

Sección 1

Resumen

Los campos de esparcimiento Tujunga (TSG por sus siglas en inglés) son propiedad del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los (LADWP, departamento) y han sido operados por el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles desde 1990. LADWP es la agencia líder bajo el Acta de Calidad Medioambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) para el Proyecto de Mejora de TSG (proyecto propuesto.) El Distrito de Control de Inundaciones es la agencia responsable del proyecto, y diseñará y supervisará la construcción de las mejoras. El proyecto propuesto aumentar la capacidad de almacenamiento y la capacidad de recarga al alterar las instalaciones de toma, la profundidad y/o al combinar las cuencas de propagación.

En febrero de 2012, un estudio inicial fue preparado por LADWP basado en las normas estatales del CEQA, Apéndice G, para determinar si la construcción y operación del proyecto propuesto daría lugar a efectos significativos sobre el medio ambiente. Puesto que efectos potencialmente significativos fueron identificados, el LADWP determino la necesidad de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) para analizar esos efectos. Un Aviso de Preparación del EIR, (NOP por sus siglas en inglés) junto con el estudio inicial, fueron preparados y presentados al Gobierno Estatal el 13 de febrero de 2012 (Apéndice A). Comentarios sobre el alcance y contenido del EIR se recibieron en el NOP de tres agencias regulatorias (Apéndice B).

1.1 ANTECEDENTES Y OBJETIVO DEL PROYECTO

El Distrito de Control de Inundaciones opera TSG mediante la desviación de las aguas pluviales del Canal Tujunga mediante una presa inflable y la distribución del agua a través de la instalación mediante un sistema de canales y compuertas. TSG se encuentra adyacente al vertedero de basura, sin forro, Sheldon-Arleta. En el pasado, cuando TSG recargaba grandes cantidades de agua, gas metano migraba del vertedero a las propiedades residenciales locales. Este problema resulto en restricciones temporales en la instalación para evitar que el gas metano migre a las escuelas y comunidades adyacentes durante operaciones de esparcimiento de agua pluvial. Dos de las cuencas existentes, que cubren aproximadamente el 15 acres, fueron puestos fuera de servicio debido a la migración de gas metano. La Fase I del Proyecto Cesar Chávez (completado en 2010) mejoró el sistema de extracción de gas metano del vertedero y mitigó este asunto, lo que permite el funcionamiento completo de las instalaciones de esparcimiento.

La Cuenca de Agua Subterránea de San Fernando es la principal fuente de agua local de la ciudad, proporcionando aproximadamente el 11 por ciento del suministro total de agua. Sin embargo, la cuenca está experimentando una disminución de los niveles de agua subterránea que amenaza su sostenibilidad a largo plazo. Por lo tanto, el objetivo del Proyecto de Mejora de TSG es aumentar la recarga de aguas pluviales en la Cuenca de Agua Subterránea de San Fernando a través del mejoramiento de las instalaciones y operación del TSG.

1.2 UBICACIÓN DEL PROYECTO

El sitio del proyecto se encuentra en la parte sur de las montañas de San Gabriel en un área urbanizada de la ciudad de Los Ángeles. Aguas pluviales de las zonas de montaña fluyen primero a la presa Hansen, donde se mantienen temporalmente, y luego se liberan al arroyo Tujunga desde el cual puede ser desviado hacia el sitio del proyecto. El TSG está ubicado aproximadamente 17 millas al noroeste del centro de Los Ángeles en la parte noreste del Valle de San Fernando.

Las mejoras propuestas del proyecto estarán dentro de los límites de la instalación actual de 160 acres. Los límites aproximados son Roscoe Boulevard, autopista SR-170, Bulevar Laurel Canyon, y el arroyo Tujunga. Las instalaciones del sitio incluyen 20 cuencas de esparcimiento, un pequeño edificio de oficinas, un tanque de almacenamiento de agua, una estación de bombeo, estación de amonización, y varias estructuras de toma y transporte, además de los derechos a líneas de alta tensión de Southern California Edison y del LADWP. Adyacente al sitio y a lo largo del canal de control de inundaciones están los 12 pozos que forman el Campo de Pozos Tujunga. Los terrenos adyacentes al TSG son de uso residencial, operaciones comerciales y dos escuelas (Richard E. Byrd Middle School y Escuela Politécnica Superior JH Francis).

