencia restringida o que se aproxima a dicha zona, el trabajo cesará hasta que se observe o se determine que el animal está fuera del área de lesión potencial. • Todos los días, se deberá emplear la técnica de “inicio suave”³ al comenzar las actividades de hincado de pilotes, siempre que las actividades de hincado de pilotes se detengan durante más de 1 hora y siempre que las actividades de hincado de pilotes cesen debido al ingreso de un mamífero marino a una zona de seguridad. • Antes de comenzar las operaciones de hincado de pilotes y durante su desarrollo, se deberá emplear un monitor biológico aprobado por el SNPM para inspeccionar el área de trabajo y las aguas adyacentes de la Bahía para detectar la presencia de mamíferos marinos e implementar los requisitos de la zona de seguridad que se mencionaron anteriormente. El monitor biológico deberá generar un registro de supervisión de las actividades diarias de hincado de pilotes, de cualquier medición sonora de campo, avistamiento de mamíferos marinos e implementación de los requisitos de inicio suave, cese de actividades y zona de seguridad. Se deberá preparar un informe de supervisión que se deberá entregar al SNPM (se entregará mensualmente y al finalizar todas las operaciones de hincado y extracción de pilotes). <p>Medida de mitigación M-BI-1b: Implementación de medidas de evitación y minimización para las especies de interés especial</p> <p>Los patrocinadores del proyecto y sus respectivos contratistas de la construcción del proyecto deberán implementar las siguientes medidas de evitación y minimización para las especies de interés especial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementación de un Programa de Concientización Ambiental para el Trabajador (PCAT): Un biólogo calificado deberá desarrollar e implementar un programa educativo al cual deberán asistir todos los miembros del personal de la construcción que realicen tareas de demolición o 	

³ El inicio suave requiere una primera serie de tres golpes de martillo de impacto al 40 por ciento de la energía, seguida de un período de espera de 1 minuto entre las series posteriores de tres golpes. En el caso de los martillos vibratorios, con el inicio suave se comenzará a generar ruido a los 15 segundos con reducción de la energía, seguido de un período de espera de 1 minuto entre los comienzos posteriores. Se deberá continuar este proceso durante un período mínimo de 15 minutos.

