

# **Análisis de conformidad de la calidad del aire**

## **Corredor de la Ruta Estatal 99 del sur de Fresno**

D6 – FRE – 99 – PM – 12.5/19.1

06-0H240 0600020559

August 2022

Preparado por:



Maya Hildebrand, Coordinador de Calidad del Aire  
Distrito 6 Fresno

Fecha:

24 de agosto de 2022



## Tabla de contenidos

Section 1. Introducción y descripción del proyecto .....	1
1.1 Descripción del proyecto.....	1
1.1.1. Alternativas de American Avenue .....	6
1.1.2. Alternativas de North Avenue .....	7
1.1.3. Construcción.....	9
1.2 Marco normativo de la calidad del aire.....	10
1.3 Comentarios del público sobre la conformidad de la calidad del aire .....	11
Section 2. Conformidad regional.....	11
Section 3. Conformidad de impacto localizado (puntos calientes) .....	12
3.1 Análisis de puntos calientes de PM2,5/PM10.....	12
3.2 Emisiones de puntos calientes relacionados con la construcción.....	13
Apéndice A. Comentarios y respuestas del público en relación con la conformidad de la calidad del aire	14
Apéndice B. Documentación relacionada con la conformidad regional.....	18
Apéndice C. Consulta Interinstitucional sobre Partículas en suspensión .....	22
1.1 Resumen .....	22
1.2 Antecedentes.....	23
1.3 El proyecto no es un proyecto de interés local para la calidad del aire (POAQC) .....	24
1.4 Información complementaria.....	26
1.4.1 Tablas A a D.....	26
1.4.2 Debate sobre los datos de tráfico.....	27
1.4.3 Discusión de los datos de las intersecciones .....	29
1.5 Conclusión: .....	36
1.6 Proceso de participación pública:.....	36

## Lista de tablas

Tabla 1. Estado de cumplimiento del área del proyecto - Estado federal. ....	10
Tabla 1.4.1-A: Datos de tráfico - 2019 Carreteras existentes. ....	26
Tabla 1.4.1-B: Datos de tráfico - Sin construcción.....	26
Tabla 1.4.1-C: Datos de tráfico - North/Cedar Avenues Alternativas 2 y 4. ....	26
Tabla 1.4.1-D: Datos de tráfico - American Avenue Alternativas 1 y 2. ....	26
Tabla 1.4.3-A: Datos de tráfico del año 2019 en las rampas de North Avenue/Cedar Avenue. .	29
Tabla 1.4.3-B: Datos de Tráfico del Año Existente 2019 en las Rampas de North Avenue/Cedar Avenue.....	30
Tabla 1.4.3-C: Año de apertura 2026 y año de diseño 2046 sin construcción Tráfico medio diario anual y tráfico medio diario de camiones.....	30
Tabla 1.4.3-D. Año de apertura 2026 Datos de tráfico de las alternativas de construcción 1 y 2 de la Avenida Norte. ....	30
Tabla 1.4.3-E. Año abierto 2026 Alternativas 3 y 4 Datos de tráfico de North Avenue. ....	31
Tabla 1.4.3-F. Horizonte Año 2046 Alternativas 1 y 2 Datos de tráfico de la Avenida Norte.....	32
Tabla 1.4.3-G. Año Horizonte 2046 Alternativas 3 y 4 Datos de tráfico de North Avenue.....	33
Tabla 1.4.3-H. Año abierto 2026 Datos de tráfico de la alternativa 1 de American Avenue. ....	33
Tabla 1.4.3-I. Año abierto 2026 Datos de tráfico de la alternativa 2 de American Avenue.....	34
Tabla 1.4.3-J. Año de diseño 2046 Datos de tráfico de la alternativa 1 de American Avenue. ..	35
Tabla 1.4.3-K. Año de diseño 2046 Datos de tráfico de la alternativa 2 de American Avenue...35	

## Lista de figuras

Figura 1. Alrededores del proyecto. ....	2
Figura 2. Ubicación del proyecto.....	3
Figura 3. Configuraciones típicas de intercambiadores.....	5
Figura 4. American Avenue: Alternativa 1 - Diamante extendido (Tipo L-2). ....	6
Figura 5. American Avenue: Alternativa 2 - Trébol parcial (Tipo L-9). ....	7
Figura 6. North Avenue: Alternativa 2 - Trébol parcial modificado (Tipo L-9).....	8
Figura 7. North Avenue: Alternativa 4 -Diamante divergente (Tipo L-2).....	9
Figura 8. Cuenca atmosférica del valle de San Joaquín.....	11
Figura A-1. Anuncio público en inglés.....	15
Figura A-2. Anuncio público de prórroga del plazo en inglés.....	16
Figura A-3. Anuncio público en español.....	17

## Section 1. Introducción y descripción del proyecto

Este Análisis de Conformidad de Calidad del Aire contiene la información que se requiere para hacer una determinación de conformidad de calidad del aire a nivel de proyecto para el proyecto del Corredor de la Ruta Estatal 99 del Sur de Fresno. Este análisis ha sido preparado para ser consistente con la información publicada por la Administración Federal de Carreteras relacionada con el Análisis de Conformidad a Nivel de Proyecto, la Lista de control de los resultados de la evaluación de la conformidad de la calidad del aire de la referencia ambiental estándar (*Standard Environmental Reference*, SER) (incluida como Apéndice A), las directrices de análisis a nivel de proyecto de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los EE.UU., el Reglamento de conformidad en materia de transporte (40 Código de Reglamentos Federales 93 Subparte A) y la Sección 176(c) de la Ley Federal de Aire Limpio (42 Código de los EE.UU. 7506(c)).

Este análisis sólo aborda los requisitos de conformidad de la Ley Federal de Aire Limpio. No aborda el análisis general de la calidad del aire ni los estudios realizados para la Ley Nacional de Política Ambiental (*National Environmental Policy Act*, NEPA) o la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), y sólo aborda los contaminantes para los que el área del proyecto está designada como de no cumplimiento, o de cumplimiento con un Plan de Aplicación Estatal de Mantenimiento aprobado, por la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.

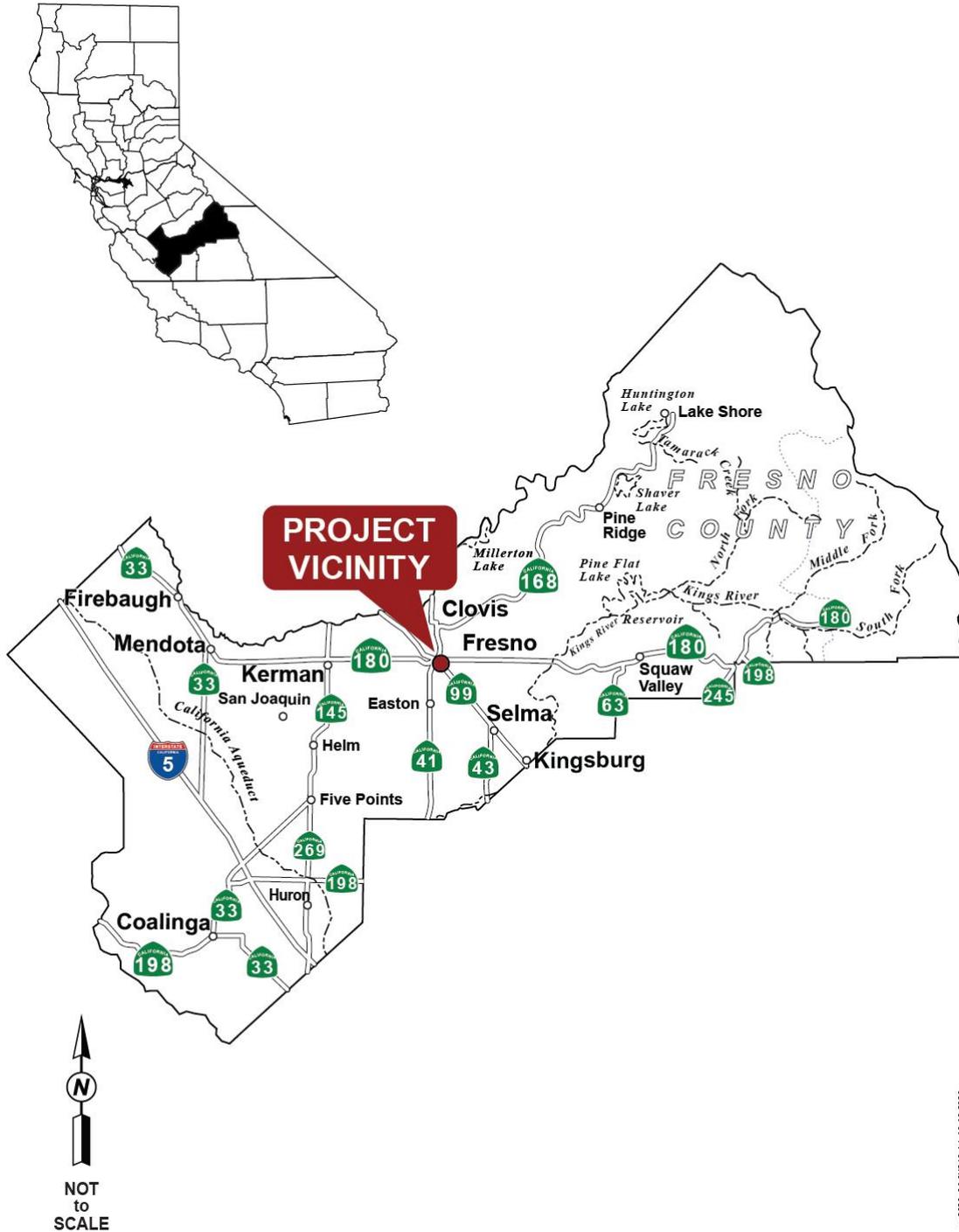
Este informe tiene por objeto proporcionar toda la información necesaria para que la Administración Federal de Carreteras determine la conformidad de un proyecto con arreglo al 23 U.S. Code (USC) 327 Asignación NEPA a Caltrans; o para apoyar una determinación de conformidad a nivel de proyecto completo por Caltrans bajo 23 Código de Regulaciones Federales (*Code of Federal Regulations*, CFR) 326 Asignación NEPA para proyectos que requieren una determinación de conformidad a nivel de proyecto (incluidos los proyectos de importancia regional tal como se define en 40 CFR 93.101), y están categóricamente excluidos del análisis NEPA bajo 23 CFR 771.117(c)(22) o 23 CFR 771.117(c)(23).

### 1.1 Descripción del proyecto

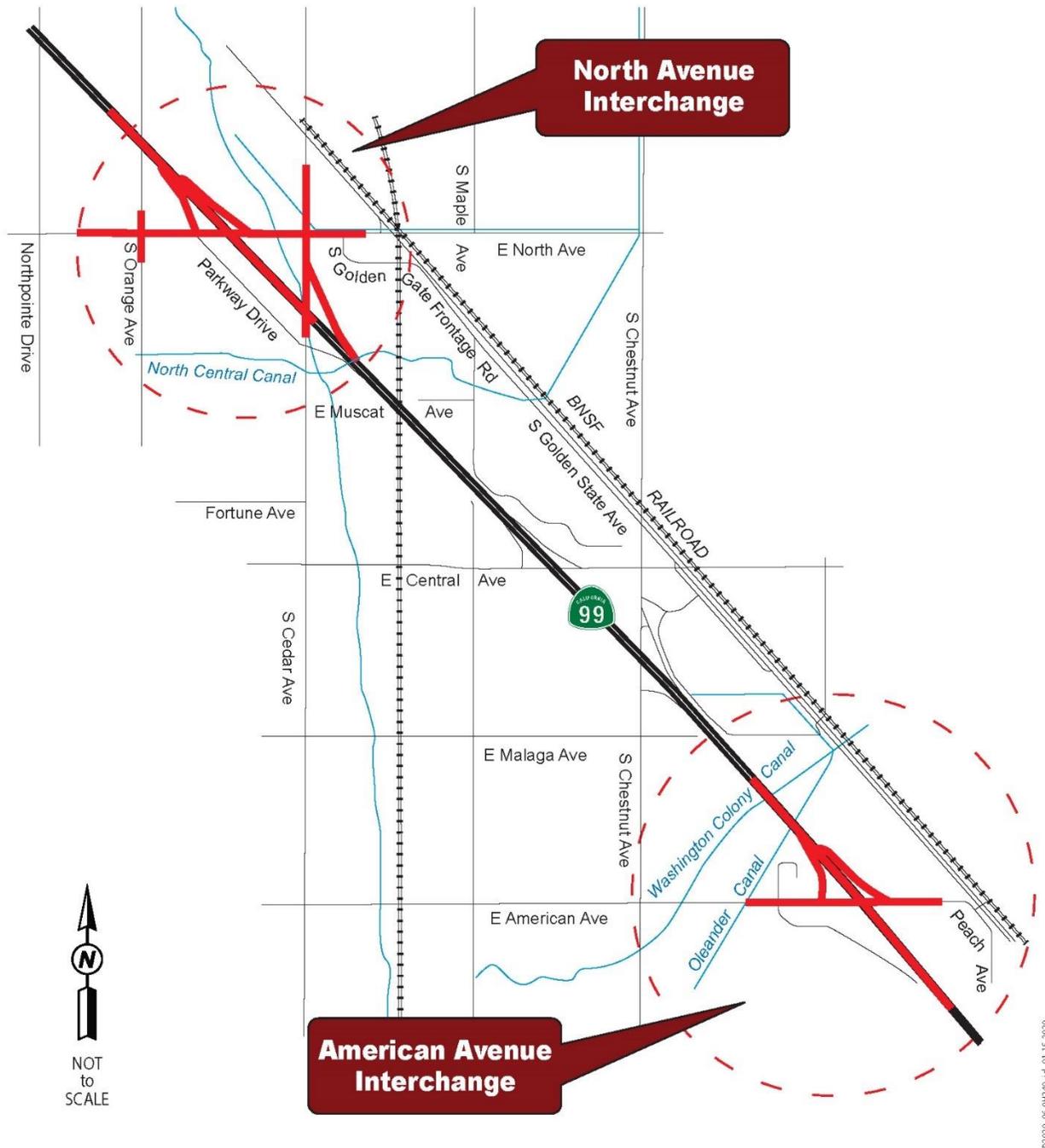
El Departamento de Transporte de California (Caltrans), en cooperación con el Consejo de Gobiernos de Fresno, el Condado de Fresno y la Ciudad de Fresno, propone reconstruir dos intercambiadores existentes -en American Avenue y North/Cedar Avenue- en la Ruta Estatal 99 entre las millas postales 12.5 y 19.1 en la parte suroeste de la Ciudad de Fresno (véanse las Figuras 1 y 2). El proyecto no cambiaría la configuración de la línea principal de la Ruta Estatal 99, excepto para construir rampas de entrada y salida modificadas donde se cruzan con la línea principal en los intercambiadores, y para establecer el control del tráfico durante la construcción.

El proyecto se encuentra en el condado de Fresno, en una zona de industria ligera a pesada y parques empresariales. Muchas empresas de transporte a gran escala tienen instalaciones cerca de la ubicación de North Avenue y dependen de una Ruta Estatal 99 de fácil acceso para llegar a los clientes. North Avenue y American Avenue son dos de las principales vías de acceso a la carretera estatal 99 dentro de los límites del proyecto.

Figura 1. Alrededores del proyecto.



**Figura 2. Ubicación del proyecto.**



El objetivo del proyecto del Corredor Sur de Fresno de la Ruta Estatal 99 es mejorar las operaciones de tráfico de los actuales intercambiadores de North Avenue y American Avenue. Los intercambiadores se construyeron en 1965, y estas instalaciones antiguas tienen numerosos problemas que deben abordarse para actualizarlas a las normas de diseño actuales de Caltrans.

El proyecto es necesario para hacer frente a una construcción obsoleta. Los intercambiadores necesitan ser actualizados a las normas de diseño actuales de Caltrans. El proyecto corregirá los siguientes problemas:

- Las configuraciones actuales de los intercambiadores no son estándar y están divididos en cinco medios intercambiadores.
  - La mitad de los intercambiadores tienen rampas de entrada y salida y no tienen las correspondientes rampas de entrada y salida, lo que obliga a los vehículos a utilizar carreteras locales para acceder a la carretera estatal 99.
- Sólo hay dos carriles para cruzar la autopista: uno para cada sentido de la marcha.
- Las rampas de entrada y salida tienen dimensiones limitadas, lo que dificulta especialmente la navegación de camiones grandes.
- El pavimento está muy deteriorado.
- Varios accesos rurales cercanos a las instalaciones existentes de la carretera estatal 99 crean movimientos conflictivos para el tráfico principal que entra y sale de la carretera estatal 99.

La alternativa de no construir no resolverá ninguno de los problemas mencionados, y el nivel de servicio y las velocidades se deteriorarán hasta niveles inaceptables. Cada alternativa de construcción (véase más abajo) construirá un enlace completo en cada uno de los semienlaces existentes, adaptándose a la topografía y la infraestructura existentes.

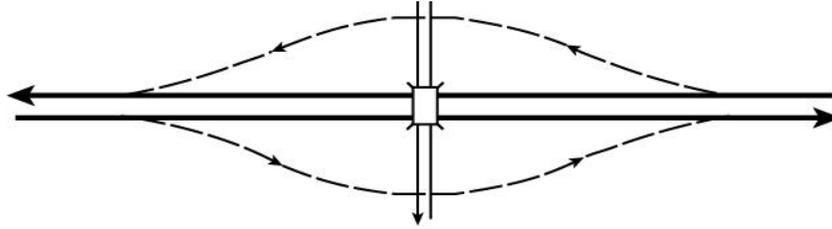
Todas las alternativas propuestas incluirían la construcción de una nueva estructura de puente que cruce sobre la Ruta Estatal 99. En cada alternativa se proponen rampas de entrada y salida para todos los sentidos de la marcha, así como aceras, bordillos y cunetas de drenaje y pasos de peatones. Los pasos a desnivel incluirían cuatro carriles de circulación, dos en cada sentido, además de arcenes suficientemente anchos para el uso de bicicletas, en consonancia con la planificación local de instalaciones para bicicletas. Se instalarían señales y alumbrado. Se instalaría un nuevo sistema de drenaje para gestionar las aguas pluviales. La nueva jardinería sustituiría a la eliminada por el proyecto. Cada alternativa de construcción requeriría la adquisición de derechos de paso adicionales.