1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

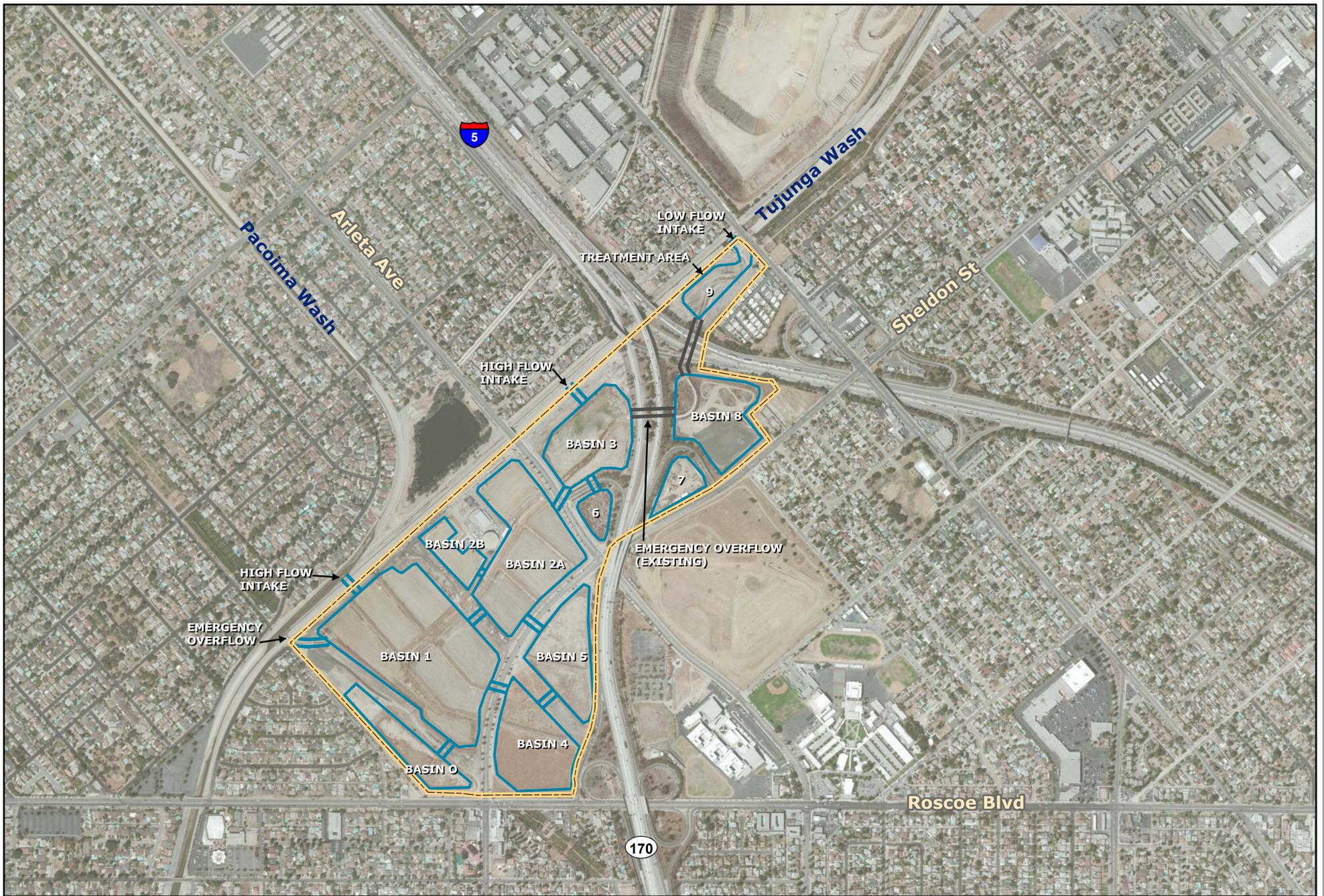
El TSG será mejorado para permitir la captura y recarga de un promedio de 8.000 acres-pies (2,6 mil millones de galones) de aguas pluviales por año. El proyecto propuesto permitirá:

- Modificar la instalación actual para capturar flujos bajos del arroyo Tujunga e instalar parrillas para atrapar basura y mejorar la calidad del agua. Flujos bajos pasaran bajo el autopista I-5 usando tuberías de transporte existentes y será liberado a las cuencas reactivadas al sureste de la autopista. Estas cuencas serna mejoradas para tratar el agua antes de recargar los suministros subterráneos.
- Instale dos nuevas instalaciones de admisión para captar flujos altos de la los canales de desvío Tujunga y Pacoima. El punto de toma No. 1 se encontrará localizado inmediatamente al suroeste de la autopistay desviará 250 pies cúbicos por segundo (cfs) en la parte superior del TSG. El punto de toma No. 2 se encontrará inmediatamente aguas abajo de la confluencia de los canales Tujunga y Pacoima y desviará un máximo de 200 cfs a la porción inferior del TSG. Dos presas inflables (60-pies de ancho y-104-pies de ancho) se utilizarán para dirigir el cause de los canales Tujunga Pacoima hacia los terrenos de esparcimiento.
- Instalar dispositivos para evitar la distribución generalizada de basura dentro del TSG.
- • Reactivar, profundizar y / o combinar las cuencas para aumentar el almacenamiento de la instalación y la capacidad de recarga (Figura 1-1). Las cuencas existentes TSG A hasta N y Q a T serán graduadas para recibir el agua de uno u otro sistema de toma. El desbordamiento existente en la Cuenca B continuará a desbordarse al arroyo Tujunga.

Las cuencas O y P, que son las cuencas en reposo vegetativo, cuencas superiores ubicadas entre la I-5 y SR 170-, serán reactivadas, profundizadas, y capaces para recibir caudales bajos durante la estación seca, y podrán ser capaz de aceptar flujos durante la estación húmeda, dependiendo de las limitaciones operativas y flujos disponibles. Todas las cuencas al oeste de la autopista SR-170 (cuencas A a N y Q a T) serán profundizadas, y algunas combinadas, aumentando la capacidad de almacenaje y recarga.

Figura 1-1
Plan del proyecto

En Pagina Sigiente



Key to Features

- Proposed Spreading Basins
- Project Site
- Proposed (New or Modified) Conveyance
- Existing Conveyance


0 550 1,100
Feet

Document: TujungaSpreadingBasins.mxd
 Date: June 21, 2012

Future Site Plan
Tujunga Spreading Grounds


Figure 1-1

- Reemplazar canales y sistema de compuertas (las cuales conectan y permiten que el agua fluyan entre cuencas) con estructuras modernizadas Weir y compuertas de desvío. Todas las nuevas instalaciones de desvío serán automatizadas; la operación será administrada remotamente desde la instalación del sitio del LADWP.
- Cercar la instalación TSG. Instalaremos una cerca de maya ciclón adyacente a autopistas, propiedad privada, y el canal del arroyo Tujunga. La cerca al frente a los derechos de acceso público en las cuencas 3, 6, 7, 8 y 9 será de acero tubular de 8 pies de altura. La cerca frente a los derechos de acceso público en las cuencas O, 1, 2, 4, y 5 será varda de madera tipo corral.
- Además, dependiendo de la disponibilidad de espacio en el sitio, la compatibilidad con el proyecto, y oportunidades de financiación, mejoras recreativas se puede añadir a la instalación. Los posibles usos compatibles para la propiedad son senderos, aulas al aire libre y las correspondientes actividades educativas, y el mejoramiento del hábitat nativo.

1.4 IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

En base en los análisis presentados en el Estudio Inicial (apéndice A), y en la Sección 4 de este EIR, Tabla 0 1 resume los impactos del proyecto propuesto y las medidas de mitigación identificadas para reducir los efectos potencialmente significativos.

1.5 PROYECTOS RELACIONADOS E IMPACTOS ACUMULATIVOS

Proyectos relacionados son los proyectos que puedan tener impactos acumulables por el proyecto propuesto. Siete proyectos de construcción potenciales han sido identificados para el área del proyecto y pudiesen ser construidos en un plazo similar (2012 a 2015 al proyecto propuesto. Los proyectos relacionados incluyen vivienda, escuelas, y un desarrollo comercial (Tabla 1-2) y se encuentran a 1.5 kilómetros de TSG.