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>movimiento de tierras antes de comenzar a hacer este tipo de trabajo en el sitio. Al finalizar el programa, los empleados deberán firmar un formulario que acredite su asistencia a la sesión de capacitación y su comprensión de todas las medidas de conservación y protección. En el futuro, todos los miembros nuevos del personal de la construcción deberán asistir a la presentación (ya sea a una presentación presencial o una grabación de la presentación anterior) y firmar el formulario antes de comenzar a trabajar en el sitio del proyecto. Los formularios firmados se deberán conservar en archivo durante toda la duración de la construcción y se deberán presentar ante la Ciudad y Condado de San Francisco si fuera requerido. El PCAT deberá incluir, entre otra, la siguiente información educativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) legislación estatal y federal vigente, regulaciones ambientales, condiciones del permiso del proyecto y sanciones por incumplimiento; (b) especies vegetales y animales de interés especial que posiblemente podrían encontrarse en el sitio del proyecto o en sus inmediaciones durante la construcción; (c) medidas de evitación y protocolo asociado al encuentro imprevisto de especies de interés especial, incluida una cadena de comunicación; (d) estudios previos a la construcción y requisitos de supervisión biológica correspondientes a cada etapa de trabajo y a determinadas ubicaciones del sitio del proyecto (p. ej., tareas en la línea costera), ya que los recursos biológicos y las medidas de protección variarán en función de la ubicación de las tareas en el sitio, la época del año y el tipo de actividad de construcción; (e) áreas con recursos vulnerables identificados en las inmediaciones del proyecto que se deben evitar y/o proteger, además de las áreas de trabajo, las carreteras de acceso y las zonas de andamiajes aprobadas del proyecto; y (f) buenas prácticas de gestión (BPG; es decir, barreras de balas de paja o kits antiderrames) y su ubicación en el sitio del proyecto para controlar la erosión y la exclusión de las especies, además de requisitos generales de limpieza. <ul style="list-style-type: none"> • Evitación de depredadores: Para eliminar los elementos que atraen a los depredadores, todos los desechos derivados de alimentos, como envoltorios, latas, botellas y restos de alimentos se deberán desechar en contenedores sólidos y cerrados (contenedores de residuos) y se deberán retirar de toda el área del sitio de construcción al final de cada jornada laboral. • Evitación de enredos: Se deberán usar mallas de fibra u otro material similar de tejido estrecho en el sitio del proyecto para el control de la erosión u otros propósitos de modo de garantizar que 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>los individuos no queden atrapados. Se deberá comunicar esta limitación al contratista a través de disposiciones especiales que se incluirán en el paquete de solicitud para participar en la licitación. No se deberán usar mallas de monofilamento plástico (mantas para el control de la erosión) u otro material similar en el sitio del proyecto ya que las especies de interés especial podrían enredarse o quedar atrapadas en ellas.</p> <p>Medida de mitigación M-BI-1c: Preparación e implementación de un plan de restauración de la vegetación y mitigación compensatoria</p> <ul style="list-style-type: none"> Para restaurar el hábitat que ha sido alterado de manera temporaria, los patrocinadores del proyecto deberán preparar e implementar un plan de restauración de la vegetación que incluya especificaciones detalladas para minimizar la introducción de malezas invasivas y restaurar todas las áreas que se hayan alterado temporalmente, y deberán asegurarse de que el contratista implemente este plan con éxito. El plan deberá indicar la mejor época del año para el proceso de siembra. <p>Para facilitar la preparación del plan, los patrocinadores del proyecto deberán garantizar que, antes de la construcción, un botánico (con experiencia en la identificación de especies de plantas vulnerables en el área del proyecto) realizará estudios adicionales de las áreas antes de la construcción para recolectar datos más específicos sobre la composición de la vegetación, incluidos ejemplares de especies, caracterización de la vegetación (p. ej., tamaño del diámetro de los árboles) y porcentaje de cobertura de las especies de plantas. Se empleará la documentación fotográfica para mostrar las condiciones previas al inicio del proyecto.</p> <p>Las medidas mínimas de restauración y control de malezas, junto con los criterios de éxito que se incluirán en el plan de restauración de la vegetación, se describen a continuación.</p> <p>Medidas de control de malezas invasivas</p> <p>Las malezas invasivas colonizan enseguida los suelos que han sido alterados por actividades de nivelado u otras alteraciones mecánicas. Los patrocinadores del proyecto deberán incorporar las siguientes medidas y especificaciones a los planes de construcción para evitar la propagación de malezas invasivas en áreas vecinas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Al llegar al área del proyecto, los equipos de construcción no deberán contener restos de suelo, semillas ni partes de plantas con el fin de reducir las probabilidades de introducir nuevas especies de malezas. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> (b) Todo material de relleno importado, enmiendas del suelo, grava, etc., que se requieran para las actividades de construcción y/o restauración y que se coloquen 12 pulgadas por encima de la superficie del suelo deberá estar libre de materiales de vegetación y plantas. (c) Se usarán exclusivamente materiales importados para el control de la erosión certificados y libres de malezas (o paja de arroz en tierras altas) según corresponda (esta medida aplica al material biológico y no excluye el uso de vallas de cieno y otras medidas). (d) El programa de capacitación sobre concientización ambiental destinado al personal de la construcción deberá incluir una orientación respecto de la importancia de evitar la propagación de malezas invasivas. (e) Para reducir el banco de semillas en áreas ruderales con abundancia de maleza, el contratista deberá cortar el césped, escarificar, aplicar herbicidas a las malezas de manera localizada y/o quitar malezas, según corresponda (es decir, antes de la colocación y la dispersión de semillas) y antes del desbroce del terreno y la preparación del sitio. (f) Antes de retirar los equipos de construcción pesados y sobre orugas del área del proyecto, se deberá lavar el equipo para retirar cualquier acumulación de restos de plantas, suelo y lodo o bien deberá retirarse en el sitio, y se deberán limpiar los filtros de aire con aire comprimido. (g) No se deberán utilizar especies invasivas en ninguna tarea de restauración por siembra. (h) Durante la construcción, se deberá verificar y documentar la implementación de estas medidas y las actividades de restauración del sitio mediante un monitor biológico o ambiental. <p>Medidas mínimas de restauración</p> <p>Las áreas por restaurar son porciones del área del proyecto que serán alteradas durante las actividades de construcción asociadas al proyecto, pero que luego serán restauradas hasta dejarlas en las condiciones en que se encontraban antes de la construcción o mejor. No se podrán usar materiales vegetales que contengan elementos del suelo para la repoblación artificial para evitar introducir por error patógenos vegetales no nativos, como la fitóftora (<i>Phytophthora sp.</i>). Con el fin de restaurar las áreas alteradas temporalmente, los patrocinadores del proyecto deberán garantizar lo que se indica a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Las áreas con matorrales costeros nativos y marismas se deberán volver a sembrar con una mezcla de semillas nativas o replantar con la reserva nacional de semillas. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>(b) Por cada árbol que se arranque, RPD y BUILD deberán garantizar que se planten árboles como reemplazo en el área del proyecto o en sus inmediaciones tal como se indica a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Los árboles se deberán reemplazar al término de un año de finalizada la construcción o no bien sea posible en un área donde se haya terminado la construcción, en una época favorable del año según lo determine un arbolista o un biólogo con experiencia en restauración. ○ La selección de los sitios de reemplazo y la instalación de las plantaciones de reemplazo serán supervisadas por un arbolista o un biólogo con experiencia en restauración. Se deberá proporcionar un sistema de irrigación de las plantaciones de árboles durante el período de establecimiento inicial según sea necesario a criterio de un arbolista o un biólogo con experiencia en restauración. ○ Un arbolista o un biólogo con experiencia en restauración deberán supervisar la replantación artificial al menos una vez al año durante 5 años o según lo establecido por las agencias de gestión de recursos correspondientes. ○ Toda plantación de reemplazo que se introduzca para compensar una plantación fallida se deberá plantar según lo que se describe en este informe con respecto a las plantaciones originales y se deberá controlar durante los 5 años posteriores a su colocación o según lo establecido por las agencias de gestión de recursos correspondientes. <p>Criterios mínimos de éxito</p> <p>A menos que las agencias de gestión de recursos correspondientes determinen que se deberán aplicar criterios distintos pero equivalentes o más estrictos, los criterios de éxito con respecto a la restauración de áreas que hayan sido alteradas temporalmente serán los que se indican a continuación:</p> <p>(a) Todas las áreas que hayan sido alteradas temporalmente se deberán restaurar hasta dejarlas, aproximadamente, en las condiciones originales. La cobertura de la vegetación deberá ser de al menos el 70 por ciento de la inicial; es decir, la cobertura absoluta de la repoblación artificial en el sitio deberá ser, por lo menos, del 70 por ciento con respecto a la cobertura absoluta original de las especies nativa y naturalizadas (es decir, sin incluir a las invasivas). La cobertura en el sitio de la repoblación artificial no deberá contener más del 10 por ciento de la cobertura absoluta de especies invasivas ni mayor cobertura de especies invasivas con respecto a la cobertura original, lo que sea mayor.</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> (b) La vegetación de las áreas por restaurar deberá ser funcional, estar totalmente establecida y ser autosustentable, lo cual se comprobará mediante años posteriores de un crecimiento sano de la vegetación; aumento evidente de la cobertura de la vegetación, la cobertura de copas y/o la altura de las plantas; y florecimiento, colocación de semillas y/o reproducción vegetal exitosos durante el período de supervisión de 5 años. (c) Las tareas de repoblación artificial deberán comenzar al término de 1 año de finalizada la construcción. (d) Se deberá supervisar la repoblación artificial al menos una vez al año durante 5 años o según lo establecido por las agencias de gestión de recursos correspondientes. (e) La plantación individual de árboles nativos deberá presentar una sobrevivencia del 65 por ciento al término del quinto año de supervisión. (f) Las áreas por restaurar se deberán supervisar para detectar la presencia de plantas invasivas de forma trimestral durante los primeros 5 años posteriores a la replantación. Si se detectan plantas invasivas a lo largo del período de supervisión de 5 años, se deberán retirar según sea necesario para cumplir con los criterios de cobertura y composición exitosas de la vegetación. (g) Las tareas de supervisión y mantenimiento deberán continuar hasta cumplir con los criterios mínimos de éxito que se detallan en las partes (a) a (e) o según lo establecido por las agencias de gestión de recursos correspondientes. 	
		<p>Mitigación compensatoria</p> <p>Los patrocinadores del proyecto deberán compensar de forma total la pérdida permanente de aguas abiertas desarrolladas, aguas abiertas, humedales estacionales, zanjas de drenaje, marismas, incluidas áreas de terreno sin vegetación y playas, y cuerpos de agua que no son humedales (2,11 acres en total) tal como se define en la tabla 3.1-5. Además, los patrocinadores del proyecto deberán compensar de forma total la pérdida permanente de matorrales costeros nativos (0,77 acres). La mitigación compensatoria se podría aplicar mediante la creación de un hábitat en el centro en cualquiera de las cuatro propiedades del sitio del proyecto o a través de la compra de crédito en un banco de mitigación ajeno al sitio. Las áreas afectadas de forma permanente se deberán mitigar en una proporción de no menos de 1:1, a menos que el SPVSEU y/o el DPVSC aprueben algo diferente.</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>Medida de mitigación M-BI-1d: Evitación del hábitat del rascón de Ridgway durante la temporada de anidación</p> <p>En la medida de lo posible, se deberá programar el inicio de las actividades de construcción que se lleven a cabo a una distancia de 700 pies del parque Heron's Head Park de manera tal que no coincida con la temporada de anidación del rascón de Ridgway. La temporada de anidación del rascón de Ridgway se extiende del 1.º de febrero al 31 de agosto. Si la construcción debiera realizarse durante la temporada de anidación del rascón de Ridgway, se deberán implementar las medidas que se mencionan a continuación:</p> <p>(a) Se deberá realizar un estudio del rascón de Ridgway aprobado por el SPVSEU conforme al protocolo (siguiendo el protocolo del estudio del SPVSEU de junio de 2015) en el hábitat de esta ave (parque Heron's Head Park) a una distancia de 700 pies de las actividades de construcción planificadas.</p> <p>(b) Si se detectan centros de actividad del rascón de Ridgway, se deberán notificar los hallazgos al SPVSEU y se deberán limitar las actividades del proyecto que se lleven a cabo a 700 pies de los centros de actividad del rascón de Ridgway al período comprendido entre el 1.º de septiembre y el 31 de enero, fuera de la temporada de anidación del rascón de Ridgway.</p> <p>Medida de mitigación M-BI-1e: Evitación de los nidos durante la temporada de anidación de aves</p> <p>En la medida de lo posible, se deberá programar el inicio de las actividades de construcción de manera tal que no coincida con la temporada de anidación. La temporada de anidación de la mayoría de las aves, incluidas las aves rapaces, se extiende del 1.º de febrero al 31 de agosto. Si la construcción debiera realizarse durante la temporada de anidación, se deberán implementar las medidas que se mencionan a continuación:</p> <p>(a) Los estudios de las aves en período de anidación previos a la construcción deberán ser realizados por un biólogo calificado antes de un plazo de 14 días previos al inicio de las actividades de construcción y demolición. Durante estos estudios, el biólogo calificado deberá inspeccionar todos los hábitats de anidación potenciales (como árboles, arbustos, praderas y edificaciones) que estén a 300 pies de las áreas de impacto en el caso de los nidos de aves rapaces y a 100 pies de las áreas de impacto en el caso de los nidos de las aves no rapaces. Si se detecta un nido activo (es decir, un nido con huevos o polluelos, o un nido completado de un ave rapaz custodiado por aves adultas) a una distancia lo suficientemente cerca de las áreas de</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto BI-2: El proyecto propuesto o la variante tendrán un efecto adverso en el hábitat ribereño u otras comunidades naturales vulnerables según los planes, las normativas o las regulaciones locales o regionales, o según el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (DPVSC) o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (SPVSEU).	Significativo	Consulte Medida de mitigación M-BI-1c	Inferior a significativo con mitigación
Impacto BI-3: El proyecto propuesto o la variante tendrán un efecto adverso significativo en humedales protegidos por legislaciones federales, tal como se define en la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia (incluidos, entre otros, marismas, charcas vanales, humedales costeros, etc.) a través de extracción directa, llenado, interrupción	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-BI-1c, M-HY-1a y M-HY-1b	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
hidrológica u otros medios.			
Impacto BI-4: El proyecto propuesto o la variante interferirán en el movimiento de especies nativas o especies migratorias de peces o silvestres, o en corredores establecidos de especies nativas o vida silvestre migratoria, o impedirán el uso de sitios de crianza por parte de las especies silvestres nativas.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-BI-1a y M-BI-1d	Inferior a significativo con mitigación
Impacto BI-5: El proyecto propuesto o la variante no entrarán en conflicto con normativas u ordenanzas locales de protección de los recursos biológicos, como normativas u ordenanzas relativas a la preservación de árboles o disposiciones de un plan adoptado de conservación del hábitat, un plan de conservación de la comunidad natural u otros planes locales, regionales o estatales aprobados de conservación del hábitat.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto C-BI: El proyecto propuesto, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, no contribuirán de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con los recursos biológicos.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
3.15 Hidrología y calidad del agua			
Impacto HY-1: El proyecto propuesto o la variante infringirán los estándares de calidad del agua o los requisitos de eliminación de desechos.	Significativo	<p data-bbox="747 440 1528 467">Medida de mitigación M-HY-1a: Control de turbidez durante la construcción</p> <p data-bbox="747 488 1713 662">Los patrocinadores del proyecto deberán solicitar al contratista de la construcción que controle la turbidez derivada de la construcción del muelle y el pontón flotante y de la extracción de pilotes y de muelles antiguos. El contratista deberá preparar un plan de control de la turbidez, incluida información de producto respecto de los equipos de control, las ubicaciones de control propuestas y los procedimientos a seguir si aumenta la turbidez por encima de los niveles de referencia. El plan de control de la turbidez deberá incluir las siguientes disposiciones:</p> <ol data-bbox="747 683 1713 1414" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="747 683 1713 976">(1) Antes de comenzar a trabajar, el contratista deberá controlar la turbidez y los niveles de iluminación al nivel de la zosteria marina u otros elementos según lo que determinen las agencias de gestión de recursos si no hay presencia de zosteria marina con el fin de establecer un nivel de referencia. El contratista también deberá colocar boyas para establecer puntos de referencia del control de la calidad del agua aguas arriba y aguas abajo del centro (según las corrientes y las mareas existentes del sitio). Antes de comenzar a trabajar, el contratista deberá controlar durante varios días la turbidez y la iluminación en bajamar, en zona intermareal y en pleamar durante las horas típicas de trabajo. El representante del titular del contrato del patrocinador del proyecto deberá revisar y aprobar las ubicaciones de la estación de control de referencia antes de los controles. <li data-bbox="747 997 1713 1133">(2) Durante la extracción de los pilotes, el contratista deberá controlar la turbidez y los niveles de iluminación, por lo menos diariamente o según lo establecido por medio de la sección 401 de la certificación de calidad del agua del proyecto o la variante expedida por el CRCCA de la Bahía de San Francisco u otros permisos pertinentes, en las mismas ubicaciones que fueron requeridas para realizar el control inicial, además de en el área de trabajo. <li data-bbox="747 1154 1713 1414">(3) El contratista deberá notificar de inmediato al inspector principal u otra persona encargada de supervisar al contratista en el sitio cuando se detecte un exceso en relación con los criterios requeridos de la calidad del agua (niveles de turbidez e iluminación) que se hayan establecido por medio de la sección 401 de la certificación de calidad del agua o el CRCCA de la Bahía de San Francisco. Si el inspector principal u otra persona responsable determinan, junto con el gerente de cumplimiento ambiental, que se han excedido los criterios de calidad del agua, las actividades de demolición deberán cesar hasta que se reduzca el nivel de turbidez hasta cumplir con los criterios. En el caso de que se detecte un exceso, se podrán desplegar cortinas de cieno o barreras flotantes para atrapar desechos con el fin de contener los materiales en 	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		suspensión y evitar que se sigan esparciendo. El uso de estas medidas adicionales dependerá de que las condiciones climáticas (como profundidad del agua, materiales de sustrato y oleaje) sean propicias a criterio del inspector principal.	