Todas las mejoras propuestas se construirían para cumplir los requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990.

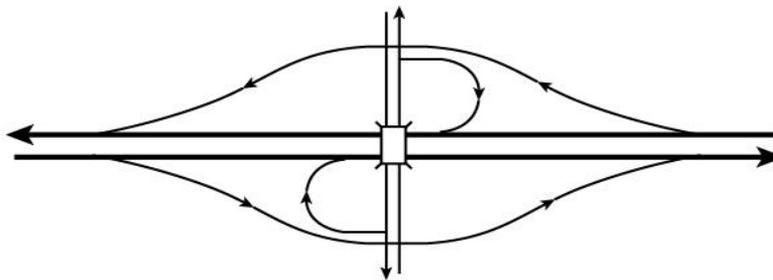
Existen tres tipos básicos de intercambiadores (véase la figura 3). Las alternativas propuestas son configuraciones típicas de intercambiador o modificaciones de estas. Se han considerado dos tipos de intercambiadores para North Avenue y dos tipos de intercambiadores para American Avenue.

Figura 3. Configuraciones típicas de intercambiadores.

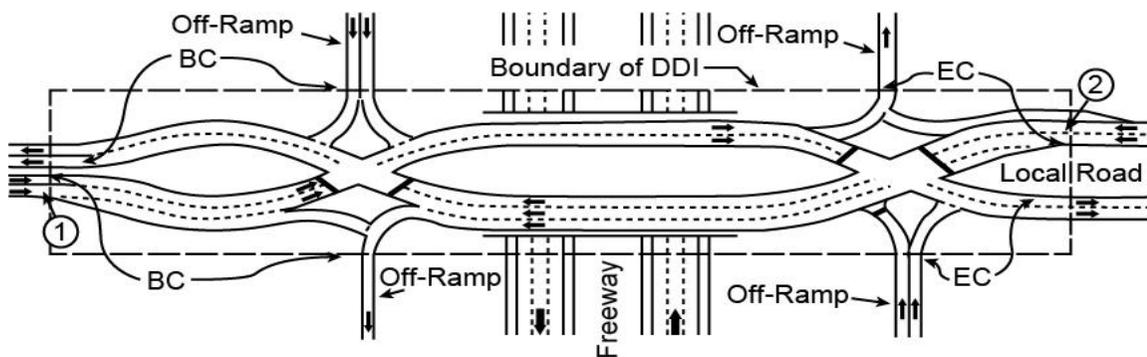
**Diamante extendido (Tipo L-2)**



**Trébol parcial (Tipo L-9)**



**Diamante divergente (DDI)**

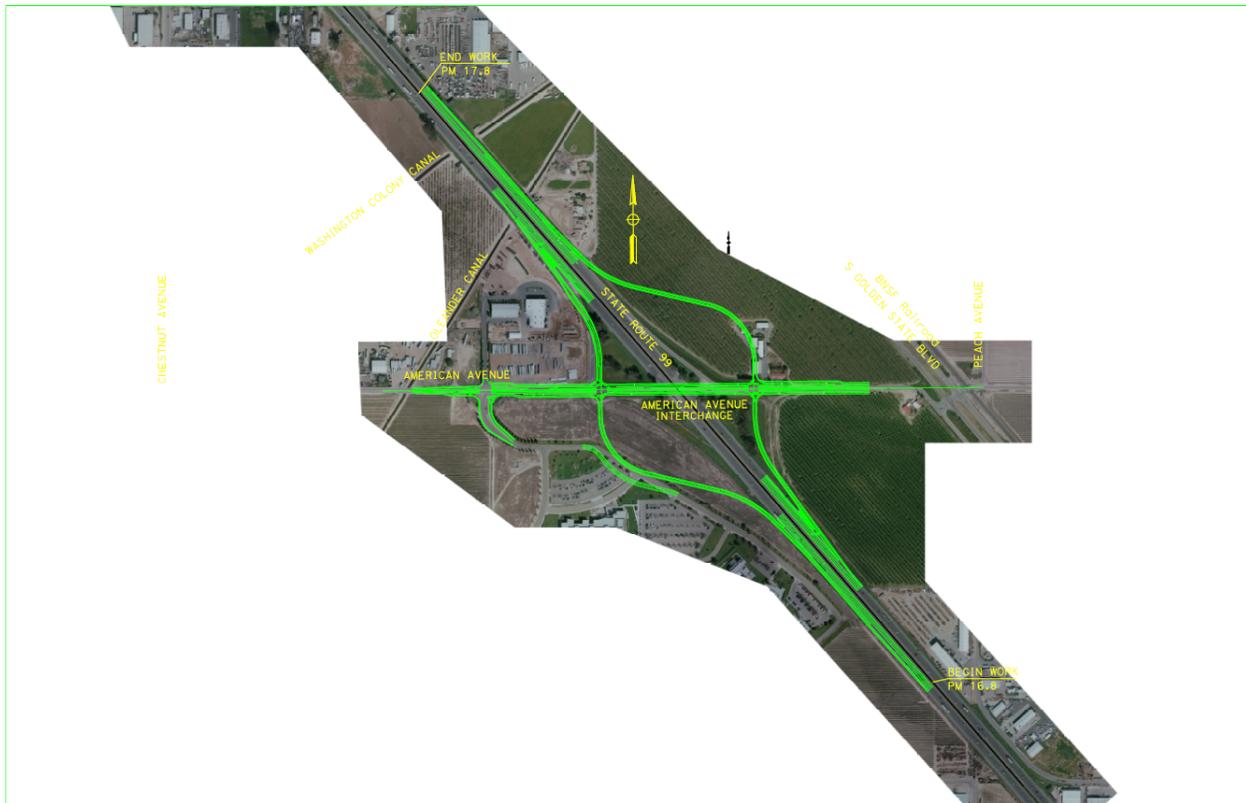


### 1.1.1. Alternativas de American Avenue

Se proponen dos alternativas en American Avenue (véanse las figuras 4 y 5):

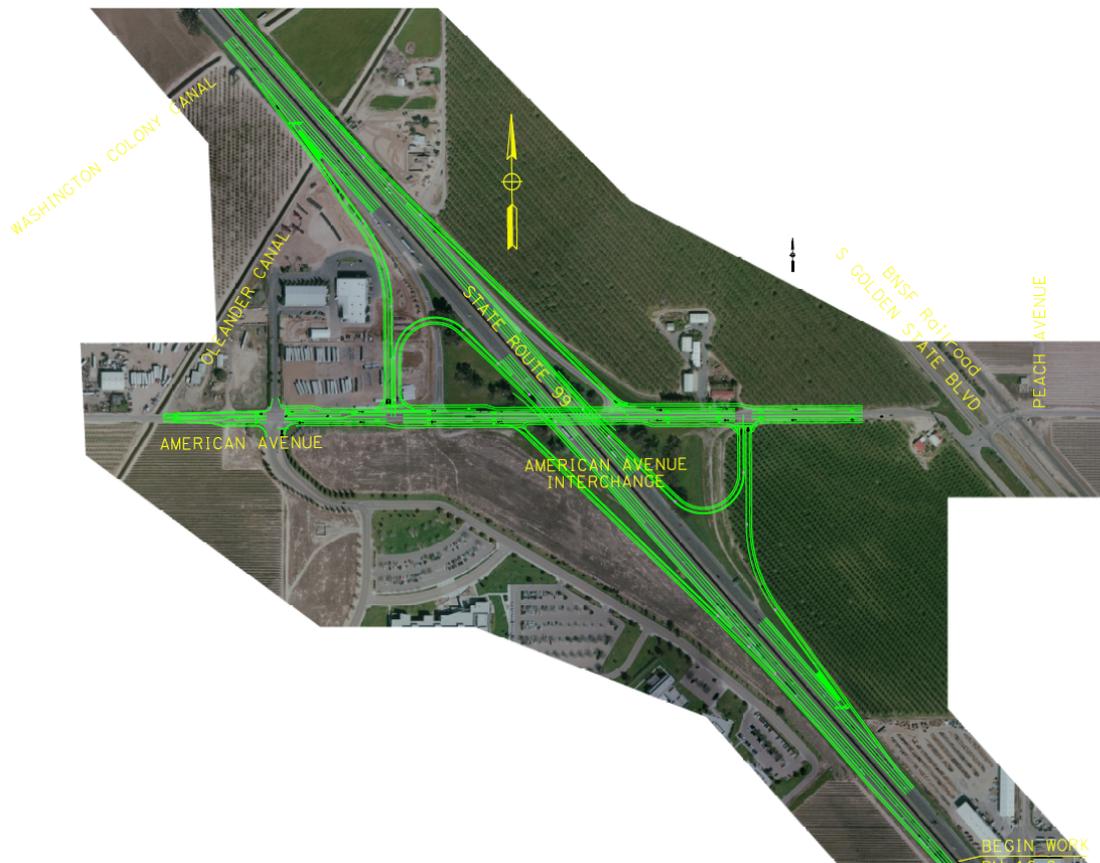
- Alternativa 1 – Diamante extendido modificado (Tipo L-2)
- Alternativa 2 - Trébol Parcial Modificado (Tipo L-9)

**Figura 4. American Avenue: Alternativa 1 - Diamante extendido (Tipo L-2).**



Las alternativas 1 y 2 son diseños de enlace estándar para carreteras estatales en California. Las alternativas construirían una nueva estructura de cruce con espacio para cuatro carriles, arcenes y aceras. Se instalarían nuevas intersecciones en American Avenue donde las nuevas rampas de entrada y salida se encuentran con American Avenue e incluirían señales e iluminación, aceras, bordillos y cunetas. Las intersecciones están situadas al oeste y al este del nuevo paso elevado, según el diseño de cada alternativa. Se pavimentarían y señalizarían cuatro carriles desde el nuevo enlace a lo largo de American Avenue hasta las intersecciones de entrada y salida, y luego se reducirían a dos carriles. Al oeste de la Ruta Estatal 99, los cuatro carriles se reducirían a dos antes de la entrada al Centro de Detención de Menores del Condado; al este de la Ruta Estatal 99, los cuatro carriles se reducirían y terminarían antes de la intersección con la Autopista Golden State.

**Figura 5. American Avenue: Alternativa 2 - Trébol parcial (Tipo L-9).**



Se están considerando las intersecciones en rotonda para las intersecciones terminales de las rampas donde las rampas de entrada y salida se encuentran en American Avenue. Estas intersecciones se diseñarían normalmente como intersecciones estándar de cuatro vías. Tanto la Alternativa 1 como la Alternativa 2 proponen el tipo de intersección con rotonda como opción. Los estudios demuestran que las rotondas pueden ser más seguras, en determinadas condiciones, y se consideran beneficiosas para ralentizar el tráfico de paso y reducir las colisiones en ángulo recto en las intersecciones. Habría una coordinación continua con el Condado de Fresno para determinar si se instalarían rotondas.

### **1.1.2. Alternativas de North Avenue**

Se proponen dos alternativas en la Avenida Norte (véanse las figuras 6 y 7):

- Alternativa 2 – Trébol Parcial Modificado (Tipo L-9)
- Alternativa 4 - Intercambiador de diamante divergente (DDI)

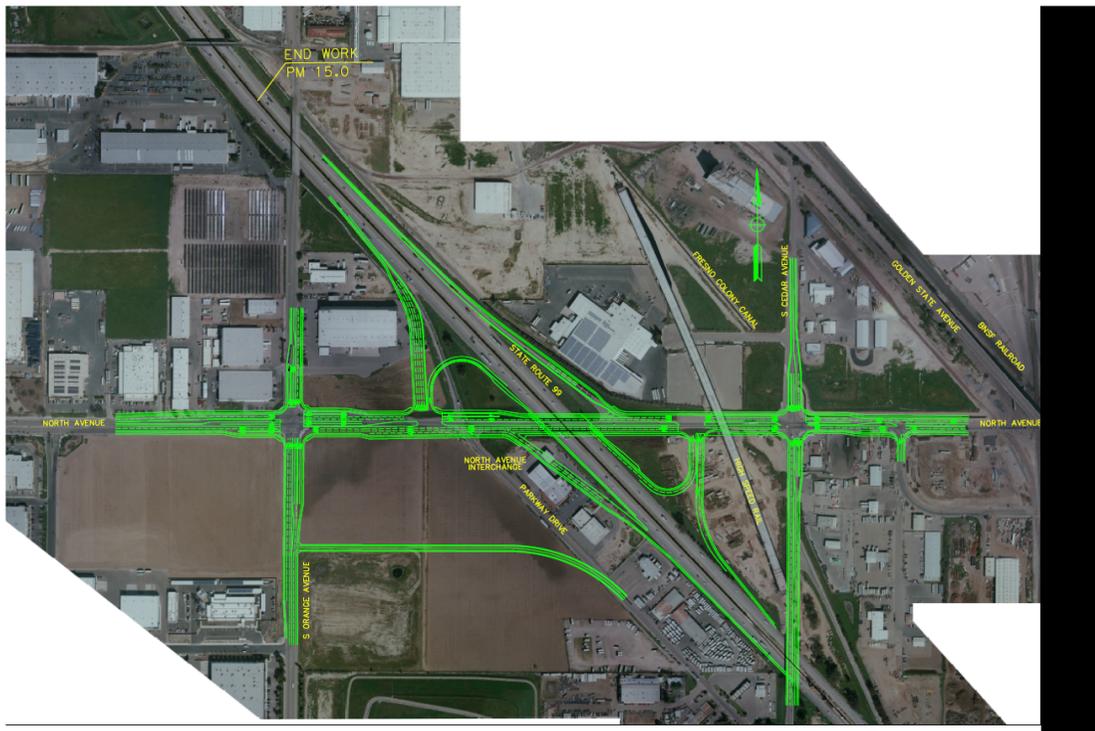
En todas las alternativas de la Avenida Norte, las rampas de entrada y salida de la Avenida Cedar se cerrarían y se trasladarían al enlace de la Avenida Norte. La rampa de entrada en dirección sur y la rampa de salida en dirección norte se suprimirían.

La alternativa 1 es un diseño de enlace estándar en las carreteras estatales de California. Las alternativas 2, 3 y 4 son modificaciones de los tipos estándar para encajar en el entorno actual construido; sin embargo, se eligió la alternativa 4 porque este diseño puede soportar el mayor volumen de tráfico de manera efectiva, y requiere la menor cantidad de derecho de paso para construir en comparación con otras opciones.

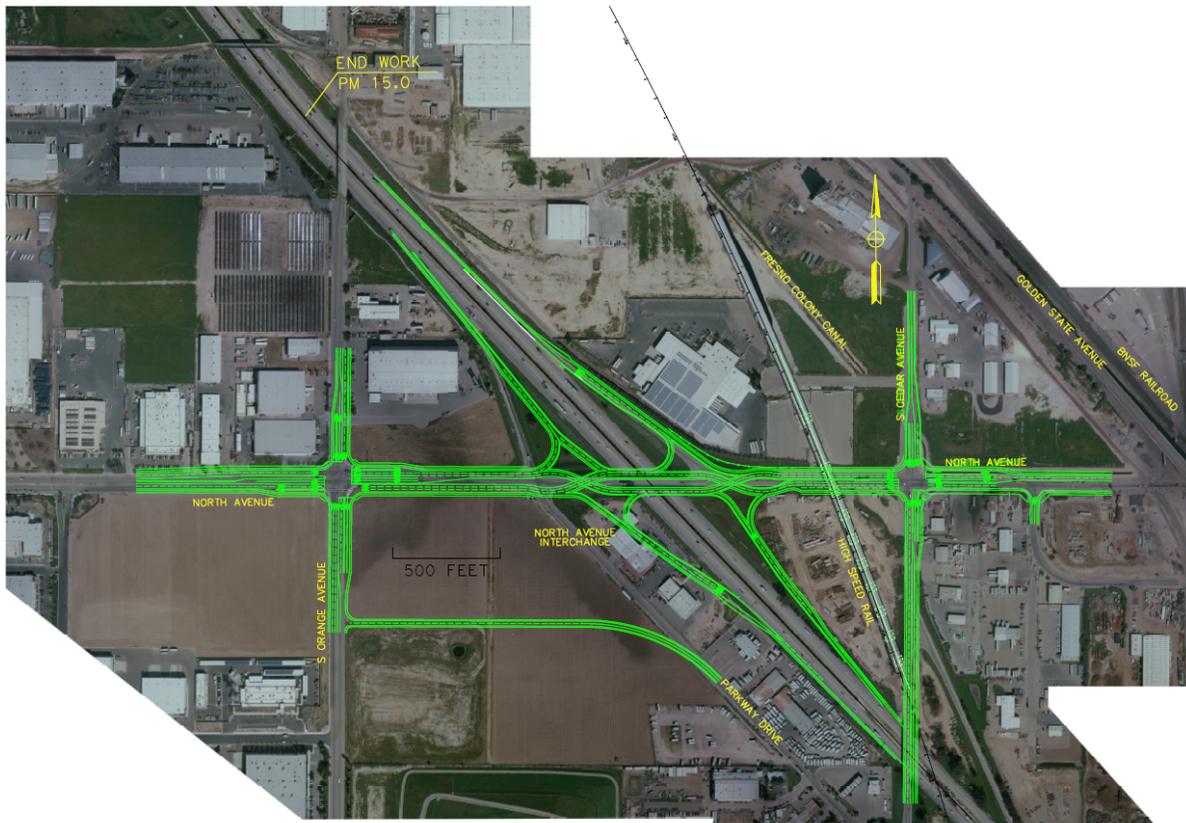
Además de las características propuestas descritas para todas las alternativas, cada una de las alternativas propuestas en North Avenue mejoraría las intersecciones donde North Avenue y Orange Avenue se encuentran, al oeste del intercambiador, y donde North Avenue y Cedar Avenue se encuentran al este.