El análisis de tráfico consideró el tráfico potencialmente generado por los proyectos relacionados; los impactos resultaron ser menos que significativos. Uno o más de los proyectos relacionados se pueden construir al mismo tiempo como el proyecto propuesto. Por lo tanto, las emisiones de contaminantes a la atmósfera tendrían un impacto acumulativo considerable, pero temporal, sobre la calidad del aire durante las actividades de construcción. Seis de los proyectos relacionados son demasiado distantes como para tener impactos acumulativos de ruido. El proyecto de vivienda propuesto para 12501 Sheldon Street sería inmediatamente adyacente a la TSG. Los impactos sobre el ruido serían temporales, y menos considerables de forma acumulativa.

Tabla 0-1

Resumen de las medidas de mitigación de los impactos del proyecto propuesto

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigación
Estética	<ul style="list-style-type: none"> • No recursos visuales significativos serán disturbados u obstruidos. • Iluminación, si es necesaria, sera dirigida lejos de residencias adyacentes. 	Menos que significativo	No mitigación necesaria	Menos que significativo
Agricultura y Recursos Forestales	<ul style="list-style-type: none"> • Ningun terreno agrícola o forestal sera impactado 	No Impacto	No mitigación necesaria	No Impacto
Calidad del aire- Construcción	<ul style="list-style-type: none"> • Equipo de construcción y camiones para el transporte de tierra emitiran temporalmente contaminantes del aire en exceso de las normas regionales para ROG, CO, NO_x, and PM_{2.5}. Las emisiones maximas diarias tambien sobrepasaran umbrales significativos para NO_x, PM₁₀, and PM_{2.5}. 	Significativo	<p>AIR-1 Mantenimiento del equipo - Todo el equipo sera mantenido apropiadamente de acuerdo a las especificaciones del fabricante.</p> <p>AIRE-2 Eficiencia del equipo - Dentro de lo posible se seleccionara equipo de construcción que tenga un bajo nivel de emisiones contaminantes y un alto factor de eficiencia energetica. Los factores que se consideraran son el año del modelo, combustibles alternativos (gas natural comprimido, bio-diesel, diesel emulsificado, metanol, propano, butano, y diesel bajo en sulfuro) y catalista NOx.</p> <p>AIRE-3 Operación del equipo - El contratista debe de mantener y operar el equipo de construcción para reducir las emisiones de escape. Durante la construcción y dentro de lo posible los camiones y vehiculos no se mantendran en marcha cuando no esten siendo utilizados.</p>	Significativo con implementación de posible mitigación

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigación
			<p>AIRE-4 Uso de Generadores - Dentro de lo posible, la electricidad se obtendrá de la red eléctrica y no de generadores.</p> <p>AIRE-5 Convertidores Catalíticos – Serán instalados en todo equipo pesado de construcción dentro de lo posible.</p>	
Calidad de aire-Operación	<ul style="list-style-type: none"> Operación del proyecto resultará en emisiones contaminantes relacionadas al equipo usado para mantenimiento periódico, existen condiciones similares. 	Menos que significativo	No mitigación necesaria	Menos que significativo
Recursos Biológicos	<ul style="list-style-type: none"> Especies de estado especial no existen en la zona y ninguna hábitat para especies especiales será disturbado. Áreas menores con áreas limitadas de vegetación nativa serán temporalmente disturbadas durante la construcción. 	Menos que significativo	No mitigación necesaria	Menos que significativo
Recursos Culturales	<ul style="list-style-type: none"> No se sabe de la existencia de zonas, históricas, arqueológicas, o paleontológicas en la zona. Potencial limitado para perturbar recursos culturales no conocidos durante la excavación. 	Significativo	<p>CR-1 Entrenamiento de Cuidado de Recursos Culturales – el personal de construcción será entrenado por un arqueólogo profesional sobre la identificación de posibles restos arqueológicos o paleontológicos que podrían estar presentes en la zona. En el evento que se encuentren posibles recursos culturales, todo el trabajo en la zona será detenido hasta que se determine la manera</p>	Menos que significativo

