

## **Aviso de preparación de un borrador de informe programático de impacto ambiental/evaluación ambiental y aviso de reuniones de alcance**

El Departamento de Transporte de California (Caltrans), en asociación con el Consejo de Gobiernos del Condado de San Benito (SBCOG) y la Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA), propone mejoras a lo largo de la Ruta Estatal 25 (SR 25) dentro de los condados de San Benito y Santa Clara, entre las ciudades de Hollister y Gilroy. Se están considerando mejoras para determinar su viabilidad; En el documento ambiental se analizará una gama razonable de alternativas.

Para los propósitos del análisis ambiental, el proyecto se divide en dos componentes:

- Nivel I: Un análisis a nivel de programa para el futuro del corredor SR 25 entre Hollister y Gilroy. El concepto de Nivel I para el corredor se construiría con el tiempo a través de múltiples proyectos incrementales más pequeños (denominados proyectos de Nivel II). El análisis ambiental para un proyecto de Nivel I tiene una base más amplia y ayuda a optimizar un segmento futuro. (Pos-millas [post miles] del condado de San Benito R52.0 al condado de San Clara R2.1)
- Nivel II: Análisis a nivel de proyecto de un proyecto incremental más pequeño dentro del corredor de Nivel I que avanzaría según los fondos disponibles. (Pos-millas [postmiles] del condado de San Benito R52 a R55.2).

El proyecto de Nivel I y el proyecto de Nivel II inicial se analizarán en el documento ambiental como un documento ambiental conjunto: un Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental (conocido como EIR/EA), de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). Caltrans es la agencia líder bajo CEQA y también servirá como agencia líder para la Administración Federal de Carreteras bajo el memorando de entendimiento de asignación NEPA de Caltrans con la Administración Federal de Carreteras.

Caltrans está distribuyendo este Aviso de preparación para solicitar comentarios de las agencias responsables y fiduciarias y de los miembros del público interesados con respecto a las cuestiones ambientales, las alternativas razonables del proyecto y las medidas de mitigación viables que se explorarán en el borrador del EIR/EA.

### **Ubicación del Proyecto**

El Proyecto de Nivel I propuesto se extendería aproximadamente 10.2 millas a lo largo de la SR 25 desde San Felipe Road en Hollister hasta el Proyecto de Mejora del Intercambio U.S. 101/SR 25 cerca de Bloomfield Avenue en el Condado de Santa Clara.

Las pos-millas (post miles) del proyecto son las siguientes:

- Condado de San Benito, SR 25, Pos-millas R52.0 a 60.1
- Condado de Santa Clara, SR 25, Pos-millas 0.0 a 2.1 (hasta el intercambio de la carretera U.S. 101)
- Condado de San Benito, SR 156, Pos-millas R10.5 a R12.2 (intercambio de SR 25/SR 156)

La ubicación del Proyecto se muestra en la figura 1.

## **Propósito y Necesidad**

### *Necesidad del Proyecto*

El proyecto es necesario por las siguientes razones:

- Los múltiples puntos de acceso a nivel y la congestión generan una gran cantidad de puntos de conflicto que crean problemas de seguridad en la SR 25.
- Debido al aumento de la población y al desequilibrio existente entre empleos y vivienda, impulsado en parte por la asignación de viviendas asequibles exigida por el estado (Asignación Regional de Necesidades de Vivienda), existe una mayor demanda de viajes a lo largo del corredor.
- El aumento de la demanda a lo largo de la SR 25, especialmente durante los períodos pico de la mañana y la tarde, reduce la confiabilidad para los viajeros en automóvil y el tránsito.
- La falta de centros de empleo, instituciones de educación superior, centros de salud, hospitales y atención de emergencia dentro del Condado de San Benito crea una demanda de transporte para que los residentes viajen a puntos al norte del condado, donde se encuentran empleos, instituciones educativas y centros de salud, hospitales y la atención de emergencia es abundante.
- Existe una escasez de opciones confiables de transporte multimodal para viajar al norte del condado.
- El desvío del tráfico hacia caminos rurales circundantes debido a retrasos en los viajes en la SR 25 genera preocupaciones de seguridad y acceso en caminos rurales no diseñados para una mayor capacidad.