Todas las alternativas propuestas en North Avenue incluirían la realineación del extremo norte de Parkway Drive para conectar con Orange Avenue. En la actualidad, Parkway Drive es una carretera al oeste de la Ruta Estatal 99 entre Cedar Avenue y North Avenue.

**Figura 6. North Avenue: Alternativa 2 - Trébol parcial modificado (Tipo L-9).**



**Figura 7. North Avenue: Alternativa 4 -Diamante divergente (Tipo L-2).**



La alternativa 4 propuesta es una configuración de enlace de diamante divergente. Este tipo de intercambiador permite entrelazar o trenzar los carriles de tráfico para facilitar un flujo de tráfico más fluido a través del intercambiador. El diseño requiere menos espacio para facilitar un mayor volumen de tráfico, con menos accidentes de tráfico en comparación con otros tipos de intercambiadores estándar.

Se están considerando las intersecciones en rotonda para las intersecciones terminales de las rampas, donde las rampas de entrada y salida se encuentran en North Avenue. Estas intersecciones se diseñarían normalmente como intersecciones estándar de cuatro vías. Las alternativas 1, 2 y 3 proponen el tipo de intersección en rotonda como opción.

Aunque este tipo de intersección no sería eficaz en las intersecciones terminales de rampa con la configuración de enlace propuesta en la Alternativa 4, podría considerarse para intersecciones de calles locales como la intersección de North y Orange Avenue y la intersección de North y Cedar Avenue.

### **1.1.3. Construcción**

Con la construcción de la urbanización prevista a ambos lados de la autopista, se prevé que aumente el tráfico, especialmente el de camiones. Los estudios de tráfico de Caltrans muestran que el funcionamiento y el rendimiento de los enlaces seguirán disminuyendo si no se realizan mejoras.

Se espera que la construcción dure 18 meses en cada lugar. Los intercambiadores se construirán simultáneamente y las obras comenzarán en junio de 2024. La inauguración está prevista para enero de 2026.

## 1.2 Marco normativo de la calidad del aire

La tabla 1 muestra que el proyecto propuesto se encuentra en una zona de no cumplimiento en lo que respecta al ozono (O<sub>3</sub>), de cumplimiento no clasificado en lo que respecta al dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y el monóxido de carbono (CO), de cumplimiento-mantenimiento en lo que respecta a las partículas 10 (PM<sub>10</sub>) y de no cumplimiento en lo que respecta a las partículas 2,5 (PM<sub>2,5</sub>). Este análisis se centra en estos contaminantes criterio. El proceso de conformidad no aborda los contaminantes para los que la zona está en situación de cumplimiento/no clasificada, los tóxicos atmosféricos de fuentes móviles, otros contaminantes atmosféricos tóxicos o peligrosos, o los gases de efecto invernadero.

**Tabla 1. Estado de cumplimiento del área del proyecto - Estado federal.**

Contaminante criterio	Nivel de estudios federal
Ozono (O <sub>3</sub> )	No cumplimiento - Extremo
Dióxido de nitrógeno (NO <sub>2</sub> )	Cumplimiento - No clasificado
Monóxido de carbono (CO)	Cumplimiento-No clasificado
Partículas 10 (PM <sub>10</sub> )	Cumplimiento-Mantenimiento
Partículas 2.5 (PM <sub>2.5</sub> )	No cumplimiento - Grave

Fuente: <https://www.valleyair.org/aqinfo/attainment.htm>

La cuenca atmosférica del valle de San Joaquín (San Joaquin Valley Air Basin, SJVAB) se encuentra en el valle central de California y abarca 8 condados: Fresno, la parte occidental de los condados de Kern, Kings, Madera, Merced, San Joaquín, Stanislaus y Tulare (véase la figura 8).

La ubicación del proyecto se encuentra justo al sur de la ciudad de Fresno, situada casi exactamente en el centro del Valle Central.

El aire marítimo fluye hacia el valle desde el Estrecho de Carquinez, en la Bahía de San Francisco, y se canaliza hacia el Valle Central, flanqueado por la Cordillera Costera al oeste y Sierra Nevada al este.

El viento predominante coincide con el eje longitudinal del valle y se desplaza hacia el sur, mientras que el segundo patrón de viento más predominante fluye hacia el norte. Durante el día, las emisiones precursoras procedentes de la zona de la bahía y de la cuenca atmosférica del norte del valle de San Joaquín se desplazan hacia el sur, hacia el interior del valle de San Joaquín, y se acumulan desde el sur de Stockton hasta Bakersfield. Por la noche, la dirección del viento se invierte debido a vientos de drenaje más fríos, lo que da lugar a un flujo de aire circular que devuelve el aire hacia su origen. Este patrón de viento circular se conoce como "Fresno Eddy". Aunque hay cierto flujo de aire sobre las montañas Tehachapi hacia el desierto de Mojave, la mayor parte del aire queda atrapado y se estanca.

**Figura 8. Cuenca atmosférica del valle de San Joaquín.**



Fuente: <https://www.valleyair.org/qaqinfo/region-map.htm>

### **1.3 Comentarios del público sobre la conformidad de la calidad del aire**

Se solicitaron comentarios públicos sobre el análisis de conformidad como parte de la circulación del borrador del documento NEPA el 14 de octubre de 2021. El período de comentarios públicos se prorrogó hasta el 3 de diciembre de 2021, por un total de 51 días. No se recibieron comentarios públicos relacionados con la conformidad. Una copia del aviso público se incluye en el Apéndice A.

## **Section 2. Conformidad regional**

El proyecto del Corredor Sur de Fresno de la Ruta Estatal 99 se incluyó en el análisis regional de emisiones realizado por el Consejo de Gobiernos de Fresno (*Fresno Council of Governments*, FCOG) para el Plan Regional de Transporte (*Regional Transportation Plan*, RTP) 2018 del Consejo de Gobiernos de Fresno. El concepto de diseño y el alcance del proyecto no han cambiado significativamente con respecto a lo que se analizó en el análisis regional de emisiones. Este análisis determinó que el plan, que tiene en cuenta los proyectos importantes a nivel regional y las limitaciones financieras, se ajustará a los Planes de Implementación Estatal (SIP) para alcanzar o mantener los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS) según lo dispuesto en la Sección 176(c) de la Ley de Aire Limpio. La Administración Federal de Carreteras determinó que el Plan de Transporte Regional se ajusta al Plan de

Implementación Estatal el 26 de julio de 2018. En el Apéndice B se incluye documentación adicional relacionada con el análisis de las emisiones regionales.

El proyecto del Corredor de la Ruta Estatal 99 del Sur de Fresno también está incluido en el Programa Federal de Mejora del Transporte (FTIP) del Consejo de Gobierno de Fresno, que se adoptó el 26 de julio de 2018.

El año de apertura al tráfico del proyecto es 2026, que es consistente con (dentro del mismo período de análisis de emisiones regionales que) la fecha de finalización de la construcción identificada en el Programa Federal de Mejoramiento del Transporte y el Plan Regional de Transporte. El Programa Federal de Mejora del Transporte da prioridad a las Medidas de Control del Transporte (TCM) elegibles identificadas en el Plan de Implementación Estatal y proporciona fondos suficientes para su implementación. La Administración Federal de Carreteras determinó que el Programa de Mejoramiento del Transporte se ajusta al Plan de Implementación del Estado el 16 de abril de 2021. La documentación relacionada con el proceso de consulta pública e interinstitucional realizado para desarrollar el Programa de Mejoramiento del Transporte se encuentra en el Apéndice B.

### **Section 3. Conformidad de impacto localizado (puntos calientes)**

El proyecto se encuentra en una zona de cumplimiento/inclasificable para el monóxido de carbono (CO) y de no cumplimiento para las PM 2,5 y de cumplimiento-mantenimiento para las PM 10. Por lo tanto, se requiere un análisis de puntos conflictivos a efectos de conformidad si se considera un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire (POAQC), y los requisitos de análisis de conformidad a nivel de proyecto se cumplen si el proyecto se incluye en un análisis de conformidad regional aprobado, tal como se ha descrito anteriormente.

#### **3.1 Análisis de puntos calientes de PM2,5/PM10**

El proyecto propuesto no se considera un Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire para PM10 o PM2.5 porque no cumple con la definición de un Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire como se define en la Guía de Conformidad de Transporte de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos. El proyecto no es un Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire por las siguientes razones:

- Los volúmenes de tráfico diario medio anual de camiones (*Truck Annual Average Daily Traffic*, AADT) para la futura alternativa de construcción son coherentes con el crecimiento asociado a la población futura prevista, no con una afluencia de tráfico debida a una nueva instalación industrial/comercial/de camiones. El proyecto no causará un aumento significativo en el número de vehículos diésel en el área del proyecto.
- Los volúmenes de la Ruta o Carretera Estatal 99 no se verán afectados por las mejoras propuestas por el proyecto.

- La construcción de intercambiadores completos con características de diseño específicas para camiones dará a los vehículos acceso directo a la carretera estatal 99, mejorando así la seguridad, la eficiencia y la maniobrabilidad para todos los automovilistas.

Por consiguiente, no es necesario realizar un análisis de puntos calientes de partículas.

El proyecto se ha sometido a Consulta Interinstitucional (*Interagency Consultation*, IAC) en relación con la determinación de Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire. Los participantes en la Consulta Interinstitucional coincidieron en que el proyecto no es un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire (véase el apéndice C).

### **3.2 Emisiones de puntos calientes relacionados con la construcción**

El Reglamento 40 CFR 93.123(c)(5) establece que: "No es necesario realizar análisis de puntos calientes de CO, PM10 y PM2,5 para considerar las actividades relacionadas con la construcción que causan aumentos temporales de las emisiones. Cada emplazamiento afectado por las actividades relacionadas con la construcción se considerará por separado, utilizando los métodos establecidos en las "Directrices". Los aumentos temporales se definen como los que se producen únicamente durante la fase de construcción y duran cinco años o menos en cualquier emplazamiento individual."

Dado que se prevé que la construcción del proyecto dure menos de cinco años, las emisiones relacionadas con la construcción no se tienen en cuenta en el análisis de conformidad regional o a nivel de proyecto.

## **Apéndice A. Comentarios y respuestas del público en relación con la conformidad de la calidad del aire**

---

No se recibieron comentarios públicos relacionados con la conformidad durante la revisión pública del documento NEPA de este proyecto ni durante ningún período de notificación pública separado relacionado con la conformidad.

El período original de comentarios fue del 14 de octubre al 27 de noviembre de 2021. El período de comentarios se prorrogó hasta el 3 de diciembre de 201, por un total de 51 días.

Figura A-1. Anuncio público en inglés

PUBLIC NOTICE

## Notice of Availability of Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment

*(Study Results Available)*

## and Announcement of a VIRTUAL PUBLIC HEARING

### South Fresno, State Route 99 Corridor Project in Fresno County

**PUBLIC COMMENT PERIOD**

**Comments will be accepted from October 14, 2021 to November 27, 2021**

If there are no major comments, Caltrans will proceed with the project's design.

**WHEN AND WHERE?**

**Virtual Public Hearing:**  
 Date: November 4, 2021  
 Time: 6:00 p.m. to 8:00 p.m.  
 Access: To attend the Virtual Public Hearing, go to <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-6/district-6-projects/06-0h240> or scan the QR code to the right.  
 (You can view the full project presentation materials beginning the day of the virtual public hearing.)

**WHAT IS BEING PLANNED?**

The California Department of Transportation (Caltrans) proposes to improve the operations of two existing interchanges at American Avenue and North Avenue on State Route 99 between post miles 12.5 and 19.1 in south Fresno County.

**WHY THIS PUBLIC NOTICE?**

Caltrans has studied the effects this project may have on the environment. Our studies show it will significantly affect the quality of the environment. The report that explains why is called an Environmental Impact Report/Environmental Assessment. This notice is to inform you of the completion of the Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment and of its availability for you to read and comment on. A 45-day public review period will begin on October 14, 2021, and end on November 27, 2021. During this period, a virtual public hearing will be held to give you an opportunity to discuss the project with Caltrans' staff before the final design is selected.

**WHAT'S AVAILABLE?**

Beginning on October 14, 2021, the Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment and other project information will also be available for review at:

- The District 6 website: <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-6/district-6-projects/06-0h240> or scan the QR code above
- Easton Branch Library, 25 East Fantz Avenue, Fresno, California 93706
- Caltrans District Office, 1352 West Olive Avenue, Fresno, California 93728
- If you prefer that a printed copy, email copy, or CD of the document be sent to your home, call John Thomas at 559-408-4496 or email him at [john.q.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.q.thomas@dot.ca.gov)

**WHERE YOU COME IN?**

Have the potential impacts been addressed? Do you have information that should be included? Your comments will be part of the public record. If you wish to make a comment, you may submit your written comments by U.S. mail to Caltrans Environmental Planning, Attention: John Thomas, Senior Environmental Planner, 2015 East Shields Avenue, Suite 100, Fresno, California 93726; by email to [john.q.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.q.thomas@dot.ca.gov).

Key environmental information to consider is:

- A project-level conformity analysis shows that the project will conform to the State Implementation Plan, including localized impact analysis with interagency consultation for particulate matter (PM10 and PM2.5) required by 40 CFR 93.116 and 93.123. This project is not considered a Project of Concern regarding particulate matter (PM10 and PM2.5) as defined in 40 CFR 93.123(b)(1). A detailed PM10 and PM2.5 hot-spot analysis was not completed because the Clean Air Act and 40 CFR 93.116 requirements are met without an explicit hot-spot analysis. The project comes from a conforming Regional Transportation Plan and Transportation Improvement Program. Comments are requested regarding the project-level conformity analysis.
- The proposed work involves a site on a list enumerated under Section 65962.5 of the Government Code pertaining to hazardous wastes.
- While the environmental studies show little to no impacts, the project will significantly affect the quality of the environment with an increase in greenhouse gases, according to Caltrans Executive Order B-30-15 restricting greenhouse gas emissions. This Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment explains why.

**CONTACT**

For more information about this project, please contact John Thomas, Senior Environmental Planner, at 559-408-4496 or by email at [john.q.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.q.thomas@dot.ca.gov). For all other state highway matters in the area, please contact the District 6 Public Information Office at [d6.public.info@dot.ca.gov](mailto:d6.public.info@dot.ca.gov) or by phone at 559-488-4067.

**SPECIAL ACCOMMODATIONS**

Under the Americans with Disabilities Act of 1990, individuals who require accommodation (American Sign Language interpreter, accessible seating, documents in alternative formats, etc.) are requested to contact the Caltrans District 6 Public Information Office at [d6.public.info@dot.ca.gov](mailto:d6.public.info@dot.ca.gov) or by phone at 559-488-4067. Telecommunication Devices for the Deaf (TDD) users may contact the California Relay Service line at 1-800-735-2929, Voice Line at 1-800-735-2922, or contact the California Relay Service Teletype Voice Line by dialing 711.

Figura A-2. Anuncio público de prórroga del plazo en inglés.

PUBLIC NOTICE

## Notice of Availability of Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment

(Study Results Available)

### and Announcement of the EXTENDED PUBLIC COMMENT PERIOD

### South Fresno, State Route 99 Corridor Project in Fresno County

**PUBLIC COMMENT PERIOD**

Comments will be accepted during the extended review period from **October 14, 2021, to December 3, 2021**. If there are no major comments, Caltrans will proceed with the project's design.

**WHAT IS BEING PLANNED?**

The California Department of Transportation (Caltrans) proposes to improve the operations of two existing interchanges at American Avenue and North Avenue on State Route 99 between post miles 12.5 and 19.1 in south Fresno County.

**WHY THIS PUBLIC NOTICE?**

Caltrans has studied the effects this project may have on the environment. Our studies show it will significantly affect the quality of the environment. The report that explains why is called an Environmental Impact Report/Environmental Assessment. This notice is to inform you of the completion of the Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment and of its availability for you to read and comment on. **The public comment period began on October 14, 2021, and will end on December 3, 2021.**

**WHAT'S AVAILABLE?**

The Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment and other project information will be available for review during the extended review period at:

- The District 6 website: <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-6/district-6-projects/06-0h240>
- Easton Branch Library, 25 East Fantz Avenue, Fresno, California 93706
- Caltrans District Office, 1352 West Olive Avenue, Fresno, California 93728
- If you prefer that a printed copy, email copy, or CD of the document be sent to your home, call John Thomas at 559-408-4496 or email him at [john.q.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.q.thomas@dot.ca.gov)

**WHERE YOU COME IN?**

Have the potential impacts been addressed? Do you have information that should be included? Your comments will be part of the public record. If you wish to make a comment, you may submit your written comments by U.S. Mail or email no later than December 3, 2021, to Caltrans Environmental Planning, Attention: John Thomas, Senior Environmental Planner, 2015 East Shields Avenue, Suite 100, Fresno, California 93726, or by email to [john.q.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.q.thomas@dot.ca.gov).

Key environmental information to consider is:

- A project-level conformity analysis shows that the project will conform to the State Implementation Plan, including localized impact analysis with interagency consultation for particulate matter (PM10 and PM2.5) required by 40 CFR 93.116 and 93.123. This project is not considered a Project of Concern regarding particulate matter (PM10 and PM2.5) as defined in 40 CFR 93.123(b)(1). A detailed PM10 and PM2.5 hot-spot analysis was not completed because the Clean Air Act and 40 CFR 93.116 requirements are met without an explicit hot-spot analysis. The project comes from a conforming Regional Transportation Plan and Transportation Improvement Program. Comments are requested regarding the project-level conformity analysis.
- The proposed work involves a site on a list enumerated under Section 65962.5 of the Government Code pertaining to hazardous wastes.
- While the environmental studies show little to no impacts, the project will significantly affect the quality of the environment with an increase in greenhouse gases, according to Caltrans Executive Order B-30-15 restricting greenhouse gas emissions. This Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment explains why.