Seccion 1 – Resumen

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigacion
			apropiada de manejarlos en acuerdo a la seccion 15064 de CEQA.	
			CR-2 Reporte de restos humanos – Si restos humanos son encontrados durante las actividades del proyectot, las obras a 25 pies de distancia seran detenidas y el forense del condado sera notificado de inmediato. A la misma vez un arqueologo sera contactado para determinar la situación y consultar con las agencias apropiadas. Personal del proyecto no debera recoger o mover ningun resto humano o materiales asociados. Si los restos humanos son de origen nativo americano, el forense debera notificar a la comision de herencia nativo-americana dentro de 24 horas. La comision nativo-americana identificara al pariente mas probable para que inspeccione el sitio y recomiende el tratamiento adecuado de los restos y articulos de sepultura.	
Geología y suelos	<ul style="list-style-type: none"> • Este sitio esta localizado en una zona de actividad sismica pero no susceptible a licuefacción, deslizos, o expansion de suelos. • No se a propuesto estructuras habitables o sobre el suelo. • Erosion de suelos sera controlada con las mejores practicas de manejo tradicionales. 	Menos que significativo	No mitigacion necesaria	Menos que significativo
Emisiones del efecto invernadero	<ul style="list-style-type: none"> • Equipo de construccion y camions de transporte de tierra emitiran gases de 	Menos que significativo	No mitigacion necesaria, aunque medidas de mitigacion para reducir emisiones al aire tambien reduciran emisiones de efecto	Menos que significativo

Sección 1 – Resumen

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigación
	<p>efecto invernadero incluyendo CO₂, CH₄, and N₂O. Las emisiones amortizadas no excederán límites establecidos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ningun aumento substancial en emision de gases de efecto invernadero por la operación del proyecto. 		invernadero causadas por la construcción del proyecto.	
Peligros y materiales peligrosos	<ul style="list-style-type: none"> • Materiales peligroso serán limitados a combustibles, aceites y lubricantes para equipo de construcción y vehículos. • El sitio del proyecto no es considerando un sitio de materiales peligrosos. 	Menos que significativo	No mitigación necesaria [Notificación a proveedores de servicios de emergencia están incluidos bajo mitigación de tráfico abajo.]	Menos que significativo
Hidrología y calidad del agua	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto aumentará de desvío de aguas pluviales y la recarga de aguas subterráneas en la cuenca del valle de San Fernando. • Las mejoras del flujo bajo del canal de Tujunga mejorará la calidad del agua. • La calidad de las aguas pluviales durante la fase de construcción será controlada con las mejores prácticas de manejo tradicionales. 	<p>Beneficio para el volumen de aguas subterráneas, calidad del agua e inundaciones.</p> <p>Menos que significativo impacto a la calidad de agua pluvial durante la construcción.</p>	No mitigación necesaria	<p>Beneficio para el volumen de aguas subterráneas, calidad del agua e inundaciones.</p> <p>Menos que significativo impacto a la calidad de agua pluvial durante la construcción.</p>
Uso de suelo y planificación	<ul style="list-style-type: none"> • El sitio continuará a operar como una instalación de recarga de aguas 	No Impacto	No mitigación necesaria	No Impacto

Seccion 1 – Resumen

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigación
	pluviales. No se ha propuesto construir estructuras habitables			
Recursos minerales	No se conoce la presencia de recursos minerales en el sitio del proyecto.	No Impacto	No mitigación necesaria	No Impacto
Ruido	<ul style="list-style-type: none"> • Equipo de construcción temporáneamente aumentara el ruido a las áreas residenciales adyacentes al proyecto, sobrepasando ruidos ambientales. • La operación del proyecto resultara en ruido generado por el proceso de mantenimiento temporáneo, similar a las condiciones existentes. 	<p>Significativo para la construcción del proyecto.</p> <p>Menos que significativo para la operación del proyecto.</p>	<p>N-1 Horas de Construcción- La construcción se limitara a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Días laborables: 7:00 AM a 9:00 PM • Sábados: 8:00 AM a 6:00 PM • No Habrá construcción los domingos o feriados nacionales. <p>N-2 Silenciador – El equipo de construcción, fijo o móvil será equipado y operado apropiadamente con silenciadores de ruido y de toma, consistente con las especificaciones del fabricante. Cada pieza de equipo será inspeccionado individualmente para asegurar la operación apropiada de los silenciadores.</p> <p>N-3 Plan de control de ruido – Se desarrollara un plan de control antes de empezar la construcción del proyecto y será implementado durante el periodo entero de construcción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Predecir los niveles de ruido durante la construcción en base al equipo específico. Si los niveles de ruido no están disponibles, deberán ser medidos en el campo operativo. • Identificar áreas de construcción donde el control es requerido para alcanzar normas legales. Para estas áreas identificar medidas 	Menos que significativo para las operaciones de construcción del proyecto.

