

## Resumen Ejecutivo

### Introducción

Este capítulo proporciona un resumen del Bosquejo del Informe de Impacto Ambiental (EIR) preparado para las Enmiendas a los Proyectos y al Plan del Paseo Frente a la Bahía de National City (proyecto propuesto), preparado en cumplimiento con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito) es la Agencia Principal de la CEQA para el EIR y, como tal, tiene la responsabilidad primaria de evaluar los efectos ambientales del proyecto propuesto y de considerar si va a aprobar o desaprobado el proyecto propuesto a luz de estos efectos.

Como está requerido por la CEQA, este Bosquejo del EIR: (1) describe el proyecto propuesto, incluyendo su ubicación, objetivos y características; (2) describe las condiciones existentes en el sitio del proyecto y zonas próximas; (3) analiza los efectos físicos adversos directos, indirectos y acumulativos que ocurrirían en las condiciones existentes si el proyecto propuesto fuera implementado; (4) identifica los medios viables para evitar o reducir substancialmente los efectos adversos significativos; (5) proporciona una determinación de la importancia de cada impacto después de haber incorporado la mitigación; y (6) evalúa una gama razonable de alternativas viables al proyecto propuesto que cumplirían los objetivos básicos del proyecto y reducirían un impacto significativo relacionado con el proyecto.

Este Resumen Ejecutivo cubre los siguientes temas: (1) Descripción del Proyecto; (2) Áreas de Controversia/Asuntos Planteados por las Agencias y el Público; y (3) Asuntos que Deben Ser Resueltos, incluyendo efectos ambientales significativos y la consideración de alternativas al proyecto propuesto.

### Descripción del Proyecto

#### Resumen

El Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito), la Ciudad de National City (Ciudad), GB Capital Holdings (GB Capital), y Pasha Automotive Services (Pasha) (colectivamente, los proponentes del proyecto) están proponiendo un proyecto con componentes de desarrollo tanto en tierra como en agua; una enmienda al Plan Maestro del Puerto (PMP) del Distrito; enmiendas al Programa Costero Local (LCP) de la Ciudad, Plan General, Plan de Área Específica del Distrito del Puerto (HDSAP), Código de Uso del Terreno (LUC) (Zonificación del Título 18 del Código Municipal), y Plan Maestro para Bicicletas (colectivamente el “proyecto” o “proyecto propuesto”) en aproximadamente 77 acres, que consiste en aproximadamente 58 acres de tierra y 19 acres de agua (sitio del proyecto) dentro de la jurisdicción del Distrito y de la Ciudad en National City.

Específicamente, el proyecto propuesto incluye los siguientes componentes principales.

- Cambios en las designaciones de uso del terreno y del agua en el PMP del Distrito (Plan Equilibrado de Uso del Terreno del Distrito Marítimo de National City [Plan Equilibrado]).

- La construcción y operación de un parque de vehículos recreativos (RV), cabañas modulares, almacenamiento de embarcaciones en seco, una marina ampliada, y hasta cuatro hoteles, principalmente dentro de la jurisdicción del Distrito (Componente de GB Capital).
- La construcción y operación de una vía de conexión ferroviaria y una vía de almacenamiento dentro de la jurisdicción del Distrito (Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha).
- El cierre de la Tidelands Avenue entre la Bay Marina Drive y la 32nd Street, así como la West 28th Street entre la Tidelands Avenue y la Quay Avenue, dentro de las jurisdicciones del Distrito y de la Ciudad y la denominación del área a Industrial Relacionada con el Mar en el PMP del Distrito (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).
- La construcción y operación del Segmento 5 de la Vía para Bicicletas de Bayshore dentro de las jurisdicciones del Distrito y de la Ciudad (Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).
- La construcción y operación de un hotel, restaurante, espacio comercial, y/o una combinación de desarrollo comercial con servicios para turistas/visitantes al norte de la Bay Marina Drive y el potencial cierre o estrechamiento de la Bay Marina Drive al oeste de la Marina Way al tráfico vehicular de paso dentro de la jurisdicción de la Ciudad (Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo).
- Enmienda al PMP (PMPA) para aclarar la autoridad de uso del terreno jurisdiccional, la denominación de los usos del terreno y el equilibrio de los usos comerciales y marítimos (Componente de la PMPA).
- Enmiendas al LCP de la Ciudad, Plan General, HDSAP, LUC, y Plan Maestro para Bicicletas que incluiría cambios a los límites jurisdiccionales; cambios a los límites de las subáreas; y cambios al uso del terreno, plan específico, y designaciones de zonas (Programa de la Ciudad – Componente de Enmiendas al Plan).

El propuesto Plan Equilibrado incluye una PMPA y correspondiente enmienda al LCP (LCPA) para corregir los mapas de uso del terreno jurisdiccional y para aclarar la autoridad de uso del terreno, la denominación de los usos del terreno, y el equilibrio de los usos comerciales y marítimos. El Plan Equilibrado fue creado en respuesta a un proceso de planificación público para identificar una reconfiguración de usos del terreno para optimizar usos recreativos, marítimos, y comerciales dentro del Distrito Marítimo de National City, el cual es el área por lo general al norte del Canal de Sweetwater y al oeste del refugio de fauna silvestre (Paradise Marsh). La implementación del Plan Equilibrado claramente delinearía los límites del uso del terreno marítimo de los potenciales límites del uso del terreno recreativo y comercial, mientras a la vez permitiría aumentar la eficiencia operativa en la Terminal Marítima de National City (NCMT) y mantener la sensibilidad hacia la función y la sostenibilidad del Paradise Marsh, así como el acceso público y la recreación en un Pepper Park ampliado. El Plan Equilibrado propone lograrlo mediante la reconfiguración de las carreteras, una nueva conexión ferroviaria, la reconfiguración de los usos comerciales del terreno recreativo y marítimo, la ampliación del Pepper Park y la preservación de las zonas de amortiguación del hábitat para el refugio de fauna silvestre adyacente.

El Plan Equilibrado, la mayor parte del Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, la mayor parte del Componente de Cierre de Caminos de Pasha, y una porción del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore se encuentran dentro de los límites jurisdiccionales del Distrito. Por consiguiente, los cambios propuestos por estos componentes

requerirían una PMPA y son referidos de manera colectiva como el “Componente de la Enmienda al Plan Maestro del Puerto” o “Componente de la PMPA” e incluyen:

- La incorporación del Plan Equilibrado, la mayor parte del Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y el alineamiento de la Vía para Bicicletas de Bayshore dentro del PMP.
- La eliminación de la designación de Calle para los cierres de calles asociados con el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y la denominación de estas áreas (con la excepción del área dentro de la jurisdicción de la Ciudad) como Industrial Relacionada con el Mar.
- La adición al PMP de aproximadamente 12.4 acres del Plan Equilibrado, ubicados en su mayor parte en el sitio de GB Capital al este de la línea de marea alta media y que son propiedad del Distrito.

La mayor parte del propuesto Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore y todo el propuesto Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo están dentro de la jurisdicción de la Ciudad. Por consiguiente, el Programa de la Ciudad – Enmiendas al Plan consistiría de lo siguiente:

- La eliminación de aproximadamente 12.4 acres del Plan Equilibrado, ubicados en su mayor parte en el sitio de GB Capital al este de la línea de marea alta media y que son propiedad del Distrito, del Plan General de la Ciudad, LCP, HDSAP, y LUC para reflejar los cambios en el uso del terreno y la autoridad jurisdiccional.
- La incorporación de siete parcelas al norte de la Bay Marina Drive y derechos de paso adyacentes al HDSAP de la Ciudad.
- Una enmienda al Plan Maestro para Bicicletas de la Ciudad para reflejar la re-alineación de la Vía para Bicicletas de Bayshore.

## Ubicación del Proyecto

El sitio del proyecto está ubicado en la porción suroeste de National City, parcialmente dentro de la jurisdicción existente de la Ciudad, parcialmente dentro de la jurisdicción existente del Distrito. El área del proyecto por lo general está bordeada por el Paradise Marsh (parte del Refugio Nacional de Fauna Silvestre de la Bahía de San Diego/Unidad de Sweetwater Marsh) al este, el Canal de Sweetwater al sur, la Terminal Marítima de National City (NCMT) y los usos marítimos al oeste, y la Civic Center Drive y usos comerciales e industriales al norte.

La mayor parte del sitio del proyecto está en terreno que se encuentra dentro de la jurisdicción del Distrito, y el Distrito tiene obligaciones reglamentarias y responsabilidades propietarias sobre estas porciones del sitio del proyecto. Estas porciones del terreno han incluido arrendamientos desde 1990 a Pasha para la operación de un negocio de importación/exportación de automóviles en la terminal marítima y arrendamientos desde 2008 a GB Capital para la operación de una marina para embarcaciones de recreo. Además, el Pepper Park y una porción del Canal de Sweetwater (al oeste de la línea de marea alta media) forman parte del sitio del proyecto incluido dentro de la jurisdicción del Distrito, y una porción del Canal de Sweetwater (al este de la línea de marea alta media) forma parte del sitio del proyecto incluido dentro de la jurisdicción de la Ciudad.

El proyecto propuesto consiste de los siguientes seis componentes, que, aunque no son todos contiguos, suman aproximadamente 77 acres, y se encuentran en las siguientes ubicaciones generales:

- El Plan Equilibrado está ubicado dentro de la jurisdicción del Distrito y es un plan de uso del terreno para reconfigurar los usos del terreno y el agua dentro del área de aproximadamente 60.9 acres por lo general al norte del Canal de Sweetwater, al sur del Centro Nacional de Distribución, al este de la NCMT, y al oeste del Paradise Marsh. El Plan Equilibrado propone la reconfiguración de áreas que están designadas para usos de terreno para Parques/Plazas, Recreación Comercial, Terminal Marítima, Industrial Relacionada con el Mar, Atraque de Embarcaciones de Recreo y para Calles en el Plan Maestro del Puerto. El Plan Equilibrado también incluye una ampliación al Pepper Park.
- El Componente de GB Capital incluye la Marina del Pier 32 y el lote no desarrollado al norte de la marina, parte del Canal de Sweetwater al sur de la marina, y dos lotes de estacionamiento existentes utilizados por Pasha, por lo general al norte y al oeste de la marina. El sitio de GB Capital por lo general está bordeado por el Canal de Sweetwater al sur, el Paradise Marsh al este, la instalación del Centro Nacional de Distribución al norte y la NCMT al oeste. El Componente de GB Capital está propuesto a estar ubicado por lo general en el área identificada para uso del terreno para Recreación Comercial en el Plan Equilibrado, pero también se extiende dentro de la jurisdicción de la Ciudad, y fuera de los límites del Plan Equilibrado, en el Canal de Sweetwater y el área al este de la marina. Las porciones terrestres del Componente de GB Capital, así como la marina existente y la mayor parte del malecón están ubicadas dentro de la jurisdicción del Distrito.
- El Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el cual está ubicado dentro de la jurisdicción del Distrito, atravesaría el lote bordeado al norte por las vías férreas existentes y el Centro Nacional de Distribución, al este por la Marina Way, al sur por la 32nd Street y al oeste por la Tidelands Avenue. El Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha está propuesto a estar ubicado en el área identificada para uso del terreno Industrial Relacionado con el Mar en el Plan Equilibrado.
- El Componente de Cierre de Caminos de Pasha está ubicado en la Tidelands Avenue, desde el sur de la Bay Marina Drive hasta la 32nd Street, y de la West 28th Street, entre la Quay Avenue y la Tidelands Avenue. El Componente de Cierre de Caminos de Pasha está ubicado en su mayor parte dentro de la jurisdicción del Distrito, y una porción (entre la Bay Marina Drive y la línea de marea alta media) está ubicada dentro de la jurisdicción de la Ciudad.
- El Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore por lo general está ubicado en una combinación de carreteras existentes, incluyendo la Bay Marina Drive, la Marina Way (antiguamente la Harrison Avenue), la Cleveland Avenue, la McKinley Avenue, la West 19th Street, la Tidelands Avenue, la West 14th Street y la Civic Center Drive. La mayor parte del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore está ubicado dentro de la jurisdicción de la Ciudad, y la porción más hacia el sur está ubicada dentro de la jurisdicción del Distrito.
- El Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo está ubicado dentro de la jurisdicción de la Ciudad, al norte de la Bay Marina Drive, por lo general bordeado por la West 23rd Street al norte, la rampa de salida de la Autopista Interestatal (I-) 5 en dirección sur en la Bay Marina

Drive al este, la Bay Marina Drive al sur y las vías férreas del BNSF Railway (BNSF) al oeste (al oeste de la intersección de la Bay Marina Drive y la Marina Way).

## Objetivos del Proyecto

Para lograr el propósito y la necesidad del proyecto propuesto, el Distrito ha identificado los siguientes objetivos en coordinación con la Ciudad.

1. Activar aún más el sitio del proyecto modificando los usos del terreno y sus configuraciones para fomentar el desarrollo de usos comerciales y recreativos de alta calidad para maximizar las oportunidades de empleo, maximizar las oportunidades recreativas para los visitantes, maximizar las oportunidades de desarrollo económico y mejorar la eficiencia de la carga y el transporte de los usos industriales marítimos asociados a las operaciones en la NCMT.
2. Reconfigurar los usos marítimos y comerciales para equilibrar las futuras demandas del mercado para esos usos, mientras que a la vez se aumenta el acceso público en el sitio del proyecto.
3. Implementar un desarrollo comercial cohesivo que esté diseñado para mejorar el disfrute del Distrito Marítimo de National City y el área circundante de la Ciudad, contribuir a la vitalidad económica del área y generar ingresos económicos para la Ciudad incluyendo a través del aumento del Impuesto de Ocupación de Transeúntes.
4. Aumentar el espacio para parques y las oportunidades recreativas para mejorar la experiencia del paseo marítimo para todos los visitantes y maximizar las oportunidades para atraer el turismo a la Ciudad.
5. Reducir los movimientos innecesarios de los trenes y reducir el esfuerzo necesario asociado con la construcción diaria de trenes al mejorar la capacidad de almacenamiento ferroviario cerca de la terminal y crear una conexión más directa entre el Astillero del BNSF Railway en National City y la NCMT.
6. Compensar la pérdida de los terrenos existentes utilizados para las operaciones marítimas, como se propone en el Plan Equilibrado, al cerrar las calles internas del Distrito (es decir, la Tidelands Avenue y la West 28th Street) adyacentes a las operaciones marítimas existentes para crear un espacio contiguo para las operaciones marítimas y configurar las operaciones de carga en, y adyacentes a, la NCMT para crear eficiencias de manejo de la carga y reducir los movimientos de la misma.
7. Incorporar al PMP las propiedades del Distrito que actualmente no están reguladas por el PMP para garantizar la coherencia con la Ley de Costas de California, la Doctrina de Fideicomiso Público y la Ley de Puertos.
8. Ser consistente con las políticas ambientales de la Ciudad y con el Plan de Acción Climática, el Programa de Aire Limpio y el Programa de Administración del Drenaje Jurisdiccional del Distrito para cerciorarse que el proyecto propuesto no afecte negativamente la habilidad del Distrito o de la Ciudad para lograr sus respectivos objetivos ambientales y de sostenibilidad a largo plazo.
9. Ampliar el potencial de la acuicultura en las marismas del Distrito.

10. Incorporar al PMP un patrón de uso del terreno para el Distrito Marítimo de National City que establezca zonas de amortiguación del hábitat e implemente elementos operativos para evitar inconsistencias de uso del terreno y operativas entre los usos comerciales, recreativos, de espacios abiertos y marítimos.
11. Integrar el arte, la cultura y la historia de National City al desarrollo del proyecto propuesto.
12. Aumentar la conectividad del área del Proyecto con el área circundante y facilitar el aumento de la actividad peatonal y el disfrute de la Bahía de San Diego para los visitantes.

## Áreas de Controversia Conocida/Cuestiones Planteadas por las Agencias y el Público

La Sección 15123 de las Directrices Estatales de la CEQA requiere que el resumen de un EIR incluya las áreas de controversia conocidas por la Agencia Principal, incluyendo las cuestiones planteadas por las agencias y el público. El Distrito circuló un Aviso de Preparación (NOP) para solicitar los comentarios de las agencias y del público sobre el alcance y el contenido del análisis ambiental empezando el 20 de diciembre de 2018 y terminando el 31 de enero de 2019. El NOP está incluido como el Apéndice A.

Un total de 14 cartas de comentarios fueron recibidas durante el período de evaluación pública del NOP. Las principales cuestiones planteadas estaban relacionadas con la estética y los recursos visuales; la calidad del aire y el riesgo a la salud; los recursos biológicos; los recursos culturales, los recursos culturales tribales y los recursos paleontológicos; la energía; los gases de efecto invernadero (GHG); los peligros y los materiales peligrosos; la hidrología y la calidad del agua; el uso y la planificación del terreno; el ruido y las vibraciones; la población y el empleo; los servicios públicos y la recreación; el transporte, el estacionamiento y el tráfico; y los servicios públicos. Un resumen de todos los comentarios recibidos está incluido en el Cuadro 1-2 del Capítulo 1, *Introducción*, y todas las cartas de comentarios del NOP están incluidas en el Apéndice B de este EIR.

## Cuestiones por Resolver

### Resumen de los Impactos del Proyecto

Este Bosquejo del EIR examina los potenciales efectos ambientales del proyecto propuesto, incluyendo información relacionada a las condiciones existentes del sitio, análisis de los tipos y la magnitud de los impactos ambientales individuales y cumulativos y las medidas de mitigación viables que podrían disminuir o evitar los impactos ambientales. Según el Apéndice G de las Directrices Estatales de la CEQA, los potenciales efectos ambientales del proyecto propuesto fueron analizados para las siguientes áreas.

- Estética y Recursos Visuales
- Calidad del Aire y Riesgo a la Salud
- Recursos Biológicos
- Uso y Planificación del Terreno
- Ruido y Vibración
- Población y Empleo

- Recursos Culturales, Recursos Culturales Tribales y Recursos Paleontológicos
- Energía
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y Cambio Climático
- Peligros y Materiales Peligrosos
- Servicios Públicos y Recreación
- Transporte, Circulación y Estacionamiento
- Servicios Públicos y Sistemas de Servicio

El Cuadro ES-1, presentado al final de este capítulo, proporciona un resumen de los impactos ambientales que podrían resultar de la implementación del proyecto propuesto y medidas de mitigación viables que podrían disminuir o evitar los impactos. Para cada impacto, el Cuadro ES-1 identifica la importancia del impacto antes de la mitigación, las medidas de mitigación aplicables y el nivel de importancia del impacto después de la implementación de las medidas de mitigación. Los impactos en los recursos agrícolas y forestales, la geología y los terrenos, los recursos minerales y las viviendas son considerados como “Efectos No Significativos”, según la Sección 15128 de las Directrices Estatales de la CEQA. Estas cuestiones son discutidas más a fondo en el Capítulo 6, *Consecuencias Adicionales de la Implementación del Proyecto*.

## Cuestiones Pendientes/Decisiones para la Junta de Delegados del Puerto

Lo siguiente describe las cuestiones pendientes/decisiones que debe tomar la Junta de Delegados del Puerto:

### *Alineación para la Realineada Marina Way*

Como se discutirá más a fondo en el Capítulo 3, *Descripción del Proyecto*, hay dos versiones del propuesto bosquejo de la PMPA incluido en este EIR – uno que refleja la configuración del uso del terreno asociado con el Plan Equilibrado (consulte el Apéndice D de este EIR) y uno que refleja una leve variación al Plan Equilibrado, el cual es la configuración del uso del terreno asociado con el Componente de GB Capital (consulte el Apéndice E de este EIR). La diferencia primaria entre estas dos PMPA es la ubicación de la realineada Marina Way/Road D3. Bajo el Componente de GB Capital, la realineada Marina Way/Road D3 sería angostada y desplazada hacia el sureste desde el alineamiento identificado en el Plan Equilibrado, y la porción del área entre la vía férrea de conexión (consulte la Sección 3.4.3, *Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha*) y la calle realineada sería cambiada a un uso del terreno de Recreación Comercial para permitir el almacenamiento de embarcaciones en seco en vez de la más amplia y realineada Marina Way/Road D3 que aparece en el Plan Equilibrado. Ambas versiones de la realineada Marina Way, así como el almacenamiento de embarcaciones en seco propuesto con el Componente de GB Capital han sido completamente analizadas en este EIR; sin embargo, solo una versión, la cual podría ser una combinación de diferentes componentes de cada PMPA, puede ser adoptada por la Junta de Delegados del Puerto y enviada a la Comisión Costera de California para ser certificada.

### *Granger Hall*

Como parte de la propuesta ampliación del Pepper Park, el histórico Granger Hall, propiedad de la Ciudad, podría ser reubicado al Pepper Park. Esta opción del proyecto fue incluida en este EIR a

solicitud de la Ciudad y ha sido completamente analizada en este EIR. La reubicación del Granger Hall está incluida en ambas versiones del propuesto bosquejo de la PMPA; sin embargo, solo una versión, la cual podría ser una combinación de diferentes componentes de cada PMPA, puede ser adoptada por la Junta de Delegados del Puerto y enviada a la Comisión Costera de California para ser certificada.

#### *Vía para Bicicletas de Bayshore – Segmento 5*

El proyecto propuesto incluye la construcción y operación del Segmento 5 de la Vía para Bicicletas de Bayshore. Este EIR analiza tres alineaciones de la Vía para Bicicletas de Bayshore; sin embargo, solo un alineamiento será seleccionado para su implementación. Las ubicaciones de las tres rutas están descritas en el Capítulo 3. A la hora de redactar este EIR, la ruta preferida de la Ciudad es la Ruta 3. Las tres alineaciones han sido completamente analizadas en este EIR.

## **Resumen de las Alternativas del Proyecto**

Las siguientes alternativas están analizadas en detalle en el Capítulo 7, *Alternativas al Proyecto Propuesto*. El objetivo del análisis de las alternativas es para considerar una gama razonable de alternativas potencialmente viables para fomentar una toma de decisiones informada y la participación del público. Las alternativas al proyecto propuesto están resumidas a continuación.

### **Alternativa 1 – Alternativa de No Implementar el Proyecto/No Construir**

La Alternativa de No Implementar el Proyecto es requerida por la CEQA para discutir y analizar impactos potenciales que ocurrirían si el proyecto no fuera implementado. Bajo la Alternativa de No Implementar el Proyecto, el sitio operaría bajo su estado actual y las denominaciones del uso del terreno asociadas con el Plan Equilibrado no ocurrirían. La Tidelands Avenue entre la Bay Marina Drive al norte y la 32nd Street al sur y la West 28th Street entre la Quay Avenue y la Tidelands Avenue aún funcionarían como carreteras, y no se llevarían a cabo ningunas mejoras a las vías férreas de Pasha. La Marina del Pier 32 existente no sería ampliada para incluir alojamientos para pasar la noche, amarres, embarcaderos flotantes, muelles e instalaciones de acuicultura. El Segmento 5 alterno de la Vía para Bicicletas de Bayshore no sería desarrollado, y el Segmento 5 existente que está ubicado en la Tidelands Avenue y la 32nd Street permanecería en su lugar. El Centro Acuático continuaría operando bajo las condiciones existentes, y el Pepper Park no sería ampliado. Además, los siguientes no serían construidos: complejo de vehículos recreativos, almacenamiento de embarcaciones en seco, cabañas modulares; edificio de dos pisos con baños, instalaciones de lavandería y servicios de apoyo para el personal; edificio y patio de mantenimiento, corredores de acceso público, corredores de vistas u hoteles (hasta cuatro). Además, el Programa de la Ciudad—el cual incluye enmiendas al Plan General de la Ciudad, LCP, HDSAP, y LUC para siete parcelas al norte de la Bay Marina Drive, y el desarrollo de un hotel de cinco pisos con espacios comerciales y un restaurante—no sería implementado y el desarrollo futuro no ocurriría.

### **Alternativa 2 – Alternativa de No Desarrollar el Terreno a la Par del Agua en el Canal de Sweetwater**

La Alternativa 2 incluiría las denominaciones de uso del terreno asociadas con el Plan Equilibrado; la mayor parte del Componente de GB Capital, incluyendo la construcción y operación de un parque

de vehículos recreativos, cabañas modulares, almacenamiento de embarcaciones en seco y hasta cuatro hoteles; el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, incluyendo la construcción y operación de una vía de conexión ferroviaria y de una vía de almacenamiento; el Componente de Cierre de Caminos de Pasha; el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, incluyendo el desarrollo del Segmento 5 de la Vía para Bicicletas de Bayshore; y el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, incluyendo la construcción y operación de un hotel, restaurante, espacio comercial, y/o una combinación de desarrollo comercial con servicios para turistas/visitantes al norte de la Bay Marina Drive. Sin embargo, bajo la Alternativa 2, la Marina del Pier 32 no sería ampliada en el Canal de Sweetwater, lo que evitaría posibles impactos en la hierba marina, un hábitat esencial para los peces. La Alternativa 2 incluiría las propuestas mejoras a la Marina del Pier 32 a la par del agua que consisten en la construcción de un muelle de aproximadamente 580 pies de largo y 8 pies de ancho con dos pasarelas de 80 pies de largo y 5 pies de ancho dentro de la cuenca existente de la Marina del Pier 32 al norte del malecón.

### **Alternativa 3 – Alternativa Solo la Fase 1 del Componente de GB Capital**

La Alternativa 3 incluiría las denominaciones de uso del terreno asociadas con el Plan Equilibrado; el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, incluyendo la construcción y operación de una vía de conexión ferroviaria y de una vía de almacenamiento; el Componente de Cierre de Caminos de Pasha; el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, incluyendo el desarrollo del Segmento 5 de la Vía para Bicicletas de Bayshore; y el Programa de la Ciudad, incluyendo la construcción y operación de un hotel, restaurante, espacio comercial, y/o una combinación de desarrollo comercial con servicios para turistas/visitantes al norte de la Bay Marina Drive. Sin embargo, solo la Fase 1 del Componente de GB Capital sería incluida.

La Fase 1 del Componente de GB Capital en tierra incluiría la construcción y operación de hasta 135 sitios en un propuesto complejo de vehículos recreativos; aproximadamente 40,000 pies cuadrados de almacenamiento de embarcaciones en seco; hasta 60 cabañas modulares; un edificio de dos pisos de aproximadamente 10,000 pies cuadrados para administración/recreación adyacente a los edificios existentes de la Marina del Pier 32; un edificio de dos pisos de aproximadamente 4,000 pies cuadrados con baños, instalaciones de lavandería y servicios de apoyo para el personal; un edificio de mantenimiento de aproximadamente 4,000 pies cuadrados y un patio de mantenimiento asociado de aproximadamente 8,200 pies cuadrados; un corredor de acceso público; corredores de vistas; y un camino peatonal y otras amenidades recreativas aprobadas generalmente al este de la Parcela B6 del área del Plan Equilibrado y al oeste del Paradise Marsh. La Fase 1 del Componente de GB Capital a la par del agua agregaría 20 amarres en el Canal de Sweetwater; un embarcadero flotante de aproximadamente 620 pies de largo y 8 pies de ancho que incluye hasta 30 pontones, el cual acomodaría hasta 50 embarcaciones; y un muelle de aproximadamente 580 pies de largo y 8 pies de ancho con dos pasarelas de 80 pies de largo y 5 pies de ancho. La Fase 1 también asignaría un área para el futuro desarrollo de infraestructuras de apoyo a la acuicultura.

La Fase 2 del Componente de GB Capital sería eliminada. Por lo tanto, los siguientes elementos no ocurrirían:

- La construcción y operación de un hotel de hasta tres pisos con un máximo de 40 habitaciones generalmente en la Parcela B1 del Plan Equilibrado.

- La construcción y operación de un edificio de hasta cuatro pisos, incluyendo aproximadamente 16,500 pies cuadrados de espacio comercial y un hotel con hasta 60 habitaciones en la Parcela B6 del Plan Equilibrado.
- La construcción y operación de un hotel de hasta 11 pisos con hasta 282 habitaciones en la Parcela B3 del Plan Equilibrado.
- La construcción y operación de un hotel de hasta cuatro pisos con hasta 81 habitaciones en la Parcela B3 del Plan Equilibrado.

## **Alternativa 4 – Alternativa de Intensidad de Desarrollo Reducida**

Bajo la Alternativa 4, la intensidad global de desarrollo dentro del Componente de GB Capital sería reducida aproximadamente por un 50% al reducir el número de habitaciones de hotel. Específicamente, la altura del hotel de 11 pisos y el propuesto número de habitaciones para ese hotel se reduciría a 6 pisos y 140 habitaciones y se eliminaría el hotel de 3 pisos y 40 habitaciones y esa área continuaría en su uso actual como una pequeña área de césped y green de golf para la Marina del Pier 32. La reducción del tamaño de los elementos permitiría ampliar el Paseo Marítimo Central que se extiende desde la alineación actual de la Marina Way hasta el mirador del Pier 32, pasando de una anchura de 24 pies a una de 30 pies. De manera similar, bajo esta alternativa, la altura del hotel de cinco pisos y el número de habitaciones que se proponen para el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo se reduciría a un hotel de tres pisos con 75 habitaciones.

Todos los demás componentes del proyecto serían los mismos que el proyecto propuesto, incluyendo las denominaciones de uso del terreno asociadas con el Plan Equilibrado, una porción del Componente de GB Capital (es decir, la construcción y operación del almacenamiento de embarcaciones en seco), el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha (es decir, la construcción y operación de una vía de conexión ferroviaria y una vía de almacenamiento), el Componente de Cierre de Caminos de Pasha, y una ruta del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore (es decir, el desarrollo del Segmento 5 de la Vía para Bicicletas de Bayshore).

## **Alternativa Ambientalmente Superior**

Según la CEQA, el EIR debe identificar la Alternativa Ambientalmente Superior. Aunque la Alternativa de No Implementar el Proyecto (Alternativa 1) reduce el mayor número de impactos significativos, la CEQA requiere que cuando la alternativa ambientalmente superior es la Alternativa de No Implementar el Proyecto, se debe identificar otra alternativa. La Alternativa de Intensidad de Desarrollo Reducida (Alternativa 4) reduce el segundo mayor número de impactos significativos y se considera la alternativa ambientalmente superior (consulte el Cuadro 7-3). La Alternativa 4 reduciría la altura de los hoteles y el propuesto número de habitaciones bajo el Componente de GB Capital y reduciría la altura del hotel de cinco pisos y el número de habitaciones de hotel como parte del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, lo cual reduciría los impactos relacionados con la estética y recursos visuales; la calidad del aire y el riesgo a la salud; las emisiones de gas de efecto de invernadero; el ruido y las vibraciones; y el transporte, la circulación y el estacionamiento. La Alternativa 4 cumpliría parcialmente con el Objetivo #8 porque la alternativa sería consistente (con mitigación) con las políticas ambientales de la Ciudad y el Plan de Acción Climática, el Programa de Aire Limpio, y el Programa de Administración del Drenaje Jurisdiccional del Distrito. Sin embargo, todos los demás objetivos del proyecto serían cumplidos.