**CONTACT**

For more information about this project, please contact John Thomas, Senior Environmental Planner, at 559-408-4496 or by email at [john.q.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.q.thomas@dot.ca.gov). For all other state highway matters in the area, please contact the District 6 Public Information Office at [d6.public.info@dot.ca.gov](mailto:d6.public.info@dot.ca.gov) or by phone at 559-488-4067.

**SPECIAL ACCOMMODATIONS**

Under the Americans with Disabilities Act of 1990, individuals who require accommodation (American Sign Language interpreter, accessible seating, documents in alternative formats, etc.) are requested to contact the Caltrans District 6 Public Information Office at [d6.public.info@dot.ca.gov](mailto:d6.public.info@dot.ca.gov) or by phone at 559-488-4067. Telecommunication Devices for the Deaf (TDD) users may contact the California Relay Service line at 1-800-735-2929, Voice Line at 1-800-735-2922, or contact the California Relay Service Teletype Voice Line by dialing 711.

Figura A-3. Anuncio público en español.

AVISO PÚBLICO

**Aviso de disponibilidad del Borrador del Informe de impacto ambiental/Evaluación ambiental**  
(resultados del estudio disponibles)

**y anuncio de una AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL**

**Sur de Fresno, proyecto del corredor de la State Route 99 en el condado de Fresno**

**PERÍODO DE COMENTARIOS**

Se aceptarán comentarios desde el 14 de octubre de 2021 hasta el 27 de noviembre de 2021. Si no hay comentarios críticos, Caltrans procederá con el diseño del proyecto.

**¿CUÁNDO Y DÓNDE?**

**Audiencia pública virtual:**  
 Fecha: 4 de noviembre de 2021  
 Hora: de 6:00 p. m. a 8:00 p. m.  
 Acceso: para participar en la Audiencia Pública Virtual, puede ir a la página web <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-6/district-6-projects/06-0n240> o escanear el código QR que aparece a la derecha. (Todos los materiales de presentación del proyecto estarán disponibles a partir del día de la audiencia pública virtual).

**¿QUÉ ES ESTÁ PLANIFICANDO?**

El Departamento de Transporte de California (California Department of Transportation, Caltrans) propone mejorar el funcionamiento de dos intersecciones existentes en American Avenue y North Avenue sobre la State Route 99 entre las millas 12.5 y 19.1 en el sur del condado de Fresno.

**¿POR QUÉ SE HACE ESTE AVISO PÚBLICO?**

Caltrans ha estudiado los efectos que este proyecto puede tener en el ambiente. Nuestros estudios indican que afectará considerablemente la calidad ambiental. El informe que explica el motivo se llama Informe de impacto ambiental/Evaluación ambiental. Este aviso es para informarle que el Borrador del Informe de impacto ambiental/Evaluación ambiental ya está terminado y disponible para que lo lea y haga sus comentarios. Habrá un período de revisión pública de 45 días que comenzará el 14 de octubre de 2021 y finalizará el 27 de noviembre de 2021. Durante este período, se hará una audiencia pública virtual para darle la oportunidad de analizar el proyecto con el personal de Caltrans antes de que se elija el diseño final.

**¿QUÉ ESTÁ DISPONIBLE?**

A partir del 14 de octubre de 2021, el Borrador del Informe de impacto ambiental/Evaluación ambiental, junto con otra información del proyecto, estará disponible para su revisión en:

- Para entrar al sitio web del Distrito 6 puede ir a <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-6/district-6-projects/06-0n240> o escanear el código QR de arriba.
- Easton Branch Library, 25 East Fantz Avenue, Fresno, California 93706.
- Caltrans District Office, 1352 West Olive Avenue, Fresno, California 93726.
- Si prefiere que le envíen una copia por correo electrónico, una copia impresa o un CD del documento a su casa, llame a John Thomas al 559-408-4496 o envíele un correo electrónico a [john.j.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.j.thomas@dot.ca.gov)

**¿CUÁL ES SU PAPEL?**

¿Se trataron los posibles efectos? ¿Tiene información que debería incluirse? Sus comentarios serán parte del registro público. Si quiere hacer comentarios, puede enviarlos por escrito por correo postal a Caltrans Environmental Planning, Attention: John Thomas, Senior Environmental Planner, 2015 East Shields Avenue, Suite 100, Fresno, California 93726; por correo electrónico a [john.j.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.j.thomas@dot.ca.gov) o a través del sitio web del Distrito 6: <https://bit.ly/3GBanAap> (distingue mayúsculas y minúsculas).

Información ambiental clave que se debe tener en cuenta:

- Un análisis de adecuación del proyecto muestra que el mismo se adecuará al Plan de Implementación Estatal, lo que incluye un análisis de los impactos localizados con consultas entre agencias por material particulado (PM10 y PM2.5), según lo exigen los artículos 93.116 y 93.123 del título 40 del Código de Regulaciones Federales (Code of Federal Regulations, CFR). Este proyecto no se considera un proyecto de riesgo con respecto al material particulado (PM10 y PM2.5), según se define en el artículo 93.123(b)(1) del título 40 del CFR. No se llevó a cabo un análisis detallado de puntos calientes de PM10 y PM2.5, porque se cumplieron los requisitos de la Ley de Aire Limpio (Clean Air Act) y del artículo 93.116 del título 40 del CFR sin un análisis de puntos calientes explícito. El proyecto surge de un Plan de Transporte Regional y un Programa de Mejora del Transporte que se ajustan a la norma. Se solicitan comentarios acerca del análisis de adecuación del proyecto.
- En el trabajo propuesto, está involucrado un sitio de una lista que se enumera en el artículo 65962.5 del Código Gubernamental relativo a desechos peligrosos.
- Aunque los estudios ambientales muestran que el impacto es nulo o mínimo, el proyecto afectará en gran medida la calidad ambiental por un aumento de los gases de efecto invernadero, según la Orden Ejecutiva B-30-15 de Caltrans que restringe las emisiones de esos gases. Este Borrador del Informe de impacto ambiental/Evaluación ambiental explica por qué.

**CONTACTO**

Para obtener más información acerca de este proyecto, comuníquese con John Thomas, planificador ambiental sénior, al 559-408-4496 o por correo electrónico a [john.j.thomas@dot.ca.gov](mailto:john.j.thomas@dot.ca.gov). Para otros asuntos de carreteras estatales en la zona, comuníquese con la Oficina de Información Pública del Distrito 6 escribiendo a [dp6public.info@dot.ca.gov](mailto:dp6public.info@dot.ca.gov) o llamando al 559-488-4067.

**ADAPTACIONES ESPECIALES**

Según la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990, las personas que necesiten adaptaciones (intérprete de lenguaje de señas americano, asientos accesibles, documentos en formatos alternativos, etc.) deben comunicarse con la Oficina de Información Pública del Distrito 6 de Caltrans a [dp6public.info@dot.ca.gov](mailto:dp6public.info@dot.ca.gov) o por teléfono al 559-488-4067. Los usuarios de Dispositivos de Telecomunicación para Sordos (TDD) pueden comunicarse con la línea del Servicio de Retransmisión de California al 1-800-735-2929, con la línea de voz al 1-800-735-2922 o con la línea de teletipo por voz marcando 711.

## **Apéndice B. Documentación relacionada con la conformidad regional**

---

### **Análisis regional de emisiones realizado para el Plan Regional de Transporte Conforme**

El análisis regional de emisiones determinó que las emisiones regionales no superarán los presupuestos de emisiones del Plan Estatal de Aplicación para fuentes móviles en el año de construcción, un año horizonte de al menos 20 años a partir del momento en que se inició el análisis de conformidad, y los años adicionales que cumplan los requisitos de la normativa de conformidad para el análisis periódico. El análisis de las emisiones regionales se basó en las últimas proyecciones de población y empleo para el condado de Fresno adoptadas por el Consejo de Gobiernos de Fresno en el momento en que se inició el análisis de conformidad. Estos supuestos tienen menos de cinco años. La modelización se realizó utilizando estimaciones actuales y futuras de población, empleo, tráfico y congestión. Los datos de tráfico, incluidos los datos de mezcla de flota, se basaron en los datos de registro de vehículos disponibles más recientes incluidos en el modelo EMFAC. Se utilizó EMFAC 2017, que era la versión más reciente del modelo desarrollado por la Junta de Recursos del Aire de California y aprobado para su uso en California por la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. en el momento del análisis.

El Valle de San Joaquín actualmente no puede cumplir con la conformidad regional utilizando EMFAC 2017, que debe ser utilizado para todos los nuevos análisis de emisiones regionales que se iniciaron en o después del 16 de agosto de 2021. El proyecto está incluido en el Consejo de Gobiernos de Fresno (FCOG) para el Plan Regional de Transporte (RTP) conforme del Consejo de Gobiernos de Fresno de 2018. El concepto de diseño del proyecto y el alcance no han cambiado significativamente de lo que se analizó en el análisis regional de emisiones basado en EMFAC 2014.

Sin embargo, como EMFAC 2014 ya no se puede utilizar, EMFAC 2017 fue elegido para los análisis de emisiones como una demostración para mostrar cómo el proyecto no causará el empeoramiento de las violaciones existentes o retraso en el logro oportuno.

### **Proceso de Consulta Pública e Interinstitucional para el Programa de Mejora del Transporte**

El Programa Federal de Mejoras al Transporte fue desarrollado de acuerdo con las políticas del Consejo de Gobiernos de Fresno para la aportación de la comunidad y los procedimientos de Consulta Interinstitucional. Estos procedimientos garantizan que el público tenga la oportunidad adecuada de estar informado sobre el proceso de desarrollo del Programa Federal de Mejoras en el Transporte y fomenta la participación y los comentarios del público.

**Fresno Council of Governments  
2021 Federal Transportation Improvement Program  
Fresno County Region**

Lead Agency: Caltrans

<b>FRE111355</b>		<b>AMENDMENT: 20-03</b>						
Project Title: South Fresno SR99 Corridor Project		CTIPS_ID: 20300000756, EA_NUMBER: 0H240						
Project Description: On Route 99 in Fresno County and near Fresno, from 0.1 mile north of Clovis Avenue Undercrossing to 0.1 mile south of Church Avenue Undercrossing. [PPNO6288 (CTIPS 103-0000-0391) combines 2 interchange projects including FRE111355 (CTIPS 203-0000-0756) and FRE111352 (CTIPS 203-0000-0752)] (Measure C Project M in the Urban Regional Program)								
Sys: State Hwy Rt: 99 TCM: No Model #: 917 & Cl: Y Exempt Category: Non-Exempt								
		Cost Difference: \$49,950,000		Est Total Cost: \$137,113,000		Open to Traffic: 2026		
	<b>Phase</b>	<b>PRIOR</b>	<b>20/21</b>	<b>21/22</b>	<b>22/23</b>	<b>23/24</b>	<b>24/25 BEYOND</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Measure C - Regional</b>	PE	\$3,935,000	\$10,178,000					\$14,113,000
	RW		\$1,000,000	\$10,000,000	\$4,100,000			\$15,100,000
	CON					\$62,554,000		\$62,554,000
	<b>TOTAL</b>	<b>\$3,935,000</b>	<b>\$11,178,000</b>	<b>\$10,000,000</b>	<b>\$4,100,000</b>	<b>\$62,554,000</b>		<b>\$91,767,000</b>
<b>RIP - STIP AC</b>	PE	\$3,000,000						\$3,000,000
	RW							
	CON					\$42,346,000		\$42,346,000
	<b>TOTAL</b>	<b>\$3,000,000</b>				<b>\$42,346,000</b>		<b>\$45,346,000</b>
	<b>TOTAL PE</b>	<b>\$6,935,000</b>	<b>\$10,178,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$17,113,000</b>
	<b>TOTAL RW</b>	<b>\$0</b>	<b>\$1,000,000</b>	<b>\$10,000,000</b>	<b>\$4,100,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$15,100,000</b>
	<b>TOTAL CON</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$104,900,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$104,900,000</b>
	<b>TOTAL TOTAL</b>	<b>\$6,935,000</b>	<b>\$11,178,000</b>	<b>\$10,000,000</b>	<b>\$4,100,000</b>	<b>\$104,900,000</b>		<b>\$137,113,000</b>

FRESNO COUNCIL OF GOVERNMENTS  
 FORMAL AMENDMENT NO. 5 TO THE 2018 RTP  
 CONSTRAINED PROJECT LIST - CHANGE REPORT AS OF 6/21/2021 (In \$1,000)

LEAD AGENCY	PROJECT ID	PROJECT TITLE	PROJECT DESCRIPTION	PCT CHANGE	COST DIFFERENCE	COST BEFORE	COST REVISED	NARRATIVE	NOTES
Clovis	LSTMP727	FRE190006 - Shepherd Ave Signal Interconnect from Peach to DeWolf	Shepherd Ave from Peach Ave to DeWolf Ave; Signal interconnect including installation of fiber optics and associated equipment	100%	\$1,421	\$0	\$1,421	New CMAQ TCM Project  <b>Total RTP project cost \$1,421</b>	New CMAQ TCM Project
Caltrans	FRE150055/ FRE501717	Excelsior Expressway - HWY 41: Kings County Line to Elkhorn Ave	Near the city of Fresno, HWY 41 from the Kings County line to Elkhorn Avenue. Widen from 2-lane to 4-lane expressway.	0%	\$100	\$68,000	\$68,100	Change Reason: Changed Project Completion Date, Increase Funding  Changed Project Completion Date: - from "2028" to "2027"  <b>Total RTP project cost increased from \$68,000 to \$68,100</b>	Revise Open Traffic Year to 2027.
Caltrans	FRE111351	I5-SR 198 Interchange	Interchange Improvements (Measure C Project L in the Rural Regional Program)	0%	\$0	\$18,236	\$18,236	Change Reason: Revise Project Completion Date: - from "2031" to "2033"  <b>Total RTP project cost remains the same at \$18,236</b>	Revise Open to Traffic Year 2031 to 2033
Caltrans	FRE111352	SR 99 @ American Avenue Interchange	American Ave @ SR 99-Interchange Improvements (Measure C Project RK in the Rural Regional Program)	-100%	-\$59,821	\$59821	\$0	Delete project  <b>Total RTP project cost decreased from \$59,821 to \$0</b>	Project being combined with FRE111355
Caltrans	FRE111355	South Fresno SR99 Corridor Project	On Route 99 in Fresno County and near Fresno, from 0.1 mile north of Clovis Avenue Undercrossing to 0.1 mile south of Church Avenue Undercrossing. [PPNO6288 (CTIPS 103-0000-0391) combines 2 interchange projects including FRE111355 (CTIPS 203-0000-0756) and FRE111352 (CTIPS 203-0000-0752)] (Measure C Project RK and M in the Urban Regional Program)	57%	\$44,065	\$93,048	\$137,113	Change Reason: Revise project Title, Revise Project Description/Scope (combined with FRE111352), Revise Project Completion Date, Increase funding  Revise Project Completion Date: - from "2027" to "2026"  <b>Total RTP project cost increased from \$93,048 to \$137,113</b>	Project elements from FRE111352 are being combined with this project. Changed in Open to traffic date, 2027 to 2026.
Caltrans	FRE190013	SR 99 Interchange - Central & Chestnut	SR99 at Central/Chestnut - Improve Interchange (Measure C Project AA in the Rural Regional Program - Tier 2)	131%	\$61,859	\$47,141	\$109,000	Change Reason: Revise Project Completion Date, Increase funding  Changed Project Completion Date: - from "2028" to "2029"  <b>Total RTP project cost increased from \$47,141 to \$109,000</b>	Increase funding, revise open to traffic year
Fresno Area Express (FAX)	FRE501108	Wi-Fi on FAX Buses	Make Wi-Fi available for passengers on all FAX fixed route and paratransit vehicles.	-100%	-\$500	\$500	\$0	Delete project  <b>Total RTP project cost decreased from \$500 to \$0</b>	Project deletion requested by agency
					\$47,124	\$286,746	\$333,870		

Regionally Significant Project Listing

Jurisdiction / Agency	TIP/RTP Project ID	CTIPs Project ID	Facility Name/Route	Description		Estimated Cost	Conformity Analysis Year (project open to traffic)											
				Type of Improvement	Project Limits		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2029	2031	2037	2042		
Caltrans	FRE150055 FRE501717	10300000340	41	Widen from 2-lane to 4-lane expressway [Exceisor]	From: Kings County Line To Elkhorn Ave	\$68,000,000									X	X	X	X
Caltrans	FRE500516		41	Add NB Auxiliary Lanes	O Street to Shields	\$19,500,000											X	X
Caltrans	FRE500570		41	SR 41-Ashlan to Shaw: Add 1 NB Auxiliary Lane	Ashlan to Shaw	\$7,000,000											X	X
Caltrans	FRE500759		41	SR 41: El Paso to Friant: Add 1 SB Auxiliary Lane	El Paso to Friant	\$13,970,000									X	X	X	X
Caltrans	FRE500767		41	SR 41-Tulare to O Street: Widen Auxiliary Lane/Improve Ramps (Project J in the Measure C Urban Regional Program)	Tulare Ave to O Street	\$4,900,000	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fresno	FRE500145		41	Widen Off Ramp at Shaw	Interchange Crossstreets:SR 41 Off Ramp & Shaw	\$246,000	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fresno	FRE500146		41	Auxiliary Lane	From:Gettysburg Overcross To:Shaw Exit Ramp	\$1,271,000										X	X	X
Caltrans	FRE190013		99	Improve Interchange (Measure C Project AA in the Rural Regional Program - Tier 2)	Central/Chestnut	\$47,141,000									X	X	X	X
Caltrans	FRE210001		99	On Highway 99 in the City of Fresno, from south of El Dorado St to Clinton Ave. Rehabilitate roadway, repair or replace culverts, construct pumping plants, and remove or replace bridges.	From: El Dorado To: Clinton	\$367,300,000									X	X	X	X
Huron	FRE500805		269	New Roundabout	From:N/A To:N/A	\$3,000,000		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Huron	FRE500806		269	Lassen Ave & Palmer Ave Intersection Improvements	From:Lassen To: Palmer	\$1,600,000										X	X	X
Huron	FRE500807		269	Lassen Ave & Palmer Ave Intersection Improvements	From:Lassen To: Tornado	\$1,600,000						X	X	X	X	X	X	X
Caltrans	FRE111351	20300000748	<interchange>	Interchange Improvements	Interchange Cross Streets:IS & SR 198	\$18,236,000										X	X	X
Caltrans	FRE111352	20300000752	<interchange>	American Ave @ SR 99-Interchange Improvements	Interchange Cross Streets:American Ave & SR 99	\$61,950,000									X	X	X	X
Caltrans	FRE111355	20300000756	<interchange>	North/Cedar/SR 99-Improve Interchange (Measure C Project M in the Urban Regional Program - South Fresno Interchange Project on CTIPS)	North Ave to Cedar	\$87,163,000									X	X	X	X
Caltrans	FRE500520		<interchange>	Replace bridge structures and widen Floral	Interchange Cross Streets:SR 99 & SR 43	\$13,000,000											X	X
Caltrans	FRE500521		<interchange>	Improve interchange	Interchange Cross Streets:SR 99 & Shaw	\$86,000,000											X	X

## **Apéndice C. Consulta Interinstitucional sobre Partículas en suspensión**

---

El proyecto del Corredor Sur de Fresno de la Ruta Estatal 99 fue sometido a Consulta Interinstitucional el 6 de julio de 2020. La Agencia de Protección del Medio Ambiente y la Administración Federal de Carreteras acordaron el 18 de agosto de 2020 que el proyecto no es un Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire.