Sección 1 – Resumen

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigación
			<p>especiales, cuales pueden incluir silenciadores especializados, sordinas, tubos de escape direccionales, amortiguación, material absorbente de sonido y/o barreras acústicas. Donde sea relevante, el tamaño, número y local del equipo o barreras de sonido será especificado. El largo y alto de las barreras será determinado basado en el local de la construcción, específico equipo de construcción (tipo y número) y distancia a receptores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Predecir niveles de ruido durante la construcción y con el uso de silenciadores, sordinas, tubos de escape, amortiguación, y materiales absorbentes de sonido. • Documentar la reducción del ruido de construcción vía monitoreo. Monitorización de ruido será conducida un mínimo de un día por semana cuando la construcción sea a menos de 400 pies de una residencia. 	
Población y vivienda	<ul style="list-style-type: none"> • No se han propuesto estructuras habitables o expansión del sistema de agua potable. 	No Impacto	No mitigación necesaria	No Impacto
Servicios públicos	<ul style="list-style-type: none"> • El proyecto no incluye estructuras habitables u otros elementos que aumenten substancialmente la necesidad de 	Menos que significativo	No mitigación necesaria	Menos que significativo

Seccion 1 – Resumen

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigación
	servicios públicos			
Recreación	<ul style="list-style-type: none"> El proyecto no afectara la población así que aumentara la necesidad de instalaciones por motivo profesional. El proyecto podría incluir la construcción de senderos u otras amenidades en el sitio. 	<p>No impacto a estructuras de recreación existentes.</p> <p>Posible beneficio de otras actividades recreativas.</p>	No mitigación necesaria	Menos que significativo
Transporte y Trafico	<ul style="list-style-type: none"> Empleados de la construcción y camiones de carga aumentaran temporalmente en los caminos de la zona. Ninguna intersección tendrá un nivel de servicio mayor que D. Operación del proyecto resultara en trafico generado por mantenimiento periódico, similar a las condiciones existentes. 	Menos que significativo	<p>mitigación incluida para reducir efectos menos que significativos:</p> <p>TR-1 Plan de administración de Trafico – Un plan de gestión de tráfico de la construcción será preparado y presentado a LADOT para su revisión y aprobación antes del inicio de la actividad de la construcción. Este plan puede designar rutas de recorrido para camiones relacionados con la construcción, la ubicación del acceso al sitio de construcción temporales y dispositivos de control de tráfico o abanderados, según sea pertinente.</p> <p>Cuando las actividades de construcción sucedan en una calle pública de derecho de camino cerca al sitio del proyecto, las siguientes medidas de mitigación también se llevará a cabo:</p> <p>TR-2 Plan de Control de Trafico – Un plan específico del control de tráfico de la construcción del sitio deberá ser preparado y presentado a LADOT para su revisión y aprobación antes del inicio de cualquier obra de construcción. Este plan puede incluir la ubicación de los cierres de carriles (si lo hay),</p>	Menos que significativo