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*  
*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

**Cuadro ES-2. Impactos del Proyecto y Medidas de Mitigación**

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>4.1 Estética y Recursos Visuales</b>			
<b>Impacto-AES-1: Vistas Obstruidas Dentro de una Vista Panorámica durante la Construcción del Proyecto (Componente de GB Capital).</b> Las actividades de construcción en la marina, en el malecón, y en el Canal de Sweetwater asociadas con el Componente de GB Capital (Fase 1) tendrían como resultado impactos temporales significativos en las áreas de vista desde el Punto de Observación Clave (KOP) 2.	PS	<p><b>MM-AES-1: Instalar Pantallas y Vallas de Construcción (Componente de GB Capital).</b> GB Capital deberá exigirles a sus contratistas que instalen vallas de protección de la construcción alrededor del perímetro del malecón antes del inicio de la construcción de las cabañas modulares y del muelle ampliado, así como del muelle con las gradas de lanzamiento que deberán ocultar de la vista las actividades de construcción. Las vallas deberán permanecer en su lugar hasta que se retire el equipo de construcción de esta área. Las vallas de protección de la construcción deberán estar representadas en los planos de construcción y, antes de la emisión de los permisos de construcción, el Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito deberá confirmar que dichas vallas están representadas en los planos de construcción apropiados. La protección de la construcción deberá incluir, como mínimo, la instalación de una valla de 8 pies de altura cubierta con materiales que bloqueen la vista, como una lona o una malla de un color que se mezcle con el entorno existente (por ejemplo, verde o azul), durante todo el período de construcción.</p> <p><b>MM-AES-2: Instalar Señales de Orientación y de Acceso Público (Componente de GB Capital).</b> Antes de la construcción de cualquier elemento del proyecto relacionado con GB Capital dentro de la marina, en el malecón, o en el Canal de Sweetwater que afectaría la vista proporcionada por el KOP 2, GB Capital o sus contratistas deberán instalar una señalización temporal</p>	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-AES-2: Inaccessibilidad de un Área de Vista Durante la Construcción del Proyecto (Componente de GB Capital).</b> La construcción del Componente de GB Capital (Fase 1) obstruiría parcialmente la vista desde el KOP 3 y podría restringir el acceso al KOP por hasta 2 años, resultando en un impacto temporal significativo en el KOP 3.	PS	legible en áreas visibles (por ejemplo, en las proximidades generales del mirador existente en el KOP 2 y donde el paseo marítimo existente a la par del agua en la Marina del Pier 32 se cruza con la Goesno Place) que dirija al público a otras vistas escénicas disponibles que no se verían afectadas por las actividades de construcción y que proporcionarían vistas sustancialmente similares, como el KOP 4 y el KOP 5. GB Capital deberá requerir que los contratistas presenten las características de la señalización (por ejemplo, tamaño, color, materiales) al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para su evaluación y aprobación antes de la instalación de la señalización—siempre y cuando las señales de orientación temporales representen como mínimo la dirección y la distancia a los KOP alternativos. Se deberán presentar pruebas fotográficas de la instalación de la señalización de orientación al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del inicio de las actividades de construcción del Componente de GB Capital (Fase 1) que implique la construcción en la marina, en el malecón, o en el Canal de Sweetwater y podrá ser retirada al finalizar la construcción. <b>MM-AES-3: Establecer una Vista Panorámica Temporal (Componente de GB Capital).</b> Antes del comienzo de la construcción del Componente de GB Capital (Fase 1), GB Capital deberá requerir a sus contratistas que establezcan una vista escénica temporal directamente al este del KOP 3, adyacente al extremo occidental del sendero para bicicletas existente de la Vía para Bicicletas de Bayshore (antes de que el sendero existente gire al norte), que deberá ser accesible al público durante toda la fase de construcción del	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-AES-3: Reducción de la Disponibilidad de las Vista Existentes (Componente de GB Capital).</b> La operación del Componente de GB Capital (Fase 1) introduciría varios elementos nuevos que bloquearían parcialmente el panorama existente desde el KOP 2 y reducirían la disponibilidad de las vistas intermedias y de fondo existentes.	PS	<p>Componente de GB Capital. El proponente del proyecto deberá proporcionar señales de orientación temporales en el sitio del Componente de GB Capital y señales en la vista panorámica temporal que la identifique como tal. Se deberán presentar pruebas fotográficas del establecimiento de la vista panorámica temporal al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de construcción del Componente de GB Capital (Fase 1).</p> <p><b>MM-AES-4: Instalar Señales de Orientación Permanentes para el Área de Espacios Abiertos en el Malecón (Componente de GB Capital).</b> GB Capital deberá construir el área de espacio abierto/parque en el malecón al mismo tiempo que la construcción de las cabañas modulares y deberá terminar el área de espacio abierto antes o al mismo tiempo que dichas cabañas. Cuando se haya completado la construcción de las cabañas modulares, GB Capital o sus contratistas deberán instalar señales de orientación permanentes que sean legibles y se encuentren en un área públicamente accesible en el KOP 2/el mirador existente del Pier 32 para dirigir a los visitantes al área de espacio abierto en el malecón, desde donde habrían disponibles vistas del Canal de Sweetwater hacia el sureste, el sur y el suroeste. GB Capital o sus contratistas deberán presentar las características de la señalización (por ejemplo, tamaño, color, materiales) al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para su evaluación y aprobación antes de la instalación—siempre y cuando las señales de orientación contengan como mínimo, la distancia y la dirección al área de espacio abierto. Las pruebas fotográficas de las señales de orientación se deberán presentar al Departamento de Servicios de Desarrollo del</p>	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Distrito antes de la emisión del certificado de ocupación. <b>MM-AES-5: Ampliar la Zona Libre Existente a través del Malecón (Componente de GB Capital).</b> El proponente del proyecto para el Componente de GB Capital deberá ampliar la zona libre existente de 20 pies de ancho como mínimo a lo largo del mirador del Pier 32 hacia el sur a través del malecón. La zona libre existente de 20 pies de ancho como mínimo y la propuesta zona libre de 20 pies de ancho en el malecón deberán ser identificadas en los planos del proyecto. El área propuesta de espacio abierto/parque en el malecón puede situarse dentro de la zona libre de 20 pies de ancho como mínimo. Antes de la emisión de un permiso de desarrollo costero que incluya la construcción de las cabañas modulares, el Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito deberá confirmar que la zona libre de 20 pies de ancho como mínimo, tanto existente como propuesta, está identificada y se observa en los planos del proyecto.</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-AES-4: Cambio Perjudicial al Pepper Park por la Reubicación del Granger Hall (Ampliación del <u>Pepper Park</u> del Plan Equilibrado).</b> La reubicación del Granger Hall podría resultar en un cambio significativo a la calidad visual del Pepper Park y del área del paseo marítimo a sus alrededores debido al tamaño y ubicación del edificio.	PS	<b>MM-AES-6: Situar el Granger Hall para Reducir los Impactos (Ampliación del <u>Pepper Park</u> del Plan Equilibrado).</b> Si el Distrito elige la opción de reubicar el Granger Hall al Pepper Park, el edificio no deberá ser situado directamente adyacente al paseo marítimo ni a la explanada del paseo marítimo, ni dentro de ningún corredor de vistas o de acceso público existente o propuesto. Si el Distrito elige la opción de reubicar el Granger Hall al Pepper Park, el edificio deberá estar situado en una de las siguientes ubicaciones, las cuales están identificadas por orden de su capacidad para reducir los impactos de calidad visual: <ol style="list-style-type: none"><li>1. La esquina noroeste del propuesto sitio de ampliación en el parque; o</li><li>2. En cualquier otro lugar dentro del propuesto sitio de ampliación en el parque que no esté directamente adyacente al paseo marítimo o a la explanada del paseo marítimo, ni dentro de ningún corredor de vistas o corredores de acceso público existentes o propuestos.</li></ol>	LTS
		<p>Si el Distrito elige la opción de reubicar el Granger Hall al Pepper Park, el Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito deberá evaluar la ubicación propuesta para el Granger Hall dentro del Pepper Park antes de la emisión de un permiso de desarrollo costero para la ampliación del parque y confirmará que el propuesto sitio de reubicación es la esquina noroeste del propuesto sitio de ampliación del parque o cualquier otro lugar dentro del propuesto sitio de ampliación del parque que no esté directamente adyacente al paseo marítimo ni a la explanada del paseo marítimo, ni dentro de ningún</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-AES-5: El Desarrollo del Componente de GB Capital Potencialmente Afectaría el Carácter Visual Dentro de la Marina del Pier 32 (Componente de GB Capital).</b> El diseño del Componente de GB Capital tiene la intención de ser consistente con el carácter de la marina existente; sin embargo, el Componente de GB Capital aún no está completamente diseñado. Por lo tanto, este componente del proyecto podría no ser coherente con la Sección 30251 de la Ley de Costas de California (CCA).</p>	PS	<p>corredor de vistas o corredores de acceso público existentes o propuestos. El diseño de los edificios propuestos deberá cumplir con los estándares de desarrollo y diseño del Plan Maestro del Puerto.</p> <p><b>MM-AES-7: Diseñar el Componente de GB Capital para Proporcionar Continuidad (Componente de GB Capital).</b> Para proporcionar una continuidad natural con el complejo de la marina existente, el Componente de GB Capital deberá ser diseñado y construido utilizando un estilo arquitectónico y materiales similares a los del Pier 32 existente. Antes de la emisión del Permiso de Desarrollo Costero para ambas fases del Componente de GB Capital, el Distrito deberá evaluar los planes para el Componente de GB Capital para cerciorarse de la continuidad del diseño con el complejo de la marina existente.</p>	LTS
<p><b>Impacto-AES-6: Reducción de las Vistas Nocturnas Debido a la Iluminación Adicional (Componente de GB Capital).</b> Como resultado del propuesto desarrollo, se añadiría una iluminación sustancial en el área del Componente de GB Capital, incluyendo un parque de vehículos recreativos, espacio comercial, una marina ampliada, cabañas modulares, y edificios de hotel que perturbarían los comportamientos de la fauna silvestre y afectarían las vistas nocturnas. El impacto sería significativo.</p>	PS	<p><b>MM-AES-8: Limitar la Iluminación (Componente de GB Capital).</b> La propuesta iluminación exterior en los estacionamientos, en la marina y en el exterior de los edificios no deberá superar una temperatura de color correlativa de 2,700 Kelvins para emitir menos luz azul de alta frecuencia. El proponente del proyecto deberá proporcionar detalles (es decir, Kelvins) de la iluminación propuesta al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para que sean evaluados y aprobados antes del inicio de la construcción del Componente de GB Capital.</p> <p><b>MM-AES-9: Proteger la Iluminación de Seguridad y de Protección (Componente de GB Capital).</b> La propuesta iluminación de seguridad y de protección alrededor del parque de vehículos recreativos, espacios comerciales, la marina, el malecón, el estacionamiento, los hoteles y otros espacios comunes al aire libre deberá consistir en</p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p>luces de poste de corte total con corazas de corte total para minimizar el derrame de luz en las propiedades y uso del terreno adyacentes. El proponente del proyecto deberá proporcionar los detalles de la iluminación propuesta al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para que sean evaluados y aprobados antes de comenzar la construcción del Componente de GB Capital.</p>			
<p><b>4.2 Calidad del Aire y Riesgo a la Salud</b></p>			
<p><b>Impacto-AQ-1: Nuevas Designaciones de Uso del Terreno No Tomadas en Cuenta en la Estrategia Regional de Calidad del Aire (RAQS) y el Plan de Implementación del Estado (SIP) (Todos los Componentes del Proyecto).</b> El proyecto propuesto enmendaría el PMP del Distrito, y el Plan General de la Ciudad, LCP, HDSAP, LUC, y el Plan Maestro para Bicicletas para tener en cuenta el propuesto uso del terreno y los cambios jurisdiccionales. Ya que estos cambios en el uso del terreno no se conocían en el momento de la última actualización de la RAQS y el SIP, se produciría un conflicto con los planes estatales y regionales de calidad del aire aplicables, ya que las emisiones asociadas a los propuestos usos del terreno podrían ser mayores que las de los usos del terreno existentes y estas nuevas emisiones no se han tenido en cuenta en la RAQS y el SIP actuales.</p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-AQ-1: Actualizar la RAQS y el SIP con Nuevas Proyecciones de Crecimiento (Todos los Componentes del Proyecto).</b> En un plazo de 6 meses a partir de la aprobación del proyecto propuesto, el Distrito y la Ciudad deberán proporcionar a la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) previsiones revisadas de crecimiento del empleo que tomen en cuenta el desarrollo del proyecto propuesto. Esto incluye las enmiendas al PMP del Distrito, y al Plan General de la Ciudad, LCP, HDSAP, LUC, y al Plan Maestro para Bicicletas para tomar en cuenta el propuesto uso del terreno y los cambios jurisdiccionales. El Distrito y la Ciudad deberán coordinar con la SANDAG y con el Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego (SDAPCD) para cerciorarse que la RAQS y el SIP sean actualizados como parte del próximo ciclo de revisión para reflejar las supuestas actualizaciones de crecimiento y uso del terreno del proyecto, así como el PMP y el Plan General de la Ciudad en conjunto.</p>	<p>LTS</p>
<p><b>Impacto-AQ-2: Emisiones que Superan los Umbrales de Criterios de los Contaminantes Durante la Construcción del Proyecto Propuesto (Todos los Componentes).</b> Las emisiones del proyecto durante la construcción, antes de la</p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-AQ-2: Implementar Medidas de Reducción de Emisiones de Diésel durante la Construcción (Todos los Componentes del Proyecto).</b> Para controlar las emisiones de VOC, NOx, CO, PM10 y PM2.5 durante la construcción, el proponente/operador del proyecto y/o</p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p>mitigación, excederían los umbrales de importancia aplicables para las partes de desarrollo del Plan Equilibrado (NOx solamente), la Fase 1 del Componente de GB Capital (Compuestos Orgánicos Volátiles (VOC), NOx, y CO), la Fase 2 del Componente de GB Capital (VOC solamente), y el Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo (VOC solamente), así como VOC, NOx, CO, PM10 (partículas de 10 micras o menos de diámetro) y PM2.5 (partículas de 2.5 micras o menos de diámetro) colectivamente para todos los componentes del proyecto. La contribución de las emisiones relacionadas con el proyecto se considera significativa porque el proyecto superaría los umbrales que han sido establecidos para alcanzar los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS) y los Estándares de Calidad del Aire Ambiental de California (CAAQS), cuya finalidad es la protección de la salud pública.</p>		<p>su(s) contratista(s) deberá(n) implementar o deberá(n) requerir la implementación por parte de su(s) contratista(s) de construcción de las siguientes medidas durante la construcción de su correspondiente componente del proyecto propuesto, y deberá(n) proporcionar la verificación al Distrito (o Ciudad). Antes de comenzar las actividades de construcción de cualquier componente del proyecto, el proponente del proyecto para ese componente del proyecto deberá presentar una lista del equipo que se utilizará y sus especificaciones (año del modelo, nivel del motor, caballos de fuerza) al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito (para los componentes dentro de la jurisdicción del Distrito) o al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad (para los componentes dentro de la jurisdicción de la Ciudad) para cerciorarse que la lista del equipo de construcción sea consistente con los siguientes requisitos. Después de la construcción, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) deberá(n) proporcionar evidencia escrita de que la construcción fue consistente con los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para toda la construcción entre 2022 y 2025, se cerciorará que todos los motores del equipo diésel para todo terreno de más de 25 caballos de potencia estén equipados con motores de Nivel 3 o más limpios de la EPA, a menos que el equipo de construcción de Nivel 3 no esté disponible en un radio de 50 millas del sitio del proyecto. El proponente del proyecto deberá documentar y presentar evidencia al Distrito antes del inicio de las actividades de construcción de que se deberá utilizar equipo de Nivel 3 o más limpio, o de que el equipo de</li> </ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Nivel 3 o mejor no está disponible para su uso durante todo el período de construcción de ese proyecto hasta 2025.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Para toda la construcción posterior a 2025, se cerciorará que todos los motores del equipo diésel para todo terreno de más de 25 caballos de fuerza estén equipados con motores de Nivel 4 o más limpios de la EPA, a menos que el equipo de construcción de Nivel 4 no esté disponible en un radio de 50 millas del sitio del proyecto. El proponente del proyecto deberá documentar y presentar evidencia al Distrito antes del inicio de las actividades de construcción de que se deberá utilizar equipo de Nivel 4 o más limpio, o de que el equipo de Nivel 4 o más limpio no está disponible para su uso durante todo el período de construcción de ese proyecto más allá de 2025.</li><li>• Se utilizará combustible diésel renovable en todo el equipo pesado para todo terreno alimentado con diésel. El diésel renovable debe cumplir la especificación ASTM D975 más reciente para el Diésel de Ultra Bajo Contenido de Azufre y tener una intensidad de carbono no superior al 50% del diésel con la menor intensidad de carbono entre los combustibles de diésel de petróleo vendidos en California.</li><li>• Se mantendrá todo el equipo de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes.</li><li>• Se apagará todo el equipo relacionado con la construcción, incluyendo el equipo pesado, los vehículos de motor y el equipo portátil, cuando no lo vaya a usar durante más de 5 minutos.</li><li>• Se utilizará equipo de emisiones cero o casi cero en</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>lugar de equipo alimentado con diésel o gasolina, cuando dicho equipo cero o casi cero esté disponible comercialmente en un radio de 50 millas del sitio del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se utilizarán filtros de partículas diésel (o su equivalente) si lo permiten las directrices del fabricante para el equipo diésel para todo terreno.</li></ul> <p><b>MM-AQ-3: Implementar el Control del Polvo Fugitivo Durante la Construcción (Todos los Componentes del Proyecto).</b> Para controlar las emisiones fugitivas de PM10 y PM2.5 durante la construcción de cualquier componente del proyecto, el proponente/operador y/o su(s) contratista(s) para cada componente deberá implementar las siguientes medidas de control de polvo en cumplimiento con la Regla 55 del SDAPCD. Las siguientes serán condiciones en cualquier Permiso de Desarrollo Costero o permiso emitido por la Ciudad (tal como permisos de nivelación y construcción) y deberán ser implementadas por el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Regar las áreas de nivelación un mínimo de tres veces al día para minimizar el polvo fugitivo.</li><li>• Estabilizar las áreas niveladas lo antes posible para minimizar el polvo fugitivo.</li><li>• Aplicar un estabilizador químico o pavimentar los últimos 100 pies del camino interno dentro del sitio de la construcción antes de la entrada a la vía pública.</li><li>• Instalar lavaderos de ruedas adyacentes a una plataforma pavimentada antes de la entrada del vehículo en las vías públicas.</li><li>• Remover cualquier rastro visible hacia las calles públicas transitadas dentro de un período de 30</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>minutos de haber ocurrido.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Lavar en húmedo el punto de acceso a la construcción al final de cada jornada de trabajo si se ha producido algún desplazamiento de vehículos sobre superficies no pavimentadas.</li><li>• Proporcionar un control de la erosión perimetral suficiente para evitar el arrastre de material limoso a los caminos públicos.</li><li>• Cubrir los camiones de transporte o mantener al menos 12 pulgadas de francobordo para reducir la expulsión durante el transporte.</li><li>• Suspender todo movimiento de tierra y los viajes por superficies no pavimentadas si los vientos superan las 25 millas por hora (mph).</li><li>• Cubrir/regar las reservas de material excavado en el sitio de trabajo.</li><li>• Hacer cumplir el límite de velocidad de 15 mph en las superficies no pavimentadas.</li><li>• En los días secos, barrer inmediatamente la tierra y los residuos derramados en las superficies pavimentadas para reducir la resuspensión de partículas causada por el movimiento de los vehículos. Limpiar a diario las vías de acceso a los sitios de construcción para eliminar la tierra relacionada con la construcción en días secos.</li><li>• Hidrosembrar, ajardinar o desarrollar lo más rápidamente posible todas las áreas perturbadas y según las indicaciones del Distrito y/o del SDAPCD para reducir la generación de polvo.</li><li>• Limitar los volúmenes/el área de nivelación diaria.</li></ul> <p>El proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente deberá presentar</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>evidencia del uso de medidas de reducción de polvo fugitivo al Distrito o a la Ciudad después de la finalización de la construcción.</p> <p><b>MM-AQ-4: Utilizar Revestimientos Interiores y Exteriores de Bajo Contenido en VOC Durante la Construcción (Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Para controlar las emisiones de los VOC durante cualquier actividad de pintura durante la construcción, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para todas las fases del Componente de GB Capital (Fase 1 y Fase 2) y del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo deberá utilizar revestimientos de bajos VOC para todas las superficies que vayan más allá de los requisitos de la Regla 67.0 del SDAPCD. Si los revestimientos arquitectónicos (pintura) de un solo componente o de varios componentes superan los 10,000 pies cuadrados por día, entonces cada componente del proyecto activo en ese día deberá utilizar revestimientos con un contenido de VOC de 10 gramos por litro o menos para todas las superficies que se vayan a pintar. Si los revestimientos arquitectónicos (pintura) de un solo componente o de varios componentes fueran inferiores a 10,000 pies cuadrados por día, cada componente deberá utilizar revestimientos con un contenido de VOC de 75 gramos por litro o menos. Antes de comenzar las actividades de construcción relacionadas con el Componente de GB Capital, el proponente del proyecto deberá presentar una lista de los revestimientos que se utilizarán, su respectivo contenido de VOC y un resumen de la superficie que se pintará al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito. Antes de comenzar las actividades de construcción relacionadas con el Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo, el</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>proponente del proyecto deberá presentar una lista de los revestimientos que se utilizarán, su respectivo contenido de VOC y un resumen de la superficie que se pintará al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad. El Distrito y la Ciudad, para sus respectivas jurisdicciones, pueden llevar a cabo inspecciones durante la construcción para verificar el uso de revestimientos de bajos VOC.</p> <p><b>MM-AQ-5: Utilizar Embarcaciones Portuarias Modernas Durante las Actividades de Construcción (Componente de GB Capital y Plan Equilibrado).</b> Antes de comenzar cualquier construcción o actividad a la par del agua, incluyendo la reubicación del Granger Hall, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para el Plan Equilibrado y el Componente de GB Capital deberán cerciorarse de que cualquier embarcación portuaria, incluyendo, entre otras, remolcadores para aguas profundas, remolcadores impulsores, remolcadores para aguas de poca profundidad, embarcaciones de trabajo, embarcaciones de tripulación y embarcaciones de suministro que se utilicen durante la duración de cualquier trabajo en el agua, o en la reubicación del Granger Hall, deberán cumplir los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Para toda la construcción entre 2020 y 2025, cerciorarse que todo el equipo sea de Nivel 3 o mejor (más limpio).</li><li>• Para toda la construcción después a 2025, cerciorarse que todo el equipo se alimente con combustibles alternativos o con energía eléctrica. Si no hay disponible equipo alimentado con combustibles alternativos o eléctricos que emitan menos emisiones que el Nivel 4 o mejor (más</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>limpio), el proponente del proyecto deberá cerciorarse que todo el equipo sea de Nivel 4 o mejor.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se utilizará combustible diésel renovable en todo el equipo pesado para todo terreno alimentado con diésel. El diésel renovable debe cumplir la especificación ASTM D975 más reciente para el Diésel de Ultra Bajo Contenido de Azufre y tener una intensidad de carbono no superior al 50 por ciento del diésel con la menor intensidad de carbono entre los combustibles de diésel de petróleo vendidos en California.</li></ul> <p>Si no hay disponibles embarcaciones portuarias limpias dentro de 200 millas del sitio del proyecto durante la duración de todas las actividades de dragado, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para el Componente de GB Capital deberá darle prioridad al uso de equipo que se mantenga y se ponga a punto apropiadamente de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes. El proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para el Plan Equilibrado y el Componente de GB Capital deberán documentar y presentar evidencia al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito y/o al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad antes de comenzar las actividades de construcción a la par del agua, de que el equipo que cumple con los requisitos de nivel antes mencionados o mejores normas no está disponible para su uso durante la duración de todas las actividades en el agua. Sin importar cuál sea el equipo utilizado, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente deberá verificar que todo el equipo ha sido revisado por un mecánico con</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>experiencia en dicho equipo y que se ha determinado que funciona en condiciones apropiadas antes de ser admitido en el área de construcción. El proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente deberá presentar un informe preparado por el mecánico con experiencia en dicho equipo del estado de los vehículos y del equipo de construcción y operaciones al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito y/o al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad antes de comenzar su uso.</p> <p><b>MM-AQ-6: Escalonar las Fases y los Componentes de la Construcción que se Solapan (Todos los Componentes del Proyecto).</b> Cada proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) deberá presentarle al Distrito y a la Ciudad un calendario de construcción y la presunta actividad de construcción por lo menos 3 meses antes del inicio de la construcción. Si la nivelación, las actividades de construcción a la par del agua (asociadas con la Fase 1 del Componente de GB Capital) y la reubicación del Granger Hall (si esta opción es aprobada por el Distrito) van a tener lugar al mismo tiempo, deberán ser reducidas o escalonadas para no exceder los umbrales diarios de calidad del aire y dicha reducción o escalonamiento deberá ser una condición de los permisos de nivelación y construcción. Sin embargo, la nivelación de varios componentes del proyecto puede tener lugar al mismo tiempo. El Distrito y la Ciudad, para sus respectivas jurisdicciones, pueden llevar a cabo inspecciones durante la construcción para verificar la actividad.</p>	
<b>Impacto-AQ-3: Emisiones que Superan los Umbrales de Criterios de los Contaminantes</b>	PS	<b>MM-AQ-7: Restringir la Instalación de Chimeneas y de Hogueras en las Construcciones Nuevas</b>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Durante la Operación del Proyecto Propuesto (Componente de GB Capital, Componente del Programa de la Ciudad y Plan Equilibrado).</b> Las emisiones del proyecto durante su operación, antes de la mitigación, excederían los umbrales aplicables para VOC y PM10 para el Componente de GB Capital, el Componente del Programa de la Ciudad y el Plan Equilibrado. La contribución de las emisiones relacionadas con el proyecto se considera significativa porque el proyecto superaría los umbrales establecidos para alcanzar los NAAQS y los CAAQS, cuya finalidad es la protección de la salud pública.</p>		<p><b>(Programa de la Ciudad, Componente de GB Capital [Fase 1 y Fase 2] y Plan Equilibrado).</b> El proponente/operador y/o su(s) contratista(s) del Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo, el Componente de GB Capital y el Plan Equilibrado deberán cerciorarse de que no se instalen estufas de leña, chimeneas ni hogueras al aire libre, y todas las chimeneas y hogueras deberán ser alimentadas por gas natural. El proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente deberá presentarle al Distrito (o a la Ciudad para el Programa de la Ciudad) evidencia de que no hay estufas, chimeneas u hogueras de leña al aire libre, y el Distrito (o la Ciudad para el Programa de la Ciudad) podrá realizar inspecciones durante la construcción para verificar que los detalles que se presentaron son exactos.</p>	
<p><b>Impacto-AQ-4: Efectos sobre la Salud Durante la Construcción (Todos los Componentes del Proyecto).</b> Las emisiones relacionadas con el proyecto durante la construcción podrían contribuir a un nivel significativo de contaminación atmosférica por emisiones de VOC, NOx, CO, PM10 y PM2.5 dentro de la Cuenca del Aire de San Diego (SDAB). Las actividades de construcción superpuestas podrían exceder los umbrales pertinentes que han sido establecidos por el SDAPCD para alcanzar los NAAQS y los CAAQS, cuyo propósito es proporcionar la protección de la salud pública.</p>	PS	Implementar la <b>MM-AQ-2</b> hasta la <b>MM-AQ-6</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS
<p><b>Impacto-C-AQ-1: Nuevas Designaciones de Uso del Terreno No Tomadas en Cuenta en la RAQS y el SIP (Todos los Componentes del Proyecto).</b> El proyecto propuesto enmendaría el PMP del Distrito, el Plan General de la Ciudad, LCP, HDSAP, LUC, y el Plan</p>	PS	Implementar la <b>MM-AQ-1</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p>Maestro para Bicicletas para tomar en cuenta el uso del terreno propuesto y los cambios jurisdiccionales. Ya que estos cambios en el uso del terreno no se conocían en el momento de la última actualización de la RAQS y el SIP, se produciría un conflicto con los planes estatales y regionales de calidad del aire aplicables, ya que las emisiones asociadas a los usos propuestos del terreno podrían ser mayores que las de los usos del terreno existentes y estas nuevas emisiones no se han tenido en cuenta en la RAQS y el SIP actuales.</p>			
<p><b>Impacto-C-AQ-2: Emisiones que Superan los Umbrales de Criterios de los Contaminantes Durante la Construcción del Proyecto Propuesto (Todos los Componentes del Proyecto).</b> Las emisiones del proyecto durante la construcción, antes de la mitigación, excederían los umbrales de importancia aplicables para los Componentes del Plan Equilibrado (NO<sub>x</sub> solamente), la Fase 1 del Componente de GB Capital (VOC, NO<sub>x</sub>, y CO), la Fase 2 del Componente de GB Capital (VOC solamente), y el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo (VOC solamente), así como VOC, NO<sub>x</sub>, CO, PM10, y PM2.5 colectivamente para todos los componentes. La contribución de las emisiones relacionadas con el proyecto se considera significativa porque el proyecto superaría los umbrales que han sido establecidos para alcanzar los NAAQS y los CAAQS, cuya finalidad es la protección de la salud pública.</p>	PS	Implementar la <b>MM-AQ-2</b> hasta la <b>MM-AQ-6</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS
<p><b>Impacto-C-AQ-3: Emisiones que Superan los Umbrales de Criterios de los Contaminantes Durante las Operaciones del Proyecto Propuesto (Componente de GB Capital, Componente del Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo</b></p>	PS	Implementar la <b>MM-AQ-7</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>y Plan Equilibrado).</b> Las emisiones del proyecto durante su operación, antes de la mitigación, excederían los umbrales aplicables para VOC y PM10 para el Componente de GB Capital, el Componente del Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo y el Plan Equilibrado. La contribución de las emisiones relacionadas con el proyecto se considera significativa porque el proyecto superaría los umbrales establecidos para alcanzar los NAAQS y los CAAQS, cuya finalidad es la protección de la salud pública.</p> <p><b>Impacto-C-AQ-4: Emisiones que Contribuyen a los Efectos Sobre la Salud Durante la Construcción del Proyecto Propuesto (Todos los Componentes del Proyecto).</b> Las emisiones relacionadas con el proyecto durante la construcción podrían contribuir a un nivel significativo de contaminación atmosférica por emisiones de VOC, NOx, CO, PM10 y PM2.5 dentro de la SDAB. Las actividades de construcción superpuestas podrían exceder los umbrales pertinentes que han sido establecidos por el SDAPCD para alcanzar los NAAQS y los CAAQS, cuyo propósito es proporcionar la protección de la salud pública.</p>	PS	Implementar la <b>MM-AQ-2</b> hasta la <b>MM-AQ-6</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS
<b>4.3 Recursos Biológicos</b>			
<p><b>Impacto-BIO-1: Impactos en el Blite de Mar de Estuario Durante la Construcción (Ruta 1 o Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Durante las actividades de construcción podrían producirse impactos indirectos o involuntarios relacionados con la construcción que resulten en la mortalidad directa del blite de mar de estuario. Estos impactos serían significativos.</p>	PS	<p><b>MM-BIO-1: Llevar A Cabo Estudios y Supervisión de la Blite de Mar de Estuario (Ruta 1 o 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore):</b> Un biólogo autorizado deberá estar presente en el lugar durante la construcción dentro de un hábitat adecuado para el blite de mar de estuario o adyacente a él, para cerciorarse que se apliquen las medidas de evitación y minimización de acuerdo con las especificaciones y para supervisar la construcción en las proximidades de la población de blite de mar de estuario con la frecuencia necesaria para</p>	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>cerciorarse que las medidas de evitación y minimización se están siguiendo correctamente. El monitor biológico deberá informar de cualquier incumplimiento al Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (CDFW) en un plazo de 24 horas.</p> <p>Antes de la alteración del terreno u otras actividades asociadas con la construcción de la Ruta 1 o de la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, un botánico cualificado deberá estudiar todas las propuestas áreas de construcción y de acceso para detectar la presencia de especies de plantas de estatus especial. Los estudios previos a la construcción deberán llevarse a cabo durante la estación apropiada y de acuerdo con los protocolos establecidos hasta 1 año antes de la construcción, siempre y cuando se hayan concedido servidumbres de construcción temporales a las áreas de construcción. Estos estudios deberán llevarse a cabo en todas las áreas de construcción que contengan un hábitat adecuado para especies de plantas de estatus especial. Estos estudios tendrán por objeto documentar la ubicación de las plantas en relación con las áreas de construcción y se cerciorarán que se eviten, siempre que sea posible. Si la construcción se inicia antes de la estación adecuada y no es posible realizar estudios previos a la construcción, la documentación de las plantas para poder evitarlas y el vallado de la Evaluación Ambiental del Sitio (ESA) deberán basarse en las ubicaciones anteriores de las poblaciones.</p> <p>Las poblaciones de las blite de mar de estuario u otras especies de plantas de estatus especial observadas durante estos estudios deberán ser claramente acotadas y registradas, junto con el número aproximado de individuos de cada población y sus respectivas</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-BIO-2: Efectos Negativos en los Hábitats de la Fauna Silvestre de Estatus Especial Endémica de las Marismas Saladas (Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> La pérdida permanente de 0.03 acres de hábitat de marismas saladas costeras tiene el potencial de afectar negativamente al Gorrión Sabanero de Belding, incluido en la lista del estado, observado en el área del proyecto durante los estudios; a la Saltarina de Ala Larga Errante, observada directamente adyacente a la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore; y a la Polluela Amarilla, que tiene un potencial moderado de aparecer en el hábitat de la marisma salada de Paradise Marsh. Estos impactos serían significativos sin mitigación.	PS	condiciones. En la mayor medida posible, las áreas de construcción y los caminos de acceso deberán ajustarse para evitar la pérdida de las blite de mar de estuario y los impactos en el hábitat que sustenta a esta especie. <b>MM-BIO-2: Consultar con el CDFW sobre el Gorrión Sabanero de Belding (Sólo la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Si la Ruta 1 es seleccionada como el alineamiento final para el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, y si se anticipan impactos en el hábitat de la marisma salada, la entidad responsable (es decir, la Ciudad o Caltrans) de implementar la Ruta 1 de la Vía para Bicicletas de Bayshore deberá consultar con el CDFW para determinar la necesidad de buscar un Permiso de Toma Incidental (ITP) a través de la Sección 2081 del Código de Pesca y Caza para los impactos potenciales en el hábitat del Gorrión Sabanero de Belding. La mitigación compensatoria deberá proporcionarse en una proporción mínima de 1:1 de acuerdo con los requisitos del ITP.	LTS
<b>Impacto-BIO-3: Impactos sobre las Especies de Aves de las Marismas Saladas de Estatus Especial que Anidan (Componente de GB Capital y de las Rutas 1 y 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Los impactos generadores de ruido resultantes de las actividades de construcción del proyecto (por ejemplo, nivelación, preparación del sitio) en las proximidades de hábitats de marismas saladas que albergan al Gorrión Sabanero de Belding o a la Polluela de Pie Ligerero de Ridgway podrían provocar el abandono de nidos o de de polluelos. Estos impactos constituirían una violación de la Ley del Tratado sobre Aves Migratorias (MBTA) o del Código de Pesca y Caza de California (CFGC). Por lo tanto, este	PS	<b>MM-BIO-3: Evitar las Especies de Aves Endémicas de las Marismas Durante la Temporada de Reproducción (Componente de GB Capital, y de la Ruta 1 y de la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Todas las actividades de construcción del proyecto que se lleven a cabo a menos de 300 pies del hábitat de las marismas saladas (por ejemplo, partes de la Ruta 1 y de la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore y algunas del Componente de GB Capital) deberán llevarse a cabo fuera de la temporada de reproducción de la Polluela de Pie Ligerero de Ridgway y del Gorrión Sabanero de Belding (es decir, del 15 de febrero al 15 de septiembre); no se deberá llevar a cabo ningún trabajo de	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p>impacto sería potencialmente significativo.</p>		<p>construcción a menos de 300 pies de la marisma durante este periodo de tiempo.</p>	