Se adjuntan la carta de presentación de la Consulta Interinstitucional y el posterior consentimiento de la Agencia de Protección Ambiental y la Administración Federal de Carreteras.

### **Evaluación de la conformidad de las partículas (PM10 y PM2,5) - El proyecto no es un proyecto de interés para la calidad del aire (POAQC)**

#### **1.1 Resumen**

Este proyecto está situado en las afueras de la ciudad de Fresno, en el condado de Fresno, en la ruta estatal 99, dentro de la cuenca atmosférica del valle de San Joaquín. La Cuenca de Aire del Valle de San Joaquín está designada como de cumplimiento-mantenimiento para PM10 y de no cumplimiento para PM2.5, de acuerdo con las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiente (NAAQS).

El proyecto propuesto completará dos enlaces parciales existentes. La zona del proyecto está situada al sur de la ciudad de Fresno. El intercambiador de North/Cedar Avenue se encuentra en una zona de industria ligera a pesada y parques empresariales. Muchas empresas de transporte a gran escala mantienen instalaciones aquí debido al fácil acceso de camiones a la Ruta Estatal 99, el principal corredor de viaje para mercancías y servicios en toda la parte central de California.

El enlace de American Avenue se encuentra al sur del enlace de North/Cedar Avenue y proporcionará acceso a un centro de detención de menores del condado de Fresno y a las tierras agrícolas circundantes.

De acuerdo con los documentos de orientación 2021 de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los EE.UU., el análisis de puntos calientes de partículas sólo es necesario para los proyectos de interés local para la calidad del aire ("Proyectos de Interés para la Calidad del Aire" o POAQC) en zonas de no cumplimiento y de mantenimiento para PM10 o PM2,5. Los proyectos que están exentos de los requisitos de conformidad (enumerados en 40 CFR 93.126 o 128) no necesitan ningún análisis de puntos calientes a efectos de conformidad a nivel de proyecto. Basado en la información proporcionada a continuación, este proyecto no exento no es un proyecto de preocupación local de calidad del aire (POAQC) porque no cumple con los criterios de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.; por lo tanto, un análisis detallado de punto caliente para PM10, y PM2.5 no es necesario.

Se solicita la conformidad mediante Consulta Interinstitucional en esta determinación de que el proyecto no es un Proyecto de Calidad del Aire Preocupante. Después de la aprobación, se solicitarán comentarios públicos sobre esta determinación (para proyectos NEPA con una Evaluación Ambiental o Declaración de Impacto Ambiental), y cualquier comentario público recibido será respondido en un informe de Análisis de Conformidad de Calidad del Aire proporcionado a la Administración Federal de Carreteras para apoyar una determinación de conformidad a nivel de proyecto para el documento NEPA.

## **1.2 Antecedentes**

La sección 93.116(a) del 40 Código de Reglamentos Federales (CFR) establece que un proyecto de la Administración Federal de Carreteras/Administración Federal de Tránsito no debe causar ni contribuir a ninguna nueva infracción localizada de PM<sub>2,5</sub> ni aumentar la frecuencia o gravedad de ninguna infracción existente de PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub> en zonas de no cumplimiento o de mantenimiento. La normativa establece además que los proyectos pueden cumplir este requisito sin un análisis de su potencial para crear puntos calientes de partículas, siempre que no cumplan los criterios establecidos en la sección 93.123 (b) para los proyectos preocupantes desde el punto de vista de la calidad del aire. Los proyectos que no sean proyectos preocupantes desde el punto de vista de la calidad del aire no requieren un análisis detallado de los puntos calientes porque, en general, no afectarían sustancialmente a las concentraciones de PM<sub>10</sub> o PM<sub>2,5</sub> (según proceda) de alta prioridad y es poco probable que causen o contribuyan a una violación nueva o continuada de las normas nacionales de calidad del aire ambiente.

En lo que respecta al análisis de los impactos locales sobre la calidad del aire, se puede considerar que un proyecto tiene uno de estos tres tipos de estatus: (1) exento; (2) no exento pero no es un Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire basado en los parámetros específicos establecidos en la normativa de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.; y (3) un Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire, que requiere la realización de un análisis cualitativo de puntos calientes. El proyecto del corredor sur de Fresno de la ruta estatal 99 no se ajusta a la definición de proyecto exento con arreglo a los artículos 93.126 ó 93.128.

La Regla de Conformidad de Transporte de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. define los proyectos de preocupación por la calidad del aire localizada (Proyectos de Preocupación por la Calidad del Aire), que requieren un análisis detallado de puntos calientes de PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>, en 40 CFR 93.123(b)(1) como:

- (i) Proyectos de autopistas nuevas o ampliadas que tengan un número significativo o un aumento significativo de vehículos diésel;
- (ii) Proyectos que afecten a intersecciones que se encuentren en un nivel de servicio D, E o F con un número significativo de vehículos diésel, o aquellas que cambiarán a un nivel de servicio D, E o F debido al aumento de los volúmenes de tráfico de un número significativo de vehículos diésel relacionados con el proyecto;
- (iii) Nuevas terminales de autobús y ferrocarril y puntos de transbordo que tengan un número significativo de vehículos diésel congregados en un único lugar;

- (iv) Ampliación de terminales de autobús y ferrocarril y puntos de transbordo que aumenten significativamente el número de vehículos diésel que se concentran en una única ubicación; y
- (v) Proyectos en o que afecten a lugares, áreas o categorías de lugares que estén identificados en el plan de aplicación aplicable de PM2,5 y PM10 o en la presentación del plan de aplicación, según proceda, como lugares de infracción o posible infracción.

### **1.3 El proyecto no es un proyecto de interés local para la calidad del aire (POAQC)**

El proyecto del Corredor Sur de la ruta estatal 99 de Fresno no entra dentro de ninguna de las cinco categorías de proyectos anteriormente mencionadas que se consideran proyectos preocupantes desde el punto de vista de la calidad del aire, como se explica a continuación.

*i. El proyecto propuesto no es un proyecto de autopista nuevo o ampliado y no se considera que afecte significativamente al tráfico de camiones diésel en la Ruta Estatal 99.*

El proyecto propuesto es un proyecto de reconfiguración de intercambiadores que no aumenta la capacidad de la carretera estatal 99 ni de los intercambiadores. Este tipo de proyecto mejora las operaciones de la autopista reduciendo la congestión de tráfico en los intercambiadores o intersecciones existentes y mejorando las operaciones de incorporación.

Basado en el Informe de Operaciones de Tráfico (Informe del Corredor de la Ruta Estatal 99 del Sur de Fresno) los volúmenes de tráfico aumentarían a lo largo de la Ruta Estatal 99 y los intercambiadores reconstruidos. Sin embargo, estos volúmenes de tráfico no se acercarían o superarían el criterio de 125.000 Tráfico Diario Medio Anual para un Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire. Además, el volumen total de camiones se mantendría por debajo del criterio de 10.000 toneladas de tráfico diario medio anual (8% de 125.000 toneladas de tráfico diario medio anual) para los proyectos que afectan a la calidad del aire.

- El aumento del volumen de tráfico se debería, en última instancia, al futuro crecimiento previsto de la población en la zona del condado de Fresno, no a una afluencia de tráfico debida a la construcción de nuevas instalaciones industriales, comerciales o de transporte por carretera. Las mejoras aliviarán la congestión gracias a una distribución más eficiente de todos los vehículos que entran y salen de la autopista. Los volúmenes de tráfico existentes y futuros en las carreteras existentes se muestran en las Tablas A y B de esta sección.
- ii. El proyecto propuesto no afecta a las intersecciones que se encuentran en el nivel de servicio (LOS) D, E, o F con un número significativo de vehículos diésel.
- Cabe esperar un aumento del tráfico de camiones en las intersecciones, ya que las mejoras se diseñarán específicamente para dar cabida a este tipo de vehículos. Sin embargo, estos camiones ya se esperan en la zona, como parte de las instalaciones industriales y parques empresariales existentes. El nuevo tráfico de camiones no se verá inducido a utilizar estos cruces a menos que formen parte de una nueva instalación.

- Se espera que la finalización del enlace completo en la intersección de American Avenue alivie parte del tráfico de camiones en el enlace de North/Cedar Avenue, ya que éste es actualmente el único acceso a las instalaciones cercanas a la ubicación de American Avenue.
  - La finalización del intercambiador completo en la intersección de North/Cedar Avenue permitirá que el tráfico en dirección sur entre directamente en la autopista, en lugar de utilizar la configuración actual que requiere que los camiones conduzcan desde la zona del parque industrial/empresarial a lo largo de una carretera local, y luego se queden parados en la intersección hasta que puedan cruzar a la rampa de entrada.
  - Como se indica en los cuadros B y C, el proyecto no empeora ni mejora el nivel de servicio en la mayoría de las intersecciones de la zona del proyecto.
    - El proyecto reduce el nivel de servicio en las intersecciones de North/Cedar Avenue y American Avenue. Sin embargo, se aumentará el número de carriles de rampa para acomodar mejor el tráfico que entra y sale de la autopista. Además, se incorporarán características de diseño para camiones diésel, mejorando aún más la seguridad y la eficiencia de los intercambiadores propuestos.
    - En American Avenue, el tráfico de camiones aumentará en 2026 y 2046. Sin embargo, el aumento se atribuye a la finalización del intercambiador completo en American Avenue. En la configuración actual, no hay rampa de salida para American Avenue desde la Ruta Estatal 99 en dirección norte. Todo el tráfico debe salir en la intersección de North/Cedar Avenue, y volver en doble sentido hacia el sur hasta la ubicación de American Avenue.
- iii. El proyecto propuesto no incluye la construcción de una nueva terminal de autobús o ferrocarril.*
- No aplicable a este proyecto.
- iv. El proyecto propuesto no amplía una terminal de autobús o ferrocarril existente.*
- No aplicable a este proyecto.
- v. El proyecto propuesto no se encuentra en o afecta a lugares, zonas o categorías de lugares que se identifican en el plan de aplicación aplicable de PM10 y PM2,5 o en la presentación del plan de aplicación, según proceda, como lugares de infracción o posible infracción.*
- No aplicable a este proyecto.

Por lo tanto, el proyecto propuesto cumple los requisitos de la Ley de Aire Limpio y 40 CFR 93.116 sin ningún análisis explícito de puntos calientes. El proyecto propuesto no crearía una nueva, o empeoraría una existente, violación de PM10 y PM2.5.

## 1.4 Información complementaria

### 1.4.1 Tablas A a D

**Tabla 1.4.1-A: Datos de tráfico - 2019 Carreteras existentes.**

Carretera/Intercambiador	Tráfico medio diario anual (TMAA)	Tráfico medio diario de camiones (ADT)
Línea principal de la ruta estatal 99	122,650	19,624
North/Cedar Avenues	21,300	7,193
American Avenue	4,900	441

Fuente: Informe sobre la calidad del aire del corredor de la Ruta 99 del Estado de Fresno Sur.

**Tabla 1.4.1-B: Datos de tráfico - Sin construcción.**

Carretera/Intercambiador	2026 Tráfico medio diario anual (TMA) sin construcción	2026 Tráfico medio diario de camiones (ADT) sin construir	2046 Tráfico diario medio anual (TDA) sin construir	2046 Tráfico medio diario de camiones sin construir (ADT)
Línea principal de la ruta estatal 99	199,050	31,848	297,300	47,568
North/Cedar Avenues	30,000	9,996	39,400	13,250
American Avenue	5,700	513	7,800	702

Fuente: Informe sobre la calidad del aire del corredor de la Ruta 99 del Estado de Fresno Sur.

**Tabla 1.4.1-C: Datos de tráfico - North/Cedar Avenues Alternativas 2 y 4.**

Año modelo	Sin construcción Promedio anual de tráfico diario (TDAA)	Alternativa 2 Tráfico medio diario anual (TMPD)/Tráfico medio diario de camiones (TMPD)	Alternativa 4 Tráfico medio diario anual (TMPD)/Tráfico medio diario de camiones (TMPD)
2026	30,000 / 9,996	29,000 / 9,372	29,000 / 9,516
2046	39,400 / 13,250	37,600 / 12,311	37,500 / 12,372

Fuente: Informe sobre la calidad del aire del corredor de la Ruta 99 del Estado de Fresno Sur.

**Tabla 1.4.1-D: Datos de tráfico - American Avenue Alternativas 1 y 2.**

Año modelo	Sin construcción Promedio anual de tráfico diario (TDAA)	Alternativa 1 Tráfico medio diario anual (TMPD)/Tráfico medio diario de camiones (TMPD)	Alternativa 2 Tráfico medio diario anual (TMPD)/Tráfico medio diario de camiones (TMPD)
2026	5,700 / 513	8,100 / 993	8,110 / 986
2046	7,800 / 702	10,800 / 1,302	10,800 / 1,283

Fuente: Informe sobre la calidad del aire del corredor de la Ruta 99 del Estado de Fresno Sur.

#### 1.4.2 Debate sobre los datos de tráfico

La finalidad del proyecto global es mejorar la circulación del tráfico local y facilitar el flujo de tráfico hacia la línea principal. No se añadirá nuevo tráfico de camiones, ya que el proyecto propuesto se construirá para dar servicio a la industria comercial y minorista ya establecida. El crecimiento del tráfico medio diario anual en los años de apertura al tráfico y diseño/horizonte se debe al aumento normal previsto de la población.

Los intercambiadores de North Avenue y American Avenue se construyeron originalmente como intercambiadores parciales. Dado que el proyecto propuesto convertirá los intercambiadores parciales existentes en intercambiadores completos, el proyecto no se considera una nueva alineación. La construcción de los intercambiadores completos permitirá a los conductores acceder directamente a la carretera estatal 99 en lugar de tomar rutas locales no continuas para llegar a su destino.

##### North/Cedar Avenue Comparaciones entre no construir y construir.

El tráfico diario medio anual en 2026 es de 30.000 vehículos. Para las alternativas 2 y 4, el tráfico diario medio anual desciende a 29.000 desde el escenario de No Construir.

En 2026, el tráfico de camiones de la Alternativa 2 sin construir es de 9.996 vehículos. Para la Alternativa 2 Construir 2026, el tráfico de camiones disminuye en 624 vehículos. Para 2026 Alternativa 4, el tráfico de camiones disminuye en 480 vehículos.

El promedio anual de tráfico diario en 2046 es de 39,400 vehículos. Para la alternativa 2, el tráfico diario medio anual disminuye en 1.800 vehículos. Para la alternativa 4, el tráfico diario medio anual disminuye en 1.700 vehículos.

El tráfico de camiones de la alternativa 2 sin construir en 2046 es de 13.250 vehículos. Para la alternativa 2 de construcción en 2046, el tráfico de camiones disminuye en 939 vehículos. Para la alternativa 4, el tráfico de camiones disminuye en 878 vehículos.

##### American Avenue Comparación entre no construir y construir

La media anual de tráfico diario en 2026 es de 5.700 vehículos. En la variante 1, el tráfico medio diario anual aumenta en 2.400 vehículos. Para la alternativa 2, el tráfico diario medio anual aumenta en 2.410 vehículos.

El tráfico de camiones de la alternativa 1 sin construir en 2026 es de 513 vehículos. Para la alternativa 1 de construcción de 2026, el tráfico de camiones aumenta en 480 vehículos. Para la alternativa 4 de 2026, el tráfico de camiones aumenta en 473 vehículos.

La media anual de tráfico diario en 2046 es de 7.800 vehículos. Para la alternativa 2, el tráfico diario medio anual aumenta en 1.800 vehículos. Para la alternativa 4, el tráfico diario medio anual aumenta en 1.700 vehículos.

El tráfico de camiones sin construir en 2046 de la alternativa 2 es de 7.800 vehículos. Para la alternativa 1 de construcción en 2046, el tráfico de camiones aumenta a 10.800 vehículos. En 2046, la alternativa 2 aumenta a 10.800 vehículos.

### Análisis

#### ***Tráfico medio diario anual (TMAA):***

La comparación del enlace propuesto de North/Cedar Avenue con el de American Avenue muestra que el tráfico medio diario anual (volumen) disminuirá en el enlace de North/Cedar Avenue, mientras que aumentará simultáneamente en el de American Avenue. Esta tendencia es continua desde el año de apertura al tráfico 2026 hasta el año de diseño/horizonte 2046.

#### ***Intercambiador Cedar/North Avenue Tráfico medio diario de camiones (ADT):***

En el enlace de North/Cedar Avenue, tanto el tráfico medio diario anual como el tráfico medio diario de camiones de la variante de construcción disminuyen en comparación con el tráfico medio diario anual y el tráfico medio diario de camiones de la variante de no construcción.