		Medida de mitigación M-HY-1b: Implementación de las mejores prácticas de extracción de pilotes	
		Se deberá implementar algunos de los procedimientos que se indican a continuación para la extracción de los pilotes según la información relativa a las condiciones locales de sedimentos:	
		<ul style="list-style-type: none"> • Si hay motivos para pensar que el sedimento está contaminado por encima de los niveles típicos ambientales de los distintos contaminantes que se encuentran en la Bahía distintos de la creosota, que se supone está presente, el contratista de la construcción deberá cortar los pilotes al nivel del lodo. • Si no hay ningún motivo para pensar que el sedimento está contaminado por encima de los niveles típicos ambientales, el contratista deberá intentar extraer cada pilote en su totalidad al jalar el pilote en forma recta hasta quitarlo. 	
		La decisión en cuanto al método de extracción también dependerá de las condiciones del pilote. En general, se prohibirá al contratista de la construcción emplear vibración o movimientos de vaivén o basculantes con el fin de partir el pilote porque esta práctica suele aumentar la turbidez. Asimismo:	
		<ul style="list-style-type: none"> • Si, antes de que el contratista intente extraer un pilote en su totalidad, la inspección ocular de los pilotes revela que no tienen la integridad suficiente como para ser jalados sin astillarse, fragmentarse o desintegrarse de cualquier otro modo, el contratista deberá, por el contrario, cortar el pilote restante en un punto ubicado de 2 a 3 pies por debajo del sedimento existente que rodea al pilote o el nivel del lodo. • Si, mientras se intenta tirar directamente del pilote para extraerlo, este se rompe en un punto superior a 2 pies por debajo del nivel del lodo, el contratista deberá cortar el pilote restante en un punto ubicado de 2 a 3 pies por debajo del sedimento existente que rodea al pilote o el nivel del lodo. 	
		Ya que no se conoce de forma total o precisa la condición de la integridad estructural de los pilotes, RPD o, en el caso de la propiedad de 700 Innes, BUILD deberán investigar la integridad de los pilotes una vez que hayan enviado los distintos documentos asociados a los permisos a las agencias reguladoras. Se deberá entregar a las agencias un memorando breve sobre esa investigación (que,	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>a continuación, se denomina el “memo de extracción”) para informarles de las condiciones de los pilotes y la previsión respecto de si los pilotes se pueden extraer jalándolos sin que fragmenten.</p> <p>Las siguientes prácticas se deberán seguir durante los intentos de extracción de los pilotes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los pilotes y otros desechos se podrán quitar de la tierra o deberán ser retirados del agua mediante el uso de equipos montados en barcazas. En el caso de la extracción no terrestre de pilotes, se deberán implementar las siguientes medidas en la medida de lo posible: <ul style="list-style-type: none"> – La extracción de los pilotes y otros desechos se deberá realizar con una excavadora montada en una barcaza de bajo calado equipada con accesorios para agarre y cizalla. Las barcazas de bajo calado, por lo general, requieren al menos 5 pies de agua por encima del fondo marino o cualquier desecho sumergido. Según las condiciones específicas del sitio y la barcaza de construcción elegida, podría ser posible fijar la barcaza en posición en pleamar, dejar que se asiente en los humedales costeros formados entre mareas para seguir trabajando en bajamar y luego elevarse con la siguiente pleamar. – Se deberán evitar las zosteras marinas o los arrecifes de ostras existentes. – La barcaza deberá estar diseñada de modo que impida que los sedimentos o los desechos regresen al agua. La superficie de trabajo en la cubierta de la barcaza deberá incluir un sitio de contención para pilotes, concreto y todo resto de lodo o sedimento que se haya extraído en las maniobras de extracción. Una vez retirados del sustrato, se deberán trasladar los pilotes rápidamente fuera del agua y colocarlos en el recipiente de contención. – Cuando la profundidad dificulte el acceso de las barcazas o cuando haya presencia de recursos vulnerables, los pilotes podrán ser cortados manualmente por buzos por medio de sierra o cizalla hidráulica o neumática. – Una vez que se hayan cortado los pilotes, se podrán remolcar hasta aguas más profundas y colocar en otra barcaza o en una zona de almacenamiento provisional en tierra para su carga y extracción. • Los agujeros que quedarán a causa de la extracción de pilotes no se deberán rellenar de forma activa. El hecho de intentar rellenar los agujeros ocasionaría una mayor alteración de los sedimentos y un aumento innecesario de la turbidez. Se prevé que el depósito de sedimentos rellenará rápidamente cualquier agujero que quede. • Los pilotes extraídos, además de cualquier elemento de la cubierta u otros materiales, se deberán 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>cargar en una barcaza y/o regresar a la zona de almacenamiento provisional del contratista donde se separará el concreto del resto de los materiales y se reciclará o desechará en un establecimiento autorizado fuera del sitio según corresponda.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una vez que los desechos extraídos estén en tierra firme, los pilotes y las planchas de concreto se deberán cortar en trozos de 5 pies de largo y se dejarán secar hasta ser trasladados y desechados en un vertedero. • Los pilotes extraídos se colocarán en recipientes de contención que recolectarán el agua, la creosota residual y otros materiales que puedan desprenderse de los pilotes. El agua recolectada se evaporará en última instancia y la creosota residual y el resto de materiales se deberán colocar en barriles para desecharlos en un vertedero adecuado de clase 2. • En el memo de extracción se deberá describir el método de extracción empleado en cada sitio. • Está prohibido eliminar los sedimentos que se encuentran alrededor de los pilotes mediante chorro de agua. Cuando se prevé que el método elegido genere astillas o polvo de concreto en el agua, se deberá desplegar una cortina especial alrededor de cada pilote de modo que el contratista pueda recoger cualquier trozo de concreto para desecharlo fuera del sitio. • Está prohibido partir intencionalmente los pilotes de madera por encima del nivel del lodo. • No se deberá sacudir, limpiar con manguera, raspar o rayar ni colgar para escurrir los pilotes ni realizar ninguna otra acción con la intención de limpiar o quitar los materiales adheridos al pilote. • Se deberá presuponer que todo sedimento acumulado a causa de las tareas de extracción de pilotes contiene creosota y se deberá reunir este sedimento para evaluarlo y desecharlo más adelante en un vertedero adecuado fuera del sitio. • Una vez que hayan finalizado las tareas de demolición y extracción de los pilotes (y de los materiales derivados de la estructura o el pavimento de cubierta), el contratista deberá realizar un estudio de buceo en el área del proyecto después de la demolición. El estudio deberá documentar la cantidad y el tipo de salientes de los pilotes que se encuentran por encima del nivel del lodo y las condiciones del suelo de la Bahía y deberá identificar la cantidad y el tipo de desechos provenientes de operaciones anteriores y/o de las actividades de demolición que permanecen en el suelo de la Bahía. • El contratista deberá enviar los resultados del estudio a RPD o, en el caso de la propiedad de 700 Innes, a BUILD para su aprobación, junto con descripciones del abordaje relacionado a la extracción de los salientes y los desechos de los pilotes. RPD (o BUILD) pueden optar por dejar 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>algo de desechos en el lugar si en ellos hay crecimiento establecido de zostera marina. Después de ser aprobados los resultados, el contratista puede continuar con la extracción de los salientes y los desechos de los pilotes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los salientes de los pilotes que se hayan identificado se deberán cortar a 2 a 3 pies por debajo del nivel del lodo si es posible. • Los desechos que se encuentren en el suelo de la Bahía, incluidos pilotes de madera caídos, tuberías de acero, concreto y otros tipos de elementos, se deberán quitar a medida que sean identificados durante las tareas de demolición. • Todos los desechos que se encuentren en el suelo de la Bahía dentro de los límites del proyecto y no hayan sido tratados con creosota se deberán quitar a menos que hacerlo causara una alteración de la zostera marina. Los pilotes de madera que no figuren en los planos de diseño, pero que se identifiquen durante las actividades del proyecto se deberán quitar. Otros elementos que no figuren en los planes de diseño ni en las especificaciones, pero que se identifiquen durante las operaciones del contratista se deberán notificar al ingeniero principal. El ingeniero principal deberá determinar la disposición de los elementos. • Todos los desechos retirados se deberán trasladar a la zona de almacenamiento provisional del contratista y reciclar o desechar en un vertedero autorizado. • El titular del contrato deberá confirmar que se hayan retirado los desechos del suelo de la Bahía mediante un estudio con sonar de barrido lateral después de la construcción. • Las losas de concreto y los desechos de concreto existentes que se encuentren a lo largo de la línea costera se deberán dejar en el lugar para evitar la desestabilización de los taludes. El resto de los desechos de madera y metal que se encuentren a lo largo de la línea costera se deberán quitar y desechar. • Las siguientes BPG se deberán emplear para evitar la liberación de desechos peligrosos y minimizar la liberación de creosota, la alteración de sedimentos y la creación de sólidos suspendidos totales durante las tareas de demolición: <ul style="list-style-type: none"> – Instalar una barrera flotante para atrapar los desechos que se encuentren flotando en la superficie. – Mantener todos los equipos (como baldes, cables de acero) fuera del agua y los alicates de sujeción de pilotes por encima de la línea de flotación. – Levantar lentamente el pilote del sedimento a través de la columna de agua. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> – Desechar todos los pilotes de madera extraídos, los desechos que estaban flotando en la superficie, el sedimento derramado en las superficies de trabajo y todos los elementos de contención en un depósito de desechos autorizado en tierras altas que acepte madera tratada con creosota y materiales contaminados con creosota. • El contratista de la construcción deberá implementar las siguientes BPG para la manipulación de materiales que contienen creosota, la prevención y contención de derrames, la prevención de erosión y sedimentación y los requisitos de supervisión: <ul style="list-style-type: none"> – Durante las actividades de demolición, se deberán desplegar una barrera flotante y una faldilla alrededor del sitio del proyecto y se deberán proporcionar barreras y paños absorbentes a las embarcaciones marinas en el sitio. – Se deberán implementar vallas de cieno, barreras de balas de paja y otras medidas que se consideren apropiadas para el control de erosión y sedimentos en tierras altas. – Se deberán controlar adecuadamente los desechos en el sitio de demolición, como los materiales de demolición, químicos, basura y desechos sanitarios descartados. – Se requerirá el abastecimiento de combustible para embarcaciones en la zona de almacenamiento provisional del contratista o en una dársena autorizada. No está permitido el abastecimiento cruzado de combustible entre embarcaciones. – Las embarcaciones marinas generalmente deberán contener productos de petróleo en el tanque que es interno al casco de las embarcaciones. Todos los equipos de la cubierta deberán estar equipados con bandejas colectoras para contener las fugas y los derrames. Todos los combustibles y los lubricantes que estén a bordo de las embarcaciones de trabajo deberán contar con un sistema de contención doble. Los productos químicos usados en el área del proyecto y en las embarcaciones marinas se deberán almacenar usando un sistema de contención secundaria. 	
		<p>Medida de mitigación M-HY-1c: Uso de dragas de cucharón</p>	
		<p>Para reducir las probabilidades de resuspensión de sedimentos y el impacto en la calidad del agua al realizar tareas de dragado, se deberán usar dragas de cucharón para todo tipo de tareas de dragado. El uso de dragas de cucharón permite que el material dragado descienda rápidamente a través de la columna de agua hasta el fondo de la Bahía, y que solo una pequeña cantidad de sedimento quede suspendida, lo que permite lograr un impacto mínimo en la turbidez.</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto HY-2: El proyecto propuesto o la variante alterará el patrón existente de drenaje del sitio o el área, incluso por medio de la alteración del curso de un arroyo o río, o aumentará sustancialmente la velocidad o la cantidad de escorrentía superficial a tal punto que causaría erosión o aterramiento considerables o inundaciones en el sitio o fuera de él.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-HY-1a y M-HY-1b	Inferior a significativo con mitigación
Impacto HY-3: El proyecto propuesto o la variante generarán o contribuirán a la cantidad de agua por escorrentía que excedería la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o aportarían una importante cantidad adicional de fuentes de escorrentía contaminada, mas el proyecto no degradará de otra manera la calidad del agua.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-HY-1a y M-HY-1b	Inferior a significativo con mitigación
Impacto HY-4: El proyecto propuesto o la variante no colocarán estructuras que impidan o redirijan los flujos de inundaciones en áreas con 1% de probabilidad de sufrir inundaciones en un determinado año.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto HY-5: El sitio del proyecto está sujeto a inundaciones generadas por tsunamis, pero el proyecto propuesto o la variante no exacerbarán la frecuencia o la gravedad de las inundaciones ni provocarán inundaciones en áreas que, si no fuera por el proyecto, no estarían sujetas a inundaciones. El sitio del proyecto no está sujeto a inundación por corrientes de lodo o seiches.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto HY-6: El sitio del proyecto está sujeto a inundaciones generadas por aumentos del nivel del mar, pero el proyecto propuesto o la variante no exacerbarán la frecuencia o la gravedad de las inundaciones ni provocarán inundaciones en áreas que, si no fuera por el proyecto, no estarían sujetas a inundaciones.	Inferior a significativo	Ninguno	Inferior a significativo
Impacto C-HY-1: El proyecto propuesto y la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, contribuirá de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con la hidrología y la calidad del agua.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-HY-1a a M-HY-1c	Inferior a significativo con mitigación
3.16 Riesgos y materiales peligrosos			
Impacto HZ-1: El proyecto propuesto o la variante representarán un riesgo	Significativo	Consulte Medida de mitigación M-HY-1b	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
significativo para el público o el entorno a causa del transporte, el uso o la eliminación habituales de materiales peligrosos.	Significativo	<p data-bbox="747 537 1709 594">Medida de mitigación M-HZ-2a: Preparación e implementación de un plan de mitigación en el sitio para las áreas que están por encima de la línea media de pleamar</p> <p data-bbox="747 613 1709 841">Antes de obtener un permiso para el sitio, un permiso de construcción o cualquier otro permiso por parte de la Ciudad para desarrollar actividades que implican la alteración del subsuelo en dirección hacia la tierra con respecto a la línea media de pleamar (LMP), los patrocinadores del proyecto deberán cumplir con los requisitos del Artículo 22A del Código Sanitario de San Francisco que requiere que una persona calificada prepare y envíe un plan de mitigación en el sitio al Ministerio de Salud Pública (MSP) para su revisión y aprobación. Los patrocinadores del proyecto deberán implementar el plan de mitigación en el sitio aprobado. Como mínimo, el plan de mitigación en el sitio deberá:</p> <ul data-bbox="747 870 1709 1409" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="747 870 1709 1146">• Establecer objetivos de limpieza adecuados específicos del sitio para que los revise y los apruebe el MSP y que protejan la salud de las personas y el entorno en relación con el uso propuesto de la tierra en el futuro. Como mínimo, estos objetivos deberán brindar una protección equivalente, o superior, a la que se indica a continuación: <ul data-bbox="772 997 1709 1146" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="772 997 1709 1146">– Para las propiedades del parque costero de India Basin, de 900 Innes, y de espacio abierto de India Basin: Los niveles de análisis de la salud de las personas (NASP; en el caso de tierras que se utilicen con fines recreativos) o los niveles de análisis del hábitat ecológico (NAHE; en el caso de tierras que se utilicen como marismas o humedales) según lo establecido en el plan de mitigación en el sitio borrador (RPD, 2017a). <li data-bbox="772 1159 1709 1216">– Para la propiedad de 700 Innes: Los niveles de análisis ambientales (NAA) del CRCCA de la Bahía de San Francisco para el uso residencial. <li data-bbox="747 1235 1709 1409">• Delinear el alcance de la contaminación del suelo y/o las aguas subterráneas a niveles que excedan los niveles de limpieza del plan. Identificar e implementar medidas como excavación, contención o tratamiento de materiales peligrosos para alcanzar los niveles de limpieza del plan. El plan de mitigación en el sitio deberá incluir cifras y planos que muestren las áreas y las profundidades de la excavación o el tratamiento del suelo, las clasificaciones de los desechos del suelo y cualquier medida de mitigación. 	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> • Implementar procedimientos para la manipulación y el transporte seguros de los materiales provenientes de la excavación, conforme a los requisitos del Artículo 22A, que incluyen lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – La extracción de suelo y de materiales la deberá realizar un ingeniero contratista matriculado con licencia de clase A y certificación en eliminación de sustancias peligrosas. Un ingeniero con licencia en California deberá realizar la supervisión de campo en representación de los patrocinadores del proyecto para documentar el origen y el destino de todos los materiales extraídos. Si es necesario, los materiales extraídos se apilarán temporalmente y se cubrirán con láminas de plástico en espera de ser reubicados, clasificados o desechados. – Si se desechan materiales de sobra, se deberán completar y documentar el perfilado residual de los materiales. Los materiales clasificados como desechos no peligrosos se deberán transportar de acuerdo con un conocimiento de embarque. Los materiales clasificados como desechos peligrosos no incluidos en la Ley de Recuperación y Conservación de Recursos se deberán transportar de acuerdo con una declaración de desechos peligrosos. Todos los materiales se deberán desechar en un vertedero o establecimiento autorizado adecuado. – Las operaciones de transporte de carga deberán cumplir con el Departamento de Transporte de California y otras regulaciones vigentes, y todos los camiones deberán estar autorizados y tener permiso para transportar la clasificación de desechos correspondiente. Se deberá minimizar el arrastre de tierra por parte de los camiones que se retiran del sitio del proyecto limpiando los neumáticos en la salida y limpiando la zona de carga y el área de salida según sea necesario. – Si los materiales necesitan ser escurridos antes de desecharlos, se deberá preparar un plan de escurrimiento, en el cual se especifiquen los métodos de recolección, transporte, tratamiento y desecho de la totalidad del agua proveniente del escurrimiento. • Describir el muestreo de confirmación realizado después de la excavación. Si aún hay presencia de contaminación residual en el sitio que está por encima de los objetivos de limpieza específicos del sitio, añadir controles adecuados, incluidos controles institucionales cuando y donde sea necesario, para garantizar que las actividades de otros usuarios en el futuro no impliquen riesgos inaceptables para su salud y su seguridad. Estos controles pueden incluir, entre otros, barreras visuales en el suelo contaminado, seguido de una capa de suelo limpio o materiales duros; protocolos operativos y de mantenimiento para cualquier alteración de los suelos contaminados; y registro de restricciones de escrituras, como limitaciones de uso y actividad, en la Oficina de Registro de San Francisco para garantizar que se conserven las acciones de saneamiento. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> • Solicitar la preparación e implementación de un plan de salud y seguridad (PSS) específico del sitio para minimizar el impacto en la salud pública, la salud de los trabajadores y el entorno. El PSS se deberá preparar de acuerdo con las regulaciones estatales y federales de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacionales (LSSO) (29 CFR 1910.120) y deberá ser aprobado por un especialista en higiene industrial certificado. El desarrollo del plan deberá exigirse como una condición de cualquier permiso pertinente. Se deberán entregar copias del PSS a los trabajadores de la construcción para que las revisen durante su orientación y/o sus reuniones habituales sobre salud y seguridad y a los patrocinadores del proyecto. El PSS se deberá enviar al MSP al menos 2 semanas antes del inicio de las actividades de construcción. El PSS deberá identificar productos químicos de interés, riesgos potenciales, equipos y dispositivos de protección personal, procedimientos de descontaminación, necesidad de supervisión del personal o del área y procedimientos de respuesta ante emergencias. El PSS se deberá enmendar, según sea necesario, si surge información nueva que podría afectar la implementación del plan. • Solicitar la preparación de un plan de cimentación profunda que detallará los métodos de construcción y manipulación del suelo que se usarán para evitar que los materiales de relleno que puedan estar contaminados entren en contacto con la capa de suelo subyacente o las aguas subterráneas, o que causen de cualquier otro modo la movilización, el transporte o la descarga de contaminantes en el entorno. • Solicitar la preparación e implementación de documentos obligatorios asociados a la construcción, incluidas las medidas de control de olores y ruidos y un plan de prevención de la contaminación de aguas subterráneas (PPCAS). • Solicitar la preparación de un plan de control del polvo que detallará las medidas adoptadas para reducir las emisiones de polvo suelto durante la construcción y que cumplirá con el Artículo 22B del Código Sanitario de San Francisco. Únicamente para la propiedad del parque costero de India Basin, solicitar la preparación de un plan de mitigación de la emisión de polvo de asbesto que se enviará para su aprobación al Distrito para el Control de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (el Distrito), de acuerdo con el Título 17, Sección 93105, del Código de Regulaciones de California (del inglés CCR) y el Título 8, Sección 1529, del CCR. • Solicitar la preparación e implementación de un plan de contingencia para abordar condiciones imprevistas o contaminantes identificados durante las actividades de construcción y desarrollo. Las condiciones del plan de contingencia se deberán incorporar al primer permiso obtenido y a cualquier otro permiso pertinente que se obtenga en adelante. Este plan deberá establecer y describir los procedimientos de respuesta en caso de descubrir peligros imprevistos en el subsuelo 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>o liberación de materiales peligrosos durante la construcción, incluida la notificación correspondiente a propietarios, escuelas y residentes de la zona y el cumplimiento de procedimientos adecuados de control en el sitio. Los procedimientos de control incluirán, entre otros, evaluaciones más profundas y, si es necesario, saneamiento de dichos peligros o liberaciones, incluida su extracción y desecho, contención o tratamiento fuera del sitio. Si se identifican peligros imprevistos en el subsuelo o liberaciones de materiales peligrosos durante la construcción, se deberán cumplir con los requisitos del plan de contingencia respecto de contaminantes desconocidos. El plan de contingencia se deberá enmendar, según sea necesario, si surge información nueva que podría afectar la implementación del plan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incluir un compromiso para preparar y certificar un informe final del proyecto que documente la implementación del plan de mitigación en el sitio y sus disposiciones después de que se hayan completado las tareas de movimiento de tierras en el sitio y se haya aplicado cualquier medida de mitigación requerida. <p>Medida de mitigación M-HZ-2b: Preparación e implementación de un plan de gestión de materiales y sedimentos cercanos a la costa para las áreas que están por debajo de la línea media de pleamar</p> <p>Antes de obtener un permiso para realizar cualquier trabajo en dirección a la Bahía con respecto a la LMP, los patrocinadores del proyecto y sus respectivos contratistas de la construcción deberán preparar e implementar un plan de gestión de materiales y sedimentos cercanos a la costa. El plan deberá identificar, según corresponda, dichas medidas como excavación de sedimentos, contención o tratamiento de materiales peligrosos, pruebas de supervisión y seguimiento y procedimientos para la manipulación y el transporte seguros de cualquier material extraído de áreas cercanas a la costa. Se deberá enviar el plan a las agencias de expedición de permisos que correspondan para su revisión y aprobación, antes de comenzar a realizar tareas por debajo de la LMP. El plan deberá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer objetivos de limpieza adecuados específicos del sitio para los sedimentos cercanos a la costa que protegen el hábitat de las marismas. Los objetivos de limpieza deben ser aprobados por el CRCCA de la Bahía de San Francisco, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (CIEEU), la Comisión para la Conservación y el Desarrollo del área de la Bahía de San Francisco (CCDB) y/u otra agencia de expedición de permisos. Como mínimo, estos objetivos deberán brindar una protección equivalente, o superior, a los NAHE establecidos en el plan de mitigación en el sitio borrador (RPD, 2017a). • Delinear el alcance de la contaminación de los sedimentos cercanos a la costa a niveles que excedan los niveles de limpieza del plan. Identificar e implementar medidas como excavación, 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>contención o tratamiento de materiales peligrosos para alcanzar los niveles de limpieza del plan. El plan deberá incluir cifras y planos que muestren las áreas y las profundidades de la excavación o el tratamiento de sedimentos, las clasificaciones de los desechos y cualquier medida de mitigación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementar procedimientos para la manipulación y el transporte seguros de los materiales provenientes de la excavación, conforme a los requisitos del Artículo 22A del Código Sanitario de San Francisco, que incluyen lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – La extracción de sedimento y de materiales la deberá realizar un ingeniero contratista matriculado con licencia de clase A y certificación en eliminación de sustancias peligrosas. Un ingeniero con licencia en California deberá realizar la supervisión de campo en representación de los patrocinadores del proyecto para documentar el origen y el destino de todos los materiales extraídos. Si es necesario, los materiales extraídos se apilarán temporalmente y se cubrirán con láminas de plástico en espera de ser reubicados, clasificados o desechados. – Si se desechan materiales de sobra, se deberán completar y documentar el perfilado residual de los materiales. Los materiales clasificados como desechos no peligrosos se deberán transportar de acuerdo con un conocimiento de embarque. Los materiales clasificados como desechos peligrosos no incluidos en la Ley de Recuperación y Conservación de Recursos se deberán transportar de acuerdo con una declaración de desechos peligrosos. Todos los materiales se deberán desechar en un vertedero o establecimiento autorizado adecuado. – Las operaciones de transporte de carga deberán cumplir con el Departamento de Transporte de California y otras regulaciones vigentes, y todos los camiones deberán estar autorizados y tener permiso para transportar la clasificación de desechos correspondiente. Para minimizar el arrastre de tierra por parte de los camiones que se retiran del sitio del proyecto, se deberán limpiar los neumáticos de los camiones en la salida y se deberán limpiar la zona de carga y el área de salida según sea necesario. – Si los materiales necesitan ser escurridos antes de desecharlos, se deberá preparar un plan de escurrimiento, en el cual se especifiquen los métodos de recolección, transporte, tratamiento y desecho de la totalidad del agua proveniente del escurrimiento. • Describir el muestreo de confirmación realizado después de la extracción. Si aún hay presencia de contaminación residual en el sitio que está por encima de los objetivos de limpieza específicos del sitio, añadir controles adecuados, incluidos controles institucionales cuando y donde sea necesario, para garantizar que las actividades de otros usuarios en el futuro no impliquen riesgos inaceptables para su salud y su seguridad. Estos controles pueden incluir, entre otros, barreras 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>visuales en los sedimentos contaminados, seguido de una capa de sedimentos limpios o materiales duros; protocolos operativos y de mantenimiento para cualquier alteración de los sedimentos contaminados; y registro de restricciones de escrituras, como limitaciones de uso y actividad, en la Oficina de Registro de San Francisco para garantizar que se conserven las acciones de saneamiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solicitar la preparación e implementación de un plan de salud y seguridad específico del sitio para minimizar el impacto en la salud pública, la salud de los trabajadores y el entorno. El PSS se deberá preparar de acuerdo con las regulaciones estatales y federales de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacionales (LSSO) (29 CFR 1910.120) y deberá ser aprobado por un especialista en higiene industrial certificado. El desarrollo del plan deberá exigirse como una condición de cualquier permiso pertinente. Se deberán entregar copias del PSS a los trabajadores de la construcción para que las revisen durante su orientación y/o sus reuniones habituales sobre salud y seguridad y a los patrocinadores del proyecto. El PSS deberá identificar productos químicos de interés, riesgos potenciales, equipos y dispositivos de protección personal, procedimientos de descontaminación, necesidad de supervisión del personal o del área y procedimientos de respuesta ante emergencias. El PSS se deberá enmendar, según sea necesario, si surge información nueva que podría afectar la implementación del plan. • Solicitar la preparación de un plan de control del polvo que detallará las medidas adoptadas para reducir las emisiones de polvo suelto durante la construcción. Únicamente para la propiedad del parque costero de India Basin, solicitar la preparación de un plan de mitigación de la emisión de polvo de asbesto que se enviará para su aprobación al Distrito para el Control de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (el Distrito), de acuerdo con el Título 17, Sección 93105, del Código de Regulaciones de California (del inglés <i>CCR</i>) y el Título 8, Sección 1529, del <i>CCR</i>. • Solicitar la preparación e implementación de documentos obligatorios asociados a la construcción, incluidas las medidas de control de olores, polvo y ruidos y un plan de prevención de la contaminación de aguas subterráneas (PPCAS). • Solicitar la preparación de un plan de cimentación profunda que detallará los métodos de construcción y manipulación de sedimentos que se usarán para evitar que los materiales de relleno que puedan estar contaminados entren en contacto con la capa de sedimento subyacente o las aguas subterráneas, o que causen de cualquier otro modo la movilización, el transporte o la descarga de contaminantes en el entorno. 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> Solicitar la preparación e implementación de un plan de contingencia para abordar condiciones imprevistas o contaminantes identificados durante las actividades de construcción y desarrollo. Las condiciones del plan de contingencia se deberán incorporar al primer permiso obtenido y a cualquier otro permiso pertinente que se obtenga en adelante. Este plan deberá establecer y describir los procedimientos de respuesta en caso de descubrir peligros imprevistos en el subsuelo o liberación de materiales peligrosos durante la construcción, incluida la notificación correspondiente a propietarios, escuelas y residentes de la zona y el cumplimiento de procedimientos adecuados de control en el sitio. Los procedimientos de control incluirán, entre otros, evaluaciones más profundas y, si es necesario, saneamiento de dichos peligros o liberaciones, incluida su extracción y desecho, contención o tratamiento fuera del sitio. Si se identifican peligros imprevistos en el subsuelo o liberaciones de materiales peligrosos durante la construcción, se deberán cumplir con los requisitos del plan de contingencia respecto de contaminantes desconocidos. El plan de contingencia se deberá enmendar, según sea necesario, si surge información nueva que podría afectar la implementación del plan. Incluir un compromiso para preparar y certificar un informe final del proyecto que documente la implementación del plan de gestión de materiales y sedimentos cercanos a la costa y sus disposiciones después de que se hayan completado las tareas de movimiento de tierras en el sitio y se haya aplicado cualquier medida de mitigación requerida. 	
		<p>Medida de mitigación M-HZ-2c: Preparación e implementación de un plan de acciones de saneamiento para la propiedad de 900 Innes</p>	
		<p>Antes de obtener un permiso de nivelado, excavación, sitio, construcción o cualquier otro para realizar actividades de desarrollo en la propiedad de 900 Innes, los patrocinadores del proyecto deberán preparar e implementar un plan de acciones de saneamiento aprobado por el CRCCA de la Bahía de San Francisco. El plan de acciones de saneamiento (PMS) deberá detallar las acciones que se implementarán para sanear los riesgos ambientales o de salud y seguridad significativos que haya causado o que es probable que cause la presencia de la liberación identificada de materiales peligrosos en vista de las actividades del proyecto. Todas las recomendaciones del PMS que afecten el diseño del proyecto se deberán implementar e incorporar al diseño detallado del proyecto o la variante. De manera apropiada y coherente con los requisitos expresados en los Artículos 22A y 22B del Código Sanitario de San Francisco y los estándares del CRCCA de la Bahía de San Francisco, el plan y su implementación deberán como mínimo:</p>	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> • Establecer objetivos de limpieza adecuados específicos del sitio que protejan la salud de las personas y el entorno en relación con el uso propuesto de la tierra en el futuro. Como mínimo, los objetivos de limpieza deberán brindar una protección equivalente, o superior, a los objetivos de las acciones de saneamiento establecidos en el PMS conceptual (RPD, 2017f). En el PMS conceptual, los objetivos de las acciones de saneamiento para las zonas de tierras altas se basan en los NASP con fines recreativos; los objetivos de las acciones de saneamiento para los sedimentos fuera de la costa se basan en una revisión de las sustancias químicas potencialmente riesgosas (SQPR) identificadas en la propiedad, los valores comparados de la evaluación ecológica y los objetivos de acciones publicados que se han adoptado en otros proyectos de restauración de marismas de la zona. • Delinear el alcance de la contaminación del suelo, los sedimentos y/o las aguas subterráneas a niveles que excedan los objetivos de limpieza del plan. Identificar e implementar medidas como excavación, contención o tratamiento de materiales peligrosos para alcanzar los niveles de limpieza del plan. El PMS deberá incluir cifras y planos que muestren las áreas y las profundidades de la excavación o el tratamiento del suelo y los sedimentos, las clasificaciones de los desechos del suelo y cualquier medida de mitigación. • Implementar procedimientos para la manipulación y el transporte seguros de los materiales provenientes de la excavación, que incluyen lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – La extracción de suelo, sedimento y otros materiales la deberá realizar un ingeniero contratista matriculado con licencia de clase A y certificación en eliminación de sustancias peligrosas. Un ingeniero con licencia en California deberá realizar la supervisión de campo en representación de los patrocinadores del proyecto para documentar el origen y el destino de todos los materiales extraídos. Si es necesario, los materiales extraídos se apilarán temporalmente y se cubrirán con láminas de plástico en espera de ser reubicados, clasificados o desechados. – Si se desechan materiales de sobra, se deberán completar y documentar el perfilado residual de los materiales. Los materiales clasificados como desechos no peligrosos se deberán transportar de acuerdo con un conocimiento de embarque. Los materiales clasificados como desechos peligrosos no incluidos en la Ley de Recuperación y Conservación de Recursos se deberán transportar de acuerdo con una declaración de desechos peligrosos. Todos los materiales se deberán desechar en un vertedero o establecimiento autorizado adecuado. – Las operaciones de transporte de carga deberán cumplir con el Departamento de Transporte de California y otras regulaciones vigentes, y todos los camiones deberán estar autorizados y tener permiso para transportar la clasificación de desechos correspondiente. Para minimizar el 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>arrastre de tierra por parte de los camiones que se retiran del sitio del proyecto, se deberán limpiar los neumáticos de los camiones en la salida y se deberán limpiar la zona de carga y el área de salida según sea necesario.</p>	
		<p>– Si los materiales necesitan ser escurridos antes de desecharlos, se deberá preparar un plan de escurrimiento, en el cual se especifiquen los métodos de recolección, transporte, tratamiento y desecho de la totalidad del agua proveniente del escurrimiento.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> • Describir el muestreo de confirmación realizado después de la excavación. Si aún hay presencia de contaminación residual en el sitio que está por encima de los objetivos de limpieza específicos del sitio, añadir controles adecuados, incluidos controles institucionales cuando y donde sea necesario, para garantizar que las actividades de otros usuarios en el futuro no impliquen riesgos inaceptables para su salud y su seguridad. Estos controles pueden incluir, entre otros, barreras visuales en el sedimento/suelo contaminado, seguido de una capa de sedimento/suelo limpio o materiales duros; protocolos operativos y de mantenimiento para cualquier alteración de los sedimentos o el suelo contaminados; y registro de restricciones de escrituras, como limitaciones de uso y actividad, en la Oficina de Registro de San Francisco para garantizar que se conserven las acciones de saneamiento. 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Solicitar la preparación e implementación de un plan de salud y seguridad específico del sitio para minimizar el impacto en la salud pública, la salud de los trabajadores y el entorno. El PSS se deberá preparar de acuerdo con las regulaciones estatales y federales de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacionales (LSSO) (29 CFR 1910.120) y deberá ser aprobado por un especialista en higiene industrial certificado. El desarrollo del plan deberá exigirse como una condición de cualquier permiso pertinente. Se deberán entregar copias del PSS a los trabajadores de la construcción para que las revisen durante su orientación y/o sus reuniones habituales sobre salud y seguridad y a los patrocinadores del proyecto. El PSS deberá identificar productos químicos de interés, riesgos potenciales, equipos y dispositivos de protección personal, procedimientos de descontaminación, necesidad de supervisión del personal o del área y procedimientos de respuesta ante emergencias. El PSS se deberá enmendar, según sea necesario, si surge información nueva que podría afectar la implementación del plan. 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Solicitar la preparación e implementación de documentos obligatorios asociados a la construcción, incluidas las medidas de control de olores, polvo y ruidos y un plan de prevención de la contaminación de aguas subterráneas (PPCAS). 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Solicitar la preparación de un plan de cimentación profunda que detallará los métodos de construcción y manipulación de sedimentos o suelo que se usarán para evitar que los materiales de relleno que puedan estar contaminados entren en contacto con la capa de sedimento o suelo 	