<p><b>Impacto-BIO-4: Impactos sobre el Águila Pescadora Nidificante (Ampliación del Pepper Park, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y Configuración de las Calles en el Plan Equilibrado).</b>                      Los impactos generadores de ruido que resulten de las actividades de construcción del proyecto en las proximidades de los nidos de las Águilas Pescadoras, como los propuestos para la Ampliación del Pepper Park, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y las mejoras de las calles previstas en el Plan Equilibrado, podrían provocar el abandono de los nidos o de los polluelos. Estos impactos constituirían una violación de la MBTA o del CFGC. Por lo tanto, este impacto sería potencialmente significativo.</p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-BIO-4: Evitar los Impactos sobre el Águila Pescadora Durante la Temporada de Nidificación (15 de enero al 15 de junio) (Ampliación del Pepper Park y Configuración de las Calles en el Plan Equilibrado y Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha).</b>                      Para cerciorarse que las Águilas Pescadoras nidificantes no sean molestadas, el proponente del proyecto para el Plan Equilibrado (específicamente, las mejoras de las calles y la ampliación del Pepper Park), así como el proponente del proyecto para el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, deberán evitar todas las actividades de construcción que generen ruido durante la temporada de nidificación del Águila Pescadora (15 de enero al 15 de junio) dentro de todas las áreas de construcción propuestas o deberán implementar todo lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se deberán llevar a cabo estudios de las ubicaciones históricas de los nidos mantenidos por el Distrito para determinar el estado actual de ocupación dentro de las 72 horas anteriores a la construcción/el inicio de las actividades generadoras de ruido. Si los nidos están ocupados, o si la ocupación del nido no puede determinarse debido a la altura del nido, el área deberá ser marcada y acotada en los planos de construcción, junto con un amortiguador de evitación de tamaño suficiente para evitar los impactos en el nido. El biólogo del proyecto deberá determinar el tamaño de la barrera de prevención basándose en las observaciones de comportamiento, el ruido ambiental en comparación con el ruido relacionado con la construcción y otros</li> </ul>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-BIO-5: Potencial Perturbación o Destrucción de Nidos Protegidos por la Ley del Tratado de Aves Migratorias y el CFGC (Ampliación del Pepper Park y Configuración de las Calles en el</b></p>	<p>PS</p>	<p>datos recopilados durante el monitoreo de los nidos. Todo el trabajo dentro de la barrera de prevención deberá cesar hasta que el ciclo de nidificación haya finalizado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los estudios de todas las ubicaciones potenciales de los nidos de las Águilas Pescadoras, incluyendo los postes de servicios públicos existentes, deberán llevarse a cabo dentro de las 72 horas anteriores a la construcción/el inicio de las actividades generadoras de ruido dentro de los 500 pies de cualquier área de trabajo propuesta donde las actividades generadoras de ruido podrían afectar el éxito de los nidos. Estos estudios podrían llevarse a cabo al mismo tiempo que los previstos en la <b>MM-BIO-5</b> para las especies de aves de la MBTA, o realizarse por separado. Si los nidos están ocupados, o si la ocupación del nido no puede determinarse debido a la altura del nido, el área deberá ser marcada y acotada en los planos de construcción, junto con un amortiguador de evitación de tamaño suficiente para evitar los impactos en el nido. El biólogo del proyecto deberá determinar el tamaño de la barrera de prevención basándose en las observaciones de comportamiento, el ruido ambiental en comparación con el ruido relacionado con la construcción y otros datos recopilados durante el monitoreo de los nidos. Todo el trabajo dentro de la barrera de prevención deberá cesar hasta que el ciclo de nidificación haya finalizado.</li> </ul> <p><b>MM-BIO-5: Evitar los Impactos sobre las Especies de Aves de la MBTA, Incluyendo las Especies de Aves No Incluidas en la Lista (Ampliación del Pepper Park y Configuración de las Calles en el Plan Equilibrado,</b></p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, las Rutas 1 y 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> La eliminación del matorral de salvia costera de San Diego y del hábitat de las marismas saladas costeras durante la construcción, así como el ruido de la actividad de construcción, podrían impedir el uso de los lugares de reproducción de las aves durante la temporada de nidificación (15 de febrero al 15 de septiembre). La destrucción de un nido ocupado se consideraría un impacto significativo si constituyera una violación de la MBTA o del CFGC. Por lo tanto, este impacto sería potencialmente significativo.</p>		<p><b>Componente de GB Capital y Rutas 1 y 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Para cerciorarse del cumplimiento de la MBTA y de cláusulas similares bajo las Secciones 3503 y 3503.5 del CFGC, el proponente del proyecto para el Plan Equilibrado (específicamente, las mejoras a las calles, la ampliación del Pepper Park), el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore y el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo deberá llevar a cabo toda la eliminación de la vegetación durante la temporada no reproductiva, entre el 15 de septiembre y el 14 de enero, o deberá implementar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si las actividades de construcción están programadas entre el 15 de enero y el 14 de septiembre, se deberá llevar a cabo un estudio biológico de las especies de aves nidificantes dentro del área de impacto propuesta y al menos un amortiguador de 300 pies dentro de las 72 horas antes de la construcción. El estudio de las aves nidificantes es aplicable a todas las especies de aves protegidas por la MBTA y el Código de Pesca y Caza. El número de estudios necesarios para cubrir esta área deberá ser proporcional al calendario de construcción y al número de acres que se vaya a cubrir. Los múltiples estudios de las aves nidificantes deberán estar separados por al menos 48 horas para tener la certeza de que se detecta la nidificación, pero el estudio no deberá llevarse a cabo más de 72 horas antes del inicio de la construcción.</li><li>• Si se detecta algún nido activo, el área deberá ser marcada y acotada en los planos de construcción,</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>junto con un amortiguador de evitación de tamaño suficiente para evitar el impacto en el nido. El biólogo del proyecto deberá determinar el tamaño de la barrera de prevención basándose en las observaciones de comportamiento, el ruido ambiental en comparación con el ruido relacionado con la construcción y otros datos recopilados durante el monitoreo de los nidos. Todo el trabajo dentro de la barrera de prevención deberá cesar hasta que el ciclo de nidificación haya finalizado.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Las zonas de amortiguación de los nidos, las técnicas de estudio de los nidos y los requisitos de monitoreo de los nidos deberán determinarse basándose en lo que diga el biólogo de aves del proponente del proyecto. De acuerdo con esta medida de mitigación, deberán implementarse amortiguadores para nidos para cerciorarse del cumplimiento de la MBTA y de las Secciones 3503, 3503.5 y 3513 del Código de Pesca y Caza. Adicionalmente, si las actividades de nivelación, las actividades de construcción u otras actividades generadoras de ruido transcurren durante más de 48 horas, se deberá llevar a cabo un estudio adicional sobre las aves nidificantes. Los resultados de los estudios sobre las aves nidificantes y las zonas de amortiguación, incluyendo cualquier determinación de reducir las zonas de amortiguación, se deberán incluir en un informe de monitoreo presentado al proponente del proyecto.</li><li>• Si se requiere un plan de administración de aves nidificantes como parte del análisis de impacto específico al sitio y de la mitigación para un componente en particular, los parámetros de esta medida de mitigación deberán aplicarse como</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-BIO-6: Impactos Directos del Sitio de Descanso de los Murciélagos (Componente de GB Capital, y de la Ruta 1 y de la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> La eliminación o podado de los árboles adecuados para el descanso podría perjudicar directamente a los murciélagos que se posan en ellos, resultando en la mortalidad de especies de murciélagos comunes o de estatus especial. Estos impactos podrían dar lugar a grandes eventos de mortalidad y serían significativos en ausencia de mitigación.</p>	<p>PS</p>	<p>requisitos mínimos para ese componente en particular. Medidas más restrictivas que éstas pueden ser estipuladas en el plan de administración de aves nidificantes para ese componente en particular del proyecto.</p> <p><b>MM-BIO-6: Llevar A Cabo Estudios para Detectar Sitios de Descanso de los Murciélagos y Evitar los Impactos Estacionales (Componente de GB Capital y de la Ruta 1 o de la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Antes de que se inicie la construcción del proyecto en el Componente de GB Capital o en la Ruta 1 o la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, un biólogo de murciélagos cualificado deberá llevar a cabo una evaluación diurna para examinar las estructuras y los árboles adecuados utilizados por los murciélagos. Si se observan señales de murciélagos en ese momento, se deberán llevar a cabo estudios nocturnos de murciélagos para confirmar si las estructuras o los árboles con un hábitat adecuado identificados durante la evaluación preliminar son utilizados por los murciélagos para el descanso diurno o nocturno, determinar el nivel de actividad de forrajeo y descanso de los murciélagos en cada una de estas ubicaciones, y llevar a cabo recuentos de salida para determinar visualmente el número aproximado de murciélagos que utilizan los sitios de descanso. También se deberá utilizar la monitorización acústica durante estos estudios para identificar las especies de murciélagos presentes y determinar un índice de actividad relativa de los murciélagos para ese sitio en esa noche específica.</p> <p>Si se identifican sitios de maternidad durante la evaluación del hábitat de los murciélagos antes de la</p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-BIO-7: Potencial Interrupción de Peces, Tortugas Verdes y Mamíferos Marinos Durante las Actividades de Hincado de Pilotes (Componente de GB Capital).</b> Las actividades de hincado de pilotes con martillo de impacto y martillo vibratorio podrían generar suficiente ruido submarino como para herir (Nivel A de Acoso) o alterar el comportamiento (Nivel	PS	<p>construcción, no se deberán permitir actividades de construcción en ese lugar durante la temporada de maternidad (es decir, del 1º de abril al 31 de agosto) a menos que un biólogo de murciélagos haya determinado que las crías han sido destetadas. Si hay sitios de maternidad presentes y se prevé que las actividades de construcción no pueden completarse fuera de la temporada de maternidad, entonces el biólogo de murciélagos cualificado, en consulta con el CDFW, deberá completar las actividades de exclusión de murciélagos en los sitios de descanso de maternidad, ya sea tan pronto como sea posible después de que las crías hayan sido destetadas o fuera de la temporada de maternidad, o el biólogo de murciélagos cualificado, en coordinación con el CDFW, apruebe lo contrario.</p> <p>La eliminación de árboles maduros y troncos deberá reducirse al mínimo en la mayor medida posible. Antes de cortar o podar los árboles, un biólogo de murciélagos cualificado deberá examinar los árboles grandes y los troncos para cerciorarse de que no hay murciélagos descansando. El podado de las frondas de las palmeras, si fuera necesario, se deberá llevar a cabo fuera de la temporada de maternidad (es decir, del 1º de abril al 31 de agosto) para evitar la posible mortalidad de las crías no voladoras y fuera de la temporada de hibernación de los murciélagos (de noviembre a febrero).</p> <b>MM-BIO-7: Implementar un Programa de Monitoreo de Mamíferos Marinos, de Peces y de Tortugas Verdes Durante las Actividades de Hincado de Pilotes (Componente de GB Capital).</b> Antes de las actividades de construcción que impliquen el hincado de pilotes con martillo de impacto y martillo de vibración en el agua, el proponente del proyecto deberá preparar e implementar	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
B de Acoso) de las tortugas verdes, los peces y los mamíferos marinos. Este impacto sería potencialmente significativo.		<p>un programa de monitoreo de mamíferos marinos, peces lesionados y tortugas verdes. El Distrito deberá aprobar este programa de monitoreo, que deberá incluir los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Durante un período de 15 minutos antes del inicio de la construcción en el agua, un biólogo cualificado, contratado por el proponente del proyecto (es decir, GB Capital) y aprobado por el Director de Servicios de Desarrollo del Distrito o su designado, deberá monitorear alrededor de las áreas de hincado de pilotes activos para cerciorarse que las especies de estatus especial no están presentes. Los monitores también pueden monitorear a los peces heridos y detener el trabajo si se observa algo preocupante.</li><li>• El contratista de la construcción no deberá iniciar el trabajo si se observa la presencia de especies de estatus especial antes de iniciar el hincado de pilotes.</li><li>• El hincado de pilotes en el agua deberá iniciarse con arranques suaves, aumentando gradualmente la fuerza del hincado. Esto permite que los mamíferos marinos, las tortugas verdes y los peces huyan de las zonas adyacentes a las actividades de hincado de pilotes.</li><li>• Todos los monitores deben cumplir con los requisitos mínimos definidos por la <i>Guía para la Elaboración de un Plan de Monitoreo de Mamíferos Marinos</i> (NOAA 2019) de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica.</li><li>• Las recomendaciones del Programa de Monitoreo de Mamíferos Marinos y Tortugas Verdes deberán ser consistentes con el Permiso General Regional (RGP) 72 del Distrito, el cual requiere que "...el Permisionario deberá cerciorarse de que si la</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-BIO-8: Potencial Pisoteo de la Vegetación Sensible y de las Especies de Plantas de Estatus Especial, Potencial de Modificación del Comportamiento de la Fauna Silvestre de Estatus Especial o Disminución de la Calidad del Hábitat A Través de la Invasión de Plantas Exóticas (Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> La operación de la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore podría resultar en que los peatones o ciclistas se desplacen fuera del sendero, lo que podría resultar en la muerte directa de especies de plantas terrestres candidatas, sensibles o de estatus especial. Estas acciones también podrían resultar en que la fauna silvestre de estatus especial modifique su comportamiento de búsqueda de alimento o de cría para evitar a los humanos. Los humanos también podrían introducir propágulos de especies invasoras, reduciendo la calidad del hábitat de estas especies. Estos impactos serían potencialmente significativos.</p>	<p>PS</p>	<p>construcción en el agua se lleva a cabo durante la temporada de nidificación de los charranes que la turbiedad sea monitoreada durante la construcción en el agua. Si el área de trabajo en el agua presenta un 20% más de turbiedad que las condiciones ambientales, el Permisionario deberá detener el trabajo inmediatamente hasta que la turbiedad se disipe dentro del área de trabajo. Si la turbiedad no puede disiparse dentro del área de trabajo, el Permisionario deberá instalar una cortina de limo para controlar la turbiedad durante la construcción en el agua”.</p> <p><b>MM-BIO-8: Instalar una Valla Adyacente a la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore (Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Antes de empezar la operación de la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, el proponente del proyecto del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore deberá instalar vallas a lo largo del borde de la Ruta 1 para evitar el acceso no autorizado y el pisoteo en el Paradise Marsh. Las vallas sólo se exigirán a lo largo de los segmentos de la Ruta 1 que estén aproximadamente a unos 300 pies de las áreas de las marismas saladas costeras. El material y el diseño de las vallas deben ser suficientes para evitar la intrusión humana en el lado este del segmento de la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore a lo largo del Paradise Marsh.</p>	<p>LTS</p>
<p><b>Impacto-BIO-9: Materiales Reflectantes y Aumento</b></p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-BIO-9: Implementar Medidas de Reducción de</b></p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>de Choques de las Aves Contra las Estructuras (Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> El uso de acabados reflectantes y de vidrio en los edificios asociados con la construcción de hoteles podría confundir a las aves en vuelo, lo que provocaría un aumento de choques de las aves contra las estructuras. Este impacto sería potencialmente significativo.		<b>los Choques de las Aves Contra las Estructuras Nuevas (Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes de la emisión de cualquier construcción/permiso de construcción para cualquier parte del Componente de GB Capital o del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo donde el edificio sería más alto de tres pisos, un ornitólogo (contratado por el respectivo proponente del proyecto y pre-aprobado por el Distrito para el Componente de GB Capital o por la Ciudad para el Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo) familiarizado con las especies locales revisará los planes de construcción para verificar que el edificio propuesto ha incorporado estrategias de diseño específicas que califican para los créditos de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED), como se describe en la publicación titulada <i>Diseño de Edificios Compatibles con las Aves</i> (Sheppard and Phillips 2015) de la organización de Conservación de las Aves de los Estados Unidos o una guía equivalente para evitar o reducir el potencial de choques de las aves contra estructuras. El diseño final del edificio debe demostrar, a satisfacción del ornitólogo, que las estrategias de diseño deberán ajustarse a la publicación titulada <i>Edificios Compatibles con las Aves</i> , mediante la incorporación de estrategias para minimizar la amenaza a las especies de aves, incluyendo, entre otras, las siguientes: <ul style="list-style-type: none"><li>• La Fachada del Edificio y las Estructuras del Sitio<ul style="list-style-type: none"><li>○ Desarrollar una fachada del edificio y un diseño del sitio que sean visibles como barreras físicas para las aves.</li></ul></li><li>• Elementos tales como Redes, Pantallas, Rejillas, Contraventanas y Persianas Exteriores para Evitar</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Colisiones.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Incorporar materiales que tengan un bajo potencial de amenaza basado en la Clasificación de la Amenaza de Colisión de Aves y en la Hoja de Cálculo de la Clasificación de la Amenaza de Colisión de Aves para lograr una Clasificación de la Amenaza de Colisión de Aves total del edificio de 15 o menos.<ul style="list-style-type: none"><li>– Potencial de Amenaza Alto: Vidrio: Superficie Altamente Reflectante y/o Completamente Transparente</li><li>– Potencial de Amenaza Más Bajo: Superficie Opaca</li></ul></li><li>● Iluminación Exterior<ul style="list-style-type: none"><li>○ Las luces que no sean necesarias para la seguridad, las entradas y la circulación deberán apagarse automáticamente desde la medianoche hasta las 6:00 a.m.</li><li>○ Las luminarias exteriores deben cumplir estos requisitos para todas las luminarias exteriores situadas dentro de los límites del proyecto basándose en lo siguiente:<ul style="list-style-type: none"><li>– Características fotométricas de cada luminaria cuando se monta en la misma orientación e inclinación que se especifica en el diseño del proyecto; y</li><li>– La zona de iluminación de la propiedad del proyecto (en el momento de comenzar la construcción). Clasificar el proyecto en una zona de iluminación utilizando las definiciones de las zonas de iluminación proporcionadas en la <i>Guía del Usuario de la Ordenanza Modelo de Iluminación (MLO)</i> (2011) de la <i>Sociedad de</i></li></ul></li></ul></li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-BIO-10: Perturbación del Comportamiento de la Fauna Silvestre Debido a la Iluminación Adicional (Componente de GB Capital).</b> Se añadiría nueva iluminación al área del Componente de GB Capital como resultado del desarrollo propuesto, incluyendo un parque de vehículos recreativos, espacio comercial, una marina ampliada, cabañas modulares y edificios de hotel, que perturbarían el comportamiento de la fauna silvestre. El impacto sería significativo.</p>	<p>PS</p>	<p><i>Ingeniería de Iluminación y la Asociación Internacional de Cielos Oscuros (IES/IDA).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan de Monitoreo del Rendimiento                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ El proponente del proyecto (por ejemplo, GB Capital) deberá desarrollar un plan de monitoreo de 3 años después de la construcción para supervisar de forma rutinaria la eficacia del diseño del edificio y del sitio en la prevención de choques de las aves para los edificios de más de tres pisos. Incluir métodos para identificar y documentar los lugares donde se producen choques repetidos por las aves contra las estructuras, el número de choques, la fecha, la hora aproximada y los elementos que podrían estar contribuyendo a los choques. Apuntar las posibles soluciones de diseño y proporcionar un proceso de administración adaptativa.</li> <li>○ El proponente del proyecto (por ejemplo, GB Capital) deberá proporcionar un informe de monitoreo adaptativo que demuestre qué estrategias de diseño se han incorporado y los resultados del monitoreo adaptativo para que el Distrito lo revise.</li> </ul> </li> </ul> <p>Implementar la <b>MM-AES-8: Limitar la Iluminación (Componente de GB Capital)</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-BIO-11: Pérdida Potencial del Matorral de Salvia Costera de San Diego Durante la Construcción del Proyecto (Componente de GB Capital y de la Ruta 1 y de la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Las actividades de construcción, tal como la nivelación, tienen el potencial de eliminar el matorral de salvia costera de San Diego (incluyendo las formas reintegradas y aquellas dominadas por baccharis). La reducción potencial del matorral de salvia costero de San Diego sería significativa.	PS	<b>MM-BIO-10: Proporcionar una Mitigación Compensatoria para los Impactos en el Matorral de Salvia Costera (Componente de GB Capital y de la Ruta 1 y de la Ruta 3 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> La compensación de los impactos permanentes en los hábitats del matorral de salvia costera de San Diego se deberá producir en una proporción mínima de 1:1, y la compensación se producirá como creación, mejora o reintegración. La compensación puede producirse mediante una combinación de uno o varios de los siguientes: mejora, restablecimiento o creación en el sitio; o el pago a una cuota de sustitución aprobada por la agencia, a un programa de mitigación o a otro proveedor de mitigación aprobado. El tipo de compensación y los coeficientes finales de mitigación deberá determinarse durante la fase de obtención de permisos de desarrollo costero del proyecto. Los impactos temporales en los hábitats del matorral de salvia costera de San Diego deberán sustituirse en una proporción de 1:1 mediante la restauración en el sitio. La reintegración en el sitio, en especie, de los matorrales de salvia costera de San Diego temporalmente afectados se produciría en sus ubicaciones actuales al finalizar la construcción, y consistiría en devolver las áreas afectadas a los niveles de contorno originales, descompactar la tierra y volver a sembrar con hidrosiembra o en contenedores utilizando una paleta de plantas compuesta por especies autóctonas de la región antes de la perturbación. Todas las áreas revegetadas deberán evitar el uso de cualquier especie de planta no autóctona. Para cualquier área que deba ser reintegrada, mejorada o	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-BIO-12: Pérdida Potencial de Marismas Saladas Costeras Durante la Construcción del Proyecto (Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Las actividades de construcción, tal como la nivelación, tienen el potencial de eliminar el hábitat de las marismas saladas costeras durante la construcción de la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore. La reducción potencial del hábitat de las marismas saladas costeras sería significativa.	PS	creada en el sitio, el proponente del proyecto (por ejemplo, National City para la Vía para Bicicletas de Bayshore; GB Capital, etc.) deberá preparar un Plan de Monitoreo y Mitigación de Hábitats (HMMP) antes de la construcción del proyecto de acuerdo con los requisitos de la Comisión Costera de California (CCC). El HMMP deberá resumir todos los componentes requeridos, incluyendo, entre otros, una descripción del proyecto, el objetivo de la mitigación, el sitio de mitigación, el plan de implementación, el plan de monitoreo, la finalización de los criterios de mitigación/éxito y las medidas de contingencia. El HMMP deberá abordar la restauración en el sitio de las áreas de impacto temporal y la mitigación compensatoria en áreas dentro o fuera del sitio para mitigar los impactos permanentes. <b>MM-BIO-11: Proporcionar una Mitigación Compensatoria para los Impactos en el Hábitat de las Marismas Saladas Costeras (Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Si se elige la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, antes de la emisión de un Permiso de Desarrollo Costero, el proponente del proyecto del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore deberá solicitar y participar en las reuniones de las partes interesadas con las agencias aplicables (por ejemplo, la CCC, el Servicio Nacional de Pesca Marítima (NMFS), el CDFW, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS), la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua (RWQCB), el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) y el Distrito) para identificar ubicaciones dentro de la región de San Diego para mitigar los impactos en el hábitat de las marismas saladas costeras. Durante el diseño final del proyecto	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-BIO-13: Reducción Potencial del Hábitat y la Productividad de la Hierba Marina Durante la Construcción (Componente de GB Capital).</b> Las actividades de construcción en el agua tienen el potencial de afectar los lechos de hierba marina dentro de la porción a la par del agua del Componente de GB Capital. Los impactos podrían incluir la perturbación física directa de los lechos por el anclaje y la colocación del equipo, el sombreado temporal causado por el equipo relacionado con la construcción y el aumento de los niveles de turbiedad por las actividades relacionadas con la construcción, como el hincado de pilotes. La reducción potencial del hábitat de la hierba marina sería significativa.	PS	<b>MM-BIO-12: Desarrollar un Plan de Mitigación y Monitoreo de la Hierba Marina en Cumplimiento con la Política de Mitigación de la Hierba Marina de California (Componente de GB Capital).</b> Antes de iniciar cualquier construcción en el agua, el proponente del proyecto deberá contratar a un biólogo marino cualificado para que desarrolle un plan de mitigación de la hierba marina en cumplimiento con la Política de Mitigación de la Hierba Marina de California. El plan de mitigación deberá ser presentado al Distrito y a las agencias de recursos para su aprobación y deberá ser implementado para compensar las pérdidas de hierba marina en caso de que los estudios descritos a continuación indiquen que el proyecto ha afectado a la hierba marina. Estudios de la hierba marina previos a la construcción se realizarían en el futuro, cuando se	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>disponga de los detalles de la construcción y el diseño del proyecto, lo que requeriría una evaluación ambiental suplementaria. Los elementos específicos del plan de mitigación de la hierba marina deberán incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Antes de comenzar cualquier actividad de construcción en el agua, un biólogo marino cualificado, contratado por el proponente del proyecto y aprobado por el Distrito, deberá llevar a cabo un estudio de la hierba marina antes de la construcción de acuerdo con la Política de Mitigación de la Hierba Marina de California. Los estudios sobre la hierba marina deberán llevarse a cabo durante la temporada de crecimiento activo de la hierba marina (de marzo a octubre), y los resultados serán válidos durante 60 días, a menos que se finalicen en septiembre u octubre; si se finalizan en esos meses, los resultados serán válidos hasta la reanudación de la siguiente temporada de crecimiento. El biólogo marino cualificado deberá presentar los resultados del estudio previo a la construcción al Distrito y a las agencias de recursos en un plazo de 30 días.</li><li>• Dentro de los 30 días de haberse completado las actividades de construcción en el agua, un biólogo marino cualificado que el proponente del proyecto contrate y que el Distrito apruebe deberá realizar un estudio de la hierba marina después de la construcción durante la temporada de crecimiento de la hierba marina. El estudio posterior a la construcción deberá evaluar los posibles impactos de la hierba marina asociados con la construcción. Una vez finalizado el estudio posterior a la construcción, el biólogo marino cualificado deberá presentar el</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>informe del estudio al Distrito y a las agencias de recursos en un plazo de 30 días.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se deberán llevar a cabo al menos 2 años de estudios anuales de la hierba marina posteriores a la construcción durante la temporada de crecimiento activo de la hierba marina. Los estudios anuales adicionales deberán evaluar el potencial de los impactos operativos sobre la hierba marina. Específicamente, los estudios deberán diseñarse para evaluar los potenciales impactos de sombreado señalados en la evaluación biológica marina del proyecto (Apéndice G).</li><li>• En caso de que se detecten impactos sobre la hierba marina, el proponente del proyecto deberá implementar lo siguiente:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Un biólogo marino cualificado que el proponente del proyecto contrate para el Componente de GB Capital y que el Distrito apruebe, deberá desarrollar un plan de mitigación en especie de acuerdo con la Política de Mitigación de la Hierba Marina de California. El biólogo marino cualificado deberá presentar el plan de mitigación al Distrito y a las agencias de recursos en un plazo de 60 días después de haber llevado a cabo el estudio posterior a la construcción.</li><li>○ La mitigación de los impactos sobre la hierba marina deberá tener una proporción de 1.2:1, y el proponente del proyecto deberá determinar los sitios de mitigación de la hierba marina antes del comienzo de las actividades de construcción.</li><li>○ La mitigación deberá iniciarse en un plazo de 135 días a partir de cualquier impacto observado en la hierba marina, de modo que la mitigación</li></ul></li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>comience dentro de la misma temporada de crecimiento de la hierba marina en la que se producen los impactos.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Una vez completada la mitigación, el biólogo cualificado deberá llevar a cabo el monitoreo del rendimiento de la mitigación en los hitos de rendimiento de 0, 12, 24, 36, 48 y 60 meses. El biólogo cualificado deberá llevar a cabo todo el monitoreo de la mitigación durante la temporada de crecimiento activo de la hierba marina y deberá evitar la temporada de bajo crecimiento (de noviembre a febrero). Los estándares de rendimiento deberán ajustarse a los prescritos en la Política de Mitigación de la Hierba Marina de California (Apéndice G).</li><li>• El biólogo cualificado deberá presentar los informes de monitoreo y los datos espaciales al Distrito y a las agencias de recursos en un plazo de 30 días tras haberse completado cada periodo de monitoreo. Los informes de monitoreo deberán incluir todos los requisitos específicos identificados en la Política de Mitigación de la Hierba Marina de California (Apéndice G).</li></ul> <p><b>MM-BIO-13: Implementar la Mitigación de la Cobertura de Agua Excesiva A Través del Proceso de Obtención de Permisos del USACE en Consulta con el CCC, el NMFS, el USFWS, la RWQCB y el Distrito para Compensar la Pérdida del Hábitat y la Función de Aguas Abiertas (Componente de GB Capital).</b> El Componente de GB Capital a la par del agua dentro del Canal de Sweetwater deberá requerir la implementación de una mitigación aprobada por la agencia reguladora antes de la implementación del proyecto para reducir la</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>cobertura de agua excesiva. Esto podría incluir la reducción de la cobertura de agua excesiva en otro lugar de la Bahía de San Diego, la restauración de los hábitats ribereños de las tierras altas, la restauración de la vegetación acuática sumergida, las técnicas de mejora de la calidad del agua, la restauración de los hábitats del fondo blando, tal como las marismas, o el uso de los créditos del banco de mitigación o de los créditos del permiso del USACE para la construcción de la marina de las tierras altas o el pago de una cuota en lugar (una vez que se desarrolle un programa). Estudios detallados sobre el sombreado serán requeridos en el futuro, cuando se disponga de los detalles de la construcción y el diseño del proyecto, lo que requeriría una evaluación ambiental suplementaria. El proponente del proyecto deberá llevar a cabo los estudios de sombreado e implementará lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Antes de la emisión de un Permiso de Desarrollo Costero, el proponente del proyecto (es decir, GB Capital) deberá solicitar una reunión previa a la solicitud con el USACE, en consulta con el CCC, el NMFS, el USFWS, la RWQCB y el Distrito, para identificar ubicaciones dentro de la Bahía de San Diego o la región de San Diego para mitigar los impactos, tanto en las especies de aves sensibles como en el hábitat cercano a la costa, asociados con la pérdida de usos beneficiosos asociados con la cobertura de agua excesiva y la pérdida de la función de hábitat de aguas abiertas como resultado del aumento del relleno estructural dentro de la Bahía de San Diego.</li><li>• Antes de comenzar las actividades de construcción de las mejoras a la par del agua del Componente de</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-BIO-14: Pérdida Potencial del Hábitat de la Hierba Marina Debido a la Cobertura de Agua Excesiva o a los Impactos del Sombreado Durante las Operaciones (Componente de GB Capital).</b> Las operaciones asociadas con la porción a la par del agua del Componente de GB Capital tienen el potencial de afectar a los lechos de hierba marina debido al sombreado del hábitat de la hierba marina por las estructuras sobre el agua, incluyendo el embarcadero flotante y las embarcaciones atracadas. Este impacto sería potencialmente significativo.</p>	PS	<p>GB Capital, el proponente del proyecto deberá implementar opciones de mitigación que las agencias reguladoras identificadas anteriormente revisen y aprueben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El proponente del proyecto deberá obtener todos los permisos aplicables para la mitigación de la cobertura de agua excesiva antes de comenzar la construcción a la par del agua.</li> </ul> <p>Implementar la <b>MM-BIO-12</b> y la <b>MM-BIO-13</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	LTS
<p><b>Impacto-BIO-15: Pérdida Potencial del Hábitat de Hierba Marina Debido a la Operación de las Instalaciones de Acuicultura (Componente de GB Capital).</b> Las operaciones asociadas a la acuicultura dentro del canal podrían implicar el cultivo de ostras u otros mariscos, lo que requeriría un método "fuera del fondo" con los mariscos en estructuras de contención flotantes o suspendidas. Las estructuras y los mariscos dentro de las mismas darían sombra al fondo y, por lo tanto, desplazarían a la hierba marina. Este impacto sería potencialmente significativo.</p>	PS	<p>Implementar la <b>MM-BIO-12</b> y la <b>MM-BIO-13</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	LTS
<p><b>4.4 Recursos Culturales, Recursos Culturales Tribales y Recursos Paleontológicos</b></p>			
<p><b>Impacto-CUL-1: La Reubicación del Granger Hall</b></p>	PS	<p><b>MM-CUL-1: Preparar e Implementar el Plan de</b></p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Tiene el Potencial de Resultar en un Cambio Sustancial Adverso en la Importancia de un Recurso Histórico (Ampliación del Pepper Park del Plan Equilibrado).</b> Es posible que durante el traslado se produzcan trasiegos, vibraciones o condiciones perjudiciales adicionales que podrían causar daños estructurales u ornamentales en el edificio. Todavía no se han especificado las medidas para proteger los elementos que definen el carácter, como la pantalla que cubre el órgano interior y el mural sobre yeso. Si no se adoptan las medidas de protección adecuadas, el edificio podría sufrir daños en los elementos que definen su carácter lo suficientemente graves como para prohibir su restauración. Los impactos serían potencialmente significativos.</p>		<p><b>Reubicación y Rehabilitación del Granger Hall para la Reubicación y Reutilización del Edificio de Acuerdo con los Estándares de Rehabilitación del Secretario del Interior (Ampliación del Pepper Park del Plan Equilibrado).</b> El proponente del proyecto de la reubicación del Granger Hall al Pepper Park deberá contratar a un equipo de profesionales cualificados para preparar e implementar un Plan de Reubicación y Rehabilitación para el Granger Hall. El equipo deberá estar dirigido por un arquitecto con licencia profesional que también cumpla los Estándares de Cualificación Profesional del Secretario del Interior (SOI) como arquitecto histórico (36 Código de Reglamentos Federales [CFR] Parte 61). El equipo deberá incluir a un ingeniero estructural con licencia y a un contratista especializado con experiencia comparable demostrada en la reubicación de edificios históricos y en la realización del trabajo de protección y salvamento asociado. Las cualificaciones deberán demostrarse en el Plan de Reubicación y Rehabilitación. El arquitecto, el ingeniero estructural y el contratista deberán ser aprobados por el Distrito y la Ciudad. El arquitecto, el ingeniero estructural y el contratista deberán redactar el plan como se especifica a continuación y lo presentarán al Distrito y a la Ciudad para su evaluación y aprobación. Para cerciorarse que se conserven los rasgos característicos del edificio, el arquitecto deberá consultar el Estudio de Viabilidad de Reubicación (2017) actualizado para el Granger Hall preparado por Heritage Architecture &amp; Planning, y el Inventario de Rasgos Característicos del Granger Hall (2018) preparado por ICF, que es el Apéndice C del Apéndice I.</p> <p>Si el Distrito o la Ciudad no tienen experiencia interna para revisar el Plan de Reubicación y Rehabilitación,</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>deberán contratar y supervisar a un arquitecto histórico cualificado por el SOI para que revise el plan y el proponente del proyecto deberá pagar por dicho experto. El Plan de Reubicación y Rehabilitación también deberá ser revisado y aprobado por el Distrito y el Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad y, antes de su aprobación por el Distrito y la Ciudad, también deberá estar disponible para su evaluación y comentario por parte de los grupos locales de preservación histórica interesados. Estas evaluaciones deberán llevarse a cabo antes de que el Distrito emita un Permiso de Desarrollo Costero para cualquier potencial reubicación del Granger Hall al Pepper Park, antes de que la Ciudad emita un Permiso de Traslado de Edificios y un Permiso de Transporte, y antes de que comience cualquier actividad de construcción en el sitio actual del Granger Hall.</p> <p>El Plan de Reubicación y Rehabilitación deberá cerciorarse que el Granger Hall deberá ser protegido durante el traslado y que éste se lleve a cabo sin que se produzcan daños irreparables en su tejido histórico característico. El plan deberá incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Procedimientos y Especificaciones de Apuntalamiento, Estabilización, Protección y Demolición:</b> el Plan de Reubicación y Rehabilitación deberá incluir procedimientos, ilustraciones y especificaciones detalladas preparadas por el arquitecto y el ingeniero estructural que especifiquen los métodos y procedimientos de apuntalamiento, estabilización y protección de los elementos históricos, y la demolición de los elementos no históricos. El Plan de Reubicación y Rehabilitación también deberá describir cada fase</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>del trabajo, los materiales y el equipo que se utilizarán, el ámbito de la demolición y las ubicaciones de los cortes de línea, y las consideraciones relacionadas con el transporte, tal como la ruta de la reubicación, los cierres de calles y la fecha de la reubicación del edificio. El Plan de Reubicación y Rehabilitación deberá ser ilustrado con ilustraciones arquitectónicas y estructurales e incluirá especificaciones que detallen claramente al contratista los métodos y procedimientos requeridos para la reubicación del edificio de acuerdo con los Estándares del SOI para la Rehabilitación de Propiedades Históricas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1018 779 1711 1144">• <b>Disposiciones Relativas a los Elementos Arquitectónicos Característicos que Deben Ser Desensamblados, Almacenados y Vueltos a Ensamblar en el Sitio de la Reubicación:</b> El Plan de Reubicación y Rehabilitación deberá especificar las disposiciones para desensamblar, catalogar, manipular, transportar, proteger y almacenar (en el sitio de la reubicación) todos los elementos arquitectónicos característicos que serán removidos del edificio antes de su reubicación y serán reinstalados en el sitio de la reubicación en el Pepper Park.</li><li data-bbox="1018 1153 1711 1403">• <b>Análisis de la Conformidad del Proyecto con los Estándares del SOI para la Rehabilitación de Propiedades Históricas:</b> el Plan de Reubicación y Rehabilitación deberá incluir los planos del proyecto para la propuesta rehabilitación y reutilización del Granger Hall en el sitio de la reubicación en el Pepper Park. El arquitecto histórico cualificado por el SOI que revise el proyecto deberá preparar un Análisis</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>de los Estándares del SOI en el que se describa la conformidad del proyecto con los Estándares del SOI para la Rehabilitación de Propiedades Históricas. Si la reubicación del edificio precede a la identificación de un nuevo uso y al diseño de rehabilitación asociado, el proponente del proyecto deberá contratar al arquitecto histórico cualificado por el SOI para que prepare un Memorando de Análisis de los Estándares del SOI suplementario y deberá ser presentado junto con la primera solicitud de permiso o autorización para el nuevo uso del Granger Hall en el Pepper Park para cerciorarse que el proyecto se adhiere a los Estándares del SOI para la Rehabilitación de Propiedades Históricas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Disposiciones para el Monitoreo de la Reubicación y la Confirmación de la Reutilización:</b> el Plan de Reubicación y Rehabilitación deberá incorporar disposiciones para una reunión en el sitio previa a la demolición con el arquitecto, el ingeniero estructural, el contratista, el Distrito, el Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad y el arquitecto histórico cualificado por el SOI que esté llevando a cabo la revisión en el sitio del edificio actual así como en el sitio de la reubicación. El plan deberá incorporar disposiciones para el monitoreo arquitectónico y la presentación de informes para cerciorarse que la reubicación y la reutilización del Granger Hall se adhieran a los Estándares del SOI para la Rehabilitación de Propiedades Históricas. El plan deberá especificar la frecuencia de las visitas de monitoreo por el arquitecto histórico. Como mínimo, el arquitecto histórico deberá llevar a cabo un monitoreo antes de cada fase importante del trabajo tras la reunión</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
---------	--	-------------------------	--