### *Propósito del Proyecto*

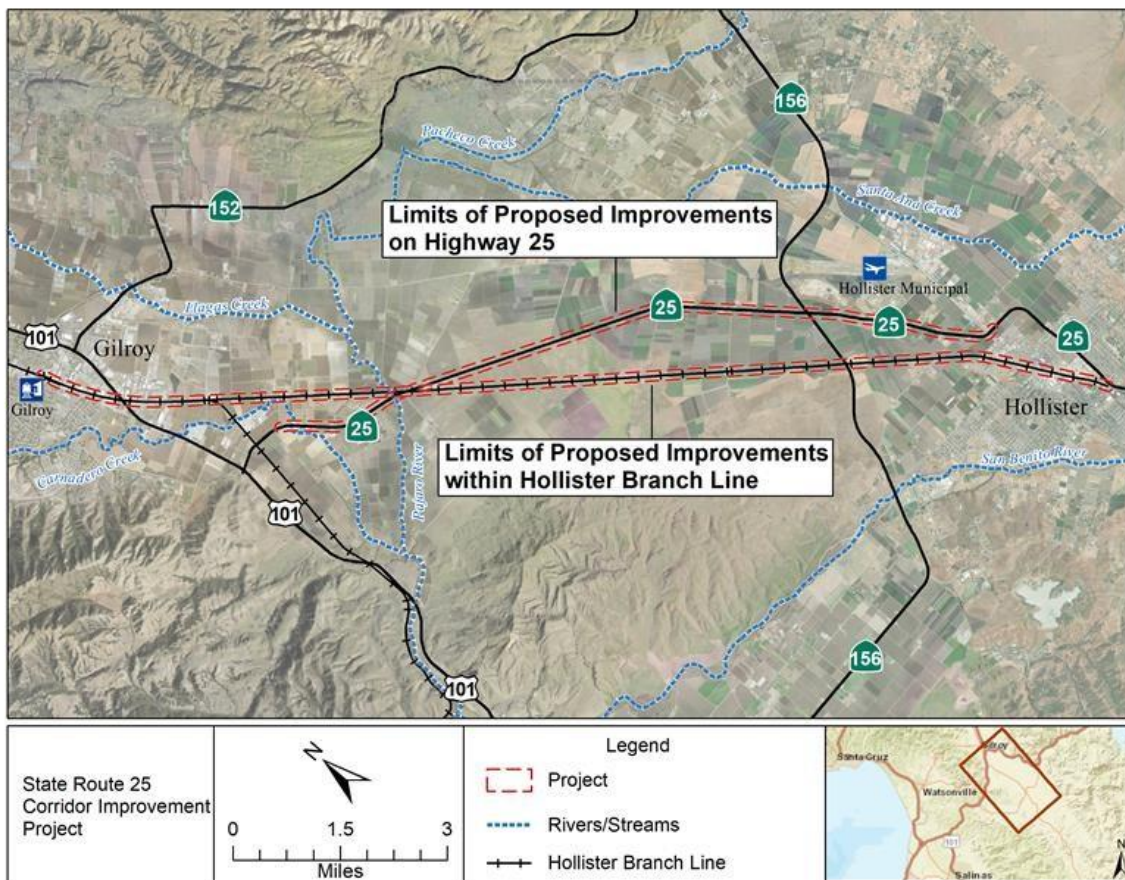
El propósito del proyecto es:

- Reducir las colisiones con heridos mortales y graves en la SR 25.
- Proporcionar movilidad multimodal sostenible y opciones de viaje para mejorar el rendimiento de las personas y al mismo tiempo satisfacer la demanda de viajes

proyectada actual y futura en el corredor para apoyar y fomentar los objetivos de vivienda, economía y creación de empleo de la región.