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
		<p>subyacente o las aguas subterráneas, o que causen de cualquier otro modo la movilización, el transporte o la descarga de contaminantes en el entorno.</p> <ul style="list-style-type: none"> Solicitar la preparación e implementación de un plan de contingencia para abordar condiciones imprevistas o contaminantes identificados durante las actividades de construcción y desarrollo. Las condiciones del plan de contingencia se deberán incorporar al primer permiso obtenido y a cualquier otro permiso pertinente que se obtenga en adelante. Este plan deberá establecer y describir los procedimientos de respuesta en caso de descubrir peligros imprevistos en el subsuelo o liberación de materiales peligrosos durante la construcción, incluida la notificación correspondiente a propietarios, escuelas y residentes de la zona y el cumplimiento de procedimientos adecuados de control en el sitio. Los procedimientos de control incluirán, entre otros, evaluaciones más profundas y, si es necesario, saneamiento de dichos peligros o liberaciones, incluida su extracción y desecho, contención o tratamiento fuera del sitio. Si se identifican peligros imprevistos en el subsuelo o liberaciones de materiales peligrosos durante la construcción, se deberán cumplir con los requisitos del plan de contingencia respecto de contaminantes desconocidos. El plan de contingencia se deberá enmendar, según sea necesario, si surge información nueva que podría afectar la implementación del plan. <p>Incluir un compromiso para preparar y certificar un informe final del proyecto que documente la implementación del PMS y sus disposiciones después de que se hayan completado las tareas de movimiento de tierras en el sitio y se haya aplicado cualquier medida de mitigación requerida.</p>	
Impacto HZ-3: El proyecto propuesto o la variante están ubicados en un sitio que está incluido en una lista de sitios con liberación de materiales peligrosos compilados de acuerdo con la Sección 65962.5 del Código Gubernamental y, por ende, representarán un riesgo significativo para el público o el entorno.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-HY-1a y M-HY-1b y Medidas de mitigación M-HZ-2a, M-HZ-2b y M-HZ-2c	Inferior a significativo con mitigación