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigación
			<p>horario restringido durante el cierre de carriles (si los hay) desvíos de tráfico locales (si los hay), los dispositivos de protección y control de tráfico (tal como barricadas, conos, abanderados , faros, balizas de advertencia, señales temporales de tráfico, señales de advertencia) (según el caso), las limitaciones de acceso a las propiedades colindantes (en su caso), y las disposiciones para mantener el acceso de emergencia a través de las áreas de trabajo de la construcción (según el caso).</p> <p>TR-3 Letreros– Letreros que indiquen alternativas peatonales y rutas de acceso para ciclistas. Esto incluiría las aceras y vías peatonales alrededor del perímetro del sitio del proyecto.</p> <p>TR-4 Previo aviso – Se proporcionará previo aviso de las actividades de construcción planificadas para los residentes, negocios y dueños de propiedades adyacentes a la obra.</p> <p>TR-5 Coordinación de acceso de emergencia – La coordinación se llevará a cabo con los proveedores de servicios de emergencia (policía, bomberos, ambulancias y servicios paramédicos) para proporcionar aviso anticipado de la actividad de construcción en curso y las horas de construcción.</p>	
Suministros y sistemas de servicio	<ul style="list-style-type: none"> No será necesario instalar nuevos suministros con la excepción de las instalaciones de captura y recarga de aguas pluviales. 	Sin impacto a las regulaciones para desagües y desechos sólidos.	No mitigación necesaria	Menos que significativo

Seccion 1 – Resumen

Tema Medioambiental	Discusión del impacto	Significado antes de mitigación	Medidas de mitigación	Significado luego de la mitigacion
	<ul style="list-style-type: none">• El proyecto generara aproximadamente 1.3 millones de yardas cúbicas de tierra para despojar. Se propone reutilizar el material en una mina adyacente.	Menos que significativo en basureros		

**Tabla 0-2
Proyectos Relacionados**

Numero de Proyecto	Ubicación	Tipo de proyecto	Capacidad/tamaño
1	Calle Sheldon 12501	Residencias multi familiares	63 viviendas
2	Avenida 8401 Arleta	Escuela intermedia	1,053 estudiantes
3	Avenida Telfair 9171	Escuela secundaria	1,620 estudiantes
4	Calle Montague 13000	Escuela primaria	400 estudiantes
5	Avenida Haddon 9582	Condominios	125 viviendas
6	Avenida Woodman 8755	Escuela intermedia	480 estudiantes
7	Boulevard Lankershim 7934	Centro comercial	60,000 pies cuadrados

Fuente: Ciudad de Los Ángeles, 2011.

1.6 ALTERNATIVAS AL PROYECTO PROPUESTO

1.6.1 No hacer el proyecto

Bajo ningún proyecto, los motivos de propagación no mejorarían y habría ningún requisito de deshacer de aproximadamente 1.3 millones de yardas cúbicas de tierra. Aguas pluviales adicional podría ser desviada del arroyo Tujunga ya que la migración del gas metano en el adyacente vertedero Arleta se ha resuelto. Sin embargo, los altos flujos de los arroyos Pacoima y Tujunga no podrían ser desviado a las cuencas de extensión ya que los enrejados de colección de basura no serian construidos. Sin el proyecto la calidad del agua no se podrá mejorar. Sin el proyecto, suelos finos que reducen percolación no se eliminarían de la parte inferior de las cuencas y características adicionales de medios de transporte no sería instalados para el transporte de las aguas pluviales entre cuencas. El volumen máximo de agua de lluvia que puede ser recargada a la tabla de agua subterránea sin el proyecto está limitada por la ingesta existente (250 cfs máximo) y el caudal de percolación existente (140 pcs), sustancialmente menor que el volumen previsto en el marco del proyecto.

Bajo ningún proyecto, contaminantes del aire temporales relacionados con la construcción no se emitirían, el impacto del ruido en residencias adyacentes no ocurriría, y el tráfico de disposición del proyecto el suelo no se sumaría a las calles en la zona del proyecto. Sin embargo, ningún proyecto no cumple con el objetivo del proyecto de aumentar la recarga de aguas pluviales en la Cuenca de Agua Subterránea de San Fernando a través de la mejora y operación de la instalación TSG.