- Proporcionar un movimiento de mercancías confiable entre el condado de San Benito y destinos en la costa, el Valle Central y el Área de la Bahía.
- Mejorar la confiabilidad del tiempo de viaje entre el condado de San Benito y el condado de Santa Clara.
- Mejorar equitativamente la conectividad y movilidad de las comunidades en el condado de San Benito y brindar acceso a centros y servicios de empleo en el condado de Santa Clara.
- Aliviar el desvío del tráfico regional/interregional hacia las carreteras locales para evitar la congestión.

**Figura 1: Mapa de la Ubicación del Proyecto**



### Antecedentes

En 2016, el Informe de Adopción de Ruta de la ruta estatal 25 fue preparado para identificar y preservar la ubicación de un corredor de transporte en la ruta estatal 25

entre Hollister y la U.S. 101 con los menores efectos ambientales sobre los recursos. Por lo tanto, la alineación adoptada del Informe de Adopción de Ruta se considerará como la alineación para cualquier alternativa que proponga mover los carriles de circulación de la SR 25. Los impactos ambientales anticipados de las alternativas de construcción se evaluarán en el EIR/EA de acuerdo con CEQA y NEPA.

### **Descripción del Proyecto**

El proyecto propone mejorar la SR 25, de Hollister a Gilroy. Las mejoras propuestas en la SR 25 se analizarán para detectar posibles efectos ambientales en un documento ambiental programático combinado de Nivel I y Nivel II (EIR/EA). El Documento Ambiental Programático constará de dos niveles: Nivel 1, Análisis a nivel de programa y Nivel 2, Análisis a nivel de proyecto. El enfoque escalonado del análisis ambiental permitirá que todos los componentes del proyecto se analicen en un solo documento y se implementen en fases a medida que haya fondos disponibles.

El componente de Nivel I propone aproximadamente 10.2 millas de mejoras desde San Felipe Road en el condado de San Benito hasta Bloomfield Avenue en el condado de Santa Clara (de Hollister a Gilroy). El programa de Nivel I se implementará en fases. El primer segmento de las mejoras se analizará en el componente Nivel II del documento ambiental Nivel I/Nivel II, que incluye la conversión de San Felipe Road a Hudner Lane.

El primer segmento se identifica como el Proyecto de Mejora del Corredor de la Ruta Estatal 25 – San Felipe a Hudner.

El segundo segmento estará ubicado a lo largo de la SR 25 desde Hudner Lane en el condado de San Benito hasta cerca de Bloomfield Avenue en el condado de Santa Clara. El proyecto se conectaría con el Proyecto de Intercambio U.S. 101 en el Condado de Santa Clara. El segundo segmento de las mejoras se someterá a un nivel más profundo de revisión ambiental en el futuro y se identifica como Proyecto de mejora del corredor SR 25 – Hudner a Bloomfield.

Actualmente hay 13 posibles alternativas de proyectos que se están revisando para determinar su viabilidad. Las alternativas razonables se considerarán como alternativas del proyecto y se evaluarán en el EIR/EA. Estas alternativas potenciales consisten principalmente en varias combinaciones de cuatro elementos de diseño principales, que son: carriles de uso general, vehículos de alta ocupación (HOV), peaje de alta ocupación (HOT) y opciones de tránsito exclusivo.