Tabla S-2: Resumen de impactos, medidas de mejora y medidas de mitigación para el proyecto propuesto y la variante

Impacto	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) antes de las medidas de mitigación	Medidas de mejora o de mitigación nuevas propuestas adicionales	Impactos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) después de las medidas de mitigación
Impacto HZ-4: El proyecto propuesto o la variante generarán emisiones peligrosas o manipularán materiales, sustancias o desechos peligrosos o muy peligrosos a una distancia de un cuarto de milla de una escuela existente o propuesta.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-HZ-2a a M-HZ-2c	Inferior a significativo con mitigación
Impacto HZ-5: El proyecto propuesto o la variante no dificultarán la implementación ni interferirán físicamente en un plan adoptado de respuesta ante emergencias ni un plan de evacuación de emergencia.	Inferior a significativo	Ninguno.	Inferior a significativo
Impacto HZ-6: El proyecto propuesto o la variante no expondrán a personas ni estructuras a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte asociados a incendios.	Inferior a significativo	Ninguno.	Inferior a significativo
Impacto-C-HZ-1: El proyecto propuesto o la variante, en combinación con los proyectos pasados, presentes y futuros con previsibilidad razonable en las inmediaciones del sitio del proyecto, contribuirá de forma sustancial con los impactos acumulativos relacionados con riesgos y materiales peligrosos.	Significativo	Consulte Medidas de mitigación M-HY-1a y M-HY-1b y Medidas de mitigación HZ-2a a M-HZ-2c	Inferior a significativo con mitigación