previa a la demolición y continuará el monitoreo hasta la emisión del certificado de ocupación en el sitio de la reubicación en el Pepper Park. Una vez emitido el certificado de ocupación en el sitio de la reubicación del Granger Hall, el arquitecto histórico deberá preparar un Informe Final de Monitoreo para documentar el cumplimiento de la **MM-CUL-1**, que el Distrito y la Ciudad deberán conservar en sus archivos.

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-CUL-2: La Excavación Relacionada con el Proyecto Propuesto Podría Potencialmente Dañar Recursos Arqueológicos Significativos (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Las actividades de construcción de alteración del terreno asociadas con el Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore tienen el potencial de desenterrar recursos arqueológicos significativos desconocidos que pueden estar en áreas de sensibilidad arqueológica (definidas como el área al este de la línea de marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive). Los impactos serían potencialmente significativos.</p>	PS	<p><b>MM-CUL-2: Preparar e Implementar un Plan de Monitoreo y Descubrimiento de Recursos Culturales (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Antes de comenzar cualquier actividad de alteración del terreno dentro de las áreas que requieren monitoreo arqueológico (es decir, actividades que ocurren en el área que está tanto al este de la línea de marea alta media como al sur de la Bay Marina Drive), el respectivo proponente del proyecto deberá contratar a un arqueólogo cualificado (aprobado por el Distrito para los componentes dentro de su jurisdicción o por la Ciudad para los componentes dentro de su jurisdicción) que cumpla con los Estándares de Cualificación Profesional del SOI (36 CFR 61) para preparar un CRMDP (Plan de Monitoreo y Descubrimiento de Recursos Culturales) para las porciones designadas del Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore que son sensibles para los recursos arqueológicos, definido como el área al este de la línea de marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive. El monitoreo de las áreas se definen como las actividades de alteración del terreno asociadas a los componentes del proyecto al este de la línea de marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive. Los procedimientos a seguir en caso de un descubrimiento imprevisto se aplican a todos los componentes aplicables del proyecto. El CRMDP deberá ser presentado a la Ciudad y al Distrito, como aplique, basándose en la jurisdicción en la que se encuentre el componente del</p>	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>proyecto, y deberá ser evaluado y aprobado por la agencia correspondiente. Si el Distrito o la Ciudad no tienen experiencia interna para revisar el CRMDP, deberán contratar respectivamente a un experto que cumpla los Estándares de Cualificación Profesional (36 CFR 61) del SOI y el proponente del proyecto deberá pagar por dicho experto.</p> <p>La evaluación del CRMDP por parte del Distrito deberá cerciorarse que existan procedimientos adecuados para supervisar la construcción y para tratar con los descubrimientos imprevistos. La evaluación y aprobación del CRMDP por parte del Distrito deberá hacerse antes del comienzo de cualquier actividad de construcción sujeta a los requisitos del CRMDP. El CRMDP deberá incluir las cualificaciones requeridas para los monitores arqueológicos y los arqueólogos supervisores y deberá establecer los protocolos a seguir en relación con los recursos culturales, incluyendo los recursos culturales tanto arqueológicos como tribales. El CRMDP deberá proporcionar un resumen de la sensibilidad de los recursos culturales enterrados. Además, deberá describir las funciones y responsabilidades de los monitores arqueológicos así como de los Indígenas Americanos, del personal del Distrito (como aplique), del personal de la Ciudad (como aplique) y del personal de construcción. Adicionalmente, el CRMDP deberá describir los procedimientos de campo específicos que se seguirán para el monitoreo arqueológico, incluyendo el protocolo de campo y los métodos que se seguirán en caso de que se produzca un descubrimiento arqueológico. También deberán ser descritos la evaluación de los recursos; las consultas con individuos, tribus y organizaciones de Indígenas Americanos; el tratamiento de los restos y artefactos culturales; la conservación; y los requisitos de</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>la presentación de informes. El CRMDP también deberá definir los requisitos, procedimientos, y procesos de notificación en caso de que se encuentren restos humanos.</p> <p>El CRMDP deberá definir la(s) área(s) de sensibilidad arqueológica que requiera(n) un monitoreo arqueológico. La cartografía de la(s) área(s) se deberá poner a disposición del proponente del proyecto, que deberá incorporar esta información en las respectivas especificaciones de construcción del Componente del Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore.</p> <p><b>MM-CUL-3: Preparar e Implementar una Capacitación de Concientización sobre los Recursos Culturales Antes de la Construcción del Proyecto (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha y Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Antes de la alteración del terreno relacionada con el proyecto en las áreas al este de la línea de la marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive, y mientras dure ésta, el proponente del proyecto respectivo del Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore deberá contratar a un arqueólogo cualificado que cumpla con los Estándares de Cualificación Profesional del SOI (36 CFR 61) y que esté aprobado por el Distrito para los componentes dentro de su jurisdicción, y por la Ciudad para los componentes dentro de su jurisdicción, para que</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>brinde capacitación de concientización sobre los recursos culturales al personal de construcción del proyecto. La capacitación deberá incluir una discusión sobre las leyes y las sanciones aplicables bajo la ley; muestras o representaciones visuales de artefactos que podrían encontrarse en las proximidades del proyecto; y los pasos que deben darse si se encuentran recursos culturales durante la construcción, incluyendo la autoridad de los monitores arqueológicos, si se requiere que estén en el sitio durante el proyecto, para detener la construcción en el área de un descubrimiento.</p> <p>Se deberá proporcionar a todos los trabajadores de la construcción un resumen impreso de las leyes sobre recursos culturales, los procedimientos de descubrimiento y la información de contacto. La finalización de la capacitación deberá ser documentada para todo el personal de construcción, que deberá firmar un formulario que confirme que ha completado la capacitación. El formulario deberá ser conservado por el proponente del proyecto para demostrar el cumplimiento de esta medida de mitigación.</p> <p><b>MM-CUL-4: Llevar A Cabo un Monitoreo Arqueológico en Áreas de Sensibilidad (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha y Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Dentro de las áreas del Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore al este de la línea de marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive, el proponente del proyecto deberá contratar a</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>un(os) arqueólogo(s) cualificado(s) que cumpla(n) con los Estándares de Cualificación Profesional del SOI según lo promulgado en 36 CFR 61. Los arqueólogos cualificados deberán supervisar el monitoreo arqueológico de todas las actividades de alteración del terreno propuestas para el proyecto en la(s) porción(es) arqueológicamente sensible(s) del sitio del proyecto. Las porción(es) arqueológicamente sensible(s) del sitio del proyecto se define(n) como las actividades de alteración del terreno asociadas a los componentes del proyecto al este de la marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive. Las acciones y procedimientos de monitoreo deberán ser completadas según el CRMDP descrito en la <b>MM-CUL-2</b>.</p> <p><b>MM-CUL-5: Llevar A Cabo un Monitoreo de los Indígenas Americanos en las Áreas de Sensibilidad (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha y Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Un monitor Indígena Americano de la tribu Kumeyaay deberá estar presente en todas las áreas designadas para el monitoreo arqueológico-definidas como actividades de alteración del terreno asociadas con las porciones del Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore que están al este de la línea de marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive. Este monitoreo deberá llevarse a cabo en función de las necesidades y tiene por objeto cerciorarse que se tengan en cuenta las preocupaciones de los Indígenas Americanos durante el proceso de</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-CUL-3: La Excavación Relacionada con el Proyecto Propuesto Podría Potencialmente Dañar Recursos Culturales Tribales (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Las actividades de construcción de alteración del terreno asociadas con el Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore tienen el potencial de desenterrar recursos culturales tribales desconocidos que pueden estar en áreas de sensibilidad arqueológica (definidas como el área al este de la línea de marea alta media y al sur de la Bay Marina Drive). Los impactos serían potencialmente significativos.	PS	Implementar la <b>MM-CUL-2</b> hasta la <b>MM-CUL-5</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-CUL-4: La Excavación Relacionada con el Proyecto Propuesto Potencialmente Podría Perturbar los Recursos Paleontológicos Enterrados (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> La excavación asociada con el proyecto propuesto en el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo y porciones de las tres rutas propuestas del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore están subyacentes por la Formación Bay Point (específicamente, segmentos de la Ruta 1 a través de la porción noroeste de las marismas del Paradise Creek y a lo largo de la Marina Way cerca de la Bay Marina Drive, la Harrison Avenue, la 23rd Street, la McKinley Avenue y la 19th Street en las proximidades de la McKinley Avenue; segmentos de la Ruta 2 desde la Marina Way a través de la propiedad del hotel Best Western Marina Gateway y la Cleveland Avenue hasta el norte de la 19th Street; y los segmentos de la Ruta 3 a lo largo de la Marina Way al oeste del hotel Best Western Marina Gateway, la Bay Marina Drive, la McKinley Avenue y la rampa de entrada de la Harbor Drive a la I-5). La excavación de más de 1,000 yardas cúbicas y a profundidades superiores a los 10 pies podría resultar en impactos directos o indirectos en un recurso o sitio paleontológico único. Los impactos serían potencialmente significativos.</p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-CUL-6: Llevar A Cabo un Monitoreo Paleontológico en Áreas Sensibles (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Un paleontólogo cualificado que cumpla con las cualificaciones de la Sociedad de Paleontología de Vertebrados (contratado por el respectivo proponente del proyecto y preaprobado por el Distrito o la Ciudad, según corresponda) deberá evaluar la búsqueda de registros paleontológicos preparada por el Museo de Historia Natural de San Diego para confirmar las ubicaciones de las áreas paleontológicamente sensibles, así como la literatura existente para el área del proyecto propuesto. Las siguientes medidas de monitoreo deberán ser implementadas para recuperar los restos antes de que se pierdan o destruyan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuando sea probable que se vean afectados yacimientos fósiles altamente sensibles y la metodología de construcción propuesta permita la recuperación de fósiles, se deberá incorporar un monitoreo paleontológico en las especificaciones del proyecto.</li> <li>• Un paleontólogo cualificado deberá asistir a las reuniones previas a la construcción para consultar con los contratistas de nivelación y excavación sobre los horarios de excavación, las técnicas paleontológicas en el campo y las cuestiones de seguridad. Un paleontólogo cualificado se define como una persona con una maestría o un doctorado en paleontología o geología que esté familiarizada con los procedimientos y técnicas paleontológicas, que conozca la geología y la paleontología del Condado de San Diego y que haya trabajado como</li> </ul>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>supervisor de proyectos de monitoreo paleontológico en el condado durante por lo menos 1 año.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un monitor paleontológico deberá estar en el sitio a tiempo completo durante el corte original de los depósitos previamente no perturbados de las formaciones de alta sensibilidad para inspeccionar las exposiciones en busca de fósiles contenidos. El monitor paleontológico deberá trabajar bajo la dirección del paleontólogo cualificado. Un monitor paleontológico se define como una persona que tiene experiencia en la recogida y salvamento de materiales fósiles.</li><li>• Si se descubren fósiles, el paleontólogo (o el monitor paleontológico) deberá recuperarlos. En la mayoría de los casos, este salvamento puede completarse en un corto periodo de tiempo; sin embargo, algunos especímenes fósiles, como el esqueleto completo de un gran mamífero, pueden requerir un período de salvamento prolongado. En estos casos, se deberá permitirle al paleontólogo (o al monitor paleontológico) dirigir, desviar o detener temporalmente la nivelación para permitir la recuperación de los restos fósiles de manera oportuna. Debido a la posibilidad de recuperar pequeños restos fósiles, como dientes aislados de mamíferos, podría ser necesario establecer una operación de lavado de criba en el sitio.</li><li>• Los restos fósiles recogidos durante la porción de monitoreo y salvamento del programa deberán ser limpiados, reparados, clasificados y catalogados.</li><li>• Los fósiles preparados, junto con copias de todas las notas de campo, fotos y mapas pertinentes, deberán</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p>ser depositados (como donación) en una institución científica con colecciones paleontológicas permanentes, tal como el Museo de Historia Natural de San Diego. La donación de los fósiles por parte del proponente del proyecto deberá ir acompañada de apoyo financiero para el almacenamiento inicial de los especímenes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se deberá completar un informe final de recuperación de datos que resuma los resultados del programa de monitoreo. Este informe deberá incluir discusiones sobre los métodos utilizados, la(s) sección(es) estratigráfica(s) expuesta(s), los fósiles recogidos y la importancia de los fósiles recuperados.</li> </ul>			
<b>4.5 Energía</b>			
<p><b>Impacto-EN-1: Consumo Potencialmente Derrochador, Ineficiente o Innecesario de Recursos Energéticos Durante la Construcción (Plan Equilibrado, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, Componente de GB Capital, Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> La implementación del proyecto propuesto tendría el potencial de resultar en el consumo derrochador, ineficiente o innecesario de recursos energéticos durante la construcción.</p>	PS	Implementar la <b>MM-GHG-1</b> , la <b>MM-GHG-2</b> , la <b>MM-GHG-3</b> , la <b>MM-GHG-5</b> , la <b>MM-GHG-6</b> y la <b>MM-GHG-7</b> , como está descrito a continuación.	LTS
<p><b>Impacto-EN-2: Consumo Potencialmente Derrochador, Ineficiente o Innecesario de Recursos Energéticos Durante la Operación (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> La implementación del proyecto propuesto tendría el potencial de resultar en el consumo derrochador, ineficiente o innecesario de recursos energéticos</p>	PS	Implementar la <b>MM-GHG-1</b> , la <b>MM-GHG-2</b> , la <b>MM-GHG-3</b> , la <b>MM-GHG-5</b> , la <b>MM-GHG-6</b> y la <b>MM-GHG-7</b> , como está descrito a continuación.	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
durante la operación.			
<b>Impacto-EN-3: Inconsistencia Potencial con los Planes de Reducción del Uso de Energía Aplicables (Todos los Componentes del Proyecto).</b> El proyecto propuesto tiene el potencial de resultar en una inconsistencia con el PAC (Consortio de Agencias Públicas) del Distrito y el PAC de la Ciudad, ya que el proyecto propuesto no incluye medidas específicas para ninguno de los dos PAC.	PS	Implementar la <b>MM-GHG-2</b> y la <b>MM-GHG-3</b> , como está descrito a continuación.	LTS
<b>4.6 Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y Cambio Climático</b>			
<b>Impacto-GHG-1: Inconsistencia con los Objetivos Numéricos del Plan de Acción Climática del Distrito y de la Ciudad (Todos los Componentes del Proyecto).</b> La construcción y las operaciones del proyecto no cumplirían los objetivos de eficiencia numérica en 2025 o 2050. Por lo tanto, antes de la aplicación de cualquier mitigación, el impacto relacionado con la consistencia de los planes, políticas y programas pertinentes sería significativo.	PS	<b>MM-GHG-1: Implementar Medidas de Reducción de Emisiones de Diésel Durante la Construcción y la Operación del Proyecto (Todos los Componentes del Proyecto).</b> El proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente del proyecto propuesto deberá implementar las siguientes medidas durante la construcción y la operación del proyecto y, cuando se especifique a continuación, presentar informes que demuestren el cumplimiento para su evaluación y aprobación al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para los componentes del proyecto en la jurisdicción del Distrito o al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para los componentes del proyecto en la jurisdicción de la Ciudad.  1. Construcción: El proponente del proyecto deberá verificar que todo el equipo de construcción sea mantenido y puesto a punto apropiadamente, de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes. Antes de comenzar las actividades de construcción que utilicen vehículos o equipo con motor diésel, el proponente del proyecto deberá verificar que todos los vehículos, así como el equipo, han sido revisados	SU