Estas alternativas se resumen a continuación:

- Autopista de 4 carriles
  - Autopista de 4 carriles en un nuevo trazado
- Autopista de 4 carriles con carriles para vehículos de alta ocupación (HOV)

- 4 carriles con carril para vehículos de alta ocupación (HOV) a la izquierda y un carril de uso general a la derecha para cada sentido.
- Autopista de 4 carriles con carriles de peaje para alta ocupación (HOT)
  - 4 carriles con carril de Peaje de Alta Ocupación (HOT) a la izquierda y un carril de uso general a la derecha para cada sentido.
- Autopista de 4 carriles con carril exclusivo para autobuses
  - 4 carriles con carril bus a la izquierda y un carril para uso general a la derecha para cada sentido.
- Carril reversible
  - Autopista de 3 carriles en un nuevo trazado
  - Carril reversible de uso general en el medio
- Carril HOV reversible
  - Autopista de 3 carriles en un nuevo trazado
  - Carril reversible de uso general en el medio
- Carril HOT reversible
  - Autopista de 3 carriles en un nuevo trazado
  - Carril reversible HOT intermedio.
- Carril de tránsito reversible
  - Autopista de 3 carriles en un nuevo trazado
  - Carril reversible de tránsito intermedio
- Autopista de 2 carriles
  - Autopista de 2 carriles en una nueva alineación
- Autopista de 2 carriles con autobús en la banquina
  - Autopista de 2 carriles en una nueva alineación con operaciones de autobús en la banquina a tiempo parcial
- Vía exclusiva para autobuses de 2 carriles
  - Vía exclusiva para autobuses de 2 carriles en una nueva alineación.

- La carretera convencional de 2 carriles existente continúa sirviendo al tráfico general.
- Vía exclusiva para autobuses de 1 carril
  - Vía de autobús reversible de 1 carril exclusiva para tránsito adyacente al ramal de Hollister.
  - La carretera convencional de 2 carriles existente continúa sirviendo al tráfico general.
  - Esta alternativa no tendría segmentos y terminaría en la línea del condado donde el ferrocarril se encuentra con la SR 25.
- Servicio de tren de cercanías
  - Nuevo servicio ferroviario de pasajeros en el ramal de Hollister
  - La carretera convencional de 2 carriles existente continúa sirviendo al tráfico general.
  - Esta alternativa no tendría segmentos.
  - A nivel conceptual, el servicio conectaría a los pasajeros entre Hollister y Gilroy.

Dada la magnitud y duración del proyecto propuesto, se anticipa que la construcción se realizará en etapas y que los segmentos individuales se construirán en el transcurso de varios años. El momento de la construcción por fases puede verse afectado por factores como la financiación disponible, la ubicación de otros proyectos de construcción de carreteras cercanas, la participación del ferrocarril, las necesidades de reubicación de servicios públicos y los permisos requeridos. Las fases individuales de la construcción no abarcarían todo el tiempo, sino que se desarrollarían en un cronograma más corto para minimizar los impactos en las comunidades adyacentes.

Otras características del proyecto propuesto incluyen lo siguiente: reemplazo de puentes sobre el río Pájaro y el arroyo Carnadero, un cruce elevado en el ferrocarril cerca del río Pájaro, caminos laterales, reducción de intersecciones a nivel con caminos de acceso y caminos locales, construcción de un intercambio en el cruce de la ruta estatal 25 y la ruta estatal 156, y mejoras en el drenaje. El proyecto también incluirá trabajos de mantenimiento o rehabilitación a lo largo de la alineación existente de la Ruta Estatal 25 para dejar la carretera en buen estado.

Se anticipa que el proyecto requerirá adquisiciones de derechos de vía y reubicaciones de servicios públicos para acomodar la alineación propuesta del corredor de la Ruta Estatal 25. También se prevén servidumbres de construcción temporales.

## **Posibles efectos ambientales del Proyecto**

Se espera que el proyecto tenga efectos ambientales temporales y permanentes. El borrador del EIR/EA determinará qué recursos se verían afectados, el nivel de importancia de estos impactos y las medidas factibles de evitación, minimización y mitigación para disminuir los impactos. Con base en información preliminar, los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto se describen a continuación.