RESUMEN DE LAS ALTERNATIVAS DEL PROYECTO

El proceso de selección de alternativas, en primer lugar, consideró los cambios potenciales al proyecto que podrían evitar o reducir algunos de los impactos significativos e inevitables asociados al transporte y la circulación, el ruido, la calidad del aire y el viento que fueron enumerados anteriormente y que se resumen a continuación. En base a los análisis ambientales presentados en este IIA, la Ciudad ha determinado que el proyecto propuesto o la variante por sí solos y/o en conjunto con el desarrollo acumulativo en el sureste de San Francisco causarían impactos significativos inevitables asociados al transporte y la circulación, el ruido, la calidad del aire y el viento.

Impactos en los recursos culturales

- Los elementos del proyecto podrían, según el diseño final del proyecto, afectar negativamente la integridad del entorno, el diseño, los materiales, los trabajos de construcción, la impresión y la asociación a tal punto que el astillero de goletas de dos palos de India Basin ya no sería apto para figurar en el listado del Registro de Recursos Históricos de California (RRHC).

Impactos en el transporte y la circulación:

- Los impactos en el transporte a nivel del proyecto a partir de la demanda de carga/descarga del proyecto durante las horas pico de las actividades de carga/descarga y las condiciones de tránsito peligrosas resultantes o las demoras significativas que afectan al tránsito, los ciclistas o los peatones.
- Los impactos acumulativos en el transporte asociados a demoras en el tránsito, debido al aumento del tiempo de los viajes de ida y vuelta.

Impactos en el ruido:

- Los impactos en el ruido ambiente a nivel del proyecto durante las operaciones realizadas en receptores sensibles ubicados a lo largo de las carreteras fuera del proyecto.
- Los impactos acumulativos en el ruido en los receptores sensibles ubicados a lo largo de las carreteras fuera del proyecto.

Impactos en la calidad del aire:

- Las emisiones a nivel del proyecto de contaminantes criterio y contaminantes precursores del aire durante la construcción, las operaciones y las actividades solapadas de construcción y operativas.
- Las emisiones a nivel del proyecto que podrían exponer a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes.
- Impactos acumulativos en la calidad del aire y los riesgos de salud en la región

Impactos en el viento:

- Impactos en el viento a nivel del proyecto que afectarán las áreas públicas.

Las opciones alternativas del proyecto luego se evaluaron para determinar su viabilidad, su capacidad para cumplir con la mayoría de los objetivos de los patrocinadores del proyecto y su capacidad para evitar o reducir algunos de los impactos significativos e inevitables mencionados anteriormente. Mediante este proceso se obtuvieron dos alternativas que se determinó que representan una serie razonable de alternativas, además de la alternativa de no llevar a cabo ningún proyecto. En este IIA, se analizan las siguientes alternativas:

- **Alternativa sin proyecto:** Según los requisitos de las Directrices CEQA estatales, Sección 15126.6(e), se evalúa la alternativa sin proyecto para permitir a los encargados de tomar decisiones comparar los efectos ambientales derivados de aprobar el proyecto propuesto con los efectos de no aprobarlo. En el marco de esta alternativa, el sitio del proyecto permanecerá en su condición actual y no se realizarán desarrollos nuevos. No habrá construcción alguna ni nuevas disposiciones de usos residenciales, comerciales (venta minorista, oficinas, investigación y desarrollo [I&D]) o recreativos.
- **Alternativa en conformidad con el código:** Se seleccionó esta alternativa debido a su potencial para reducir los impactos en el viento y para demostrar lo que era admisible bajo los controles existentes del uso de la tierra en el sitio. El objetivo de seleccionar esta alternativa es permitir a los encargados de tomar decisiones comparar los efectos ambientales derivados de aprobar el proyecto propuesto o la variante con el desarrollo que será coherente con la zonificación existente en el sitio. El mismo tipo de desarrollo comercial y de uso recreativo y el estacionamiento y acceso relacionados tendrán lugar en el parque costero de India Basin y las propiedades de 900 Innes bajo la alternativa en conformidad con el código del mismo modo que bajo el proyecto propuesto y la variante, ya que el desarrollo propuesto en estas dos propiedades se ha diseñado en conformidad con el código. La alternativa en conformidad con el código incluirá usos residenciales y comerciales (venta minorista, oficinas e I&D) en la propiedad de 700 Innes; sin embargo, bajo esta alternativa, la propiedad de 700 Innes incluirá una mayor cantidad de pies cuadrados construidos en total, lo cual estaría más cerca de la cantidad máxima de desarrollo permitida según el Código de Planificación de San Francisco (Código de Planificación). Bajo esta alternativa, la altura propuesta de las estructuras de la propiedad de 700 Innes será menor que bajo el proyecto propuesto o la variante. Las propiedades de espacio abierto de India Basin y de 700 Innes tendrán un límite de altura de 40 pies sin restricción de volumen a granel, lo que aumentará la cobertura total de tierra (es decir, la superficie de edificación total) de la propiedad de 700 Innes a 13,3 acres o 579.348 pies cuadrados en total (del inglés *gsf*).
- **Alternativa de desarrollo reducido:** Se seleccionó esta alternativa debido a su potencial para reducir los impactos en el transporte y la circulación, el ruido, la calidad del aire y el viento mencionados anteriormente. La alternativa de desarrollo reducido incluirá el mismo tipo de espacio terrestre comercial y de uso recreativo y el estacionamiento y acceso relacionados del parque costero de India Basin y las propiedades de 900 Innes del mismo modo que bajo el proyecto propuesto y la variante; sin embargo, la renovación del desarrollo en el agua no incluirá un muelle y un pontón nuevos a lo largo de la propiedad del parque costero de India Basin.

La alternativa de desarrollo reducido incluirá usos residenciales, comerciales (venta minorista, oficinas e I&D), institucionales/educativos, de estacionamiento y recreativos/de espacio abierto en la propiedad de 700 Innes, pero la cantidad de pies cuadrados construidos en total del desarrollo se reducirá en un 50 por ciento aproximadamente. Bajo esta alternativa, la altura propuesta de las estructuras de la propiedad de 700 Innes será menor en las ubicaciones de las torres propuestas y en la mayoría de las áreas restantes del sitio del proyecto en comparación con el proyecto propuesto o la variante.

- **Alternativa de preservación completa:** Se seleccionó esta alternativa debido a su potencial para reducir los impactos en los recursos culturales mencionados anteriormente. La alternativa de preservación completa será similar al proyecto propuesto y la variante, pero incluirá la rehabilitación, para cumplir con los Estándares de la Secretaría del Interior (del inglés *SOI*), de las tres edificaciones (la cabaña del carpintero naval, la oficina del astillero y el cobertizo para herramientas y el tanque de agua) que constituyen emblemas significativos del astillero de goletas de dos palos de India Basin y contribuyen a la idoneidad del astillero para figurar en el RRHC. La alternativa de preservación completa también propondrá que las plantaciones y el mobiliario nuevo del parque se diseñarán de modo que conserven el carácter industrial del paisaje cultural. Bajo esta alternativa, se conservarán la alineación y el ancho del derecho de paso de Griffith Street y se diseñarán como un camino escalonado en lugar de unas escaleras de madera.
- **Alternativa de preservación parcial:** Se seleccionó esta alternativa debido a su potencial para reducir los impactos en los recursos culturales mencionados anteriormente. La alternativa de preservación parcial será similar al proyecto propuesto y la variante, pero garantizará la retención de la oficina del astillero y la interpretación del cobertizo para herramientas y el tanque de agua, que constituyen emblemas significativos del astillero de goletas de dos palos de India Basin y contribuyen a la idoneidad del astillero para figurar en el RRHC.