#### ***Intercambiador de American Avenue Tráfico medio diario de camiones (ADT):***

En el enlace de American Avenue, el tráfico medio diario anual de la variante 1 para 2026 aumenta, con el correspondiente incremento del tráfico medio diario de camiones en comparación con la variante 1 de no construir. La alternativa 2 de 2026 también sigue este patrón.

La diferencia porcentual del tráfico diario medio anual de la alternativa 1 para 2046 aumenta con el correspondiente aumento del tráfico diario medio de camiones. El Tráfico Diario Promedio Anual de la Alternativa 2 de 2046 también aumenta, con un aumento correspondiente en el Tráfico Diario Promedio de camiones.

#### ***Comparación:***

La disminución de la media anual de tráfico diario/media diaria de tráfico de camiones para cada año modelo para el enlace de North/Cedar Avenue se corresponde con un aumento de estos volúmenes en el enlace de American Avenue. Estudios anteriores de esta ubicación indican que muchos vehículos tomarían las rampas de North/Cedar Avenue y luego darían la vuelta hasta las inmediaciones de American Avenue por varias carreteras locales. El intercambio de volúmenes entre los dos intercambiadores sugiere que la construcción de un intercambiador completo en American Avenue aliviaría parte de la carga de tráfico en el intercambiador de North/Cedar Avenue.

En el enlace de American Avenue, el cambio en el número de camiones parece grande cuando se comparan las diferencias porcentuales. Sin embargo, el aumento de vehículos es sólo una fracción del tráfico que utilizará el enlace de North/Cedar Avenue, y se supone que el tráfico de camiones está utilizando la salida más cercana a sus instalaciones, ahorrando así la duplicación de vuelta desde la rampa del enlace de North/Cedar hasta las inmediaciones de American Avenue. Esto se traduce directamente en una reducción de las Millas Viajadas en Vehículo (VMT) y de las emisiones nocivas.

Según las cifras modeladas, la disminución del tráfico en el enlace de North/Cedar Avenue es de 2.263 vehículos. El aumento del tráfico en el enlace de American Avenue es de 1.698 vehículos. Hay una diferencia de 524 vehículos. El aumento del tráfico medio diario de camiones en el enlace de American Avenue no superará el tráfico medio diario de 10.000 camiones, lo que calificaría a este proyecto como Proyecto de Calidad del Aire Preocupante (POAQC).

Estos intercambiadores rediseñados y las intersecciones asociadas se harán específicamente para acomodar el tráfico de camiones. En general, mejorarán el flujo y la eficiencia del tráfico, permitirán el acceso directo a la carretera estatal 99, mejorarán el nivel de servicio y contribuirán a mejorar la calidad del aire en general.

### 1.4.3 Discusión de los datos de las intersecciones

El proyecto completará los intercambiadores de North/Cedar Avenue y American Avenue. Es difícil realizar una comparación directa entre el nivel de servicio existente y el futuro, ya que el enlace se reconfigurará totalmente a partir de las instalaciones existentes. Además, algunos datos de velocidad no estaban disponibles (NAV). Sin embargo, una comparación cualitativa del nivel de servicio sólo muestra que el nivel de servicio existente en 2019 empeorará tanto en el enlace de North/Cedar Avenue como en el de American Avenue para el año de apertura al tráfico 2026 y para el año horizonte 2046.

Actualmente, no hay rampa de salida para American Avenue en la Ruta Estatal 99 en dirección norte. En consecuencia, todo el tráfico debe salir en la intersección de North/Cedar Avenue, y luego navegar hacia el sur de vuelta a la ubicación de American Avenue.

Para el enlace de North/Cedar Avenue, el Tráfico Diario Medio Anual general y el Tráfico Diario Medio de camiones correspondiente en realidad disminuye desde los años 2026 y 2046. El descenso se atribuye a la reconfiguración del medio enlace existente en American Avenue a un enlace completo. Con un intercambiador completo, el tráfico puede acceder directamente a las instalaciones de American Avenue y en lugar de utilizar la salida de North/Cedar Avenue.

Las siguientes tablas se aplican al debate sobre el tráfico en esta sección.

**Tabla 1.4.3-A: Datos de tráfico del año 2019 en las rampas de North Avenue/Cedar Avenue.**

Rampas de enlace de North/Cedar Avenue	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
Rampa de salida hacia el sur desde North Avenue (rampa Diverge)	6,800	1,972	60	61	D	D
Rampa de entrada en dirección norte desde North Avenue (rampa de incorporación)	7,200	2,088	60	56	C	D
Rampa de salida en dirección norte hacia Cedar Avenue (rampa divergente)	3,800	1,558	61	61	D	D
Rampa de entrada en dirección sur desde Cedar Avenue (rampa de incorporación)	3,500	1,575	61	60	C	C
Total	21,300	7,193	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total

**Tabla 1.4.3-B: Datos de Tráfico del Año Existente 2019 en las Rampas de North Avenue/Cedar Avenue.**

Rampas de enlace de American Avenue	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
Rampa de salida hacia el sur en American Avenue (rampa divergente)	2,500	225	61	61	D	D
Rampa de entrada en dirección norte en American Avenue (rampa de incorporación)	2,400	216	60	60	C	C
Total	4,900	441	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total

**Tabla 1.4.3-C: Año de apertura 2026 y año de diseño 2046 sin construcción Tráfico medio diario anual y tráfico medio diario de camiones.**

Carretera/Intercambiador	Tráfico medio diario anual (TMPD)	Tráfico medio diario de camiones (TMPD)
2026 Sin construir North/Cedar Avenue	30,000	9,996
2046 Sin construir North/Cedar Avenue	39,400	13,250
2026 Sin construir American Avenue	5,700	513
2046 No Construir American Avenue	7,800	702

**Tabla 1.4.3-D. Año de apertura 2026 Datos de tráfico de las alternativas de construcción 1 y 2 de la Avenida Norte.**

Rampas de enlace de North Avenue	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
2026 Alternativas 1 y 2	29,000	9,372	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida hacia el sur desde North Avenue (rampa divergente)	10,100	2,929	59	60	E	E
Rampa de entrada directa en dirección sur desde la Avenida Norte en dirección oeste (confluencia de rampas)	700	385	61	60	C	C

<b>Rampas de enlace de North Avenue</b>	<b>Tráfico medio diario anual total (TMAA)</b>	<b>Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)</b>	<b>Velocidad Mañana</b>	<b>Velocidad Tarde</b>	<b>Nivel de servicio Mañana</b>	<b>Nivel de servicio Tarde</b>
Rampa de acceso directo en dirección sur desde la Avenida Norte en dirección este (incorporación a la rampa)	3,300	1,353	61	58	C	D
Rampa de acceso directo en dirección norte desde la Avenida Norte en dirección este (incorporación a la rampa)	5,900	1,357	59	56	D	D
Rampa de acceso directo en dirección norte desde la Avenida Norte en dirección oeste (incorporación a la rampa)	4,800	1,584	58	58	D	F
Rampa de salida hacia el norte desde North Avenue (rampa de desvío)	4,200	1,764	61	61	D	E

**Tabla 1.4.3-E. Año abierto 2026 Alternativas 3 y 4 Datos de tráfico de North Avenue.**

<b>Rampas de enlace de North Avenue</b>	<b>Tráfico medio diario anual total (TMAA)</b>	<b>Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)</b>	<b>Velocidad Mañana</b>	<b>Velocidad Tarde</b>	<b>Nivel de servicio Mañana</b>	<b>Nivel de servicio Tarde</b>
2026 Alternativas 3 y 4	29,000	9,516	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida en dirección sur hacia North Avenue (rampa divergente)	10,100	2,929	59	60	E	E
Rampa de entrada directa en dirección sur desde North Avenue (confluencia de rampas)	4,000	1,720	61	58	C	D
Rampa de salida en dirección norte hacia North Avenue (rampa divergente)	4,200	1,764	61	61	D	E
Rampa de acceso directo en dirección norte desde North Avenue (incorporación a la rampa)	10,700	3,103	57	Datos no disponibles	D	F

**Tabla 1.4.3-F. Horizonte Año 2046 Alternativas 1 y 2 Datos de tráfico de la Avenida Norte.**

<b>Rampas de enlace de la Avenida Norte</b>	<b>Tráfico medio diario anual total (TMAA)</b>	<b>Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)</b>	<b>Velocidad Mañana</b>	<b>Velocidad Tarde</b>	<b>Nivel de servicio Mañana</b>	<b>Nivel de servicio Tarde</b>
2046 Alternativas 1 y 2	37,600	12,311	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida hacia el sur desde North Avenue (rampa divergente)	12,800	3,712	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de entrada directa en dirección sur desde North Avenue en dirección oeste (confluencia de rampas)	1,300	715	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de acceso directo en dirección sur desde North Avenue en dirección este (incorporación a la rampa)	4,200	1,722	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de entrada en dirección norte desde North Avenue en dirección este (incorporación a la rampa)	6,400	1,656	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de acceso directo en dirección norte desde North Avenue en dirección oeste (incorporación a la rampa)	7,200	2,112	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de salida hacia el norte desde la Avenida Norte (rampa divergente)	5,700	2,394	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F

**Tabla 1.4.3-G. Año Horizonte 2046 Alternativas 3 y 4 Datos de tráfico de North Avenue.**

Rampas de enlace de la Avenida Norte	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
2046 Alternativas 3 y 4	37,500	12,372	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida hacia el sur desde North Avenue (rampa divergente)	12,800	3,712	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de entrada directa en dirección sur desde North Avenue (confluencia de rampas)	5,400	2,322	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de salida en dirección norte hacia North Avenue (rampa divergente)	5,700	2,394	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de acceso directo en dirección norte desde North Avenue (incorporación a la rampa)	13,600	3,944	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F

**Tabla 1.4.3-H. Año abierto 2026 Datos de tráfico de la alternativa 1 de American Avenue.**

Rampas de enlace de American Avenue	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
2026 Alternativa 1	8,100	993	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida en dirección sur (rampa divergente)	2,900	261	61	61	D	D
Rampa de entrada directa en dirección sur (rampa de incorporación)	1,300	260	62	59	C	D
Rampa de salida en dirección norte (rampa divergente)	1,100	220	61	62	D	D
Rampa de acceso directo en dirección norte (incorporación a la rampa)	2,800	252	58	57	D	D

**Tabla 1.4.3-I. Año abierto 2026 Datos de tráfico de la alternativa 2 de American Avenue.**

<b>Rampas de enlace de American Avenue</b>	<b>Tráfico medio diario anual total (TMAA)</b>	<b>Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)</b>	<b>Velocidad Mañana</b>	<b>Velocidad Tarde</b>	<b>Nivel de servicio Mañana</b>	<b>Nivel de servicio Tarde</b>
2026 Alternativa American 2	8,110	986	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida en dirección sur (rampa divergente)	2,900	261	61	61	D	D
Rampa de acceso en sentido sur desde American Avenue en dirección oeste (incorporación de rampa)	640	70	62	60	C	C
Rampa de acceso en dirección sur desde American Avenue en dirección este (incorporación a la rampa)	670	194	62	59	C	D
Rampa de acceso en dirección norte desde American Avenue en dirección oeste (incorporación a la rampa)	1,700	153	59	58	D	D
Rampa de acceso en dirección norte desde American Avenue en dirección este (incorporación de rampas)	1,100	88	59	59	C	D
Rampa de salida en dirección norte (rampa divergente)	1,100	220	61	62	D	D

**Tabla 1.4.3-J. Año de diseño 2046 Datos de tráfico de la alternativa 1 de American Avenue.**

Rampas de enlace de American Avenue	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
2046 Alternativa American 1	10,800	1,302	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida en dirección sur (rampa divergente)	3,800	342	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de entrada directa en dirección sur (rampa de incorporación)	1,700	340	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de salida en dirección norte (rampa divergente)	1,300	260	Datos no disponibles	Datos no disponibles	B	B
Rampa de acceso directo en dirección norte (incorporación a la rampa)	4,000	360	Datos no disponibles	Datos no disponibles	C	C

**Tabla 1.4.3-K. Año de diseño 2046 Datos de tráfico de la alternativa 2 de American Avenue.**

Rampas de enlace de American Avenue	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
2026 Alternativa American 2	10,800	1,283	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total	Sin valor total
Rampa de salida en dirección sur (rampa divergente)	3,800	342	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de acceso en sentido sur desde American Avenue en dirección oeste (incorporación de rampa)	870	96	57	Datos no disponibles	D	F
Rampa de acceso en dirección sur desde American Avenue en dirección este (incorporación a la rampa)	830	241	56	Datos no disponibles	D	F
Rampa de acceso en dirección norte desde American Avenue en dirección oeste (incorporación a la rampa)	2,500	225	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F

Rampas de enlace de American Avenue	Tráfico medio diario anual total (TMAA)	Tráfico medio diario anual de camiones (AADT)	Velocidad Mañana	Velocidad Tarde	Nivel de servicio Mañana	Nivel de servicio Tarde
Rampa de acceso en dirección norte desde American Avenue en dirección este (incorporación a la rampa)	1,500	120	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F
Rampa de salida en dirección norte (rampa divergente)	1,300	260	Datos no disponibles	Datos no disponibles	F	F

### **1.5 Conclusión:**

No hay razón para creer que este proyecto crearía una nueva violación o empeoraría una violación existente de las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiente (NAAQS) PM10 y PM2.5. Este proyecto no cumple los criterios de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. para ser un Proyecto de Preocupación Local por la Calidad del Aire (POAQC).

Caltrans ha completado esta evaluación de puntos calientes de PM10 y PM2.5 y ha determinado que este proyecto no es un "Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire"; Por lo tanto, no se requiere ningún otro análisis de puntos calientes de partículas para la conformidad.

### **1.6 Proceso de participación pública:**

La "Conformidad del Transporte" es un proceso establecido en virtud de la Ley Federal de Aire Limpio para garantizar que la planificación del transporte, los programas de mejora del transporte y los proyectos sean coherentes con los planes para alcanzar y mantener los estándares federales de calidad del aire. Los requisitos específicos son establecidos por las regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental en 40 CFR 93, documentos de orientación de la Agencia de Protección Ambiental y la Administración Federal de Carreteras, y las regulaciones locales o procedimientos establecidos por el Condado de Fresno de Gobiernos y el Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín, según lo dispuesto en el Plan de Implementación Estatal de Conformidad aprobado por la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.. Se está elaborando una evaluación ambiental rutinaria y un informe de impacto ambiental, que se espera esté disponible para consulta pública en 30 días. Se solicitarán comentarios públicos como parte del proceso de circulación del documento NEPA.

**M e m o r a n d u m**

*Making Conservation a  
California Way of Life!*

**To:** Interagency Consultation Partners

**Date:** July 2, 2020  
EA 06-0H240  
FRE-99  
PM 12.51/19.1

**From:** Maya Hildebrand  
Caltrans Central Region  
Environmental Engineering Branch

**Subject:** Consultation on PM 10 & PM 2.5 Hot-spot Conformity Assessment.

**Project:** South Fresno Interchange Project, State Route (SR) 99 in Fresno County

The California Department of Transportation is providing a PM10 & PM 2.5 Hot-spot Conformity assessment for the South Fresno Interchange Project for Interagency Consultation. It is requested that the Interagency Consultation Partners concur that this project is not a "Project of Air Quality Concern" (POAQC). Comments on the assessment are due by July 25, 2020. An interagency conference call will be held upon request.

**Project Description**

The South Fresno Interchange project is located in Fresno County. The project proposes to reconstruct two existing interchanges on State Route 99 between post miles 12.5 and 19.1 in the southwest area of the City of Fresno. The project would not change the State Route 99 mainline configuration, except to construct modified on- and off-ramps where they intersect the mainline at the interchange locations, and to set up traffic control during construction. Please see the attached map.

The purpose of the South Fresno Interchange Project is to improve the traffic operations of the existing North Avenue and American Avenue interchanges. The interchanges were built in 1965 and have numerous issues which must be addressed to update the facility to current Caltrans design standards.

- Existing interchange configurations are non-standard and are split to form five half interchanges.
- There are only two lanes for traffic to cross over the freeway; one lane for each direction of travel.
- The on and off ramps have limited dimensions which make navigation for large trucks especially difficult.
- On and off ramps are separated from each other with no expectation of where to find corresponding on or off ramps, forcing vehicles to wind their way on local streets, to and from the freeway, to reach their destinations.

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation  
system to enhance California's economy and livability"*

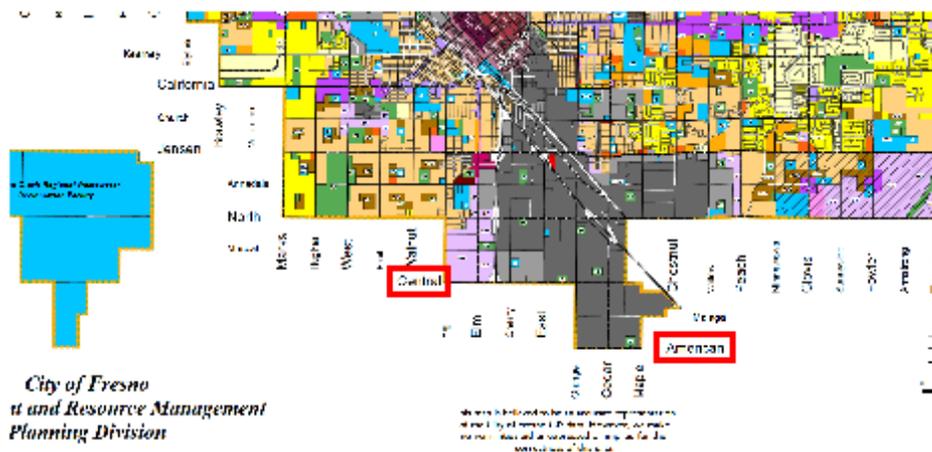
SR-99 South Fresno Interchange  
06-0H240  
July 2, 2020

- Pavement is old and cracked.

Caltrans traffic studies show the operations and performance of the interchanges will only deteriorate with time.

The project location is in an area of Fresno zoned for light to heavy industry (gray) and business parks (purple). Many large-scale shipping companies have their operations here (See Figure 1). These businesses rely on a readily accessible SR-99 to reach their customers. North Avenue and American Avenue are two of the major roads they use to reach SR-99.