### *Agricultura*

Es probable que el proyecto genere impactos en las tierras de cultivo para alternativas con una nueva alineación propuesta de la Ruta Estatal 25. Se completará una Evaluación de Impacto en la Comunidad para revisar los impactos esperados en las tierras de cultivo e identificar medidas de minimización y mitigación.

### *Calidad del Aire*

Las actividades de construcción pueden resultar en aumentos temporales del polvo fugitivo y las emisiones de los equipos y vehículos de construcción. Se preparará un estudio de calidad del aire que cuantificará las emisiones de la construcción y evaluará el potencial de exposición al asbesto, plomo, emisiones tóxicas al aire de fuentes móviles e impactos acumulativos. El estudio de calidad del aire también evaluará los cambios regionales relacionados con el proyecto en las emisiones de fuentes móviles a largo plazo.

### *Recursos Biológicos*

Los estudios preliminares indican que el proyecto puede generar impactos potenciales en las especies animales incluidas en la lista federal (la salamandra tigre de California, que también figura en la lista de la Ley de especies en peligro de extinción de California y otras especies incluidas en la lista federal y/o estatal) o en su hábitat, y en las aves nidificantes. También pueden ocurrir impactos a los humedales y aguas de los Estados Unidos. Se completará una evaluación del paso de peces para identificar posibles barreras a la migración río arriba y río abajo de peces anádromos que puedan estar presentes en el área de estudio biológico. Se estudiarán los impactos relacionados con el proyecto en el paso de peces. Se estudiarán los posibles impactos en el hábitat ribereño y los corredores de migración de vida silvestre a lo largo del río Pájaro y el arroyo Carnadero. Se preparará un estudio del entorno natural (incluida una delimitación de los recursos acuáticos) y una evaluación biológica como parte del proceso de consulta de la Sección 7 de la Ley de especies en peligro de extinción con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. y el Servicio Nacional de Pesca Marina. También se prevé la coordinación con el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE. UU. y la Junta Regional de Control de Calidad del Agua.

### *Recursos Culturales e Históricos*

Existe la posibilidad de que se encuentren recursos arqueológicos prehistóricos dentro del área del proyecto. También existe la posibilidad de que existan recursos arquitectónicos históricos dentro del área del proyecto. Se llevarán a cabo

investigaciones, trabajo de campo e informes técnicos para identificar recursos culturales en el Área de Efectos Potenciales del proyecto, de acuerdo con las pautas de Caltrans y el Acuerdo Programático de conformidad con la Sección 106 de la Ley de Preservación Histórica Nacional. El borrador del EIR/EA proporcionará información sobre el potencial de afectar los recursos culturales e identificará medidas apropiadas para evitarlo, minimizarlo y mitigarlo.

### *Comunidad*

Se espera que los hogares y las empresas se vean afectados por el proyecto propuesto. Se completará una evaluación de impacto en la comunidad y un informe de impacto de reubicación para revisar los impactos esperados en hogares y negocios e identificar medidas de minimización y mitigación.

### *Energía*

El proyecto utilizaría combustibles fósiles durante la construcción y la operación a largo plazo. El proyecto seguiría todas las regulaciones federales, estatales y locales relacionadas con la eficiencia y el uso de energía. Si bien los planes, políticas y regulaciones locales no se aplican al estado, las evaluaciones del impacto del proyecto en la calidad del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero y el transporte se evaluarán más a fondo en el borrador del informe de impacto ambiental.

### *Geología y Suelos*

Los puentes en las cercanías de la Falla de Calaveras donde cruza la carretera, en el corredor de Nivel I, se ubicarían y diseñarían para soportar posibles desplazamientos del suelo causados por un terremoto.

El proyecto puede afectar depósitos designados y mapeados de recursos minerales agregados en la mina de arena y grava SCL/Bolsa.