La tabla S-3 compara los impactos del proyecto propuesto y la variante con los impactos de las alternativas.

Tabla S-3: Resumen de las conclusiones relacionadas con los impactos de las alternativas del IIA en comparación con el proyecto propuesto y la variante

	Proyecto propuesto (PP)	Variante (VP)	Alternativa sin proyecto:	Alternativa en conformidad con el código	Alternativa de desarrollo reducido	Alternativa de preservación completa	Alternativa de preservación parcial
Uso de la tierra y planificación del uso de la tierra	IAS	IAS	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (igual al PP y la VP)	IAS (igual al PP y la VP)	IAS	IAS
Estética	IASM	IASM	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (inferior al PP y la VP)	IASM (inferior al PP y la VP)	IASM	IASM
Población y viviendas	IAS	IAS	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (igual al PP y la VP)	IAS (inferior al PP y la VP)	IAS	IAS

	Proyecto propuesto (PP)	Variante (VP)	Alternativa sin proyecto:	Alternativa en conformidad con el código	Alternativa de desarrollo reducido	Alternativa de preservación completa	Alternativa de preservación parcial
Recursos culturales	SIM	SIM	SI (inferior al PP y la VP)	SIM (igual al PP y la VP)	SIM (igual al PP y la VP)	IASM (inferior al PP y la VP)	IASM (inferior al PP y la VP)
Transporte y circulación	SIM	SIM	SI (inferior al PP y la VP)	SIM (superior al PP y la VP)	SIM (inferior al PP y la VP)	SIM	SIM
Ruido	SIM	SIM	SI (inferior al PP y la VP)	SIM (igual al PP y la VP)	SIM (inferior al PP y la VP)	SIM	SIM
Calidad del aire	SIM	SIM	SI (inferior al PP y la VP)	SIM (superior al PP y la VP)	SIM (inferior al PP y la VP)	SIM	SIM
Emisiones de gases de efecto invernadero	IAS	IAS	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (igual al PP y la VP)	IAS (inferior al PP y la VP)	IAS	IAS
Viento	SIM	SIM	SI (inferior al PP y la VP)	SIM (inferior al PP y la VP)	SIM (inferior al PP y la VP)	SIM	SIM
Sombra	IAS	IAS	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (inferior al PP y la VP)	IAS (inferior al PP y la VP)	IAS	IAS
Espacios de uso recreativo	IAS	IAS	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (superior al PP y la VP)	IAS (inferior al PP y la VP)	IASM	IASM
Servicios de utilidad pública y sistemas de servicios	IASM	IASM	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (superior al PP y la VP)	IASM (inferior al PP y la VP)	IASM	IASM
Servicios públicos	IAS	IAS	SI (inferior al PP y la VP)	IAS (igual al PP y la VP)	IAS (inferior al PP y la VP)	IAS	IAS
Recursos biológicos	IASM	IASM	SI (inferior al PP y la VP)	IASM (superior al PP y la VP)	IASM (inferior al PP y la VP)	IASM	IASM
Hidrología y calidad del agua	IASM	IASM	SI (inferior al PP y la VP)	IASM (igual al PP y la VP)	IASM (igual al PP y la VP)	IASM	IASM
Riesgos y materiales peligrosos	IASM	IASM	SI (inferior al PP y la VP)	IASM (igual al PP y la VP)	IASM (inferior al PP y la VP)	IASM	IASM
TOTAL	NA	NA	Inferior para 16 temas	Inferior para 3 temas; Igual para 8 temas; Superior para 5 temas	Inferior para 13 temas; Igual para 3 temas	Inferior para 1 tema; Igual para 15 temas	Inferior para 1 tema; Igual para 15 temas

Notas: IASM = inferior a significativo con mitigación; IAS = inferior a significativo; NA = no aplica; SI = sin impacto;

PP = proyecto propuesto; VP = variante; SIM = significativo e inevitable con mitigación

Fuente: Compilación realizada por AECOM in 2017

ALTERNATIVA SUPERIOR DESDE UNA PERSPECTIVA AMBIENTAL

Las Directrices CEQA estatales, Sección 15126.6(e)(2), requiere la identificación de una alternativa superior desde una perspectiva ambiental. Si la alternativa sin proyecto es superior desde una perspectiva ambiental, la CEQA requiere la selección de la “alternativa superior desde una perspectiva ambiental en lugar de la alternativa sin proyecto” entre el proyecto propuesto y las alternativas evaluadas.

La alternativa sin proyecto se considera la alternativa superior desde una perspectiva ambiental general, ya que los impactos asociados a la implementación del proyecto propuesto no tendrán lugar bajo la alternativa sin proyecto. Sin embargo, la alternativa sin proyecto no cumplirá ninguno de los objetivos del proyecto.

Con el objetivo de identificar la alternativa superior desde una perspectiva ambiental de acuerdo con las Directrices CEQA estatales, la tabla S-3 presenta una comparación de los impactos relacionados con las distintas alternativas. Tal como se muestra en la tabla S-2, la alternativa de desarrollo reducido es la alternativa superior desde una perspectiva ambiental. Debido a la cantidad sustancialmente menor de unidades residenciales y a la disminución de gsf de usos comerciales, de oficinas, I&D, institucional/educativos y de espacios abiertos/recreativos, esta alternativa reducirá (pero no evitará) la mayoría de los impactos adversos significativos que se identificaron con respecto al proyecto propuesto y la variante en cuanto a ruido, calidad del aire, transporte y circulación y viento.

Tal como se muestra en la tabla 4-3 en el capítulo 4, “Alternativas,” la alternativa de desarrollo reducido cumplirá parcialmente los objetivos de los dos patrocinadores del proyecto. Al igual que el proyecto propuesto o la variante, la alternativa de desarrollo reducido proporcionará espacios abiertos públicos, viviendas, I&D y oportunidades comerciales/de venta minorista y de uso recreativo. También incluirá la restauración y el saneamiento de las propiedades de RPD existentes. Sin embargo, esta alternativa no mejorará el parque costero de India Basin ni las propiedades de espacio abierto de India Basin al mismo nivel de mejora de diseño, y este sitio seguirá siendo potencialmente vulnerable a un aumento del nivel del mar y a inundaciones debido a crecidas de la Bahía. Sin estas mejoras de diseño, la propiedad requerirá operaciones adicionales de mantenimiento con el tiempo. Esta alternativa no construirá tantas viviendas ni reunirá la misma cantidad de fondos para aumentar la posibilidad de viviendas accesibles en San Francisco, y las oportunidades de empleo bajo esta alternativa serán menores que bajo el proyecto propuesto o la variante.

ÁREAS CON CONTROVERSIAS Y PROBLEMAS CONOCIDOS POR RESOLVER

En conformidad con las Secciones 15063 y 15082 de las Directrices CEQA Estadales, el Departamento de Planificación de San Francisco, como organismo principal, envió el Aviso de preparación (del inglés *NOP*) del IIA a las agencias/fiduciarios responsables y personas o entidades interesadas el 1.º de junio de 2016, lo que dio inicio al proceso formal de determinación del alcance de la CEQA. El objetivo del proceso de determinación del alcance es permitir al público y a las agencias gubernamentales realizar comentarios sobre los problemas y dar su opinión sobre el alcance del IIA. La lista de correo del NOP incluyó aproximadamente 671 agencias federales, estatales y

locales; grupos de interés regionales y locales; y propietarios ubicados a 300 pies del sitio del proyecto. El período de determinación del alcance comenzó el 1.º de junio de 2016 y finalizó el 1.º de julio de 2016.

El Estudio inicial que acompañó el NOP del IIA incluyó un debate y un análisis preliminar de los impactos potenciales del proyecto en el ambiente en relación con todos los temas asociados a los recursos que se incluyen en el apéndice G de las Directrices CEQA Estaduales, según la modificación del Departamento de Planificación de San Francisco, a saber: uso de la tierra y planificación del uso de la tierra; estética; población y viviendas; recursos culturales; transporte y circulación; ruido; calidad del aire; emisiones de gases de efecto invernadero; viento y sombra; espacios de uso recreativo; servicios de utilidad pública y sistemas de servicios; servicios públicos; recursos biológicos; geología y suelos; hidrología y calidad del agua; riesgos y materiales peligrosos; recursos minerales y energéticos; y agricultura y recursos forestales. El NOP y otra información relacionada al proyecto y al proceso de determinación pública del alcance también se publicaron en el sitio web del Departamento de Planificación de San Francisco. Durante este período, se recibieron diecisiete cartas con comentarios sobre el NOP y se recibió una carta con comentarios después de la conclusión del período de determinación pública del alcance.

De acuerdo con la Sección 15083 de las Directrices CEQA Estaduales, el Departamento de Planificación de San Francisco llevó a cabo una reunión sobre la determinación pública del alcance el 19 de junio de 2016, desde las 5 p.m. en el Salón Comunitario Alex L. Pitcher, Jr., en 1800 Oakdale Avenue en San Francisco. Los asistentes tuvieron la oportunidad de hacer comentarios y expresar sus inquietudes acerca de los efectos potenciales del proyecto. Ocho personas expresaron sus comentarios de forma verbal sobre el contenido del IIA borrador en la reunión de determinación del alcance.

Las inquietudes ambientales mencionadas en las cartas con comentarios y durante el período de determinación del alcance se resumen en la tabla 1-1, en el capítulo 1, “Introducción”. Las inquietudes respectivas mencionadas han sido resueltas como parte del diseño del proyecto que se incluye en el capítulo 2, “Descripción del proyecto” y/o como parte de los análisis del impacto del IIA y las medidas de mitigación relevantes que se analizaron en las secciones respectivas a dichos temas en el IIA.

Esta página se ha dejado en blanco intencionalmente.