Figure 1. Zoning/Land Use near SR-99 North and American Avenues



#### SR-99/North Avenue – Cedar Avenue IC

Currently, direct access to SR-99 is via a half diamond configuration with isolated ramps. North Avenue has a SB off-ramp and a NB on-ramp. Approximately 2.5 miles south, the Cedar Avenue access to SR-99 is comprised of a NB off-ramp and a SB on-ramp. The current North Avenue and Cedar Avenue ramp configuration function together as one complete IC.

The current North Avenue OC is a two-lane bridge, and all existing ramps are one-lane. Traffic control for the NB off-ramp/Cedar Avenue intersection is currently controlled with a single stop sign, while the SB off-ramp/Parkway/North Avenue intersections are controlled by two-way stop signs.

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"*

SR-99 South Fresno Interchange  
06-0H240  
July 2, 2020

West of SR-99, Parkway Avenue is located between North and Cedar Avenues and serves as the main local conduit for businesses. The Parkway/Cedar Avenue intersection is the access for the Cedar Avenue SB on-ramp to SR-99.

On the eastern side of SR-99, the North/Cedar Avenue intersection serves as the NB on-ramp.

Construction of any of the four alternatives would construct a full interchange to meet current design standards at North Avenue. The North Avenue OC will be reconstructed with four through-lanes. Intersections on North Avenue at Orange Avenue (west of the IC) and Cedar Avenue (east of the IC) would be improved, with left turn pockets installed at all four legs, as well as signals and lighting. Redesigned turn lanes and intersections will better accommodate truck traffic.

#### **SR-99/American Avenue**

The current configuration for the American IC is a half diamond interchange with isolated ramps. There is a SB off-ramp on the western side of SR-99 and a NB on-ramp on the eastern side of SR-99. These existing ramps are the only direct access points to SR-99.

The current American Avenue OC is a two-lane bridge. The SB off-ramp/American Avenue intersection is currently controlled with a single stop sign at the off-ramp. There are dedicated left- and right-turn lanes. All approaches on American Avenue at the SB off-ramp are one lane. The NB on-ramp/American Avenue intersection is uncontrolled with one-lane approaches on American Avenue. The SB off-ramp/American Avenue intersection is the only SB access point from SR-99 to the Fresno County Juvenile Justice Campus. There is no direct access to NB SR-99 at from American Avenue at this point.

All build alternatives for the American Avenue/SR-99 IC would construct a full interchange to meet current design standards at American Avenue. Intersections will be constructed where modified on- and off-ramps intersect on American Avenue. The American Avenue OC would be reconstructed with four through-lanes. On the west side, the reconstructed interchange along American Avenue would be four lanes through the on- and off-ramp intersections, then narrow to two lanes before the driveway of the County Juvenile facility. On the east side, the four lanes would narrow down and end before intersecting Golden State Highway.

#### **Level of Service for Existing Conditions**

##### **SR-99/North/Cedar Avenue IC**

All studied intersections are currently operating at acceptable LOS with the following exceptions. These three locations currently operate at LOS "F" during AM peak travel hour:

- o SB off-ramp/Parkway/North Avenue

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient  
transportation system  
to enhance California's economy and livability"*

SR-99 South Fresno Interchange  
06-0H240  
July 2, 2020

- o NB left-turn on Parkway
- o SB off-ramp left-turn that are currently operating at LOS "F" during AM peak travel hour

SR-99/American Avenue IC

All studied intersections are currently operating at acceptable LOS during peak travel hours.

Overall, NB SR-99 currently operates at LOS "D" during AM and PM peak travel hours, except the segment between on and off-ramps at Central and North Avenue, and north of North Avenue on-ramp. This segment operates at LOS "E" during PM peak travel hour.

The SB Route 99 segment is currently operating at LOS "C" to "D" during peak travel hours. All existing diverge areas at North and American Avenues are operating at LOS "D" during peak travel hours. All on-ramps merge areas at North and American Avenues are operating at LOS "C" during peak travel hours, except the NB on-ramp at North Avenue that is operating at LOS "D" during PM peak travel hour.

**Traffic**

The Caltrans Technical Planning Unit has provided estimated AADT (Annual Average Daily Traffic) for the 2019 Existing year, 2026 Open to Traffic year, and 2046 Horizon year traffic volumes.

Tables 1 shows mainline SR 99 traffic data along SR-99 between North and American Avenues. It should be noted that SR 99 traffic will not change due to interchange improvements. Tables 2 and 3 show traffic data for North Avenue and American Avenue Interchanges. Each table shows Annual Average Daily Traffic (AADT) and Truck AADT for the Existing Year 2019, Open to Traffic Year 2026 and Horizon Year 2046.

**Table 1: Mainline Traffic Data**

Mainline	AADT	Truck AADT (16%)
2019 Existing	245,300	39,248
2026 No Build	275,300	44,048
2046 No Build	408,200	65,312

Source: Caltrans Travel Forecasting.

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"*

**Table 2: SR-99/North/Cedar Avenue IC**

North Ave IC <i>Alternative</i>	2026		2046	
	AADT	Truck AADT	AADT	Truck AADT
No Build	25,500	9,996	39,400	13,250
Alt 1 Partial Clover	29,000	9,372	37,600	12,311
Alt 2 Partial Clover-Slip ramps	29,000	9,372	37,600	12,311
Alt 3 Spread Diamond	29,000	9,516	37,500	12,372
Alt 4 Diverging Diamond	29,000	9,516	37,500	11,988

Source: Caltrans Travel Forecasting.

The No-Build AADT includes traffic counts for both North and Cedar Avenue, as they function together as a single interchange. The Build alternatives AADT assumes a full interchange is in place.

The current/existing configuration is a partial half diamond configuration at North Avenue with a SB off-ramp and a NB on-ramp. The North Avenue OC is a two-lane bridge. Cedar Avenue lies 2.5 miles south, and accesses SR-99 via a NB off-ramp and a SB on-ramp.

Construction of the project would add two additional ramps to construct a full interchange at the North Avenue location, widen the North Avenue OC to a four-lane bridge, and improve existing intersections which feed into North Avenue by installing left-turn pockets and controlled signals.

**Table 3: American Avenue IC**

American Ave IC <i>Alternative</i>	2026		2046	
	AADT	Truck AADT	AADT	Truck AADT
No Build	5,700	513	7,800	702
Alt 1 Spread Diamond	8,100	993	10,800	1,302
Alt 2 Partial Clover	8,110	986	10,800	1,284

Source: Caltrans Travel Forecasting.

The No-Build AADT at American Avenue is for the existing northbound on- and southbound off-ramps. The Build AADT assumes a full American Avenue interchange is in place.

The current/existing configuration is also a partial half diamond configuration at American Avenue with a SB off-ramp and a NB on-ramp.

Construction of the project would add two additional ramps to construct a full interchange at the American Avenue location, widen the American Avenue OC to a four-lane bridge, and construct

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient  
 transportation system  
 to enhance California's economy and livability"*

intersections created by the modified on and off-ramps with American Avenue. Intersections would be constructed to current design standards.

#### Analysis

The purpose of the overall project is to improve local traffic circulation and smooth traffic flow to the mainline. No new truck traffic will be added, as the proposed project will be built to serve the already established commercial and retail industry. Growth in AADT by Opening to Traffic and Design/Horizon years are due to normal anticipated population increase.

Both North and American Avenue ICs, were originally built as a partial interchange. As the proposed project will convert the existing partial interchanges into full interchanges, the project is not considered a new alignment. Construction of the full interchanges will enable drivers to directly access SR-99 instead of taking local, non-continuous routes to get to their destination.

The redesigned interchanges and associated intersections will improve traffic flow and efficiency, allow direct access to SR-99, improve LOS, and contribute to overall better air quality.

#### Conformity

The South Fresno Interchange Project is in Fresno County in the San Joaquin Valley, which is in non-attainment for PM 2.5 and attainment/maintenance for PM 10. According to the Environmental Protection Agency (EPA) Transportation Conformity Guidance, PM2.5 hot-spot analysis is required for Projects of Air Quality Concern (POAQC) in non-attainment and maintenance areas (40CFR 93.123 (b) (1)). Projects that are exempt or not POAQC do not require hot-spot analysis.

Caltrans, as a Project Sponsor, has determined that this project does meet the criteria for not a "Project of Air Quality Concern" based on the November 2013 Transportation Conformity Guidance for Quantitative Hot-Spot Analyses in PM2.5 and PM10 Nonattainment and Maintenance Areas which states: Section 93.123(b)(1) of the conformity rule defines the projects that require a PM2.5 or PM10 hot-spot analysis as:

"(i) New highway projects that have a significant number of diesel vehicles, and **expanded highway projects that have a significant increase in the number of diesel vehicles;**

(ii) Projects affecting intersections that are at Level-of-Service D, E, or F with a significant number of diesel vehicles, or those that will change to Level-of-Service D, E, or F because of increased traffic volumes from a significant number of diesel vehicles related to the project;

(iii) New bus and rail terminals and transfer points that have a significant number of diesel vehicles congregating at a single location;

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient  
transportation system  
to enhance California's economy and livability"*

SR-99 South Fresno Interchange  
06-0H240  
July 2, 2020

(iv) Expanded bus and rail terminals and transfer points that significantly increase the number of diesel vehicles congregating at a single location; and

Based on the projected traffic above, Caltrans has determined that the South Fresno State Route 99 Corridor project should be assessed as NOT a POAQC for the following reasons:

- The Truck AADTs for the future Build Alternative are consistent with growth associated with anticipated future population, not an influx of traffic due to a new industrial/commercial/trucking facility. The project will not cause a significant increase in the number of diesel vehicles in the project area.
- Mainline SR-99 volumes are not affected by the improvements proposed by the project.
- Construction of full interchanges will give vehicles direct access to SR-99, thus improving safety, efficiency and maneuverability for all motorists.

**Public Involvement Process:**

The NEPA document will be Routine EA. Public involvement is necessary.

If you have any questions, please contact me at (559) 445-6426 or by email at [maya.hildebrand@dot.ca.gov](mailto:maya.hildebrand@dot.ca.gov).

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient  
transportation system  
to enhance California's economy and livability"*

Los correos electrónicos que aparecen en las imágenes de abajo se escribieron originalmente en inglés. La traducción al español de los correos electrónicos se encuentra en las páginas 45 y 46.

<matt.fell@mcagov.org>; Navarro, Michael@DOT <michael.navarro@dot.ca.gov>; Aljabiry, Muhaned M@DOT <muhaned.aljabiry@dot.ca.gov>; Kalandiyur, Nesamani@ARB <nesamani.kalandiyur@arb.ca.gov>; Fung, Nicholas@DOT <nicholas.fung@dot.ca.gov>; Patricia Taylor (patricia@maderactc.org) <patricia@maderactc.org>; Marquez, Paul Albert@DOT <paul-albert.marquez@dot.ca.gov>; Ramirez, Pedro@DOT <pedro.ramirez@dot.ca.gov>; Martinez-Velez, Priscilla@DOT <priscilla.martinez-velez@dot.ca.gov>; Raquel Pacheco (rpacheco@kerncog.org) <rpacheco@kerncog.org>; Rob Ball (rball@kerncog.org) <rball@kerncog.org>; Robert Phipps <rphipp@fresnocog.org>; Roberto Brady (RBrady@tularecog.org) <RBrady@tularecog.org>; Rochelle Invina <rinvina@kerncog.org>; Tavitias, Rodney A@DOT <rodney.tavitias@dot.ca.gov>; Mays, Rory <Mays.Rory@epa.gov>; Rosa Park (rpark@stancog.org) <rpark@stancog.org>; Ryan Niblock (niblock@sjcog.org) <niblock@sjcog.org>; Yazdi, Sadegh@DOT <sadegh.yazdi@dot.ca.gov>; Scherr, Sandra L@DOT <sandra.l.scherr@dot.ca.gov>; Santosh Bhattarai <Bhattarai@fresnocog.org>; Scott Carson <Scott.Carson@dot.gov>; Christian, Shalanda M@DOT <shalanda.christian@dot.ca.gov>; Tracey, Stephen R@DOT <stephen.tracey@dot.ca.gov>; Martinez, Steven R@DOT <Steven.R.Martinez@dot.ca.gov>; Suzanne Martinez <SMartinez@fresnocog.org>; Vanderspek, Sylvia@ARB <Sylvia.Vanderspek@arb.ca.gov>; Tashia Clemons <tashia.clemons@dot.gov>; Ted Matley (Ted.Matley@fta.dot.gov) <Ted.Matley@fta.dot.gov>; Ted Smalley (tsmalley@tularecog.org) <tsmalley@tularecog.org>; Terri King (terri.king@co.kings.ca.us) <terri.king@co.kings.ca.us>; Dumas, Thomas A@DOT <tom.dumas@dot.ca.gov>; tom.jordan@valleyair.org; Tony Boren <tboren@fresnocog.org>; Tray Wadsworth <twadsworth@stancog.org>; Ty Phimmasone (ty.phimmasone@mcagov.org) <ty.phimmasone@mcagov.org>; Vincent Liu (vliu@kerncog.org) <vliu@kerncog.org>; Tasat, Webster@ARB <webster.tasat@arb.ca.gov>; Choi, Yoojoong@DOT <yoojoong.choi@dot.ca.gov>  
**Subject:** RE: Hot-spot conformity assessment - Caltrans South Fresno Interchange

**EXTERNAL EMAIL. Links/attachments may not be safe.**

EPA concurs that this is not a project of air quality concern.

Thanks, Karina

Karina OConnor  
Air Planning Office  
US EPA Region 9 (AIR-2)  
75 Hawthorne St.  
San Francisco, CA 94105  
(775) 434-8176  
[occonnor.karina@epa.gov](mailto:occonnor.karina@epa.gov)

---

**From:** Hildebrand, Maya@DOT <[Maya.Hildebrand@dot.ca.gov](mailto:Maya.Hildebrand@dot.ca.gov)>

**Sent:** Thursday, July 9, 2020 8:45 AM

**To:** Alex Marcucci <[AMarcucci@trinityconsultants.com](mailto:AMarcucci@trinityconsultants.com)>; Bagde, Abhijit J@DOT <[abhijit.bagde@dot.ca.gov](mailto:abhijit.bagde@dot.ca.gov)>; Ahron Hakimi ([ahakimi@kerncog.org](mailto:ahakimi@kerncog.org)) <[ahakimi@kerncog.org](mailto:ahakimi@kerncog.org)>; Arellano, Alexis@DOT <[Lexie.Arellano@dot.ca.gov](mailto:Lexie.Arellano@dot.ca.gov)>; Andrew Chesley ([chesley@sjcog.org](mailto:chesley@sjcog.org))

<chesley@sjcog.org>; Lee, Anita <Lee.Anita@epa.gov>; Mahaney, Ann@DOT  
<ann.mahaney@dot.ca.gov>; Anna Myers <Anna.Myers@valleyair.org>; Antonio Johnson  
<antonio.johnson@dot.gov>; Becky Napier (bnapier@kerncog.org) <bnapier@kerncog.org>; Ben  
Giuliani (BGiuliani@tularecog.org) <BGiuliani@tularecog.org>; Ben Raymond  
<BRaymond@kerncog.org>; Braden Duran <BDuran@fresnocog.org>; De Terra, Bruce W@DOT  
<bruce.de.terra@dot.ca.gov>; Knecht, Carey@ARB <Carey.Knecht@arb.ca.gov>; Chris Jasper  
<cjasper@stancog.org>; Christopher Xiong <Christopher.Xiong@co.kings.ca.us>; Crystal Yunker  
<Crystal.Yunker@valleyair.org>; Deel, David@DOT <david.deel@dot.ca.gov>; Cheser, Dawn@CATC  
<Dawn.Cheser@catc.ca.gov>; Debbie Trujillo <dtrujillo@stancog.org>; Derek Winning  
<dwinning@tularecog.org>; Diane Nguyen (nguyen@sjcog.org) <nguyen@sjcog.org>; Dylan Stone  
<dylan@maderactc.org) <dylan@maderactc.org>; Ed Flickinger <EFlickinger@kerncog.org>; Edith  
Robles <erobles@stancog.org>; Elisabeth Hahn <ehahn@stancog.org>; Elizabeth Wright  
(EWright@tularecog.org) <EWright@tularecog.org>; Thompson, Erin M@DOT  
<Erin.Thompson@dot.ca.gov>; Gabriel Gutierrez (ggutierrez@tularecog.org)  
<ggutierrez@tularecog.org>; Valencia, Gilbert@DOT <Gilbert.Valencia@dot.ca.gov>; King,  
Heather@ARB <Heather.King@arb.ca.gov>; External, IOjeda@DOT <IOjeda@stancog.org>; Kahrs,  
Jacqueline J@DOT <jacqueline.kahrs@dot.ca.gov>; Gentry, Jamaica@DOT  
<Jamaica.Gentry@dot.ca.gov>; Perrault, James R@DOT <james.perrault@dot.ca.gov>; Jasmine  
Amanin <jasmine.amanin@dot.gov>; Jeff Findley (Jeff@maderactc.org) <Jeff@maderactc.org>;  
Jennifer Soliz <JSoliz@fresnocog.org>; Jessica Coria <jessica.coria@valleyair.org>; Joseph Stramaglia  
(jstramaglia@kerncog.org) <jstramaglia@kerncog.org>; Joseph Vaughn (Joseph.Vaughn@dot.gov)  
<Joseph.Vaughn@dot.gov>; Swearingen, Joshua B@DOT <joshua.swearingen@dot.ca.gov>; Kai Han  
(khan@fresnocog.org) <khan@fresnocog.org>; OConnor, Karina <OConnor.Karina@epa.gov>; Kasia  
Poleszczuk <KThompson1@tularecog.org>; Romero, Ken J@DOT <ken.i.romero@dot.ca.gov>;  
Mariant, Kevin B@DOT <kevin.mariant@dot.ca.gov>; Kevin Wing <Kevin.Wing@valleyair.org>; Vu,  
Khanh D@DOT <khanh.vu@dot.ca.gov>; Kim Kloeb (kloeb@sjcog.org) <kloeb@sjcog.org>; Kristine  
Cai (kcai@fresnocog.org) <kcai@fresnocog.org>; Lang Yu <Yu@fresnocog.org>; Carr, Laura@ARB  
<Laura.Carr@arb.ca.gov>; Lawrence, Laura <Lawrence.Laura@epa.gov>; Kimura, Lezlie@ARB  
<Lezlie.Kimura@arb.ca.gov>; Huy, Lima A@DOT <lima.huy@dot.ca.gov>; Mendibles, Lorena@DOT  
<lorena.mendibles@dot.ca.gov>; Sanchez, Lucas@DOT <Lucas.Sanchez@dot.ca.gov>; Evans, Marcus  
B@DOT <marcus.evans@dot.ca.gov>; Mark Hays <MHays@tularecog.org>; Matt Fell  
<matt.fell@mcagov.org>; Navarro, Michael@DOT <michael.navarro@dot.ca.gov>; Aljabiry,  
Muhaned M@DOT <muhaned.aljabiry@dot.ca.gov>; Kalandiyur, Nesamani@ARB  
<nesamani.kalandiyur@arb.ca.gov>; Fung, Nicholas@DOT <nicholas.fung@dot.ca.gov>; Patricia  
Taylor (patricia@maderactc.org) <patricia@maderactc.org>; Marquez, Paul Albert@DOT <paul-  
albert.marquez@dot.ca.gov>; Ramirez, Pedro@DOT <pedro.ramirez@dot.ca.gov>; Martinez-Velez,  
Priscilla@DOT <priscilla.martinez-velez@dot.ca.gov>; Raquel Pacheco (rpacheco@kerncog.org)  
<rpacheco@kerncog.org>; Rob Ball (rball@kerncog.org) <rball@kerncog.org>; Robert Phipps  
<rhipps@fresnocog.org>; Roberto Brady (RBrady@tularecog.org) <RBrady@tularecog.org>;  
Rochelle Invina <rinvina@kerncog.org>; Tavitas, Rodney A@DOT <rodney.tavitas@dot.ca.gov>;  
Mays, Rory <Mays.Rory@epa.gov>; Rosa Park (rpark@stancog.org) <rpark@stancog.org>; Ryan  
Niblock (niblock@sjcog.org) <niblock@sjcog.org>; Yazdi, Sadegh@DOT <sadegh.yazdi@dot.ca.gov>;  
Scherr, Sandra L@DOT <sandra.l.scherr@dot.ca.gov>; Santosh Bhattarai  
<Bhattarai@fresnocog.org>; Scott Carson <Scott.Carson@dot.gov>; Christian, Shalanda M@DOT  
<shalanda.christian@dot.ca.gov>; Tracey, Stephen R@DOT <stephen.tracey@dot.ca.gov>; Martinez,