Se preparará un informe preliminar de diseño geotécnico que considerará los posibles impactos geotécnicos, geológicos y sísmicos. Se identificarán medidas apropiadas para evitar, minimizar y mitigar. Se completarán investigaciones geotécnicas para recopilar la información necesaria del subsuelo. El proyecto se diseñará de acuerdo con el Manual de Carreteras de Caltrans. Los muros de contención y los puentes se diseñarán de acuerdo con los criterios de diseño sísmico de Caltrans aplicables.

### *Emisiones de gases de efecto invernadero*

Un Informe de Cambio Climático analizará los impactos de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la operación a corto plazo (operaciones de construcción) y a largo plazo del proyecto. En el borrador del documento ambiental se propondrán medidas de evitación, minimización y mitigación.

### *Peligros y materiales peligrosos*

Se preparará una evaluación inicial del sitio para evaluar si el proyecto puede afectar los sitios de liberación de materiales peligrosos existentes y si el proyecto puede



encontrar o generar materiales/desechos peligrosos de rutina que son comunes en los proyectos de construcción de carreteras. Estos pueden incluir suelos contaminados con plomo depositados desde el aire, materiales que contienen asbesto, pintura que contiene plomo, desechos de madera tratados, asbesto natural y franjas de tráfico termoplásticas amarillas. La Evaluación Inicial del Sitio recomendará que se realicen investigaciones adicionales durante la fase de diseño del proyecto para identificar estos materiales y, si están presentes, garantizará medidas apropiadas de evitación, minimización y mitigación para proporcionar un manejo, reutilización, eliminación y tratamiento adecuados de materiales peligrosos

#### *Hidrología y llanura aluvial*

Se llevará a cabo un estudio hidráulico de ubicación para determinar si el proyecto invadiría alguna llanura aluvial designada. Los impactos potenciales a las llanuras aluviales se evaluarán más a fondo en el EIR/EA.

#### *Hidromodificación, calidad del agua y escorrentía de aguas pluviales*

No se espera que las actividades de construcción y operaciones del proyecto resulten en impactos a corto y largo plazo en el río Pájaro y el arroyo Carnadero, partes de los cuales están dentro de los límites del proyecto de Nivel I. Los impactos durante la construcción pueden incluir erosión y sedimentación asociadas con la alteración del suelo y descarga de contaminantes asociados con las actividades de construcción. Se preparará e implementará un plan de prevención de la contaminación de las aguas pluviales para proporcionar las mejores prácticas de gestión adecuadas del sitio de construcción temporal y otras medidas para abordar el potencial de impactos adversos durante la construcción. Se anticipa que el proyecto dará como resultado un aumento de superficies impermeables, lo que tiene el potencial de causar impactos a largo plazo en la calidad del agua durante las operaciones del proyecto. Se anticipa que se incluirán en el proyecto instalaciones permanentes de tratamiento de aguas pluviales de acuerdo con los requisitos del permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes. Se incorporarán las mejores prácticas de gestión del tratamiento de control permanente de escorrentía para tratar el 100% de todas las superficies impermeables nuevas y reemplazadas.

#### *Ruido*

Las actividades de construcción pueden resultar en impactos acústicos a corto plazo durante la construcción del proyecto. El proyecto puede involucrar infraestructura de transporte nueva y realineada que podría resultar en impactos de ruido nuevos y mayores como resultado de la operación a largo plazo; por lo tanto, el proyecto se considera un proyecto Tipo 1. Se evaluarán los posibles impactos acústicos resultantes del proyecto y se analizará la eficacia de las posibles barreras acústicas en el EIR/EA.

#### *Recursos paleontológicos*

Existe la posibilidad de que se produzcan recursos paleontológicos dentro de los límites del proyecto actualmente propuesto. Se preparará un estudio paleontológico para el

proyecto que proporcionará información sobre el potencial de afectar los recursos paleontológicos e identificará medidas apropiadas para evitarlo, minimizarlo y mitigarlo.