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>por un mecánico certificado y se ha determinado que funcionan en condiciones apropiadas antes de ser admitidos en el camino de entregas y en las áreas de carga. El proponente del proyecto deberá presentar un informe elaborado por el mecánico certificado con respecto al estado de los vehículos y el equipo de construcción al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito o al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad antes de comenzar a utilizarlos.</p> <p>2. Operación: El proponente del proyecto deberá limitar todos los tiempos de ralentí de los camiones cuando no estén en uso y reduciendo el tiempo máximo de ralentí a menos de 3 minutos. El proponente del proyecto deberá instalar una señalización clara sobre la limitación del tiempo de ralentí en el camino de entregas y en las áreas de carga y deberá presentar informes anuales de los infractores al Distrito. Esta medida deberá ser implementada por los supervisores del hotel y de la marina. Los infractores reincidentes deberán estar sujetos a sanciones de acuerdo con la Medida de Control de Tóxicos en el Aire de California, 13 CCR Sección 2485.</p> <p><b>MM-GHG-2: Cumplir con las Medidas del PAC del Distrito (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore [Sólo el Área Dentro de la Jurisdicción del Distrito]).</b> Antes de la aprobación de los planos finales de diseño, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente del proyecto</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>propuesto deberá enumerar todas las medidas aplicables de reducción de GHG del PAC del Distrito y demostrar en los planos dónde deberán ubicarse las medidas. Se deberá presentar un informe al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito que demuestre el cumplimiento. Los edificios asociados a los componentes del proyecto propuesto deberán lograr la certificación del programa de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED), o los Sistemas de Clasificación de Edificios Verdes del Instituto de Certificación de Edificios Verdes, o lograr una eficiencia equivalente si se determina que la certificación del programa de LEED no puede lograrse debido a factores del sitio u otras razones. En el caso de las construcciones en las que no sea aplicable el programa de LEED o un programa equivalente o la certificación de eficiencia (por ejemplo, el almacenamiento de embarcaciones en seco), se deberán exigir todas las demás medidas aplicables que se indican a continuación, sujetas a la previa verificación del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito. La siguiente es una lista de las propuestas medidas de sostenibilidad que serían consistentes con el PAC del Distrito. Las medidas deberán ser exigidas e incorporadas al Permiso de Desarrollo Costero para cada componente del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Medidas Generales<ul style="list-style-type: none"><li>○ No se deberá implementar ningún servicio comercial de autoservicio.</li></ul></li><li>• Agua<ul style="list-style-type: none"><li>○ El consumo de agua en interiores deberá ser reducido a un nivel un 20% inferior al de los edificios de referencia (definido por el programa de LEED como el uso de agua en interiores después</li></ul></li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>de cumplir los requisitos de rendimiento de los aparatos sanitarios de la Ley de Política Energética de 1992) mediante el uso de aparatos sanitarios de bajo flujo en todos los baños de las áreas administrativas y comunes.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Se deberán sembrar plantas con bajos requerimientos de agua y con riego por goteo, y se deberá minimizar la demanda de agua doméstica del sistema de la Ciudad para fines de jardinería.</li><li>● Desechos<ul style="list-style-type: none"><li>○ El cumplimiento del Proyecto de Ley de la Asamblea (AB) 939 deberá ser obligatorio y deberá incluir el reciclaje de al menos el 50% de los desechos sólidos; el reciclaje de los residuos de demolición deberá ser obligatorio e deberá incluir el reciclaje de al menos el 65% de todos los residuos de construcción y demolición. Esta medida deberá ser aplicada durante la construcción y la operación del proyecto propuesto.</li><li>○ Todos los usos comerciales, de restaurante y de ventas al por menor deberán reciclar, compostar los residuos de alimentos y otros productos orgánicos, y utilizar productos reutilizables en lugar de productos desechables para desviar los residuos sólidos del flujo de los rellenos sanitarios.</li><li>○ Durante la construcción del proyecto se deberán utilizar materiales reciclados, regionales y rápidamente renovables donde sea apropiado.</li></ul></li><li>● Energía<ul style="list-style-type: none"><li>○ Se deberán incorporar elementos de diseño de eficiencia energética que superen los Estándares de Eficiencia Energética de los Edificios del Título 24</li></ul></li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>de California de 2019. Las medidas que podrían ser implementadas son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Utilizar únicamente luces fluorescentes, diodos emisores de luz (LED), luces fluorescentes compactas o la iluminación más eficiente desde el punto de vista energético que cumpla los estándares de iluminación requeridos y esté disponible comercialmente. Esta medida también requiere la sustitución del alumbrado existente en el sitio del proyecto si no es ya altamente eficiente desde el punto de vista energético.</li><li>• Instalar sensores de ocupación en todas las máquinas expendedoras en los edificios nuevos en el sitio del proyecto.</li><li>• Implementar energía renovable en los edificios nuevos en el sitio, a menos que el sistema no pueda construirse debido a limitaciones estructurales y operativas. (Se debe presentar evidencia si no es factible, sujeto a la conformidad del Distrito).</li><li>• Instalar sistemas de cogeneración (es decir, sistemas combinados de calor y electricidad) en los edificios nuevos construidos en el sitio del proyecto.</li><li>• Instalar vidrio de alto rendimiento con un valor bajo de coeficiente de ganancia de calor solar que reduzca la cantidad de calor solar que entra en el edificio, sin comprometer la iluminación natural.</li><li>• Instalar más material aislante.</li><li>• Instalar techos fríos con un valor R de 30 o mejor.</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Instalar dispositivos de sombreado para el sol como sea apropiado.</li><li>• Instalar sistemas y controles de calefacción, ventilación y aire acondicionado de alta eficiencia.</li><li>• Instalar termostatos programables.</li><li>• Instalar controladores de frecuencia variable.</li><li>• Instalar aparatos con calificación Energy Star.</li><li>• Instalar capacidades de alimentación de energía de tierra a mar donde sea posible realizar mejoras adecuadas en las marinas.</li><li>• Fuentes Móviles<ul style="list-style-type: none"><li>○ Cerciorarse que al menos el 6% de los espacios de estacionamiento estén equipados con estaciones de carga para vehículos eléctricos (EV).</li><li>○ Implementar un plan de administración de la demanda de transporte de la construcción para cada componente del proyecto que promueva el uso compartido de viajes, el uso compartido de furgonetas, los horarios de trabajo alternativos y el estacionamiento fuera del sitio con autobuses de enlace y que proporcione subsidios para los pases de transporte para reducir los viajes de los trabajadores y la demanda de estacionamiento, como se describe en la <b>MM-TRA-2</b>.</li><li>○ Implementar un plan de administración de la demanda de transporte para cada componente del proyecto que requiera medidas obligatorias de desplazamiento de los empleadores, tal como el uso compartido de vehículos, las subvenciones al transporte público y los viajes en furgoneta, para reducir los viajes de los trabajadores y la demanda de estacionamiento, como se describe en la <b>MM-</b></li></ul></li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p><b>TRA-2.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Cerciorarse que el estacionamiento de bicicletas sea incluido en el diseño del proyecto. El número de espacios deberá ser, como mínimo, el 5% de los nuevos espacios de estacionamiento para automóviles.</li><li>● Captura de Carbono y Uso del Terreno<ul style="list-style-type: none"><li>○ Instalar árboles y maceteros para arbustos en toda el área del proyecto como parte del plan de paisajismo.</li></ul></li></ul> <p><b>MM-GHG-3: Cumplir con las Medidas Aplicables del PAC de la Ciudad (Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo).</b> Antes de la aprobación de los planos finales de diseño, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para el Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo deberá enumerar todas las medidas de reducción de GHG del PAC de la Ciudad y demostrar en los planos dónde deberán ser ubicadas estas medidas. Se deberá presentar un informe al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad que demuestre el cumplimiento. Los edificios asociados al componente del proyecto propuesto deberán lograr la certificación del programa de LEED, o los Sistemas de Clasificación de Edificios Verdes del Instituto de Certificación de Edificios Verdes, o lograr una eficiencia equivalente si se determina que la certificación del programa de LEED no puede lograrse debido a factores del sitio u otras razones.</p> <p>La siguiente es una lista de las medidas de sostenibilidad propuestas por el PAC de la Ciudad que deberán exigirse e incorporarse al Permiso de Desarrollo Costero para el Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● Incorporar elementos de diseño de eficiencia</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>energética que superen los Estándares de Eficiencia Energética de los Edificios del Título 24 de California de 2019.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dar prioridad al estacionamiento de los vehículos de alta ocupación, así como a los vehículos de uso compartido, de furgonetas y de transporte público.</li><li>• Cerciorarse que al menos el 6% de los espacios de estacionamiento estén equipados con estaciones de carga para vehículos eléctricos.</li><li>• Cerciorarse que el estacionamiento de bicicletas sea incluido en el diseño del proyecto. El número de espacios deberá ser, como mínimo, el 5% de los nuevos espacios de estacionamiento para automóviles.</li><li>• Fomentar los programas de teletrabajo y los horarios de trabajo alternativos para los negocios nuevos.</li><li>• Proporcionar incentivos financieros a los empleados que viajan para que reduzcan el número de viajes en vehículo al caminar, viajar en bicicleta, utilizando el transporte público y a través del uso compartido de vehículos.</li><li>• Implementar programas para reducir, reutilizar y reciclar los desechos de la construcción y la demolición.</li><li>• Fomentar los jardines en las azoteas de los edificios comerciales con techos planos.</li><li>• Llevar a cabo un programa de ciclos de eficiencia de las bombas.</li><li>• Adoptar principios de eficiencia hídrica similares a los Principios Hídricos de Ahwahnee para el Uso Eficiente de los Recursos del Terreno (disponibles en <a href="https://www.lgc.org/wordpress/docs/ahwahnee/ahwahnee_water_principles.pdf">https://www.lgc.org/wordpress/docs/ahwahnee/ahwahnee_water_principles.pdf</a>), tales como los</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Utilizar diseños de comunidades compactas, de uso mixto, transitables y orientadas al tránsito;</li><li>○ Preservar y restaurar recursos naturales tales como las zonas pantanosas, las llanuras de inundación, las zonas de recarga, las áreas ribereñas, los espacios abiertos y los hábitats nativos;</li><li>○ Utilizar zonas de retención de agua tales como lechos de arroyos, campos deportivos empotrados, estanques, cisternas y otros elementos que sirvan para recargar las aguas subterráneas, reducir el drenaje, mejorar la calidad del agua y disminuir las inundaciones;</li><li>○ Utilizar plantas de bajo consumo de agua en los jardines;</li><li>○ Utilizar superficies permeables para los paisajes duros;</li><li>○ Instalar una plomería doble que permita reutilizar las aguas grises;</li><li>○ Maximizar el uso de agua reciclada en el diseño del proyecto;</li><li>○ Utilizar inodoros de flujo bajo, lavadoras de ropa eficientes y equipo industrial de uso eficiente del agua en las construcciones nuevas; y</li><li>○ Maximizar el uso de suministros de agua a prueba de sequías, tal como el tratamiento de aguas subterráneas y la desalinización de agua salobre.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>● Instalar árboles y maceteros para arbustos en toda el área del proyecto como parte del plan de paisajismo.</li></ul>	
		<p><b>MM-GHG-4: Utilizar Embarcaciones Portuarias Modernas para las Actividades de Construcción a la</b></p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p><b>Par del Agua (Componente de GB Capital y Plan Equilibrado).</b> Antes de comenzar cualquier construcción o actividad a la par del agua, incluyendo la reubicación del Granger Hall, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para el Plan Equilibrado y el Componente de GB Capital se cerciorarán de que cualquier embarcación portuaria, incluyendo, entre otras, remolcadores para aguas profundas, remolcadores impulsores, remolcadores para aguas de poca profundidad, embarcaciones de trabajo, embarcaciones de tripulación y embarcaciones de suministro que se utilicen durante la duración de cualquier trabajo en el agua, cumplan los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Para toda la construcción entre 2020 y 2025, cerciorarse que todo el equipo sea de Nivel 3 o mejor (más limpio);</li><li>• Para toda la construcción después a 2025, cerciorarse que todo el equipo se alimente con combustibles alternativos o con energía eléctrica. Si no hay disponible equipo alimentado con combustibles alternativos o eléctricos que emitan menos emisiones que el equipo de Nivel 4 o mejor (más limpio), el proponente del proyecto deberá cerciorarse que todo el equipo sea de Nivel 4 o mejor; y</li><li>• Se utilizará combustible diésel renovable en todo el equipo pesado para todo terreno alimentado con diésel. El diésel renovable debe cumplir la especificación ASTM D975 más reciente para el diésel de ultra bajo contenido de azufre y tener una intensidad de carbono no superior al 50% del diésel con la menor intensidad de carbono entre los combustibles de diésel de petróleo vendidos en</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>California.</p> <p>Si no hay disponibles embarcaciones portuarias limpias dentro de 200 millas del sitio del proyecto durante la duración de todas las actividades de dragado, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para el Plan Equilibrado y el Componente de GB Capital deberá darle prioridad al uso de equipo que se mantenga y se ponga a punto apropiadamente de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes. El proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada Plan Equilibrado y el Componente de GB Capital deberán documentar y presentar evidencia al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito o al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad, dependiendo de la jurisdicción en la que se encuentre el componente del proyecto, antes de comenzar las actividades de construcción a la par del agua. Sin importar cuál sea el equipo utilizado, el proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente del proyecto con actividades de construcción a la par del agua deberá verificar que todo el equipo ha sido revisado por un mecánico con experiencia en dicho equipo y que se ha determinado que funciona en condiciones apropiadas antes de ser admitido en el área de construcción. El proponente/operador del proyecto y/o su(s) contratista(s) para cada componente del proyecto con actividades de construcción a la par del agua deberá presentar un informe preparado por el mecánico con experiencia en dicho equipo sobre el estado de los vehículos y del equipo para la construcción y las operaciones al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito o al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad, dependiendo de la jurisdicción en la que se</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>encuentre el componente del proyecto, antes de comenzar su uso.</p> <p><b>MM-GHG-5: Implementar la Calefacción Eléctrica y los Edificios de Energía Neta Cero (Componente de GB Capital, Plan Equilibrado, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> La Ciudad y el Distrito deberán requerir que toda la urbanización cumpla con los estándares de Energía Neta Cero (ZNE) del estado, siempre y cuando se adopten como parte del Código de Construcción de California. Además, la Ciudad y el Distrito deberán alentar a los desarrolladores de proyectos a construir edificios que sean de ZNE. Antes de la emisión de cualquier Permiso de Desarrollo Costero o permiso emitido por la Ciudad, como aplique, los proponentes/operadores del proyecto y/o sus contratista(s) deberán presentar un análisis de viabilidad, preparado por un consultor cualificado, en relación con la construcción de edificios de ZNE, y el componente del proyecto deberá implementar todas las medidas viables identificadas en el análisis de viabilidad. Este informe estará sujeto a verificación por parte del Distrito para el Componente de GB Capital (todas las fases) y el Plan Equilibrado y sujeto a verificación por parte del Distrito para el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo.</p> <p><b>MM-GHG-6: Implementar un Proyecto de Energía Renovable en el Sitio, u Otras Acciones o Actividades Verificables en las Marismas o Dentro de Otra Ciudad Miembro Adyacente, o Comprar las Compensaciones de GHG Equivalentes de un Registro Aprobado por la Junta de Recursos de Aire de California (CARB) o un Programa Equivalente Aprobado Localmente (Componente de GB Capital y Plan Equilibrado).</b></p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>A. Opciones para Reducir las Emisiones de GHG.</p> <p>Para alcanzar la métrica de eficiencia numérica, cada proponente del proyecto deberá, en orden de preferencia, considerando la disponibilidad de estructuras y la viabilidad, implementar lo siguiente, que puede combinarse teniendo en cuenta la preferencia descrita a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Incorporar energía renovable<ol style="list-style-type: none"><li>a) En el sitio del proyecto;</li><li>b) Dentro de la jurisdicción del Distrito; o</li><li>c) Dentro de la comunidad o ciudad miembro adyacente fuera de la jurisdicción del Distrito.</li></ol></li><li>2. Empezar otras acciones o actividades verificables en las marismas aprobadas por el Distrito, tal como la electrificación del equipo, incluyendo vehículos y camiones; contribución financiera a un futuro programa local o programa de reducción de GHG en las marismas; o actividades o acciones similares que reduzcan las emisiones operativas de GHG;</li><li>3. Adquirir créditos de compensación de emisiones de GHG que (1) sean reales, adicionales, permanentes, cuantificables, verificables y ejecutables, tal y como se especifica en la Sección 38562(d)(1) y (2) del Código de Salud y Seguridad de California y se define con más detalle en la Sección 95802 del Título 17 del CCR (consulte a continuación); (2) utilizan un protocolo consistente con, o tan estricto como los requisitos del protocolo de la CARB bajo el Título 17 del CCR, Sección</li></ol>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>95972(a); y (3) son emitidos por un registro de compensación aprobado por la CARB.<sup>1</sup> En el caso de los créditos de compensación procedentes de proyectos de fuera de California, el proponente del proyecto debe demostrar por escrito, a satisfacción del Distrito, que el proyecto de compensación cumple requisitos equivalentes o más estrictos que las leyes y reglamentos de California, lo que garantiza la validez de los créditos de compensación.</p> <p>Para los propósitos de esta sección, las definiciones son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) “Real” significa, en el contexto de los proyectos de compensación, que las reducciones de GHG son el resultado de una acción o conjunto de acciones demostrables y se cuantifican utilizando metodologías apropiadas, precisas y conservadoras que tienen en cuenta todas las fuentes de emisiones de GHG, los sumideros de GHG y los depósitos de GHG dentro del límite del proyecto de compensación y tienen en cuenta la incertidumbre y el potencial de fuga por desplazamiento de actividad y fuga por desplazamiento de mercado. [17 CCR 95802]</li><li>b) “Adicional” significa, en el contexto de los créditos de compensación, las reducciones o remociones de emisiones de GHG que exceden cualquier reducción</li></ul>	

<sup>1</sup>Los registros de compensación actualmente aprobados incluyen el Registro Americano de Carbono (ACR), la Reserva de Acción Climática (CAR), y Verra (el antiguo Estándar de Carbono Verificado). Consulte: <https://ww3.arb.ca.gov/cc/capandtrade/offsets/registries/registries.htm>.

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>o remoción de GHG de otra manera requerida por la ley, la regulación o el mandato legalmente vinculante, y que exceden cualquier reducción o remoción de GHG que de otra manera ocurriría en un escenario conservador de mantenimiento de la actividad. [17 CCR 95802]</p> <p>c) “Permanente” significa, en el contexto de los créditos de compensación, o bien que las reducciones de GHG y las mejoras en la eliminación de GHG no son reversibles, o bien, cuando las reducciones de GHG y las mejoras en la eliminación de GHG podrían ser reversibles, que existen mecanismos para reemplazar cualquier reducciones de GHG y las mejoras en la eliminación de GHG que se hayan revertido para garantizar que todas las reducciones acreditadas perduren durante al menos 100 años. [17 CCR 95802]</p> <p>d) “Cuantificable” significa, en el contexto de los créditos de compensación, la capacidad de medir y calcular con precisión las reducciones de GHG o las mejoras en la eliminación de GHG en relación con una línea de base del proyecto de una manera fiable y reproducible para todas las fuentes de emisión de GHG, sumideros de GHG o depósitos de GHG incluidos dentro del límite del proyecto de compensación, teniendo en cuenta la incertidumbre y las fugas por desplazamiento de actividad y las fugas por desplazamiento de mercado. [17 CCR 95802]</p> <p>e) “Verificable” significa que un proyecto de</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>compensación no californiano está situado en un estado que tiene leyes y reglamentos equivalentes o más estrictos que los de California con respecto a la garantía de la validez de las compensaciones y una afirmación de Informe de Datos del Proyecto de Compensación está bien documentada y es transparente, de manera que se presta a una revisión objetiva por parte de un organismo de verificación acreditado. [17 CCR 95802]</p> <p>f) "Ejecutable" significa la autoridad para que el comprador de la compensación haga responsable al proveedor de la compensación y tome las medidas adecuadas si no se cumple alguno de los requisitos anteriores. [adaptado de la definición del 17 CCR 95802 para su uso en esta medida]</p> <p>"Ejecutable" también significa que la compensación debe estar respaldada por un instrumento legal o un contrato que defina la propiedad exclusiva y que el instrumento legal pueda ser ejecutado dentro del sistema legal del Estado de California.</p> <p>B. Reducciones Anuales Requeridas de Emisiones de GHG:</p> <p>La(s) opción(es) implementada(s) de acuerdo con el párrafo A anterior deberá(n) lograr las siguientes reducciones de GHG requeridas para las actividades del proyecto propuesto, suponiendo el pleno desarrollo de cada componente del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan Equilibrado (solo la Ampliación del Pepper Park) = 836 MTCO<sub>2</sub>e por año o 4,317 MWh/año.</li> <li>• GB Capital = 6,627 MTCO<sub>2</sub>e por año o 34,219 MWh/año.</li> </ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Las reducciones requeridas podrían ser reducidas por el Distrito, basándose en la cantidad actual de desarrollo y las actividades asociadas con ese desarrollo y las otras disposiciones de ajuste especificadas a continuación.</p> <p>C. Implementación de las Opciones de Reducción de las Emisiones de GHG.</p> <p>Antes de entrar en operación y, a partir de entonces, anualmente, el Distrito deberá notificarle al proponente del proyecto la(s) opción(es) disponible(s) para lograr su respectiva reducción máxima anual de emisiones de GHG requerida, según lo identificado en el párrafo B anterior, en el orden de prioridad especificado anteriormente, y el(los) proponente(s) del proyecto deberá(n):</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Desarrollar un proyecto o proyectos de energía renovable o tomar otras acciones o actividades verificables identificadas por el Distrito para satisfacer o cumplir parcialmente la cantidad requerida de reducciones de MTCO<sub>2e</sub> o MWh especificadas anteriormente.</li></ol> <p>a) Si el proponente del proyecto desarrolla un proyecto de energía renovable, o toma otras acciones o actividades verificables para reducir las emisiones de GHG, el proponente del proyecto deberá presentarle al Departamento/Equipo de Energía del Distrito, para su evaluación y aprobación, un informe que especifique la cantidad anual de reducción de MTCO<sub>2e</sub> o MWh lograda por el proyecto de energía renovable, o las acciones, o actividades; presentar evidencia de que el proyecto o proyectos de energía renovable, las acciones o las actividades no se están utilizando para compensar</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>las emisiones de GHG de ningún otro proyecto o entidad; y presentar cualquier otra información solicitada por el Departamento/Equipo de Energía del Distrito para verificar la cantidad de reducción de emisiones de GHG lograda por el proyecto de energía renovable, o las acciones o actividades (colectivamente, "Informe de Reducción de Emisiones de GHG").</p>	
		<p>b) Si el Informe de Reducción de Emisiones de GHG es aprobado por el Distrito, el Departamento/Equipo de Energía del Distrito deberá calcular una reducción de las compensaciones requeridas, y la reducción de las compensaciones se deberá transmitir al proponente del proyecto por escrito y la cantidad de reducción de GHG deberá contar para la reducción de GHG requerida para el componente del proyecto propuesto ("Reducción de GHG").</p>	
		<p>2. Adquirir compensaciones de GHG en conformidad con el párrafo A(3) anterior en una cantidad suficiente para lograr la reducción requerida de MTCO<sub>2e</sub> o MWh especificada anteriormente, que podría ser disminuida en la cantidad de reducción anual de MTCO<sub>2e</sub> o MWh que se logre mediante cualquier proyecto de energía renovable u otra acción o actividad verificable si se desarrolla y/o se implementa en conformidad con el párrafo (1) anterior. La compra de compensaciones para lograr la reducción requerida de MTCO<sub>2e</sub> o MWh deberá realizarse de la siguiente manera:</p>	
		<p>a) Cada componente del proyecto deberá comprar compensaciones para los primeros 2 años de su</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>operación;</p> <p>b) Se deberán comprar compensaciones por lo menos anualmente a partir de entonces, antes de entrar en operación, a partir del tercer año de operación, durante la vida de las operaciones del componente del proyecto propuesto o hasta la finalización de un acuerdo de arrendamiento (sólo para el Componente de GB Capital) entre el Distrito y el proponente del proyecto. El proponente del proyecto podría comprar más de un año de compensaciones de emisiones de operación, de acuerdo con la cantidad de reducción de MTCO<sub>2e</sub> o MWh especificada anteriormente para el componente del proyecto correspondiente.</p> <p>c) En el primer año de operación del respectivo proponente del proyecto, o antes, y cada año a partir de entonces, el proponente del proyecto deberá presentarle al Departamento/Equipo de Energía del Distrito los certificados de las compensaciones adquiridas para lograr las reducciones de emisiones de GHG requeridas, incluyendo la verificación por escrito de un consultor cualificado aprobado por el Distrito de que las compensaciones cumplen con los requisitos para los créditos de compensación de emisiones de GHG establecidos en el párrafo A(3) anterior.</p> <p>D. Ajustes a las Reducciones Requeridas de Emisiones de GHG.</p> <p>Si el proponente del proyecto cumple con los párrafos A(1) o A(2) anteriores, en una cantidad que satisface la cantidad total de reducciones de MTCO<sub>2e</sub> o MWh</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>especificadas anteriormente, o cumple con el párrafo A(3) anterior y compra las compensaciones requeridas, o hace una combinación de los párrafos A(1), (2) y (3) para cumplir con el objetivo de reducción, entonces no se deberá requerir nada más bajo esta medida de mitigación.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Requisito de Reducción de las Emisiones Mediante el Desarrollo de un Proyecto de Energía Renovable: Aunque no se ha identificado ninguno en este momento, el Distrito podría exigirle al proponente del proyecto que desarrolle un proyecto de energía renovable en cualquier momento de la vida del proyecto (sujeto a futuras aprobaciones y a las prioridades enumeradas anteriormente) y podría solicitar una reducción de las compensaciones requeridas. Si el proponente del proyecto solicita una reducción de las compensaciones debido al desarrollo de un proyecto de energía renovable, el proponente del proyecto deberá presentar un Informe de Reducción de Emisiones de GHG para que el Departamento/Equipo de Energía del Distrito lo evalúe, de acuerdo con el proceso especificado anteriormente en el párrafo C(1), y las compensaciones requeridas serán determinadas por el Distrito y reducidas.</li><li>2. Requisito de Reducción de las Emisiones Mediante Acciones o Actividades Verificables en las Marismas: Aunque no se ha identificado ninguno en este momento, el Distrito podría exigirle al proponente del proyecto que tome otras acciones o actividades verificables en cualquier momento durante la vida del</li></ol>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>proyecto (sujeto a futuras aprobaciones y a las prioridades enumeradas anteriormente) y podría solicitar una reducción de las compensaciones requeridas. Si el proponente del proyecto solicita una reducción de las compensaciones debido a las otras acciones o actividades verificables en las marismas, el proponente del proyecto deberá presentar un Informe de Reducción de Emisiones de GHG para que el Departamento/Equipo de Energía del Distrito lo evalúe de acuerdo con el proceso especificado en el párrafo C(1), y las compensaciones requeridas serán determinadas por el Distrito y reducidas.</p> <p>3. Reducción de las Emisiones Mediante la Compra de Compensaciones: Tras la compra de compensaciones de emisiones de GHG de acuerdo con el párrafo C(2) anterior, la futura compra anual de compensaciones por parte del proponente del proyecto para lograr la reducción de emisiones de GHG específica en el párrafo B anterior podría ajustarse si el desarrollo es menor que el supuesto aquí, que es el siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ El Plan Equilibrado incluye un parque de 2.54 acres.</li><li>○ Los elementos del Componente de GB Capital en tierra incluyen 134 sitios para vehículos recreativos; 40,000 pies cuadrados de almacenamiento de embarcaciones en seco; 60 cabañas modulares; un edificio de 10,000 pies cuadrados para administración/recreación; un edificio de 10,000 pies cuadrados con baños, instalaciones de lavandería y servicios de apoyo para el personal en las proximidades de los</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>edificios existentes de la marina; y un edificio de mantenimiento de aproximadamente 4,000 pies cuadrados y un patio de mantenimiento asociado de aproximadamente 8,200 pies cuadrados al noreste del propuesto almacenamiento de embarcaciones en seco. Los usos a la par del agua incluyen 20 amarres en el Canal de Sweetwater; un embarcadero flotante de aproximadamente 620 pies de largo y 8 pies de ancho que incluye hasta 30 pontones, el cual acomodaría hasta 50 embarcaciones; y un muelle de 580 pies de largo y 8 pies de ancho con dos pasarelas de 80 pies de largo y 5 pies de ancho dentro de la cuenca existente de la marina al norte del malecón para acomodar hasta 25 embarcaciones más pequeñas.</p>	
		<p>4. El Distrito o un consultor contratado por el Distrito (a coste del proponente del proyecto) deberá calcular, utilizando la mejor ciencia disponible, la cantidad de compensaciones de reducción de GHG no utilizadas, basándose en el desarrollo actual construido y en operación. Cualquier compensación no utilizada deberá ser utilizada para el siguiente año de operación del componente del proyecto, y el proponente del proyecto deberá comprar compensaciones en las cantidades necesarias (cantidad requerida menos cualquier compensación no utilizada) para el año en cuestión. Este procedimiento deberá ser repetido anualmente. En el caso de que la información recientemente descubierta demuestre que una compensación, previamente certificada como conforme de acuerdo con el párrafo C(3)(c), no cumple con los requisitos</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>del párrafo A(3), el proponente del proyecto deberá comprar una cantidad equivalente de compensaciones de sustitución que cumplan con los requisitos del párrafo A(3) en un plazo de 30 días a partir del recibo del aviso del incumplimiento. Tras la verificación de las compensaciones no utilizadas y disponibles, las compensaciones no utilizadas podrían sustituir a las compensaciones anteriormente conformes en caso de que se determine posteriormente que dichas compensaciones no son conformes con el párrafo A(3). Si el proponente del proyecto lo solicita por escrito al Distrito, podrá renunciar al ajuste anual descrito anteriormente y adquirir las compensaciones de MTCO<sub>2e</sub> o MWh requeridas al menos anualmente.</p> <p><b>MM-GHG-7: : Implementar un Proyecto de Energía Renovable en el Sitio, u Otras Acciones o Actividades Verificables dentro de National City o dentro de una Comunidad Adyacente, o Comprar las Compensaciones de GHG Equivalentes de un Registro Aprobado por CARB o un Programa Equivalente Aprobado Localmente (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b></p> <p>A. Opciones para Reducir las Emisiones de GHG. Para alcanzar la métrica de eficiencia numérica, cada proponente del proyecto deberá, en orden de preferencia, considerando la disponibilidad de estructuras y la viabilidad, implementar lo siguiente, que puede combinarse teniendo en cuenta la preferencia descrita a continuación:</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<ol style="list-style-type: none"><li>1. Incorporar energía renovable<ol style="list-style-type: none"><li>a) En el sitio del proyecto;</li><li>b) Dentro de la jurisdicción de la Ciudad; o</li><li>c) Dentro de la comunidad adyacente o de la ciudad.</li></ol></li><li>2. Empezar otras acciones o actividades verificables aprobadas por la Ciudad, tal como la electrificación del equipo, incluyendo vehículos y camiones; contribución financiera a un futuro programa local o programa de reducción de emisiones de GHG en la ciudad; o actividades o acciones similares que reduzcan las emisiones operativas de GHG;</li><li>3. Adquirir créditos de compensación de emisiones de GHG que (1) sean reales, adicionales, permanentes, cuantificables, verificables y ejecutables, tal y como se especifica en la Sección 38562(d)(1) y (2) del Código de Salud y Seguridad de California y se define con más detalle en la Sección 95802 del Título 17 del CCR de California (consulte a continuación); (2) utilizan un protocolo consistente con, o tan estricto como los requisitos del protocolo de la CARB bajo el Título 17 del CCR, Sección 95972(a); y (3) son emitidos por un registro de compensación aprobado por la CARB.<sup>2</sup> En el caso de los créditos de compensación procedentes de proyectos de fuera de California, el proponente del proyecto debe demostrar por escrito, a satisfacción de la Ciudad, que el proyecto de compensación cumple requisitos equivalentes o más estrictos que las leyes y</li></ol>	

<sup>2</sup> Ibid.