Steven R@DOT <[Steven.R.Martinez@dot.ca.gov](mailto:Steven.R.Martinez@dot.ca.gov)>; Suzanne Martinez <[SMartinez@fresnocog.org](mailto:SMartinez@fresnocog.org)>; Vanderspek, Sylvia@ARB <[Sylvia.Vanderspek@arb.ca.gov](mailto:Sylvia.Vanderspek@arb.ca.gov)>; Tashia Clemons <[tashia.clemons@dot.gov](mailto:tashia.clemons@dot.gov)>; Ted Matley ([Ted.Matley@fta.dot.gov](mailto:Ted.Matley@fta.dot.gov)) <[Ted.Matley@fta.dot.gov](mailto:Ted.Matley@fta.dot.gov)>; Ted Smalley ([tsmalley@tularecog.org](mailto:tsmalley@tularecog.org)) <[tsmalley@tularecog.org](mailto:tsmalley@tularecog.org)>; Terri King ([terri.king@co.kings.ca.us](mailto:terri.king@co.kings.ca.us)) <[terri.king@co.kings.ca.us](mailto:terri.king@co.kings.ca.us)>; Dumas, Thomas A@DOT <[tom.dumas@dot.ca.gov](mailto:tom.dumas@dot.ca.gov)>; [tom.jordan@valleyair.org](mailto:tom.jordan@valleyair.org); Tony Boren <[tboren@fresnocog.org](mailto:tboren@fresnocog.org)>; Tray Wadsworth <[twadsworth@stancog.org](mailto:twadsworth@stancog.org)>; Ty Phimmasone ([ty.phimmasone@mcagov.org](mailto:ty.phimmasone@mcagov.org)) <[ty.phimmasone@mcagov.org](mailto:ty.phimmasone@mcagov.org)>; Vincent Liu ([vliu@kerncog.org](mailto:vliu@kerncog.org)) <[vliu@kerncog.org](mailto:vliu@kerncog.org)>; Tasat, Webster@ARB <[webster.tasat@arb.ca.gov](mailto:webster.tasat@arb.ca.gov)>; Choi, Yoojoong@DOT <[yoojoong.choi@dot.ca.gov](mailto:yoojoong.choi@dot.ca.gov)>  
**Subject:** Hot-spot conformity assessment - Caltrans South Fresno Interchange

Hello Interagency Consultation Partners,

The California Department of Transportation (Caltrans) is providing a PM 2.5 and PM 10 Hot-spot Conformity Assessment memo for interagency consultation. The project is the SR-99 South Fresno Interchange project. It is requested that the Interagency Consultation Partners concur that this project is not a "Project of Air Quality Concern" (POAQC). Comments on the assessment are due on July 29, 2020. An interagency conference call will be held upon request.

The NEPA document for this project is Routine EA (23 USC 327). A Public Hearing will be held during the circulation period of the Draft Environmental Document. FHWA and EPA concurrence is requested.

Please contact me if you have questions regarding this email or the attached memo.



*Maya Hildebrand*  
Air Quality Coordinator  
Central Environmental ANW/ECL  
Engineering Branch | 559.445.6426

Asunto: RE: Evaluación de la conformidad de los puntos calientes - Intercambiador Sur de Fresno de Caltrans

CORREO ELECTRÓNICO EXTERNO. Los enlaces/adjuntos pueden no ser seguros.

La EPA está de acuerdo en que no se trata de un proyecto que afecte a la calidad del aire.

Gracias, Karina

Karina O'Connor  
Oficina de Planificación del Aire  
US EPA Región 9 (AIR-2)  
75 Hawthorne St.  
San Francisco, CA 94105  
(775) 434-8176  
oconnor.karina@epa.gov  
Para:

De:

Enviado: Jueves, Julio 9, 2020 8:45 AM

Para:

Asunto: Evaluación de conformidad de puntos calientes - Caltrans Intercambiador Sur de Fresno

Hola Socios de Consulta Interinstitucional,

El Departamento de Transporte de California (Caltrans) está proporcionando un memo de Evaluación de Conformidad de Puntos Calientes de PM 2.5 y PM 10 para consulta Interinstitucional. El proyecto es el SR-99 Intercambiador Sur de Fresno. Se solicita que los Socios de Consulta Interinstitucional estén de acuerdo en que este proyecto no es un "Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire" (POAQC).

Los comentarios sobre la evaluación deben presentarse el 29 de julio de 2020. Se celebrará una conferencia telefónica interinstitucional previa solicitud.

El documento NEPA para este proyecto es EA de rutina (23 USC 327). Se celebrará una Audiencia Pública durante el período de circulación del Borrador del Documento Ambiental. Se solicita la conformidad de la FHWA y la EPA.

Póngase en contacto conmigo si tiene alguna pregunta sobre este correo electrónico o la nota adjunta.

Maya Hildebrand  
Coordinadora de Calidad del Aire  
Central de Medio Ambiente ANW/ECL  
Departamento de Ingeniería 559.445.6426

Los correos electrónicos de las imágenes siguientes se escribieron originalmente en inglés. La traducción al español de los correos electrónicos se encuentra en las páginas 48 y 49.

Jasmine (FHWA) <[jasmine.amanin@dot.gov](mailto:jasmine.amanin@dot.gov)>; Jeff Findley ([Jeff@maderactc.org](mailto:Jeff@maderactc.org)) <[Jeff@maderactc.org](mailto:Jeff@maderactc.org)>; Jennifer Soliz <[JSoliz@fresnocog.org](mailto:JSoliz@fresnocog.org)>; Jessica Coria <[jessica.coria@valleyair.org](mailto:jessica.coria@valleyair.org)>; Joseph Stramaglia ([jstramaglia@kerncog.org](mailto:jstramaglia@kerncog.org)) <[jstramaglia@kerncog.org](mailto:jstramaglia@kerncog.org)>; Vaughn, Joseph (FHWA) <[Joseph.Vaughn@dot.gov](mailto:Joseph.Vaughn@dot.gov)>; Swearingen, Joshua B@DOT <[joshua.swearingen@dot.ca.gov](mailto:joshua.swearingen@dot.ca.gov)>; Kai Han ([khan@fresnocog.org](mailto:khan@fresnocog.org)) <[khan@fresnocog.org](mailto:khan@fresnocog.org)>; Karina O'Connor ([OConnor.Karina@epamail.epa.gov](mailto:OConnor.Karina@epamail.epa.gov)) <[OConnor.Karina@epamail.epa.gov](mailto:OConnor.Karina@epamail.epa.gov)>; Kasia Poleszczuk <[KThompson1@tularecog.org](mailto:KThompson1@tularecog.org)>; Romero, Ken J@DOT <[ken.j.romero@dot.ca.gov](mailto:ken.j.romero@dot.ca.gov)>; Mariant, Kevin B@DOT <[kevin.mariant@dot.ca.gov](mailto:kevin.mariant@dot.ca.gov)>; Kevin Wing <[Kevin.Wing@valleyair.org](mailto:Kevin.Wing@valleyair.org)>; Vu, Khanh D@DOT <[khanh.vu@dot.ca.gov](mailto:khanh.vu@dot.ca.gov)>; Kim Kloeb ([kloeb@sjcog.org](mailto:kloeb@sjcog.org)) <[kloeb@sjcog.org](mailto:kloeb@sjcog.org)>; Kristine Cai ([kcai@fresnocog.org](mailto:kcai@fresnocog.org)) <[kcai@fresnocog.org](mailto:kcai@fresnocog.org)>; Lang Yu <[Yu@fresnocog.org](mailto:Yu@fresnocog.org)>; Carr, Laura@ARB <[Laura.Carr@arb.ca.gov](mailto:Laura.Carr@arb.ca.gov)>; Laura Lawrence <[Lawrence.Laura@epa.gov](mailto:Lawrence.Laura@epa.gov)>; Kimura, Lezlie@ARB <[Lezlie.Kimura@arb.ca.gov](mailto:Lezlie.Kimura@arb.ca.gov)>; Huy, Lima A@DOT <[lima.huy@dot.ca.gov](mailto:lima.huy@dot.ca.gov)>; Mendibles, Lorena@DOT <[lorena.mendibles@dot.ca.gov](mailto:lorena.mendibles@dot.ca.gov)>; Sanchez, Lucas@DOT <[Lucas.Sanchez@dot.ca.gov](mailto:Lucas.Sanchez@dot.ca.gov)>; Evans, Marcus B@DOT <[marcus.evans@dot.ca.gov](mailto:marcus.evans@dot.ca.gov)>; Mark Hays <[MHays@tularecog.org](mailto:MHays@tularecog.org)>; Matt Fell <[matt.fell@mcagov.org](mailto:matt.fell@mcagov.org)>; Navarro, Michael@DOT <[michael.navarro@dot.ca.gov](mailto:michael.navarro@dot.ca.gov)>; Aljabiry, Muhaned M@DOT <[muhaned.aljabiry@dot.ca.gov](mailto:muhaned.aljabiry@dot.ca.gov)>; Kalandiyur, Nesamani@ARB <[nesamani.kalandiyur@arb.ca.gov](mailto:nesamani.kalandiyur@arb.ca.gov)>; Fung, Nicholas@DOT <[nicholas.fung@dot.ca.gov](mailto:nicholas.fung@dot.ca.gov)>; patricia.maderactc.org <[patricia@maderactc.org](mailto:patricia@maderactc.org)>; Marquez, Paul Albert@DOT <[paul-albert.marquez@dot.ca.gov](mailto:paul-albert.marquez@dot.ca.gov)>; Ramirez, Pedro@DOT <[pedro.ramirez@dot.ca.gov](mailto:pedro.ramirez@dot.ca.gov)>; Martinez-Velez, Priscilla@DOT <[priscilla.martinez-velez@dot.ca.gov](mailto:priscilla.martinez-velez@dot.ca.gov)>; Raquel Pacheco ([rpacheco@kerncog.org](mailto:rpacheco@kerncog.org)) <[rpacheco@kerncog.org](mailto:rpacheco@kerncog.org)>; Rob Ball ([rball@kerncog.org](mailto:rball@kerncog.org)) <[rball@kerncog.org](mailto:rball@kerncog.org)>; Robert Phipps <[rphipp@fresnocog.org](mailto:rphipp@fresnocog.org)>; Roberto Brady ([RBrady@tularecog.org](mailto:RBrady@tularecog.org)) <[RBrady@tularecog.org](mailto:RBrady@tularecog.org)>; Rochelle Invina <[rinvina@kerncog.org](mailto:rinvina@kerncog.org)>; Tavitas, Rodney A@DOT <[rodney.tavitas@dot.ca.gov](mailto:rodney.tavitas@dot.ca.gov)>; Rory Mays <[Mays.Rory@epa.gov](mailto:Mays.Rory@epa.gov)>; Rosa Park ([rpark@stancog.org](mailto:rpark@stancog.org)) <[rpark@stancog.org](mailto:rpark@stancog.org)>; Ryan Niblock ([niblock@sjcog.org](mailto:niblock@sjcog.org)) <[niblock@sjcog.org](mailto:niblock@sjcog.org)>; Yazdi, Sadegh@DOT <[sadegh.yazdi@dot.ca.gov](mailto:sadegh.yazdi@dot.ca.gov)>; Scherr, Sandra L@DOT <[sandra.l.scherr@dot.ca.gov](mailto:sandra.l.scherr@dot.ca.gov)>; Santosh Bhattarai <[Rhattarai@fresnocog.org](mailto:Rhattarai@fresnocog.org)>; Carson, Scott (FHWA) <[Scott.Carson@dot.gov](mailto:Scott.Carson@dot.gov)>; Christian, Shalanda M@DOT <[shalanda.christian@dot.ca.gov](mailto:shalanda.christian@dot.ca.gov)>; Tracey, Stephen R@DOT <[stephen.tracey@dot.ca.gov](mailto:stephen.tracey@dot.ca.gov)>; Martinez, Steven R@DOT <[Steven.R.Martinez@dot.ca.gov](mailto:Steven.R.Martinez@dot.ca.gov)>; Suzanne Martinez <[SMartinez@fresnocog.org](mailto:SMartinez@fresnocog.org)>; Vanderspek, Sylvia@ARB <[Sylvia.Vanderspek@arb.ca.gov](mailto:Sylvia.Vanderspek@arb.ca.gov)>; Clemons, Tashia (FHWA) <[tashia.clemons@dot.gov](mailto:tashia.clemons@dot.gov)>; Matley, Ted (FTA) <[Ted.Matley@dot.gov](mailto:Ted.Matley@dot.gov)>; Ted Smalley ([tsmalley@tularecog.org](mailto:tsmalley@tularecog.org)) <[tsmalley@tularecog.org](mailto:tsmalley@tularecog.org)>; terri.king.co.kings.ca.us <[terri.king@co.kings.ca.us](mailto:terri.king@co.kings.ca.us)>; Dumas, Thomas A@DOT <[tom.dumas@dot.ca.gov](mailto:tom.dumas@dot.ca.gov)>; Tom Jordan <[Tom.Jordan@valleyair.org](mailto:Tom.Jordan@valleyair.org)>; Tony Boren <[tboren@fresnocog.org](mailto:tboren@fresnocog.org)>; Tray Wadsworth <[twadsworth@stancog.org](mailto:twadsworth@stancog.org)>; Ty Phimmason ([ty.phimmason@mcagov.org](mailto:ty.phimmason@mcagov.org)) <[ty.phimmason@mcagov.org](mailto:ty.phimmason@mcagov.org)>; Vincent Liu ([vliu@kerncog.org](mailto:vliu@kerncog.org)) <[vliu@kerncog.org](mailto:vliu@kerncog.org)>; Tasat, Webster@ARB <[webster.tasat@arb.ca.gov](mailto:webster.tasat@arb.ca.gov)>; Choi, Yoojoong@DOT <[yoojoong.choi@dot.ca.gov](mailto:yoojoong.choi@dot.ca.gov)>

**Subject:** Hot-spot conformity assessment - Caltrans South Fresno Interchange

**CAUTION:** This email originated from outside of the Department of Transportation (DOT). Do not click on links or open attachments unless you recognize the sender and know the content is safe.

Hello Interagency Consultation Partners,

El Departamento de Transporte de California (Caltrans) está proporcionando un memo de Evaluación de Conformidad de Puntos Calientes de PM 2.5 y PM 10 para Consulta Interinstitucional. El proyecto es la Ruta Estatal 99 Intercambiador Sur de Fresno. Se solicita que los Socios de Consulta Interinstitucional estén de acuerdo en que este proyecto no es un "Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire" (POAQC). Los comentarios sobre la evaluación deben presentarse el 29 de julio de 2020. Se celebrará una conferencia telefónica interinstitucional previa solicitud.

El documento NEPA para este proyecto es una Evaluación Ambiental de Rutina (23 USC 327). Se celebrará una Audiencia Pública durante el período de circulación del Borrador del Documento Ambiental. Se solicita la conformidad de la Administración Federal de Carreteras y de la Agencia de Protección del Medio Ambiente.

Póngase en contacto conmigo si tiene alguna pregunta sobre este correo electrónico o la nota adjunta.



**Maya Hildebrand**

Coordinadora de Calidad del Aire  
Central de Medio Ambiente ANW/ECL  
Departamento de Ingeniería 559.445.6426