#### *Transporte (Millas recorridas por vehículo)*

Será necesaria la concurrencia del Proyecto de Ley Senatorial 743 y el análisis del impacto de este proyecto de transporte bajo CEQA debido a los aumentos en las millas recorridas por vehículos (VMT) atribuibles a alternativas que aumentan la capacidad. Si esos impactos son significativos, Caltrans deberá considerar mitigaciones o alternativas. Se preparará un estudio de VMT Inducido para evaluar impactos e identificar medidas de minimización y mitigación.

#### *Utilidades y sistemas de servicios*

Es posible que se requiera la reubicación de servicios públicos durante la construcción debido a actividades del proyecto como la pavimentación y la colocación de puentes. La Evaluación de Impacto en la Comunidad incluirá una revisión de los impactos esperados en los servicios públicos.

#### *Recursos visuales y estéticos*

Se anticipan impactos potenciales a los recursos visuales y estéticos debido a la pérdida del carácter agrícola rural y de las vistas escénicas. La pérdida de tierras agrícolas y árboles maduros en combinación con un aumento de caminos, estructuras, cercas, señales e iluminación contribuirán a un carácter más urbanizado. La introducción de grandes estructuras, como intercambios y puentes, impedirá vistas panorámicas de las laderas distantes. Se preparará una Evaluación de Impacto Visual para identificar los impactos del proyecto, así como las medidas para evitar, minimizar y mitigar los impactos adversos a los recursos visuales.

#### *Impactos Acumulativos*

El proyecto puede contribuir a impactos acumulativos en el área debido a impactos visuales, de tierras de cultivo y de recursos paleontológicos. Se preparará un informe de impacto acumulativo para identificar medidas viables para minimizar y mitigar los impactos acumulativos.

### **Comentarios**

Su opinión sobre el alcance del próximo borrador del documento ambiental, los factores ambientales potencialmente afectados y las alternativas del proyecto deben enviarse a Caltrans a más tardar a las 5:00 p. m. el 31 de diciembre del 2024.

Por favor envíe comentarios por escrito a:

Dianna Beck, Planeadora Ambiental Supervisora  
Departamento de Transporte de California, Distrito 5  
50 Higuera Street  
San Luis Obispo, California 93401

O por correo electrónico a:  
Dianna.Beck@dot.ca.gov

## **Reunión Pública**

Se programan cuatro reuniones públicas de alcance durante el período mínimo de alcance público de 30 días, que comenzó con la publicación de este Aviso de preparación (NOP). Las reuniones públicas de alcance están destinadas a brindar una oportunidad adicional para el comentario público, identificar inquietudes del público y de las agencias y definir cuestiones que deben examinarse en el borrador del documento ambiental. No se tomarán decisiones sobre el proyecto en sí.

### *Detalles de la Reuniones:*

Reunión 1 de 4 – En persona

Fecha: Martes, 19 de Noviembre, 2024

Hora: 5:00 p.m. a 6:30 p.m.

Dónde: Sala de Banquetes del Restaurante Paine's, 421 East Street, Hollister

Reunión 2 de 4 – En persona

Fecha: Miércoles, 20 de Noviembre, 2024

Hora: 5:00 p.m. a 6:30 p.m.

Dónde: Gavilan College - Salas de estar Norte y Sur, 5055 Santa Teresa Boulevard, Gilroy

Reunión 3 de 4 – En línea (ESPAÑOL)

Fecha: Miércoles, 20 de Noviembre, 2024

Fecha: 11:00 a.m. a 12:30 p.m.

Dónde: Enlace disponible en el sitio web del proyecto.

Reunión 4 de 4 – En línea (INGLÉS)

Fecha: Lunes, 25 de Noviembre, 2024

Hora: 9:30 a.m. a 11:00 a.m.

Dónde: Enlace disponible en el sitio web del proyecto.

La traducción al español también estará disponible durante las reuniones en persona.

Página web del proyecto: <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-5/district-5-current-projects/05-48541>