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>reglamentos de California, lo que garantiza la validez de los créditos de compensación.</p> <p>Para los propósitos de esta sección, las definiciones son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) “Real” significa, en el contexto de los proyectos de compensación, que las reducciones de GHG son el resultado de una acción o conjunto de acciones demostrables y se cuantifican utilizando metodologías apropiadas, precisas y conservadoras que tienen en cuenta todas las fuentes de emisiones de GHG, los sumideros de GHG y los depósitos de GHG dentro del límite del proyecto de compensación y tienen en cuenta la incertidumbre y el potencial de fuga por desplazamiento de actividad y fuga por desplazamiento de mercado. [17 CCR 95802]</li><li>b) “Adicional” significa, en el contexto de los créditos de compensación, las reducciones o remociones de emisiones de GHG que exceden cualquier reducción o remoción de GHG de otra manera requerida por la ley, la regulación o el mandato legalmente vinculante, y que exceden cualquier reducción o remoción de GHG que de otra manera ocurriría en un escenario conservador de mantenimiento de la actividad. [17 CCR 95802]</li><li>c) “Permanente” significa, en el contexto de los créditos de compensación, o bien que las reducciones de GHG y las mejoras en la eliminación de GHG no son reversibles, o bien, cuando las reducciones de GHG y las mejoras en la eliminación</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>de GHG podrían ser reversibles, que existen mecanismos para reemplazar cualquier reducciones de GHG y las mejoras en la eliminación de GHG que se hayan revertido para garantizar que todas las reducciones acreditadas perduren durante al menos 100 años. [17 CCR 95802]</p> <p>d) "Cuantificable" significa, en el contexto de los créditos de compensación, la capacidad de medir y calcular con precisión las reducciones de GHG o las mejoras en la eliminación de GHG en relación con una línea de base del proyecto de una manera fiable y reproducible para todas las fuentes de emisión de GHG, sumideros de GHG o depósitos de GHG incluidos dentro del límite del proyecto de compensación, teniendo en cuenta la incertidumbre y las fugas por desplazamiento de actividad y las fugas por desplazamiento de mercado. [17 CCR 95802]</p> <p>e) "Verificable" significa que un proyecto de compensación no californiano está situado en un estado que tiene leyes y reglamentos equivalentes o más estrictos que los de California con respecto a la garantía de la validez de las compensaciones y una afirmación de Informe de Datos del Proyecto de Compensación está bien documentada y es transparente, de manera que se presta a una revisión objetiva por parte de un organismo de verificación acreditado. [17 CCR 95802]</p> <p>f) "Ejecutable" significa la autoridad para que el comprador de la compensación haga responsable al</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>proveedor de la compensación y tome las medidas adecuadas si no se cumple alguno de los requisitos anteriores. [Adaptado de la definición del 17 CCR 95802 para su uso en esta medida]. “Ejecutable” también significa que la compensación debe estar respaldada por un instrumento legal o contrato que defina la propiedad exclusiva y que el instrumento legal puede ser ejecutado dentro del sistema legal del Estado de California.</p> <p>A. Reducciones Anuales Requeridas de Emisiones de GHG:</p> <p>La(s) opción(es) implementada(s) de acuerdo con el párrafo A anterior deberá(n) lograr las siguientes reducciones de GHG requeridas para las actividades del proyecto propuesto, suponiendo el pleno desarrollo de cada componente del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Programa de la Ciudad = 3,549 MTCO<sub>2</sub>e por año o 18,323 MWh/año.</li></ul> <p>Las reducciones requeridas podrían ser reducidas por la Ciudad, basándose en la cantidad actual de desarrollo y las actividades asociadas con ese desarrollo y las otras disposiciones de ajuste especificadas a continuación.</p> <p>C. Implementación de las Opciones de Reducción de las Emisiones de GHG.</p> <p>Antes de entrar en operación y, a partir de entonces, anualmente, la Ciudad deberá notificarle al proponente del proyecto la(s) opción(es) disponible(s) para lograr su respectiva reducción máxima anual de emisiones de GHG requerida, según lo identificado en el párrafo B anterior, en el orden de prioridad especificado anteriormente, y el(los) proponente(s) del proyecto deberá(n):</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Desarrollar un proyecto o proyectos de energía</li></ol>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>renovable o tomar otras acciones o actividades verificables identificadas por la Ciudad para satisfacer o cumplir parcialmente la cantidad requerida de reducciones de MTCO<sub>2e</sub> o MWh especificadas anteriormente.</p> <p>a) Si el proponente del proyecto desarrolla un proyecto de energía renovable, o toma otras acciones o actividades verificables para reducir las emisiones de GHG, el proponente del proyecto deberá presentarle al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad, para su evaluación y aprobación, un informe que especifique la cantidad anual de reducción de MTCO<sub>2e</sub> o MWh lograda por el proyecto de energía renovable, o las acciones, o actividades; presentar evidencia de que el proyecto o proyectos de energía renovable, las acciones o las actividades no se están utilizando para compensar las emisiones de GHG de ningún otro proyecto o entidad; y presentar cualquier otra información solicitada por el Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para verificar la cantidad de reducción de emisiones de GHG lograda por el proyecto de energía renovable, o las acciones o actividades (colectivamente, "Informe de Reducción de Emisiones de GHG").</p> <p>b) Si el Informe de Reducción de Emisiones de GHG es aprobado por la Ciudad, el Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad deberá calcular una reducción de las compensaciones requeridas, y la reducción de las compensaciones se</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>deberá transmitir al proponente del proyecto por escrito y la cantidad de reducción de GHG deberá contar para la reducción de GHG requerida para el proyecto propuesto ("Reducción de GHG").</p> <p>2. Adquirir compensaciones de GHG en conformidad con el párrafo A(3) anterior en una cantidad suficiente para lograr la reducción requerida de MTCO<sub>2e</sub> o MWh especificada anteriormente, que podría ser disminuida en la cantidad de reducción anual de MTCO<sub>2e</sub> o MWh que se logre mediante cualquier proyecto de energía renovable u otra acción o actividad verificable si se desarrolla y/o se implementa en conformidad con el párrafo (1) anterior. La compra de compensaciones para lograr la reducción requerida de MTCO<sub>2e</sub> o MWh deberá realizarse de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Cada componente del proyecto deberá comprar compensaciones para los primeros 2 años de su operación;</li><li>b) Se deberán comprar compensaciones por lo menos anualmente a partir de entonces, antes de entrar en operación, a partir del tercer año de operación, durante la vida de las operaciones del componente del proyecto propuesto o hasta la finalización de cualquier acuerdo de arrendamiento entre la Ciudad y el proponente del proyecto. El proponente del proyecto podría comprar más de un año de compensaciones de emisiones de operación, de acuerdo con la cantidad de reducción de MTCO<sub>2e</sub> o MWh especificada anteriormente para el componente del proyecto correspondiente.</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>c) En el primer año de operación del respectivo proponente del proyecto, o antes, y cada año a partir de entonces, el proponente del proyecto deberá presentarle al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad los certificados de las compensaciones adquiridas para lograr las reducciones de emisiones de GHG requeridas, incluyendo la verificación por escrito de un consultor cualificado aprobado por la Ciudad de que las compensaciones cumplen con los requisitos para los créditos de compensación de emisiones de GHG establecidos en el párrafo A(3) anterior.</p> <p>D. Ajustes a las Reducciones Requeridas de Emisiones de GHG.</p> <p>Si el proponente del proyecto cumple con los párrafos A(1) o A(2) anteriores, en una cantidad que satisface la cantidad total de reducciones de MTCO<sub>2e</sub> o MWh especificadas anteriormente en el objetivo de reducción, o cumple con el párrafo A(3) anterior y compra las compensaciones requeridas, o hace una combinación de los párrafos A(1), (2) y (3) para cumplir con el objetivo de reducción, entonces no se deberá requerir nada más bajo esta medida de mitigación.</p> <p>1. Requisito de Reducción de las Emisiones Mediante el Desarrollo de un Proyecto de Energía Renovable: Aunque no se ha identificado ninguno en este momento, la Ciudad podría exigirle al proponente del proyecto que desarrolle un proyecto de energía renovable en cualquier momento de la vida del proyecto (sujeto a futuras aprobaciones y a las prioridades enumeradas anteriormente) y podría</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>solicitar una reducción de las compensaciones requeridas. Si el proponente del proyecto solicita una reducción de las compensaciones debido al desarrollo de un proyecto de energía renovable, el proponente del proyecto deberá presentar un Informe de Reducción de Emisiones de GHG para que el Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad lo evalúe, de acuerdo con el proceso especificado anteriormente en el párrafo C(1), y las compensaciones requeridas serán determinadas por la Ciudad y reducidas.</p> <p>2. Requisito de Reducción de las Emisiones Mediante Acciones o Actividades en la Ciudad de National City: Aunque no se ha identificado ninguno en este momento, la Ciudad podría exigirle al proponente del proyecto que tome otras acciones o actividades verificables en cualquier momento durante la vida del proyecto (sujeto a futuras aprobaciones y a las prioridades enumeradas anteriormente) y podría solicitar una reducción de las compensaciones requeridas. Si el proponente del proyecto solicita una reducción de las compensaciones debido a las otras acciones o actividades verificables en las marismas, el proponente del proyecto deberá presentar un Informe de Reducción de Emisiones de GHG para que el Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad lo evalúe de acuerdo con el proceso especificado en el párrafo C(1), y las compensaciones requeridas serán determinadas por la Ciudad y reducidas.</p> <p>3. Reducción de las Emisiones Mediante la Compra de Compensaciones: Tras la compra de compensaciones</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>de emisiones de GHG de acuerdo con el párrafo C(2) anterior, la futura compra anual de compensaciones por parte del proponente del proyecto para lograr la reducción de emisiones de GHG específica en el párrafo B anterior podría ajustarse si el desarrollo es menor que el supuesto aquí, que es el siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>o El Plan del Programa de la Ciudad incluye un hotel de 150 habitaciones junto con 15,500 pies cuadrados de espacio para restaurantes y 12,000 pies cuadrados de espacio comercial.</li></ul> <p>La Ciudad o un consultor contratado por la Ciudad (a coste del proponente del proyecto) deberá calcular, utilizando la mejor ciencia disponible, la cantidad de compensaciones de reducción de GHG no utilizadas, basándose en el desarrollo actual construido y en operación. Cualquier compensación no utilizada deberá ser utilizada para el siguiente año de operación del componente del proyecto, y el proponente del proyecto deberá comprar compensaciones en las cantidades necesarias (cantidad requerida menos cualquier compensación no utilizada) para el año en cuestión. Este procedimiento deberá ser repetido anualmente. En el caso de que la información recientemente descubierta demuestre que una compensación, previamente certificada como conforme de acuerdo con el párrafo C(3)(c), no cumple con los requisitos del párrafo A(3), el proponente del proyecto deberá comprar una cantidad equivalente de compensaciones de sustitución que cumplan con los requisitos del párrafo A(3) en un plazo de 30 días a partir del recibo del aviso del incumplimiento. Tras la verificación de las compensaciones no utilizadas y disponibles, las compensaciones no utilizadas podrían sustituir a las</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-GHG-2: Inconsistencia con el Plan de Acción Climática del Distrito y Sólo Consistencia Parcial con los Planes, Políticas y Programas Reguladores de Reducción de Gases de Efecto Invernadero a Nivel Estatal (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> El proyecto sólo cumpliría parcialmente con los planes, las políticas y los programas reguladores descritos en las medidas aplicables del PAC del Distrito y los objetivos y planes, políticas o reglamentos de reducción estatales aplicables (por ejemplo, las Medidas del Plan de Alcance AB 32 para 2020, las Medidas del Plan de Alcance SB 32 para 2030 y otras medidas aplicables a nivel estatal) con el fin de reducir las emisiones de GHG. Por lo tanto, antes de la aplicación de cualquier mitigación, el impacto relacionado con la consistencia de los planes, políticas y programas pertinentes sería significativo.</p>	PS	<p>compensaciones anteriormente conformes en caso de que se determine posteriormente que dichas compensaciones no son conformes con el párrafo A(3). Si el proponente del proyecto lo solicita por escrito a la Ciudad, podrá renunciar al ajuste anual descrito anteriormente y adquirir las compensaciones de MTCO<sub>2</sub>e o MWh requeridas al menos anualmente.</p> <p>Implementar la <b>MM-GHG-1</b>, la <b>MM-GHG-2</b>, la <b>MM-GHG-4</b> y la <b>MM-GHG-5</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	LTS
<p><b>Impacto-GHG-3: Inconsistencia con el Plan de Acción Climática de la Ciudad y Sólo una Consistencia Parcial con los Planes, Políticas y Programas Reguladores de Reducción de Gases de Efecto Invernadero a Nivel Estatal (Programa de la</b></p>	PS	<p>Implementar la <b>MM-GHG-1</b>, la <b>MM-GHG-3</b>, la <b>MM-GHG-4</b> y la <b>MM-GHG-5</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Ciudad – Componente de Desarrollo, una Porción del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore y una Porción del Componente de GB Capital).</b> El proyecto sólo cumpliría parcialmente con los planes, las políticas y los programas reguladores descritos en las medidas aplicables del PAC de la Ciudad y los objetivos y planes, políticas o reglamentos de reducción estatales aplicables (por ejemplo, las Medidas del Plan de Alcance AB 32 para 2020, las Medidas del Plan de Alcance SB 32 para 2030 y otras medidas aplicables a nivel estatal) con el fin de reducir las emisiones de GHG. Por lo tanto, antes de la aplicación de cualquier mitigación, el impacto relacionado con la consistencia de los planes, políticas y programas pertinentes sería significativo.</p>			
<p><b>Impacto-C-GHG-1: Inconsistencia con los Objetivos Numéricos de los Planes de Acción Climática del Distrito y de la Ciudad.</b> La construcción y las operaciones del proyecto no cumplirían los objetivos de eficiencia numérica en 2025 o 2050. Por lo tanto, antes de la aplicación de cualquier mitigación, el impacto relacionado con la consistencia de los planes, políticas y programas pertinentes sería significativo.</p>	PS	Implementar la <b>MM-GHG-1</b> hasta la <b>MM-GHG-7</b> , como se ha descrito anteriormente.	SU
<p><b>Impacto-C-GHG-2: Inconsistencia con el Plan de Acción Climática del Distrito y Sólo una Consistencia Parcial con los Planes, Políticas y Programas Reguladores de Reducción de Gases de Efecto Invernadero a Nivel Estatal.</b> El proyecto sólo cumpliría parcialmente con los planes, las políticas y los programas reguladores descritos en las medidas aplicables del PAC del Distrito y los objetivos y planes, políticas o reglamentos de reducción estatales aplicables (las Medidas del Plan de Alcance de la Ley de</p>	PS	Implementar la <b>MM-GHG-1</b> , la <b>MM-GHG-2</b> , la <b>MM-GHG-4</b> y la <b>MM-GHG-5</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p>la Asamblea [AB] 32 para 2020, las Medidas del Plan de Alcance SB 32 para 2030 y otras medidas aplicables a nivel estatal) con el fin de reducir las emisiones de GHG. Por lo tanto, antes de la aplicación de cualquier mitigación, el impacto relacionado con la consistencia de los planes, políticas y programas pertinentes sería significativo.</p> <p><b>Impacto-C-GHG-3: Inconsistencia con el Plan de Acción Climática de la Ciudad y Sólo una Consistencia Parcial con los Planes, Políticas y Programas Reguladores de Reducción de Gases de Efecto Invernadero a Nivel Estatal.</b> El proyecto sólo cumpliría parcialmente con los planes, las políticas y los programas reguladores descritos en las medidas aplicables del PAC de la Ciudad y los objetivos y planes, políticas o reglamentos de reducción estatales aplicables (las Medidas del Plan de Alcance AB 32 para 2020, las Medidas del Plan de Alcance SB 32 para 2030 y otras medidas aplicables a nivel estatal) con el fin de reducir las emisiones de GHG. Por lo tanto, antes de la aplicación de cualquier mitigación, el impacto relacionado con la consistencia de los planes, políticas y programas pertinentes sería significativo.</p>	PS	Implementar la <b>MM-GHG-3</b> y la <b>MM-GHG-7</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS
<b>4.7 Peligros y Materiales Peligrosos</b>			
<p><b>Impacto-HAZ-1: Contaminación Residual del Terreno (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> La información histórica revisada para este análisis indica que los usos históricos del sitio del Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo han resultado previamente en emisiones de materiales peligrosos, y los materiales peligrosos residuales podrían estar todavía presentes. Por lo tanto, es posible que se encuentre terreno contaminado durante las</p>	PS	<b>MM-HAZ-1: Preparar e Implementar un Plan de Administración del Terreno (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes de que la Ciudad apruebe los planos de nivelación del proyecto y de que comience cualquier actividad de construcción que altere el terreno en el sitio del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, el proponente del proyecto deberá contratar a un Geólogo Profesional licenciado, a un Ingeniero Geólogo Profesional o a un Ingeniero	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
actividades de construcción en el sitio del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, lo que potencialmente podría resultar en una emisión de materiales peligrosos y exacerbar las condiciones peligrosas existentes; los impactos serían significativos.		<p>Profesional con experiencia en la reurbanización y restauración de sitios contaminados para preparar y presentar un Plan de Administración de Terrenos y Aguas Subterráneas a la Ciudad para su evaluación y aprobación. Tras la evaluación y aprobación por parte de la Ciudad, el proponente del proyecto deberá implementar el Plan de Administración de Terrenos y Aguas Subterráneas, que deberá incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un <i>Informe de Caracterización de la Contaminación del Sitio</i> (Informe de Caracterización) en el que se delimita la extensión vertical y lateral y la concentración de la contaminación residual procedente de los usos anteriores del sitio en toda el área de construcción del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo. El Informe de Caracterización deberá incluir una recopilación de datos basada en la evaluación de los registros históricos y en informes e investigaciones y, cuando se encuentren lagunas de datos, incluirá nuevos muestreos del terreno y de las aguas subterráneas para caracterizar la extensión vertical y lateral existente y la concentración de la contaminación residual. El proponente del proyecto deberá coordinar con el Departamento de Salud del Condado de San Diego si el Informe de Caracterización identifica contaminación.</li><li>• Un <i>Plan de Pruebas y Perfiles del Terreno</i> (Plan de Pruebas y Perfiles) para aquellos materiales que deberán ser eliminados durante la construcción. Las pruebas deberán realizarse para todos los contaminantes potenciales de interés, incluyendo los metales del Título 22 de CA, los Hidrocarburos Aromáticos Polinucleares (PAH), los VOC, los</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>pesticidas, el Bifenilo Policlorado (PCB), el Total de Hidrocarburos de Petróleo (TPH), o cualquier otro contaminante potencial, tal como se especifica en el Plan de Pruebas y Perfiles. El Plan de Pruebas y Perfiles deberá documentar el cumplimiento del Título 22 de CA para la correcta identificación y segregación de los desechos peligrosos y sólidos, según sea necesario para su aceptación en una instalación de eliminación fuera del sitio que cumpla con el Título 22 de CA. Todas las actividades de excavación deberán ser supervisadas activamente por un Evaluador Ambiental Registrado para detectar la posible presencia de terrenos contaminados y el cumplimiento del Plan de Pruebas y Perfiles.</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1018 836 1711 1307">• Un <i>Plan de Eliminación de Tierra</i> (Plan de Eliminación), que deberá describir el proceso de excavación, acopio, deshidratación, tratamiento y carga y transporte de la tierra del sitio. Este plan deberá ser preparado de acuerdo con el Plan de Pruebas y Perfiles (es decir, de acuerdo con el Título 22 de CA y el Título 40 CFR Parte 263 del Departamento de Transporte (DOT), Código de Reglamentos de California Título 27), y las mejores prácticas actuales de la industria para la prevención de la contaminación cruzada, los derrames o las emisiones. Las medidas deberán incluir, en forma no limitativa, la segregación en pilas separadas para el análisis del perfil de los desechos basado en el vapor orgánico, y el monitoreo visual y de olores.</li><li data-bbox="1018 1307 1711 1401">• Un <i>Plan de Salud y Seguridad de los Trabajadores del Sitio</i> (Plan de Seguridad) para cerciorarse del cumplimiento de los reglamentos 29 CFR Parte 120,</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Operaciones con Desechos Peligrosos y Respuesta a Emergencias para los trabajadores que estén trabajando en sitios con desechos peligrosos no controlados. El Plan de Seguridad deberá basarse en el Informe de Caracterización y en la actividad de construcción prevista en el sitio para cerciorarse que los trabajadores del sitio potencialmente expuestos a la contaminación del terreno estén capacitados, equipados y supervisados durante la actividad en el sitio. La capacitación, el equipo y las actividades de monitoreo deberán garantizar que los trabajadores no estén expuestos a contaminantes por encima de los límites de exposición del personal establecidos en el Cuadro Z, 29 CFR Parte 1910.1000. El Plan de Seguridad deberá ser firmado e implementado bajo la supervisión de un Higienista Industrial Certificado por el Estado de California.</p> <p><b>MM-HAZ-2: Preparar e Implementar un Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes de comenzar la construcción del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, el proponente del proyecto deberá preparar un Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes y presentarlo a la Ciudad para su evaluación y aprobación. El Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes deberá ser implementado durante y al finalizar la construcción del Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo. El Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes deberá documentar la implementación del Plan de Administración del Terreno, incluyendo el Plan de Pruebas y Perfiles, el Plan de Eliminación y el Plan de Seguridad, tal como lo exige la <b>MM-HAZ-1</b>. El Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes deberá</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>incluir un requisito de que el proponente del proyecto presente informes mensuales (a partir de las primeras actividades de alteración del terreno y hasta la finalización de las actividades de alteración del terreno) a la Ciudad, firmados y certificados por el Geólogo Profesional licenciado, el Ingeniero Geólogo Profesional, o el Ingeniero Profesional, como aplique, que documenten el cumplimiento de las disposiciones de estos planes y de todo el Plan de Administración de Terrenos y Aguas Subterráneas.</p> <p><b>MM-HAZ-3: Preparar y Presentar un Informe de Cierre del Proyecto (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Dentro de los 30 días de la finalización de la construcción en tierra del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, el proponente del proyecto deberá preparar un Informe de Cierre del Proyecto y presentarlo a la Ciudad para su evaluación y aprobación. El Informe de Cierre del Proyecto deberá resumir toda la actividad ambiental en el sitio y documentar la implementación del Plan de Administración del Terreno, como lo requiere la <b>MM-HAZ-1</b>, y el Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes, como lo requiere la <b>MM-HAZ-2</b>.</p>	
<p><b>Impacto-HAZ-2: Contaminación Residual del Terreno (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> La información histórica revisada para este análisis indica que los usos históricos de las carreteras asociados con el Componente de Cierre de Caminos de Pasha han resultado previamente en emisiones de materiales peligrosos, y los materiales peligrosos residuales podrían estar todavía presentes. Por lo tanto, es posible que se encuentre terreno contaminado durante las actividades de construcción</p>	PS	<p><b>MM-HAZ-4: Preparar e Implementar un Plan de Administración del Terreno (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Antes de que el Distrito y la Ciudad aprueben los planes de nivelación del proyecto y el comienzo de cualquier actividad de construcción que altere el terreno, el proponente del proyecto deberá contratar a un Geólogo Profesional licenciado, a un Ingeniero Geólogo Profesional, o a un Ingeniero Profesional con experiencia en reurbanización y restauración de sitios contaminados, para que prepare y</p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
en el sitio del Componente de Cierre de Caminos de Pasha, lo que potencialmente podría resultar en una emisión de materiales peligrosos y exacerbar las condiciones peligrosas existentes; los impactos serían significativos.		<p>presente un Plan de Administración de Terrenos y Aguas Subterráneas al Departamento de Protección Ambiental del Distrito y a la Ciudad para su evaluación y aprobación. Tras la evaluación y aprobación del Distrito y de la Ciudad, el proponente del proyecto deberá implementar el Plan de Administración de Terrenos y Aguas Subterráneas, que deberá incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un <i>Informe de Caracterización de la Contaminación del Sitio</i> (Informe de Caracterización) en el que se delimita la extensión vertical y lateral y la concentración de la contaminación residual procedente de los usos anteriores del sitio en toda el área de construcción del Componente de Cierre de Caminos de Pasha. El Informe de Caracterización deberá incluir una recopilación de datos basada en la evaluación de los registros históricos y en informes e investigaciones y, cuando se encuentren lagunas de datos, incluirá nuevos muestreos del terreno y de las aguas subterráneas para caracterizar la extensión vertical y lateral existente y la concentración de la contaminación residual. El proponente del proyecto deberá coordinar con el Departamento de Salud del Condado de San Diego si el Informe de Caracterización identifica contaminación.</li><li>• Un <i>Plan de Pruebas y Perfiles del Terreno</i> (Plan de Pruebas y Perfiles) para aquellos materiales que deberán ser eliminados durante la construcción. Las pruebas deberán realizarse para todos los contaminantes potenciales de interés, incluyendo los metales del Título 22 de CA, los PAH, los VOC, los pesticidas, el PCB, el TPH, o cualquier otro contaminante potencial, tal como se especifica en el Plan de Pruebas y Perfiles. El Plan de Pruebas y</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Perfiles deberá documentar el cumplimiento del Título 22 de CA para la correcta identificación y segregación de los desechos peligrosos y sólidos, según sea necesario para su aceptación en una instalación de eliminación fuera del sitio que cumpla con el Título 22 de CA. Todas las actividades de excavación deberán ser supervisadas activamente por un Evaluador Ambiental Registrado para detectar la posible presencia de terrenos contaminados y el cumplimiento del Plan de Pruebas y Perfiles.</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1018 714 1711 1177">• Un <i>Plan de Eliminación de Tierra</i> (Plan de Eliminación), que deberá describir el proceso de excavación, acopio, deshidratación, tratamiento y carga y transporte de la tierra del sitio. Este plan deberá ser preparado de acuerdo con el Plan de Pruebas y Perfiles (es decir, de acuerdo con el Título 22 de CA y el Título 40 CFR Parte 263 del DOT, Código de Reglamentos de California Título 27), y las mejores prácticas actuales de la industria para la prevención de la contaminación cruzada, los derrames o las emisiones. Las medidas deberán incluir, en forma no limitativa, la segregación en pilas separadas para el análisis del perfil de los desechos basado en el vapor orgánico, y el monitoreo visual y de olores.</li><li data-bbox="1018 1185 1711 1401">• Un <i>Plan de Salud y Seguridad de los Trabajadores del Sitio</i> (Plan de Seguridad) para cerciorarse del cumplimiento de los reglamentos 29 CFR Parte 120, Operaciones con Desechos Peligrosos y Respuesta a Emergencias para los trabajadores que estén trabajando en sitios con desechos peligrosos no controlados. El Plan de Seguridad deberá basarse en</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>el Informe de Caracterización y en la actividad de construcción prevista en el sitio para cerciorarse que los trabajadores del sitio potencialmente expuestos a la contaminación del terreno estén capacitados, equipados y supervisados durante la actividad en el sitio. La capacitación, el equipo y las actividades de monitoreo deberán garantizar que los trabajadores no estén expuestos a contaminantes por encima de los límites de exposición del personal establecidos en el Cuadro Z, 29 CFR Parte 1910.1000. El Plan de Seguridad deberá ser firmado e implementado bajo la supervisión de un Higienista Industrial Certificado por el Estado de California.</p> <p><b>MM-HAZ-5: Preparar e Implementar un Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Antes de comenzar la construcción del Componente de Cierre de Caminos de Pasha, el proponente del proyecto deberá preparar un Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes y presentárselo al Departamento de Protección Ambiental del Distrito y a la Ciudad para su evaluación y aprobación. El Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes deberá ser implementado durante y al finalizar la construcción del Componente de Cierre de Caminos de Pasha. El Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes deberá documentar la implementación del Plan de Administración del Terreno, incluyendo el Plan de Pruebas y Perfiles, el Plan de Eliminación y el Plan de Seguridad, tal como lo exige la <b>MM-HAZ-1</b>. El Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes deberá incluir un requisito de que el proponente del proyecto presente informes mensuales (a partir de las primeras actividades de alteración del terreno y hasta la finalización de las actividades de</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		alteración del terreno) al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito y a la Ciudad, firmados y certificados por el Geólogo Profesional licenciado, el Ingeniero Geólogo Profesional, o el Ingeniero Profesional, como aplique, que documenten el cumplimiento de las disposiciones de estos planes y de todo el Plan de Administración de Terrenos y Aguas Subterráneas.	
		<b>MM-HAZ-6: Preparar y Presentar un Informe de Cierre del Proyecto (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Dentro de los 30 días de la finalización de la construcción en tierra del Componente de Cierre de Caminos de Pasha, el proponente del proyecto deberá preparar un Informe de Cierre del Proyecto y presentárselo al Departamento de Protección Ambiental del Distrito y a la Ciudad para su evaluación y aprobación. El Informe de Cierre del Proyecto deberá resumir toda la actividad ambiental en el sitio y documentar la implementación del Plan de Administración del Terreno, como lo requiere la <b>MM-HAZ-4</b> , y el Programa de Monitoreo y de Presentación de Informes, como lo requiere la <b>MM-HAZ-5</b> .	
<b>Impacto-HAZ-3: Conflicto con las Condiciones del Cierre Reglamentario (Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo).</b> Los casos del Programa de Ayuda Voluntaria (VAP) #H23772-005, #H36620-001 y #H23772-004 fueron cerrados por el Departamento de Salud Ambiental (DEH) en función del futuro uso comercial e/o industrial de las propiedades. El Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo incluiría usos de hoteles en estas propiedades, lo que podría entrar en conflicto con los requisitos del cierre del DEH. Esto podría agravar las condiciones de peligro existentes; los impactos serían	PS	<b>MM-HAZ-7: Coordinar con el DEH (Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo).</b> Antes de las actividades de alteración del terreno en el sitio del Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo, el proponente del proyecto para el Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo deberá coordinar con el DEH para volver a abrir los Casos del VAP #H23772-005, #H36620-001 y #H23772-004 para determinar si las condiciones existentes estarían por debajo de los umbrales de limpieza aceptables para usos de hoteles. Si el DEH determina que las condiciones en el sitio no cumplen los umbrales para futuros usos de hoteles, el	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
significativos.		proponente del proyecto debe cumplir con los requisitos del DEH para lograr los estándares de remediación.	
<p><b>Impacto-HAZ-4: Acceso de Emergencia Inadecuado Debido a los Cierres Temporales de Caminos Durante la Construcción (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Los carriles de las carreteras y/o toda la carretera podrían cerrarse durante la construcción, debido al equipo, la entrega de materiales o el trabajo, dentro del derecho de paso de la carretera. Las carreteras bloqueadas podrían impedir el acceso de los vehículos de emergencia al sitio del proyecto o a sus alrededores.</p>	PS	<p><b>MM-TRA-3: Implementar Medidas de Control del Tráfico Durante la Construcción (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Consulte a continuación, y la Sección 4.12, <i>Transporte, Circulación y Estacionamiento</i>.</p> <p><b>MM-HAZ-8: Mantener el Camino de Acceso de Emergencia Durante la Construcción (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Un camino de acceso de emergencia temporal deberá ser mantenido por el proponente del proyecto en todo momento durante la construcción del Componente de Cierre de Caminos de Pasha. La ubicación y los componentes, tal y como se definen en el Código de Incendios de California, del camino de acceso de emergencia temporal deberán ser presentados al Jefe de Bomberos de la Ciudad para su evaluación y aprobación antes del cierre de lo(s) camino(s) al tráfico de paso. Se deberá proporcionar verificación por escrito de la inclusión del acceso temporal para vehículos de emergencia al Director de Planificación del Distrito antes del cierre de los caminos al tráfico de paso. Dicha verificación por escrito puede ser proporcionada a través de una copia de los planos que han sido sellados/aprobados por el Jefe de Bomberos de la Ciudad, o la persona designada por el Jefe de Bomberos, o la verificación puede ser proporcionada con una copia del Permiso de Incendio.</p> <p><b>MM-HAZ-10: Coordinar con el Jefe de Bomberos de la</b></p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-HAZ-5: Acceso de Emergencia Inadecuado por el Cierre de la Tidelands Avenue Durante la Operación (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> El cierre de la Tidelands Avenue entre la Bay Marina Drive en el norte y la 32nd Street en el sur y la West 28th Street entre la Tidelands Avenue y la Quay</p>	<p>PS</p>	<p><b>Ciudad (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Si el escenario del Programa de la Ciudad - Componente de Desarrollo que propone el cierre de la Bay Marina Drive (al oeste de la Marina Way) al tráfico de paso es seleccionado para su implementación, antes del cierre de la Bay Marina Drive al tráfico de paso, el proponente del proyecto para este cierre deberá preparar y presentar planes al Jefe de Bomberos de la Ciudad para su evaluación y aprobación que demuestren el cumplimiento de las regulaciones estatales y locales aplicables del código de incendios relacionadas con el acceso de emergencia, tanto durante la construcción como después de la implementación. Sin importar cuáles sean los medios que se utilicen para impedir el paso del tráfico (por ejemplo, bolardos plegables, bordillos enrollados), deberá proporcionarse un camino de acceso de emergencia para los vehículos de emergencia. Antes del cierre de la Bay Marina Drive (al oeste de la Marina Way) al tráfico de paso, el acceso de vehículos de emergencia descrito anteriormente deberá ser verificado en el campo por el Jefe de Bomberos de la Ciudad, o por la persona designada por el Jefe de Bomberos. Se deberá proporcionar verificación por escrito de la inclusión del acceso para vehículos de emergencia descrito anteriormente al Director de Desarrollo Comunitario de la Ciudad antes del cierre de la Bay Marina Drive (al oeste de la Marina Way) al tráfico de paso.</p> <p><b>MM-HAZ-9: Coordinar con el Jefe de Bomberos de la Ciudad (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Antes del cierre del Componente de Cierre de Caminos de Pasha al tráfico de paso, el proponente del proyecto para dicho componente del proyecto deberá preparar y presentar planes al Jefe de Bomberos de la Ciudad para</p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
Avenue podría resultar en un acceso de emergencia inadecuado durante la operación.		<p>su evaluación y aprobación que demuestren el cumplimiento de las regulaciones estatales y locales aplicables del código de incendios relacionadas con el acceso secundario, el acceso de emergencia y la longitud máxima del camino sin salida. Como mínimo, los planes deberán demostrar que el proyecto incluirá los siguientes elementos relacionados con el acceso de vehículos de emergencia:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un <b>camino de acceso de emergencia</b>, en la alineación existente de la Tidelands Avenue entre la Bay Marina Drive y la 32nd Street, que tiene un ancho mínimo sin obstáculos de 20 pies (o 26 pies cuando un hidrante de incendios está ubicado en el camino de acceso de emergencia), excluyendo las orillas de las carreteras o los bordillos enrollados. El camino de acceso de emergencia deberá estar pavimentado con una superficie para todo tipo de clima y deberá soportar las cargas impuestas (75,000 libras) de un aparato contra incendios. El camino de acceso de emergencia deberá incluir señales oficiales aprobadas u otros avisos o marcas que incluyan las palabras "NO PARKING - FIRE LANE" ("PROHIBIDO ESTACIONAR - CARRIL DE BOMBEROS"). En todo momento, el camino de acceso de emergencia no deberá ser obstruido de ninguna manera, incluyendo el estacionamiento de vehículos.</li><li>• Cualquier <b>portón de entrada/salida</b> hacia/desde el Componente de Cierre de Caminos de Pasha deberá estar equipado con Interruptores de Llave Knox y Estrobos de Emergencia para proporcionar acceso a los vehículos de emergencia, incluyendo la entrada y salida. Se requerirá una caja de seguridad (Interruptor de Llave Knox para los bomberos y la</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>policía) junto con un detector/interruptor estroboscópico para permitir que los vehículos de emergencia enciendan una luz estroboscópica montada en el vehículo hacia el detector/interruptor estroboscópico, que a su vez anula el sistema y abre el portón. La caja de seguridad y el detector/interruptor estroboscópico deberán ser colocados en la parte delantera de cada portón (el lado del portón que está adyacente a una calle pública). Todo abridor de portones eléctricos deberá estar catalogado de acuerdo con la norma UL 325. Los portones que utilicen la operación estroboscópica de emergencia deberán ser diseñados, construidos e instalados de acuerdo con los requisitos de la norma ASTM F2200, y deberán ser mantenidos en operación en todo momento, incluyendo en forma no limitativa, en caso de una interrupción en el suministro de energía eléctrica. Cualquier portón de entrada/salida hacia/desde el Componente de Cierre de Caminos de Pasha deberá mantener un espacio libre vertical sin obstrucciones de un mínimo de 13 pies, 6 pulgadas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Los <b>hidrantes de incendios</b> deberán estar ubicados a través de todo el sitio del Componente de Cierre de Caminos de Pasha y estarán colocados a una distancia de no menos de 400 pies entre cada uno. Los hidrantes de incendios deberán estar ubicados a menos de 400 pies de todos los lugares accesibles por carretera (la medición comienza desde el hidrante de incendios existente más cercano al sitio del Componente de Cierre de Caminos de Pasha). Cuando un hidrante de incendios esté ubicado en un camino de acceso de emergencia, el ancho mínimo del camino será de 26 pies. Todas las curvas</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>disponibles para el acceso y la circulación de los bomberos deberán mantener un radio mínimo de 28 pies.</p> <p>Antes de utilizar el Componente de Cierre de Caminos de Pasha para operaciones relacionadas con el mar, el acceso de vehículos de emergencia descrito anteriormente deberá ser verificado en el campo por el Jefe de Bomberos de la Ciudad, o por la persona designada por el Jefe de Bomberos. Se deberá proporcionar verificación por escrito de la inclusión del acceso de vehículos de emergencia descrito anteriormente al Director de Planificación del Distrito antes de la utilización por parte de Pasha del Componente de Cierre de Caminos de Pasha para operaciones relacionadas con el mar. Dicha verificación por escrito puede ser proporcionada a través de una copia de los planos que han sido sellados/aprobados por el Jefe de Bomberos de la Ciudad, o la persona designada por el Jefe de Bomberos, o la verificación puede ser proporcionada con una copia del Permiso de Incendio.</p>	
<p><b>Impacto-HAZ-6: Acceso de Emergencia Inadecuado por el Cierre de la Bay Marina Drive al Tráfico de Paso (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> El cierre de la Bay Marina Drive (al oeste de la Marina Way) al tráfico de paso podría resultar en un acceso de emergencia inadecuado durante la construcción y operación.</p>	<p>PS</p>	<p>Implementar la <b>MM-HAZ-10</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	<p>LTS</p>
<p><b>Impacto-HAZ-7: Acceso de Emergencia Inadecuado desde la Re-alineación de la Marina Way (Plan Equilibrado o Componente de GB Capital).</b> La implementación de dispositivos de apaciguamiento del tráfico a lo largo de la Marina Way podría resultar en un acceso de emergencia inadecuado durante su</p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-HAZ-11: Controlar las Condiciones de Re-alineación de la Marina Way (Plan Equilibrado o Componente de GB Capital).</b> La Re-alineación de la Marina Way propuesta como parte del Plan Equilibrado (o del Componente de GB Capital) no deberá incluir dispositivos de apaciguamiento del tráfico (por ejemplo,</p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
operación.		túmulos o topes), a menos que se obtenga la aprobación previa por escrito del Jefe de Bomberos de la Ciudad.	

#### 4.8 Hidrología y Calidad del Agua

La implementación del proyecto propuesto no tendría como resultado ningún impacto potencialmente significativo relacionado con la hidrología y la calidad del agua.

#### 4.9 Uso y Planificación del Terreno

<p><b>Impacto-LU-1: Inundación Permanente a Corto Plazo (Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Actualmente, la porción de la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore a lo largo de la marisma se inundaría si no se eleva lo suficiente como parte del diseño y la construcción de esa ruta.</p>	PS	<p><b>MM-LU-1: Diseñar la Vía para Bicicletas de Bayshore para Tener en Cuenta el Aumento del Nivel del Mar a Corto Plazo (Opción de la Ruta 1 del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Si se selecciona la Ruta 1 de la Vía para Bicicletas de Bayshore, las secciones costeras de la vía para bicicletas deberán ser elevadas por lo menos 1.4 pies por encima del diseño actual de la elevación por inundación para tener en cuenta el Aumento del Nivel del Mar (SLR) hasta el año 2050. Antes de la emisión de los permisos de construcción para la Ruta 1, si se selecciona esa opción de ruta, el proponente del proyecto deberá presentar planes que demuestren la elevación elevada al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para su evaluación y aprobación y, si se aprueba, implementar los planes.</p>	LTS
<p><b>Impacto-LU-2: Inundación Temporal para el Año 2030 y el 2050 (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital).</b> Se prevé que partes del Pepper Park se inunden temporalmente durante un evento de marea de tormenta de 100 años en el año 2030, y que partes más grandes del parque y el sitio de ampliación del parque experimenten una inundación temporal hasta el final del siglo (en o después del año 2050). El área del malecón del Componente de GB Capital podría experimentar una inundación temporal tan pronto como en 2050 basándose en las proyecciones de un</p>	PS	<p><b>MM-LU-2: Diseñar la Ampliación del Pepper Park para Tener en Cuenta el Aumento del Nivel del Mar Hasta el Año 2050 (Plan Equilibrado).</b> El proponente del proyecto para la ampliación del Pepper Park deberá diseñar el parque para que pueda darle cabida al agua durante futuras inundaciones. Los métodos para darle cabida al agua durante futuras inundaciones incluyen, en forma no limitativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elevar las explanadas a la par del agua</li> <li>• Re-nivelar los bordes costeros y/o las porciones interiores del parque como sea apropiado</li> </ul>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
SLR alto.		<ul style="list-style-type: none"><li>• Crear líneas costeras vivas</li><li>• Cerciorarse que toda la nueva vegetación tolere la sal</li><li>• Desarrollar un plan operativo para cerrar el estacionamiento y trasladar los vehículos estacionados antes de las tormentas</li><li>• Incluir superficies permeables tales como el césped, la arena y el hormigón permeable</li></ul> <p>Además, el acceso público al Pepper Park deberá ser restringido durante las inundaciones.</p> <p>Si se construye alguna estructura en el Pepper Park o se reubica el Granger Hall al Pepper Park, antes de la construcción o reubicación, respectivamente, el proponente del proyecto deberá llevar a cabo una evaluación a nivel de ingeniería, específica al sitio, del SLR proyectado en el sitio hasta el año 2050. Si la evaluación prevé que el malecón se inunde temporalmente en 2050, el desarrollo deberá incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Colocar cualquier equipo mecánico y eléctrico al menos 2 pies por encima del diseño de la elevación por inundación para reducir el riesgo de daños por inundación. Si el equipo debe colocarse en áreas más bajas, elevar la base o cerciorarse de que los recursos están compuestos por materiales resistentes a los daños por inundación.</li><li>• Diseñar sistemas de suministro de agua, alcantarillado sanitario y aguas pluviales para minimizar o eliminar la infiltración de las aguas de inundación en los sistemas y viceversa.</li><li>• Cerciorarse de que todas las paredes exteriores del edificio estén compuestas por materiales con una membrana impermeable y a prueba de agua.</li><li>• Cerciorarse que los cimientos, si los hay, sean</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>capaces de soportar futuros muros de contención o barreras temporales contra inundaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Diseñar las aberturas del edificio (por ejemplo, puertas, ventanas, penetraciones de servicios públicos) para que puedan ser adaptadas en el futuro para hacerlas herméticas y resistentes a las cargas de las inundaciones.</li></ul> <p>Adicionalmente, el proponente del proyecto deberá crear un sistema de alarma temprana para monitorear el riesgo de posibles inundaciones de cualquier estructura. Un sistema de alarma temprana debe consistir en protocolos para obtener información sobre las alertas meteorológicas locales y los niveles establecidos a partir de los cuales se tomarán medidas adicionales (por ejemplo, el uso de sacos de arena). Además, el proponente del proyecto deberá establecer procedimientos de evacuación de emergencia para que las personas se reubiquen en terrenos más altos con poco aviso. Antes de una tormenta grande, se deberán desplegar sacos de arena o barreras inflables si se considera necesario.</p> <p><b>MM-LU-3: Llevar a Cabo una Evaluación del Aumento del Nivel del Mar a Nivel de Ingeniería y Específica al Sitio Hasta el Año 2050 (Componente de GB Capital).</b></p> <p>El proponente del proyecto para el Componente de GB Capital deberá llevar a cabo una evaluación a nivel de ingeniería y específica al sitio del SLR proyectado hasta el año 2050. Si la evaluación prevé que el malecón se inunde temporalmente en 2050, el desarrollo en el malecón deberá incluir lo siguiente:</p> <p><i>Decisiones de Diseño Inteligente – que se incorporan al diseño del edificio y forman parte de la construcción:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Colocar cualquier equipo mecánico y eléctrico al</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>menos 2 pies por encima del diseño de la elevación por inundación para reducir el riesgo de daños por inundación. Si el equipo debe colocarse en áreas más bajas, elevar la base o cerciorarse de que los recursos están compuestos por materiales resistentes a los daños por inundación.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Diseñar sistemas de suministro de agua, alcantarillado sanitario y aguas pluviales para minimizar o eliminar la infiltración de las aguas de inundación en los sistemas y viceversa.</li><li>• Cerciorarse de que todas las paredes exteriores del edificio estén compuestas por materiales con una membrana impermeable y a prueba de agua.</li></ul> <p><i>Futuras Estrategias de Adaptación – que se incorporan al diseño del edificio y forman parte de la construcción:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Cerciorarse que los cimientos, si los hay, sean capaces de soportar futuros muros de contención o barreras temporales contra inundaciones.</li><li>• Diseñar las aberturas del edificio (por ejemplo, puertas, ventanas, penetraciones de servicios públicos) para que puedan ser adaptadas en el futuro para hacerlas herméticas y resistentes a las cargas de las inundaciones.</li><li>• Diseñar los elementos estructurales clave del malecón para permitir futuros aumentos en la elevación del mismo.</li></ul> <p><i>Estrategias Operativas – que serán implementadas durante la operación:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Establecer un sistema de alarma temprana para controlar el riesgo de posibles inundaciones. Un sistema de alarma temprana debe consistir en:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Protocolos para obtener información sobre las alertas meteorológicas locales y los niveles</li></ul></li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>establecidos a partir de los cuales se tomarán medidas adicionales (por ejemplo, el uso de sacos de arena)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Protocolos para el monitoreo de los niveles de agua en los medidores de tormentas cercanos antes de la tormenta, y comprobación periódica de los niveles de agua a lo largo del malecón a medida que avanza la tormenta</li><li>● Establecer procedimientos de evacuación de emergencia para que la gente se reubique en terrenos más altos con poco aviso.</li><li>● Obtener generadores de energía de reserva para que puedan ser utilizados en el malecón y con las bombas portátiles y cerciorarse que haya suficiente combustible para su operación. Establecer protocolos para la operación de dichos generadores y bombas durante las tormentas u otros eventos de este tipo.</li><li>● Antes de una tormenta grande, desplegar sacos de arena o barreras inflables.</li><li>● Antes de una tormenta, probar las fuentes de energía de emergencia y las bombas y cerciorarse que haya suficiente combustible para su operación, e inspeccionar los exteriores de los edificios para cerciorarse de que no hay penetraciones que carezcan de protección contra las inundaciones.</li><li>● Restringir el acceso público durante las tormentas o las inundaciones.</li></ul> <p>Antes de la emisión del primer permiso de construcción para cualquier desarrollo en el malecón, la evaluación y los planes del proyecto (revisados de acuerdo con las conclusiones de la evaluación, si la evaluación proyecta una inundación para el año 2050) se presentarán al</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-LU-3: Inundación Temporal y/o Permanente para el Año 2100 (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Se prevé que el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, así como el Componente de Cierre de Caminos de Pasha, la ampliación del Pepper Park y el primer punto de descanso (FPR) del Plan Equilibrado, y el malecón del Componente de GB Capital, se inunden temporal o permanentemente, dependiendo de la ubicación (por ejemplo, se prevé que el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore se inunde permanentemente en las extensiones del norte de las tres opciones de ruta, y se inunde temporalmente en áreas adicionales), para el año 2100.	PS	<p>Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito y al departamento de permisos de construcción de la Ciudad para su evaluación y aprobación.</p> <p><b>MM-LU-4: Utilizar la Modelización y el Monitoreo Actualizados para la Administración Adaptativa del Escenario para el Año 2100 (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, porción del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Para las áreas del Plan Equilibrado (Pepper Park y el FPR), el Componente de GB Capital, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y las porciones del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore (dentro de la jurisdicción del Distrito) que se proyecta que se inundarán en el año 2100, el Distrito llevará a cabo un monitoreo continuo de estos sitios del componente del proyecto cada 5 a 10 años. Si, a través del monitoreo, las condiciones del SLR observadas parecen ser consistentes con las proyecciones de 2100 identificadas en este EIR, se llevará a cabo una evaluación específica del lugar para identificar las proyecciones futuras del SLR utilizando la mejor ciencia disponible en ese momento e identificar las estrategias de adaptación apropiadas para cerciorarse que estas áreas sean resistentes a las inundaciones costeras e inundaciones del SLR. Dichas estrategias podrían incluir un esfuerzo a nivel de vecindario, la elevación de los niveles, la protección adicional de la línea costera, la eliminación o el movimiento de recursos y la conversión de superficies impermeables a superficies permeables.</p> <p><b>MM-LU-5: Utilizar la Modelización y el Monitoreo Actualizados para la Administración Administrativa del Escenario para el Año 2100 (la mayor parte del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b></p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Para las áreas del Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore que están dentro de la jurisdicción de la Ciudad, la Ciudad deberá llevar a cabo un monitoreo continuo de estas áreas cada 5 a 10 años. Si, a través del monitoreo, las condiciones del SLR observadas parecen ser consistentes con las proyecciones de 2100 identificadas en este EIR, se llevará a cabo una evaluación específica del lugar para identificar las proyecciones futuras del SLR utilizando la mejor ciencia disponible en ese momento e identificar las estrategias de adaptación apropiadas para cerciorarse que estas áreas sean resistentes a las inundaciones costeras e inundaciones del SLR. Dichas estrategias podrían incluir un esfuerzo a nivel de vecindario, la elevación de los niveles, la protección adicional de la línea costera, o la eliminación o el movimiento de los recursos.</p>	

#### 4.10 Ruido y Vibraciones

<p><b>Impacto-NOI-1: Exceder la Ordenanza de Ruido de la Ciudad Durante la Construcción del Proyecto (Plan Equilibrado, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, Componente de GB Capital, Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> El ruido debido a la construcción del proyecto superaría los 70 dBA L<sub>max</sub> entre las 7:00 a.m. y las 7:00 p.m. en los receptores sensibles al ruido. Estos impactos se producirían durante la construcción de la Vía para Bicicletas de Bayshore en los receptores residenciales situados a 520 pies del alineamiento seleccionado para la vía para bicicletas; en los receptores residenciales al norte del sitio (en la Cleveland Avenue) y en la Escuela para Adultos de National City al este (al otro lado de la I-5) durante el</p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-NOI-1: Prohibir las Actividades de Construcción en el Exterior Fuera de las Horas de Construcción Permitidas (Plan Equilibrado, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, Componente de GB Capital, Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Para el Plan Equilibrado, el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, el Componente de GB Capital y el Componente de Cierre de Caminos de Pasha, el proponente del proyecto para ese respectivo componente del proyecto deberá exigirle(s) a su(s) contratista(s) que no realice(n) actividades de construcción exterior fuera de las horas de 7:00 a.m. a 7:00 p.m. de lunes a viernes. Las entregas y recogidas de materiales o de equipo también estarán prohibidas fuera</p>	<p>LTS</p>
---	-----------	--	------------

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
hincado de pilotes en el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo; y en el Pepper Park del Plan Equilibrado propuesto debido a la construcción en el Componente de GB Capital y el Componente de Cierre de Caminos de Pasha.		<p>de estas horas. Excepto para el personal de construcción que trabaje específicamente en tareas de construcción interior dentro de la armazón del edificio terminado, no se permitirá la presencia del personal de construcción en el sitio de trabajo fuera de las horas permitidas.</p> <p><b>MM-NOI-2: Evitar o Reducir el Ruido de la Construcción Causado por el Hincado de Pilotes (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, Componente de GB Capital).</b> Durante el hincado de pilotes en el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo y el Componente de GB Capital, el proponente del proyecto deberá requerir que su contratista de construcción implemente uno de los siguientes métodos para reducir los niveles máximos de ruido del hincado de pilotes en los receptores sensibles al ruido afectados (residencias en la Cleveland Avenue, la Escuela para Adultos de National City y el Pepper Park) a 70 dBA <math>L_{max}</math> o menos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Evitar el hincado de pilotes de impacto utilizando métodos de instalación alternativos y más silenciosos, tales como los pilotes de presión o los pilotes perforados (por ejemplo, pilotes moldeados en el boquete perforado, pilotes vertidos en el lugar).</li><li>• Utilizar un recubrimiento acústico alrededor del hincado de pilotes de impacto. El recubrimiento deberá ser construido con materiales que proporcionen una clase de transmisión de sonido (STC) mínima de 28 (ejemplos incluyen mantas acústicas certificadas para el sonido).</li></ul> <p><b>MM-NOI-3: Evitar o Reducir el Ruido de la Construcción Causado por Otras Actividades de Construcción (No Relacionadas con el Hincado de Pilotes) (Componente de la Vía para Bicicletas de</b></p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p><b>Bayshore, Componente de GB Capital, Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Durante toda la actividad de construcción que no tenga que ver con el hincado de pilotes en el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, el Componente de GB Capital y el Componente de Cierre de Caminos de Pasha, el proponente del proyecto deberá requerir que su(s) contratista(s) de construcción implemente(n) uno de los siguientes métodos para reducir los niveles máximos de ruido en los receptores sensibles al ruido afectados (residencias en la Cleveland Avenue y en la McKinley Avenue y Pepper Park) a 70 dBA <math>L_{max}</math> o menos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Evitar la operación de equipo de demolición de alto impacto (martillos hidráulicos, martillos neumáticos, sierras de hormigón) a menos de 520 pies de cualquier receptor sensible al ruido y evitar la operación de cualquier otro equipo de construcción mecanizado a menos de 280 pies de los receptores sensibles al ruido afectados.</li><li>• Donde no se puedan mantener las distancias especificadas anteriormente, instalar una o varias barreras acústicas temporales entre las actividades de construcción y los receptores sensibles al ruido. Se podrían construir barreras alrededor del perímetro del sitio o, cuando las actividades de construcción se limiten a una parte más pequeña del sitio, alrededor de esa parte más pequeña, o alrededor de cualquier equipo de construcción fijo y ruidoso, como generadores o bombas de desagüe. Todas estas barreras deben tener al menos 8 pies de altura y una altura suficiente para romper la línea de visión entre el equipo de construcción y la planta baja de cualquier receptor sensible al ruido. Estas</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-NOI-2: Exceder los Estándares de Exposición al Ruido del Plan General de la Ciudad Debido al Ruido del Tráfico en los Alojamientos para Visitantes en el Sitio (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> La exposición al ruido del tráfico podría superar los 65 dB de Nivel Equivalente de Ruido en la Comunidad (CNEL) en el sitio del hotel propuesto por el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo debido al tráfico en la Cleveland Avenue y en la Bay Marina Drive.	PS	<p>barreras deberán ser construidas de una de las siguientes formas que el proponente del proyecto establezca, por escrito y a satisfacción del Distrito, y deberá alcanzar una clase mínima de transmisión de sonido (STC) de 28:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ De mantas acústicas colgadas sobre o desde un marco de soporte. Las mantas deben estar firmemente sujetas al armazón. Las mantas deben solaparse al menos 4 pulgadas en las juntas cosidas y pegarse con cinta adhesiva y/o cerrarse con cierres de gancho y bucle (por ejemplo, Velcro®) para que no queden huecos. Las mantas deberán cubrir hasta el suelo para eliminar cualquier hueco en la base de la barrera.</li><li>○ De paneles acústicos disponibles en el mercado y revestidos con material fonoabsorbente (las caras fonoabsorbentes de los paneles deben estar orientadas hacia el equipo de construcción).</li><li>○ De materiales de construcción comunes, como la madera contrachapada (plywood).</li></ul>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-NOI-3: Exceder los Estándares de Exposición al Ruido del Plan General de la Ciudad Debido al Ruido Ferroviario en los Alojamientos para Visitantes Propuestos (Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha).</b> La exposición al ruido ferroviario podría exceder los 65 dB de CNEL en los hoteles y el propuesto complejo de vehículos recreativos en el sitio del Componente de GB Capital debido a las operaciones del propuesto Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y las existentes operaciones ferroviarias de la NCMT.</p>	<p>PS</p>	<p>de 45 dB de CNEL, como se especifica en el Elemento de Ruido del Plan General de la National City, en los espacios ocupados. Si fuera necesario, el consultor deberá recomendar elementos de diseño tales como, en forma no limitativa, sistemas de suministro de aire fresco (para permitir que las ventanas permanezcan cerradas), ventanas certificadas contra el ruido u otras mejoras de la fachada. El proponente del proyecto deberá presentar una copia del informe del consultor acústico, junto con evidencia de que todos los elementos de diseño recomendados se han incorporado al diseño del proyecto, al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para su evaluación y aprobación antes de la construcción del hotel.</p> <p><b>MM-NOI-5: Reducir los Niveles de Ruido Ferroviario en los Propuestos Sitios para Vehículos Recreativos de GB Capital a 65 dB de CNEL o Menos (Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de GB Capital).</b> El proponente del proyecto para el Componente de GB Capital deberá diseñar su almacenamiento de embarcaciones en seco de manera que esté cerrado y hecho de material sólido (en lugar de tela, cercado eslabonado o materiales permeables/abiertos similares) y deberá presentar un estudio de ruido realizado por un consultor acústico que analice el ruido del Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha con el almacenamiento de embarcaciones en seco cerrado como amortiguador, demostrando los niveles de ruido en la ubicación del propuesto parque de vehículos recreativos. El estudio de ruido deberá ser presentado al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para su evaluación 3 meses después de la emisión de un Permiso de</p>	<p>LTS</p>

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Desarrollo Costero (CDP) para cualquier fase del Componente de GB Capital y antes de la construcción del parque de vehículos recreativos. El proponente del proyecto deberá construir el almacenamiento de embarcaciones en seco como fue diseñado. Si el estudio de ruido muestra que la exposición al ruido ferroviario en los sitios propuestos para los vehículos recreativos es igual o inferior a 65 dB de CNEL, no será necesario tomar pasos adicionales como los especificados en esta medida de mitigación.</p> <p>Si el estudio de ruido muestra que los niveles de ruido están por encima de los 65 dB de CNEL en los sitios propuestos para los vehículos recreativos, entonces antes de la ocupación del Complejo de Vehículos Recreativos de GB Capital o la operación del Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, lo que ocurra en último lugar, se deberá construir una barrera acústica para reducir la exposición al ruido del ferrocarril en los sitios propuestos para los vehículos recreativos a 65 dB de CNEL o menos. La barrera acústica será una responsabilidad financiera compartida a partes iguales (50/50) por los proponentes del proyecto para el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y el Componente de GB Capital. En caso de que ambos componentes no se construyan al mismo tiempo, el proponente del proyecto (Beneficiario de Pago) del último componente construido deberá construir y pagar la totalidad del control de ruido especificado y el otro proponente del proyecto (Beneficiario de Reembolso) deberá reembolsarle al Beneficiario de Pago el 50% del costo actual del diseño, la obtención de permisos y la construcción del control de ruido, a menos que se convenga otro acuerdo de pago entre los proponentes del proyecto y sea aprobado por el Distrito. Dicho reembolso</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>será una condición del CDP para el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y el complejo de vehículos recreativos asociado al Componente de GB Capital. La barrera acústica deberá ser construida entre el lado sur del Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y el complejo de vehículos recreativos de GB Capital. La barrera deberá bloquear completamente la línea de visión entre los sitios de los vehículos recreativos y una locomotora de carga estándar en el sitio del Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, y se prevé que tenga una altura mínima de barrera de 16 pies en relación con la elevación de la vía terminada. La barrera deberá ser una estructura continua sin huecos ni aberturas y deberá extenderse desde el extremo norte del Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha hasta la Tideland Avenue. La barrera deberá ser construida con un material sólido y, si fuera necesario para cumplir con el requisito de ruido, la densidad de 4 libras por pie cuadrado (por ejemplo, bloque de hormigón o paneles de hormigón).</p> <p><b>MM-NOI-6: Diseñar y Construir los Hoteles en el Componente de GB Capital para Lograr un Nivel de Ruido Interior de 45 dB de CNEL o Menos en los Espacios Ocupados Sensibles al Ruido (Componente de GB Capital).</b> Durante el diseño arquitectónico y de ingeniería, antes de la emisión de cualquier permiso de construcción para los hoteles, el proponente del proyecto para el Componente de GB Capital deberá contratar a un consultor acústico para cerciorarse que el diseño del proyecto proporcione un aislamiento acústico adecuado para alcanzar el estándar de ruido interior de la Ciudad de 45 dB de CNEL, como se especifica en el Elemento de Ruido del Plan General de la National City, en los espacios ocupados. Si fuera necesario, el consultor deberá</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		recomendar elementos de diseño tales como, en forma no limitativa, sistemas de suministro de aire fresco (para permitir que las ventanas permanezcan cerradas), ventanas certificadas contra el ruido u otras mejoras de la fachada. El proponente del proyecto deberá presentar una copia del informe del consultor acústico, junto con evidencia de que todos los elementos de diseño recomendados se han incorporado al diseño del proyecto, al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para su evaluación y aprobación antes de la construcción de cualquier hotel.	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-NOI-4: Potencialmente Exceder los Estándares de Ruido del Código Municipal de la Ciudad en los Receptores Sensibles Existentes Fuera del Sitio Debido a las Operaciones en el Sitio (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Los niveles de ruido del equipo mecánico del hotel propuesto en el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo podrían exceder los límites nocturnos de 45 dBA $L_{eq}$ en las viviendas cercanas al norte y de 60 dBA $L_{eq}$ en el Hotel Best Western al sur. El ruido del equipo mecánico también provocaría un aumento del ruido ambiental nocturno de 5 dB en el Hotel Best Western.	PS	<b>MM-NOI-7: Diseñar e Instalar Todo el Equipo Mecánico en el Sitio del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo para Cumplir con la Ordenanza de Ruido de la Ciudad (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Durante la fase de diseño arquitectónico y de ingeniería, antes de la emisión de cualquier permiso de construcción para el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, el proponente del proyecto para el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo deberá contratar a un consultor acústico para evaluar el diseño y proporcionar recomendaciones, según sea necesario, para cerciorarse que todos los aspectos de este componente del proyecto, incluyendo el equipo mecánico y otras fuentes estacionarias en el sitio (por ejemplo, compactadores de basura, muelles de carga), están diseñados y serán instalados para cumplir con la Ordenanza de Ruido de la Ciudad (Capítulo 12.06 del Código Municipal). Dichas recomendaciones podrían incluir, en forma no limitativa, cambios en la ubicación del equipo; límites o especificaciones sobre la potencia sonora; los parapetos de los tejados; materiales, celosías, pantallas o cercas de absorción acústica; o silenciadores de admisión y de escape. El proponente del proyecto deberá presentar una copia del informe del consultor acústico, junto con evidencia de que todos los elementos de diseño recomendados se han incorporado al diseño del proyecto, al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para su evaluación y aprobación antes de la construcción del hotel.	LTS
<b>Impacto-NOI-5: Potencialmente Exceder los Estándares de Ruido del Código Municipal de la Ciudad en los Receptores Sensibles en el Sitio</b>	PS	<b>MM-NOI-8: Diseñar y Operar la Propuesta Instalación de Almacenamiento de Embarcaciones en Seco para Cumplir con la Ordenanza de Ruido de la Ciudad en el</b>	SU

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Debido a las Operaciones en el Sitio (Componente de GB Capital, Plan Equilibrado).</b> Los niveles de ruido de la instalación de almacenamiento de embarcaciones en seco podrían exceder los límites diurnos y nocturnos de 60 y 65 dBA <math>L_{eq}</math>, respectivamente, en la Fase 1 y Fase 2 del complejo de vehículos recreativos en el Componente de GB Capital. Los niveles de ruido de los eventos en el anfiteatro del Pepper Park propuesto por el Plan Equilibrado podrían exceder los límites nocturnos de 60 dBA <math>L_{eq}</math> en la Fase 1 del complejo de vehículos recreativos del Componente de GB Capital, el Hotel #1, el Hotel #2 y las cabañas modulares. El ruido del anfiteatro también podría exceder los límites diurnos de 65 dBA <math>L_{eq}</math> de la Fase 1 del complejo de vehículos recreativos del Componente de GB Capital, el Hotel #1 y las cabañas modulares.</p>		<p><b>Propuesto Complejo de Vehículos Recreativos Adyacente (Componente de GB Capital).</b> Durante la fase de diseño arquitectónico y de ingeniería para la instalación de almacenamiento de embarcaciones en seco, antes de la emisión de cualquier permiso de construcción para la misma, el proponente del proyecto para el Componente de GB Capital deberá contratar a un consultor acústico para evaluar el diseño y proporcionar recomendaciones, según sea necesario, para cerciorarse que la operación de la instalación de almacenamiento de embarcaciones en seco cumplirá con la Ordenanza de Ruido de la Ciudad (Capítulo 12.06.020 del Código Municipal) en los sitios adyacentes para vehículos recreativos durante las horas sensibles de la tarde y la noche de las 7:00 p.m. hasta las 7:00 a.m. (es decir, 65 dBA <math>L_{eq}</math> entre las 7 p.m. y las 10 p.m., y 60 dBA <math>L_{eq}</math> entre las 10 p.m. y las 7 a.m.). Las técnicas de control del ruido podrían incluir, en forma no limitativa, la restricción del horario de operación a las horas diurnas (de las 7:00 a.m. hasta las 7:00 p.m.), la selección de equipo más silencioso (cuando esté disponible en el mercado) o la instalación de barreras acústicas adicionales para proteger la instalación del complejo de vehículos recreativos. El proponente del proyecto deberá presentar una copia del informe del consultor acústico, junto con la evidencia de que todos los elementos de diseño han sido incorporados en el diseño del proyecto (para cerciorarse que la operación de la instalación de almacenamiento de embarcaciones en seco cumpliría con la Ordenanza de Ruido de la Ciudad en los sitios adyacentes de vehículos recreativos durante las horas sensibles de la tarde y la noche), al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito para su evaluación y aprobación antes de comenzar la construcción de la instalación de</p>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>almacenamiento de embarcaciones en seco. El proponente del proyecto deberá implementar las técnicas de control del ruido.</p> <p><b>MM-NOI-9: Regular los Eventos Organizados en el Pepper Park, Incluyendo el Uso del Anfiteatro Propuesto (Plan Equilibrado).</b> Los eventos organizados en el Pepper Park deberán estar apropiadamente regulados para el control del ruido. De acuerdo con la Sección 8.02 del Código Portuario del Distrito, cualquier evento con más de 25 asistentes deberá obtener un permiso del Distrito. Como se estipula además en la Sección 8.02 del Código Portuario, cada "permiso deberá estar sujeto a los requisitos relativos al ruido... tal y como figuran en el Código Municipal de la Ciudad en particular en la que se encuentre el parque". Por lo tanto, cualquier evento en el que se produzcan actividades generadoras de ruido en el anfiteatro estará sujeto a la Ordenanza de Ruido de la Ciudad. Aunque la Ordenanza de Ruido de la Ciudad indica que los estándares de ruido diurnos y nocturnos serían de 65 y 60 dBA <math>L_{eq}(h)</math>, respectivamente, en los alojamientos para visitantes del Componente de GB Capital (complejo de vehículos recreativos y hoteles), la Ordenanza de Ruido de la Ciudad también incluye excepciones para estos estándares de ruido; las excepciones son caso por caso e incluyen superaciones temporales de ruido para eventos organizados (por ejemplo, desfiles, conciertos). Además, como parte del proceso de permisos del Distrito para eventos organizados que se propone que van a tener sonidos amplificados (por ejemplo, conciertos), el Distrito deberá coordinar con la Ciudad, y si la Ciudad requiere un límite máximo de nivel de decibelios o las horas en las que todo el ruido debe cesar, esa información se añadirá al permiso del Distrito para ese evento organizado. Además,</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-NOI-6: Exceder los Criterios de las Directrices de Caltrans para los Potenciales Daños de los Edificios Durante la Construcción del Proyecto (Componente de GB Capital).</b> Los niveles de vibración debidos al hincado de pilotes podrían exceder las 0.5 pulg./seg. en la estructura más cercana (Waterfront Grill en la Marina del Pier 32) durante la construcción del Hotel #3 en el Componente de GB Capital. Este impacto se produciría si el hincado de pilotes se lleva a cabo a menos de 32 pies de la estructura existente.</p>	<p>PS</p>	<p>el Distrito deberá coordinar la notificación a los inquilinos adyacentes de los próximos eventos grandes organizados, y el permisionario del evento organizado deberá coordinar con los mismos inquilinos dentro de las 2 semanas del evento organizado.</p> <p><b>MM-NOI-10: Evitar o Reducir las Vibraciones del Terreno Producidas por el Hincado de Pilotes (Componente de GB Capital).</b> Donde sea posible, el proponente del proyecto para el Componente de GB Capital deberá requerirle a su(s) contratista(s) de construcción que evite(n) el hincado de pilotes dentro de una zona de amortiguación de 32 pies de los edificios existentes en la Marina del Pier 32. Si el hincado de pilotes no se puede evitar dentro de esta distancia, se deberán implementar los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se deberán utilizar métodos de instalación alternativos, tales como pilotes de presión o pilotes perforados (por ejemplo, pilotes moldeados en el boquete perforado, pilotes vertidos en el lugar).</li> <li>• Se deberán tomar los siguientes pasos para proteger los edificios situados a menos de 32 pies de los lugares donde se estén hincando pilotes: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ El proponente/contratista del proyecto deberá contratar a un ingeniero estructural o geotécnico cualificado para que lleve a cabo estudios previos a la construcción de las estructuras vecinas (incluyendo la toma de fotografías y/o vídeos) para documentar las condiciones existentes del edificio para su futura comparación si se sospecha de algún daño relacionado con las vibraciones o como resultado de las actividades relacionadas con la construcción; y</li> <li>○ Basándose en la evaluación de los edificios</li> </ul> </li> </ul>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-NOI-7: Exceder los Criterios de las Directrices de Caltrans Sobre Potenciales Molestias a las Personas Durante la Construcción del Proyecto (Componente de la Vía para Bicicletas de</b></p>	<p>PS</p>	<p>específicos implicados, el ingeniero estructural/geotécnico podría proporcionar umbrales de vibración actualizados y distancias de amortiguación para los edificios potencialmente afectados; y</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Se deberá llevar a cabo monitoreo durante la construcción para comprobar si hay daños relacionados con las vibraciones durante el hincado de pilotes; dicho monitoreo deberá incluir mediciones de vibraciones obtenidas en el interior o el exterior de los edificios u otras pruebas y observaciones que se consideren necesarias; y</li> <li>○ La persona o personas que lleven a cabo el monitoreo deberán estar autorizadas a emitir una orden de suspensión del trabajo al contratista encargado del hincado de pilotes si se miden niveles de vibración excesivos o se producen otras observaciones que indiquen que pueden producirse daños en el edificio; en caso de que se produzcan, el monitor deberá avisarle al proponente del proyecto (GB Capital) y al Distrito; y</li> <li>○ Si se determina que se ha producido algún daño en los edificios existentes como resultado del hincado de pilotes en el Componente de GB Capital, el proponente del proyecto deberá ser responsable financieramente de las reparaciones necesarias, estructurales o cosméticas, para devolver el edificio dañado a su estado preexistente.</li> </ul> <p><b>MM-NOI-11: Evitar o Reducir las Vibraciones en el Terreno de la Construcción de la Vía para Bicicletas (Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore).</b> Durante toda la actividad de construcción en el</p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Bayshore).</b> Los niveles de vibración debidos a los rodillos vibratorios (compactadores) o al equipo pesado de movimiento de tierra podrían superar las 0.04 pulg./seg. en las estructuras residenciales más cercanas durante la construcción de la propuesta Vía para Bicicletas de Bayshore. Este impacto ocurriría si se utilizaran martillos hidráulicos a una distancia aproximada de 130 pies de las residencias, rodillos vibratorios a una distancia aproximada de 115 pies de las residencias o equipo pesado de movimiento de tierra a una distancia aproximada de 55 pies de las residencias.</p>		<p>Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, el proponente del proyecto deberá requerirle a su(s) contratista(s) de construcción que respete(n) las siguientes zonas de amortiguación para reducir la vibración del suelo en las residencias cercanas a 0.04 pulg./seg. o menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evitar el uso de martillos hidráulicos a menos de 130 pies de edificios residenciales.</li> <li>• Evitar la compactación vibratoria a menos de 115 pies de edificios residenciales.</li> <li>• Evitar el uso de equipo pesado de movimiento de tierra a menos de 55 pies de edificios residenciales.</li> </ul> <p>Si no se pueden mantener las distancias de amortiguación indicadas, los impactos pueden reducirse a un nivel menos que significativo al utilizar equipo alternativo que evite o reduzca los altos niveles de vibración en la fuente. Los martillos neumáticos (manuales y operados, no montados en ningún otro equipo de construcción) pueden utilizarse en lugar de otros martillos, los rodillos no vibratorios pueden utilizarse en lugar del rodillo vibratorio, y las excavadoras más pequeñas (Bobcat, minicargadoras, etc.) pueden utilizarse en lugar del equipo pesado de movimiento de tierra de tamaño completo.</p>	
<p><b>Impacto-C-NOI-1: Exceder los Estándares de Exposición al Ruido del Plan General de la Ciudad Debido al Ruido del Tráfico en los Alojamientos para Visitantes en el Sitio (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> La exposición al ruido del tráfico podría superar los 65 dB de CNEL en el hotel propuesto en el sitio del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo debido al tráfico en la Cleveland Avenue y en la Bay Marina Drive.</p>	PS	Implementar la <b>MM-NOI-4</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-C-NOI-2: Exceder los Estándares de Exposición al Ruido del Plan General de la Ciudad Debido al Ruido Ferroviario en los Alojamientos para Visitantes (Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha).</b> La exposición al ruido ferroviario podría exceder los 65 dB de CNEL en los hoteles y el propuesto complejo de vehículos recreativos en el sitio del Componente de GB Capital debido a las operaciones del propuesto Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y las existentes operaciones ferroviarias de la NCMT.</p>	PS	Implementar la <b>MM-NOI-5</b> y la <b>MM-NOI-6</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS
<b>4.11 Población y Empleo</b>			
La implementación del proyecto propuesto no tendría como resultado ningún impacto potencialmente significativo relacionado con la población y el empleo.			
<b>4.12 Servicios Públicos y Recreación</b>			
La implementación del proyecto propuesto no tendría como resultado ningún impacto potencialmente significativo relacionado con los servicios públicos y la recreación.			
<b>4.13 Transporte, Circulación y Estacionamiento</b>			
<p><b>Impacto-TRA-1: Generar Millas Recorridas por Vehículos en Exceso de los Umbrales Basados en el Empleo Durante las Operaciones del Proyecto (Fase 1 y Fase 2 del Componente de GB Capital, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> El empleo asociado con la operación del proyecto propuesto no reduciría las Millas Recorridas por el Vehículo (VMT) a un 15% por debajo del promedio regional de 2050. Por lo tanto, los usos de empleo asociados con el proyecto propuesto (Componente de GB Capital, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo) tendrían un impacto significativo en las VMT.</p>	PS	<p><b>MM-TRA-1: Implementar Medidas de Reducción de la Administración de la Demanda de Transporte (TDM) y las VMT (Componente de GB Capital, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Para reducir las VMT generadas por los viajes de los empleados, el proponente del proyecto (GB Capital y la Ciudad) deberán implementar la siguiente medida de reducción de la TDM y la VMT de la SANDAG Mobility Management Toolbox (Caja de Herramientas de Administración de la Movilidad de SANDAG), utilizando la Herramienta Calculadora de Reducción de la VMT (SANDAG 2019b), a partir del primer día de operaciones del proyecto para el Componente de GB Capital y el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo.</p>	SU

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-TRA-2: Viajes Inducidos y Aumento de Millas Recorridas por Vehículos Debido al Cierre de la Bay Marina Drive al Tráfico de Paso en la Marina Way (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> El cierre propuesto de la Bay Marina Drive (al tráfico de paso en la Marina Way) provocaría cambios en la red de transporte y una redistribución del tráfico en el área de estudio. El cierre de la Bay Marina Drive (al tráfico de paso en la Marina Way) requeriría que los viajes hacia y desde la terminal salieran en el paso a desnivel de la I-5/Civic Center Drive en vez de en el paso a desnivel de la I-5/Bay Marina Drive. Esto aumentaría el total de las VMT del área de estudio por 1.7 millas. Como tal, los impactos de las VMT asociados con los viajes inducidos por el cierre de la Bay Marina Drive resultarían en un impacto significativo de las VMT.</p>	<p>PS</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programa Obligatorio de Viajes al Trabajo del Empleador – El empleador para el Componente de GB Capital y el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo deberá ofrecer y pagar por un programa del empleador de reducción de viajes al trabajo, el cual podría incluir un programa de uso compartido de vehículos, pases de subsidio de tránsito, o un programa de uso compartido de furgonetas. La implementación de estas medidas podría resultar en una reducción del 2.6% en las VMT de los empleados del proyecto.</li> </ul> <p><b>MM-TRA-2: Implementar el Plan de la TDM (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo [Cierre de la Bay Marina Drive]).</b> Antes del cierre de la Bay Marina Drive, la Ciudad deberá crear un plan de la TDM y deberá presentárselo al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para su evaluación y aprobación y luego implementar el plan de la TDM, el cual deberá proporcionar incentivos para que los desarrollos circundantes utilicen modos alternativos de transporte en lugar de vehículos individuales.</p>	<p>SU</p>
<p><b>Impacto-TRA-3: Acceso de Emergencia Inadecuado Debido a los Cierres Temporales de Caminos Durante la Construcción del Proyecto (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha,</b></p>	<p>PS</p>	<p><b>MM-TRA-3: Implementar Medidas de Control del Tráfico Durante la Construcción (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para</b></p>	<p>LTS</p>

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Durante la construcción de cada uno de los componentes del proyecto podrían cerrarse carriles y/o carreteras enteras debido al equipo, las entregas de materiales o las actividades de construcción dentro del derecho de paso. Las carreteras bloqueadas podrían impedir el acceso de los vehículos de emergencia al sitio del proyecto o a sus alrededores. Los impactos serían significativos.</p>		<p><b>Bicicletas de Bayshore y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Para cualquier componente del proyecto que requiera temporalmente el cierre parcial y/o total de la carretera durante la construcción, el proponente del proyecto [que requiere el cierre parcial o total de la carretera] deberá requerirle a su contratista que planifique, utilice, coloque y mantenga dispositivos de control del tráfico mientras se utilicen en el lugar de la construcción para cerciorarse que se proporcione un acceso de emergencia adecuado durante toda la duración del cierre de la carretera. Si las actividades de construcción requieren el bloqueo de un carril o carriles de tráfico, el proponente del proyecto deberá requerirle a su contratista que utilice un tablero con flechas intermitentes durante las horas del día; sin embargo, se deberá requerir un tablero solar con flechas intermitentes para cualquier construcción nocturna que requiera el cierre de cualquier carril de tráfico. En ciertos cierres de carril, el uso de banderas de advertencia de alto nivel, junto con otros dispositivos, es aceptable si se instalan de acuerdo con las disposiciones establecidas en el <i>Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico de California</i> de Caltrans (Caltrans 2018). La Ciudad deberá verificar el uso adecuado de los dispositivos de control de tráfico para el Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore, el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo y potencialmente el Componente de GB Capital si la vía propuesta es una calle de la Ciudad, mientras que el Distrito deberá verificar el uso adecuado de los dispositivos de control de tráfico para el Plan Equilibrado, el Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, el Componente de Cierre de Caminos de Pasha y potencialmente el Componente de GB Capital si la vía propuesta es una calle del Distrito.</p>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Además de las medidas de control del tráfico, el proponente del proyecto deberá requerirle a su contratista que mantenga los siguientes requisitos de carriles de tráfico durante todo el tiempo que dure el cierre parcial o total de la carretera:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Para las calles de doble sentido (por ejemplo, una carretera de cuatro carriles), se deberá disponer como mínimo de un carril en cada dirección.</li><li>2. La anchura mínima de un carril de tráfico deberá ser de 10 pies. El carril deberá estar libre de obstáculos, incluyendo los conos o delimitadores de tráfico. El acceso de vehículos de emergencia podría requerir un carril de tráfico de hasta 14 pies de ancho.</li><li>3. Se deberá proporcionar un carril separado de giro a la izquierda o a la derecha si existe un carril de giro a la izquierda o a la derecha.</li><li>4. No se deberá permitir el cierre completo de una carretera sin un Permiso Especial de Tráfico (STP) válido o un plan de circulación del tráfico aprobado por la Ciudad. Esto incluye un plan que permite utilizar un carril para dos sentidos de circulación (es decir, control bidireccional por medio de banderas). Se requiere un STP para utilizar el control bidireccional por medio de banderas.</li><li>5. Si el trabajo tiene lugar en o dentro de 100 pies de una intersección en una calle de dos vías, se requiere un STP para prohibir los giros a la izquierda en la intersección. Este requisito se aplica cuando dos carriles se reducen a uno y los vehículos de paso no pueden pasar físicamente a un vehículo que gira a la</li></ol>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>izquierda.</p> <p>6. Si fuera necesario, se puede habilitar espacio para un carril o carriles de circulación prohibiendo temporalmente el estacionamiento. Los carriles de circulación deben tener una anchura de por lo menos 10 pies y ofrecer una transición suficiente antes de que empiece el carril y después de que termine.</p> <p>Para cerciorarse que los carriles de circulación proporcionados sean adecuados y continuos, sólo se permitirá que un contratista a la vez trabaje en cualquier cuadra. Si un segundo contratista está planeando trabajar en una cuadra en la cual ya está trabajando otro contratista, o en una cuadra adyacente, entonces el segundo contratista deberá obtener un STP antes de comenzar cualquier trabajo. Además, no se permitirá que un contratista trabaje dentro de una cuadra de un proyecto que esté bajo contrato de la Ciudad sin recibir la aprobación del Ingeniero Residente para el contrato en cuestión, sin obtener un STP y sin avisarle al Departamento de Bomberos de la Ciudad y al Departamento de la Policía de la Ciudad.</p> <p>Se requerirá personal de señalización cuando los trabajadores o el equipo bloqueen temporalmente un carril de tráfico que se esté utilizando para tener acceso y salida del sitio de la construcción. El personal de señalización deberá garantizar que no ocurran congestiones de tráfico ni carreteras bloqueadas permanentemente. Lo siguiente deberá aplicarse al personal de señalización necesario durante la construcción del proyecto:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Los portabanderas deben estar debidamente equipados con un chaleco de Tipo II (para el día) o de</li></ol>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>Tipo III (para la noche) y una paleta de señalización.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Los portabanderas deben estar certificados y tener su tarjeta de certificación en todo momento.</li><li>3. Se requerirá un mínimo de dos portabanderas cuando un carril se utilice para dos sentidos de circulación (es decir, control bidireccional por medio de banderas).</li><li>4. Se puede contratar a oficiales de la policía para que se encarguen del control de las banderas.</li></ol> <p>El respectivo proponente del proyecto deberá preparar un plan de TDM para la construcción de cada componente del proyecto y deberá ser implementado durante las actividades de construcción. El plan de TDM deberá ser presentado por el respectivo proponente del proyecto a la Ciudad o al Distrito, dependiendo de la jurisdicción donde esté ubicado el componente del proyecto, para su evaluación y aprobación antes de la construcción. El plan de TDM deberá incorporar varias estrategias de la TDM para reducir la congestión durante la construcción y podría incluir, en forma no limitativa, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Implementar un programa de viajes compartidos para fomentar el uso compartido de vehículos entre los trabajadores.</li><li>• Ajustar los horarios de trabajo para que los trabajadores no accedan al sitio durante las horas de más tráfico.</li><li>• Proporcionar estacionamiento fuera del sitio para los trabajadores de fuera del área, con servicios de transporte para llevarlos al sitio.</li><li>• Proporcionar pases subvencionados de transporte para los trabajadores de la construcción.</li></ul>	

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-TRA-4: Eliminar las Rutas de Evacuación de Tsunamis por el Cierre de la Bay Marina Drive al Tráfico de Paso en la Marina Way (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> La ruta de evacuación de tsunamis existente en la Bay Marina Drive/24<sup>th</sup> Street, que se dirige al este desde la Tidelands Avenue, podría no estar disponible si la ciudad cierra la Bay Marina Drive al tráfico de paso en la Marina Way, que es una de las opciones de carreteras que forma parte del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo. Los impactos serían significativos.</p>	PS	<p><b>MM-TRA-4: Identificar Rutas Alternativas de Evacuación en Caso de Tsunamis (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes del cierre de la Bay Marina Drive al tráfico de paso en la Marina Way, la Ciudad identificará una ruta alternativa de evacuación en caso de tsunamis para reemplazar la ruta de evacuación de tsunamis existente en la Bay Marina Drive/24<sup>th</sup> Street, que se dirige al este desde la Tidelands Avenue. La Ciudad deberá delinear la nueva ruta de evacuación en caso de tsunamis en mapas accesibles al público que estarán disponibles en el sitio web de la Ciudad. Además, la Ciudad deberá instalar señales en la ubicación de la nueva ruta de evacuación en caso de tsunamis que (1) identifiquen el área de peligro de tsunamis y/o la zona de peligro (por ejemplo, al entrar o salir del área de peligro), las rutas de evacuación y las áreas de reunión y (2) proporcionen educación de respuesta a los tsunamis (por ejemplo, instrucciones para ir a un terreno más alto). Las señales deberán ser implementadas de acuerdo con las políticas estatales y locales y según lo determinen las autoridades locales apropiadas, incluyendo el Departamento de la Policía de la Ciudad (Ciudad de National City, 2019) y el Departamento de Bomberos de la Ciudad, así como la Junta responsable de TsunamiReady®. La Ciudad deberá implementar estos requisitos antes del cierre de la Bay Marina Drive.</p>	LTS
<p><b>Impacto-TRA-5: Acceso de Emergencia Inadecuado por el Cierre de la Tidelands Avenue Durante la Operación (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> El cierre de la Tidelands Avenue entre la Bay Marina Drive, en el norte, y la West 32nd Street, en el sur, y la West 28th Street entre la Tidelands Avenue y</p>	PS	<p>Implementar la <b>MM-HAZ-9</b>, como se ha descrito anteriormente y en la Sección 4.7, <i>Peligros y Materiales Peligrosos</i>.</p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
la Quay Avenue podría resultar en un acceso de emergencia inadecuado durante la operación. Los impactos serían significativos.			
<b>Impacto-TRA-6: Acceso de Emergencia Inadecuado por el Cierre de la Bay Marina Drive (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> El cierre de la Bay Marina Drive (al tráfico de paso en la Marina Way) podría resultar en acceso de emergencia inadecuado durante la operación. Los impactos serían significativos.	PS	Implementar la <b>MM-HAZ-10</b> , como se ha descrito anteriormente y en la Sección 4.7, <i>Peligros y Materiales Peligrosos</i> .	LTS
<b>Impacto-TRA-7: Acceso de Emergencia Inadecuado desde la Re-alineación de la Marina Way (Plan Equilibrado).</b> La implementación de dispositivos de apaciguamiento del tráfico a lo largo de la re-alineación de la Marina Way podría dar lugar a un acceso de emergencia inadecuado durante su operación. Los impactos serían significativos.	PS	Implementar la <b>MM-HAZ-11</b> , como se ha descrito anteriormente y en la Sección 4.7, <i>Peligros y Materiales Peligrosos</i> .	LTS
<b>Impacto-TRA-8: Insuficiente Estacionamiento Durante la Construcción del Proyecto (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Debido al posible solapamiento de la construcción de varios de los componentes del proyecto y al número de trabajadores y camiones de la construcción diarios, existe la posibilidad de que la construcción del proyecto propuesto resulte en un número de espacios de estacionamiento temporalmente insuficientes que cause una disminución temporal del acceso público a la costa. Este impacto sería potencialmente significativo.	PS	<b>MM-TRA-5: Requerir Estacionamiento Fuera del Sitio, Transporte por Autobús de Enlace e Incentivos para el Uso del Tránsito para los Trabajadores de la Construcción y Señales de Orientación para los Visitantes (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha, Componente de Cierre de Caminos de Pasha, Componente de la Vía para Bicicletas de Bayshore y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes del inicio de la actividad de construcción, el proponente del proyecto para cada componente deberá proporcionar un lugar de estacionamiento fuera del sitio para los trabajadores de la construcción y un servicio de transporte por autobús de enlace desde el lugar de estacionamiento fuera del sitio hasta el sitio del proyecto y de regreso. Para los componentes del proyecto dentro	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-TRA-9: Insuficiente Estacionamiento para los Empleados de la Terminal Durante las Operaciones (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> El cierre propuesto de las carreteras resultaría en una disminución neta del número de espacios disponibles para el estacionamiento en la calle, que	PS	<p>de la jurisdicción del Distrito, la ubicación designada para el estacionamiento fuera del sitio deberá ser aprobada por el Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Componente de Mejoras del Ferrocarril de Pasha y Componente de Cierre de Caminos de Pasha). Para los componentes del proyecto dentro de la jurisdicción de la Ciudad, la ubicación designada para el estacionamiento fuera del sitio deberá ser aprobada por la Ciudad. Además, el proponente del proyecto deberá proporcionar incentivos para que los trabajadores de la construcción utilicen el transporte público. Los trabajadores que no puedan viajar al trabajo en transporte público y deban utilizar sus vehículos personales deberán estacionar en la instalación de estacionamiento fuera del sitio. Los requisitos de estacionamiento para los trabajadores deberán ser detallados en su contrato con el proponente del proyecto. Además, durante la fase de construcción, algunos estacionamientos públicos deberán permanecer abiertos, en la medida de lo posible, a través de las fases de construcción. Si se desplaza el estacionamiento público en el sitio, el proponente del proyecto deberá proporcionar una señalización visible para dirigir a los visitantes a las instalaciones de estacionamiento disponibles a través de toda la duración de la construcción que desplazó el estacionamiento público para mantener el acceso público a la costa.</p> <p><b>MM-TRA-6: Reconfigurar el Lote Q para Acomodar 590 Espacios de Estacionamiento Con Franjas (Componente de Cierre de Caminos de Pasha).</b> Antes de la implementación del Componente de Cierre de Caminos de Pasha, el proponente del proyecto deberá volver a pintar franjas en el Lote Q (ubicado en la esquina</p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
actualmente utilizan los empleados de la NCMT (es decir, 249 menos espacios). Como resultado, la pérdida de estacionamiento desplazaría a los actuales empleados de la NCMT, que tendrían que estacionar en las carreteras adyacentes, lo que podría resultar en una pérdida de estacionamiento disponible dentro del área del proyecto que podría inhibir el acceso público a la costa. Este impacto sería potencialmente significativo.		suroeste de la Bay Marina Drive y la Quay Avenue) para proporcionar estacionamiento adicional para los empleados y compensar la pérdida de 249 espacios de estacionamiento. Una vez terminado el pintado de las franjas, habrá 590 espacios de estacionamiento en el Lote Q; esto acomodaría a los 574 empleados actuales de la NCMT. Una vez completado, el proponente del proyecto para el Componente de Cierre de Caminos de Pasha deberá proporcionarle al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito la evidencia que indique la finalización del pintado de las franjas. Pasha deberá requerirles a sus empleados que utilicen el Lote Q y deberá permitir que otros empleados de la NCMT utilicen el estacionamiento.	
<b>Impacto-TRA-10: Insuficiente Estacionamiento para la Ampliación y Reconfiguración del Pepper Park (Plan Equilibrado).</b> Los 23 espacios de estacionamiento adicionales necesarios para la ampliación y reconfiguración de la ampliación del Pepper Park podrían resultar en un número insuficiente de espacios de estacionamiento dentro del área del proyecto e inhibir el acceso público a la costa. Este impacto sería potencialmente significativo.	PS	<b>MM-TRA-7: Acomodar 23 Espacios de Estacionamiento Adicionales en el Lote de Estacionamiento del Pepper Park (Plan Equilibrado).</b> Antes de la emisión del Permiso de Desarrollo Costero para el Pepper Park (Plan Equilibrado), el Distrito deberá acomodar 23 espacios de estacionamiento adicionales, para un total de 116 espacios de estacionamiento en el Pepper Park. Los 23 espacios adicionales deberán ser diseñados como espacios flexibles que puedan utilizarse como estacionamiento o como una zona activa del parque, dependiendo de lo que se necesite. Tras la finalización de la ampliación del Pepper Park (incluyendo los 23 espacios), el Distrito deberá preparar un estudio que determine la demanda actual (es decir, sobre el terreno) de estacionamiento en el parque recién ampliado. Si los resultados del estudio demuestran que la cantidad de espacios de estacionamiento puede reducirse, el Distrito reducirá el número de espacios de estacionamiento a la demanda actual sobre el terreno	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-C-TRA-1: Generar un Número Considerable de Millas Recorridas por Vehículos de Forma Acumulativa que Supera los Umbrales Basados en el Empleo Durante las Operaciones del Proyecto.</b> El empleo asociado con la operación del proyecto propuesto no lograría una reducción de las VMT del 15% por debajo del Promedio Regional de 2050. Por lo tanto, los usos de empleo asociados con el proyecto propuesto (Componente de GB Capital, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo) tendrían un impacto de las VMT acumulativamente considerable.</p>	PS	<p>identificada en el estudio (pero no más de una reducción de 23 espacios). Implementar la <b>MM-TRA-1</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	SU
<p><b>Impacto-C-TRA-2: Generar un Número Considerable de Millas Recorridas por Vehículos Debido al Cierre de la Bay Marina Drive al Tráfico de Paso en la Marina Way.</b> El cierre propuesto de la Bay Marina Drive (al tráfico de paso en la Marina Way) provocaría cambios en la red de transporte y la redistribución del tráfico. Como tal, los impactos de las VMT asociados con el cierre de la Bay Marina Drive inducido por los viajes resultaría en un impacto significativo de las VMT. Por lo tanto, el cierre de la Bay Marina Drive al tráfico de paso en la Marina Way (Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo) tendría un impacto de las VMT acumulativamente considerable.</p>	PS	<p>Implementar la <b>MM-TRA-2</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	SU
<p><b>4.14 Servicios Públicos y Sistemas de Servicio</b></p>			
<p><b>Impacto-UTIL-1: Insuficientes Instalaciones de Agua Disponibles para Dar Servicio al Proyecto Propuesto (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de</b></p>	PS	<p><b>MM-UTIL-1: Preparar el Estudio de Infraestructura de Servicios Públicos (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital y Programa de la</b></p>	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Desarrollo).</b> Debido al aumento potencialmente significativo de la demanda de agua asociado con la operación del futuro desarrollo como resultado de la implementación del proyecto propuesto, podría ser necesaria la reubicación o construcción de instalaciones de agua nuevas o ampliadas para suministrar agua a los componentes del proyecto. Por lo tanto, los impactos potenciales se consideran significativos.		<b>Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes de la emisión de los permisos de construcción para el Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital y el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, el respectivo proponente del proyecto deberá preparar un estudio de infraestructura de servicios públicos y presentar el estudio al Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito (Plan Equilibrado y Componente de GB Capital solamente) y al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad (Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo solamente) para su evaluación y aprobación. El estudio de la infraestructura de servicios públicos deberá identificar la capacidad de los servicios públicos existentes, la habilidad de esos servicios públicos para dar servicio al componente del proyecto del proponente del proyecto, cualquier mejora necesaria de los servicios públicos que se necesitaría para dar servicio al componente del proyecto del proponente del proyecto, y ubicaciones alternativas y Mejores Prácticas de Administración (BMP), si fueran necesarias, para cumplir con los estándares descritos a continuación: evitar hábitats y especies sensibles, las BMP de construcción relacionadas con la alteración del terreno, tal como el riego diario en las áreas de mucho polvo y el uso de una entrada de construcción estabilizada para reducir el rastreo fuera del sitio, un plan de administración del terreno si las áreas alteradas podrían estar sujetas a la contaminación, un plan de eliminación de tierra (si fuera aplicable), un plan de administración del tráfico si las carreteras necesitarán cierres temporales, la consistencia con la Ordenanza de Ruido de la Ciudad, y evitar los recursos históricos, arqueológicos, culturales tribales y paleontológicos. El proponente del proyecto deberá	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
		<p>implementar todas las mejoras o actualizaciones de servicios públicos identificadas en el estudio de infraestructura de servicios públicos.</p> <p><b>MM-UTIL-2: Implementar Medidas de Conservación del Agua (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> El proponente del proyecto para el respectivo componente del proyecto deberá incorporar y aplicar medidas de diseño de eficiencia hídrica en su componente individual del proyecto. Las medidas de diseño para el uso eficiente del agua deberán incluir, como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Implementar medidas de reducción del consumo de agua en interiores, incluyendo inodoros de alta eficiencia, urinarios de alta eficiencia, grifos de bajo flujo y duchas de bajo flujo (como applique).</li><li>• Instalar sólo jardines resistentes a la sequía y realizar cualquier riego de jardines a través de un sistema de goteo o dispositivos de riego de bajo flujo.</li><li>• Instalar cisternas por encima o por debajo del suelo que deberán recoger y almacenar el drenaje de los tejados y otras superficies impermeables.</li><li>• Instalar refrigeradores y equipo de agua eficientes y monitorear la química del agua de la torre de refrigeración y de la caldera para minimizar la acumulación de minerales en el sistema y maximizar el número de veces que el agua puede ser reciclada a través del sistema.</li><li>• Limitar el uso del césped y, en el Pepper Park, limitar el uso del césped a los campos de actividades.</li><li>• Educar a los empleados en las medidas de conservación del agua anualmente y colocar calcomanías, señales y carteles de conservación del</li></ul>	

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<b>Impacto-UTIL-2: Insuficiente Capacidad de la Tubería para Satisfacer las Demandas de Flujo Debido a los Incendios Más las Demandas Máximas del Día (Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Para poder satisfacer las demandas de flujo debido a los incendios del Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo y del hotel de 81 habitaciones que se operará bajo el Componente de GB Capital, más las demandas máximas del día, las tuberías de PVC de 12 pulgadas existentes de la Autoridad de Sweetwater (SWA) tendrían que actualizarse a tuberías de PVC de 16 pulgadas. En el caso de que no se produzca el aumento de tamaño de las tuberías de 12 pulgadas existentes, la capacidad sería insuficiente para satisfacer la demanda de flujo del proyecto debido a los incendios. Por lo tanto, los impactos potenciales se consideran significativos.	PS	<b>MM-UTIL-3: Aumentar el Tamaño de la Tubería Existente en la Bay Marina Drive e Instalar una Nueva Tubería a lo Largo de la Propuesta Re-alineación de la Carretera para Satisfacer las Demandas de Flujo del Proyecto Debido a los Incendios (Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes de la ocupación y operación del propuesto Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo o del hotel de cuatro pisos y 81 habitaciones que será operado bajo la Fase 2 del Componente de GB Capital, lo que ocurra primero, el proponente del proyecto para ese componente del proyecto (Beneficiario de Pago) deberá aumentar el tamaño de la tubería de PVC de 12 pulgadas existente en la Bay Marina Drive entre la intersección de la Harrison Avenue y la Cleveland Avenue a una tubería de PVC de 16 pulgadas. Además, el Beneficiario de Pago deberá instalar aproximadamente 1,500 pies lineales de tubería principal de 16 pulgadas a lo largo de la Marina Way y aumentar el tamaño de aproximadamente 1,700 pies lineales de la tubería de PVC de 12 pulgadas existente con tubería de 16 pulgadas. El diseño, los permisos y la construcción de las nuevas tuberías deberán ser coordinados con el Jefe de Bomberos de la Ciudad y la SWA. Antes de la ocupación y la operación del componente del proyecto que se construye en segundo lugar (es decir, el Componente de GB Capital si el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo se construye primero, o el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo si el Componente de GB Capital se construye primero), el	LTS

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p><b>Impacto-UTIL-3: Insuficientes Instalaciones de Alcantarillado para Transportar las Aguas Residuales Generadas por el Futuro Desarrollo (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> En el caso de que se requieran mejoras en las instalaciones de aguas residuales y no ocurran, no habría capacidad suficiente para acomodar las aguas residuales generadas por el proyecto en el futuro. Por lo tanto, debido a la incertidumbre de la generación de aguas residuales por el futuro desarrollo, que potencialmente requeriría nuevas líneas de alcantarillado y mejoras en las instalaciones de aguas residuales, los impactos potenciales se consideran significativos.</p>	<p>PS</p>	<p>proponente del proyecto para ese componente del proyecto (Beneficiario de Reembolso) reembolsará al beneficiario el 50% del costo actual del diseño, la obtención de permisos y la construcción de las nuevas tuberías. Dicho reembolso deberá ser una condición de los Permisos de Desarrollo Costero para el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo o para el hotel de cuatro pisos y 81 habitaciones que será operado bajo la Fase 2 del Componente de GB Capital.</p> <p>Implementar la <b>MM-UTIL-1</b>, como se ha descrito anteriormente.</p> <p><b>MM-UTIL-4: Emitir el Pago de la Cuota de Capacidad de Alcantarillado de la Ciudad (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital y Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> Antes de la emisión de los respectivos permisos de construcción para el Plan Equilibrado, el Componente de GB Capital y el Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo, el respectivo proponente del proyecto deberá pagar la cuota de capacidad de alcantarillado establecida por la Ciudad.</p>	<p>LTS</p>
<p><b>Impacto-UTIL-4: Insuficientes Instalaciones de Aguas Pluviales para Transportar las Aguas Pluviales Generadas por el Futuro Desarrollo (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> En el caso de que se requieran mejoras en las instalaciones de aguas pluviales y no ocurran, no habría capacidad suficiente para acomodar las aguas pluviales generadas por el proyecto en el futuro. Por lo tanto, debido a la</p>	<p>PS</p>	<p>Implementar la <b>MM-UTIL-1</b>, como se ha descrito anteriormente.</p>	<p>LTS</p>

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
<p>incertidumbre de la generación de aguas pluviales por el desarrollo futuro, que potencialmente requeriría mejoras en las instalaciones de aguas pluviales para transportar las aguas pluviales generadas por el proyecto, los impactos potenciales se consideran significativos.</p>			
<p><b>Impacto-UTIL-5: Insuficientes Instalaciones de Electricidad, Gas Natural y Telecomunicaciones para Dar Servicio a los Componentes del Proyecto (Plan Equilibrado, Componente de GB Capital, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo).</b> En el caso de que se requieran instalaciones nuevas o ampliadas de electricidad, gas natural o telecomunicaciones para dar servicio a los componentes del proyecto, la construcción de estas instalaciones podría provocar impactos físicos en el medio ambiente. Por lo tanto, los impactos potenciales se consideran significativos.</p>	PS	Implementar la <b>MM-UTIL-1</b> , como se ha descrito anteriormente.	LTS
<p><b>Impacto-UTIL-6: Insuficiente Suministro de Agua Disponible para Dar Servicio al Proyecto Propuesto (Plan Equilibrado, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo y Componente de GB Capital).</b> Debido a la incertidumbre con la demanda pendiente presentada por el Distrito de Riego de Imperial (IID), el posible recorte en las entregas de agua del Río Colorado de acuerdo con el Plan de Contingencia de Sequía (DCP) de la Cuenca Baja, y la posibilidad de sequías prolongadas debido al cambio climático que podrían durar más que el escenario de 3 años secos múltiples analizado en la Evaluación del Suministro de Agua (WSA) preparado para el proyecto propuesto, la SWA no puede garantizar que en algún momento en el futuro, el suministro de agua importada</p>	PS	<p>Implementar la <b>MM-UTIL-1</b> y la <b>MM-UTIL-2</b>, como se ha descrito anteriormente.</p> <p><b>MM-UTIL-5: Confirmar la Disponibilidad del Suministro de Agua para el Elemento Acuático Recreativo u Ornamental (Plan Equilibrado, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo y Componente de GB Capital).</b> Antes de la construcción de cualquier elemento acuático recreativo u ornamental, si se determina que hay un bajo suministro de agua, entonces el elemento no se construirá hasta que se asegure el suministro de agua o haya un diseño alternativo que incorpore un bajo uso de agua.</p> <p><b>MM-UTIL-6: Confirmar la Disponibilidad del Suministro de Agua para los Componentes del</b></p>	LTS

*This Spanish translation is for informational purposes only. The official document on record is the English version.*

*[Esta traducción en español es solo para propósitos informativos. El documento oficial registrado es la versión en inglés.]*

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Resumen Ejecutivo

Impacto	Importancia Antes de la Mitigación	Medida(s) de Mitigación	Importancia Después de la Mitigación
no se reduciría. Por lo tanto, dada esta incertidumbre respecto al suministro de agua disponible, que es necesario para el funcionamiento del proyecto propuesto, los impactos potenciales se consideran significativos.		<b>Proyecto de Desarrollo Antes de la Emisión de los Permisos de Construcción (Plan Equilibrado, Programa de la Ciudad – Componente de Desarrollo y Componente de GB Capital).</b> La disponibilidad de agua deberá ser confirmada por la SWA antes de la emisión de los permisos de construcción. La confirmación de la disponibilidad de agua deberá ser proporcionada por escrito por la SWA. Si la SWA indica que no hay suficiente suministro de agua para darle servicio al proyecto, la escala del proyecto deberá reducirse a un nivel que sea servible por la SWA o utilizar agua reciclada.	