1.6.2 Alternativas a la disposición de tierra

- Las alternativas al proyecto propuesto se centraron en las partes del proyecto fuera del sitio con los potenciales mayores impactos ambientales - la eliminación de

Sección 1 – Resumen

aproximadamente 1.3 millones de yardas cúbicas de tierra en exceso. Lugares alternativos para la disposición de suelos son:

-
- Alternativa 1 – Sitio de disposición Pit Boulevard
- Alternativa 2 – Sitio de disposición Sheldon
- Alternativa 3 – Sitio de disposición Cal Mat
- Alternativa 4 – Sitio de disposición Vertedero y centro de Reciclaje Bradley
- Alternativa 5 – Combinación de lugares alternativos de disposición de tierra

LADWP ha estado en comunicación con la compañía Vulcan Materials con respecto al uso de los suelos en TSG Pit Boulevard. Esta ubicación está más cerca de la TSG y los suelos en exceso pueden ser capaces de ser utilizados para un proyecto de construcción en el Pit Boulevard. Por lo tanto, es la alternativa preferida. Los impactos ambientales de los varios lugares de eliminación son los siguientes:

Calidad del aire - Todos los sitios de disposición se encuentran cerca del proyecto. El vertedero Pit boulevard es el más cercano a la TSG, al noreste del sitio. Esta alternativa requiere la menor cantidad de viajes de camiones. Alternativas 2, 3 y 4 están a lo largo de la calle Sheldon Noreste del sitio del proyecto. Viajar a estos sitios alternativos requeriría viajar la distancia más larga. Los niveles de emisiones contaminantes serían ligeramente superiores con las alternativas 2, 3, y 4 que la alternativa 1, cual consiste en la distancia de viaje más corta. En cualquiera de las alternativas, incluyendo el uso de más de una de las opciones, las emisiones de contaminantes serían significativas con relación a lo mitigado.

Ruido – Los impactos significativos de ruido de la construcción del proyecto tomarían lugar durante las horas normales de trabajo en receptores residenciales adyacentes al TG. La ubicación del suelo seleccionado para disposición no afectará los niveles de ruido de los equipos de construcción en el sitio. Ruido móvil generado durante las actividades de acarreo de tierra serán menor que significativo en todas las alternativas. Sin embargo, la alternativa 1, Pit Boulevard, requiere la menor cantidad de viajes de camiones y por lo tanto generaría la menor cantidad de ruido móvil.

Tráfico - Las cuatro alternativas de ubicación de eliminación de tierra tendría efectos similares en el tráfico actual y futuro (2015). Bajo el ejemplo 1 (entrada de camiones con Sheldon Street), Alternativa 1 (Pit Boulevard) no sólo tienen un impacto adverso en Sheldon Street y el boulevard Roscoe (al igual que las otras tres alternativas), sino que también afectaría la intersección de la Avenida Arleta con la calle Sheldon. Sin embargo, ninguno de los impactos previstos (condiciones existentes o futuros) a las intersecciones en la zona del proyecto en cualquiera de las alternativas que se traduciría LOS E o F (normalmente inaceptable) y todos los impactos serían temporales, limitados a la construcción del proyecto.

Alternativa ambientalmente superior - En comparación con ningún proyecto, el proyecto propuesto con cualquiera de las opciones de evacuación identificadas suelo se considera la alternativa ambientalmente superior. No Proyecto no resultaría en impactos de ruido en las residencias adyacentes durante la construcción, agregar tráfico a las calles de la zona, o dar lugar

a importantes emisiones de emisiones contaminantes. Sin embargo, todos los impactos adversos identificados para el proyecto son temporales y serán mitigados como sea posible. No Proyecto no permitiría la captura de agua de pluvial adicional de los arroyos Tujunga y Pacoima, no recargar agua adicional para la Cuenca de Agua Subterránea de San Fernando, y no aumentar los suministros de agua locales.

Bajo ningún proyecto, impactos ambientales (por ejemplo, uso de energía y las emisiones de contaminantes a la atmósfera) podrían resultar de bombeo del pozo, y el transporte y tratamiento de los suministros adicionales de agua importada. En el contexto de la escasez de agua existentes en el área de Los Ángeles, el beneficio a largo plazo de la operación del proyecto propuesto es mayor que los efectos adversos a corto plazo relacionados con la construcción del proyecto. Por lo tanto, el proyecto propuesto es la alternativa ambientalmente superior.

El Sitio de disposición Pit Boulevard es el más cercano a la TSG, por lo que será requerirá los viajes de camión mas cortos durante la construcción del proyecto. Aunque esto va a disminuir los contaminantes atmosféricos emitidos, esta alternativa tiene un impacto ligeramente mayor en el tráfico en una intersección (Arleta Avenue y la calle Sheldon). Todas las alternativas de disposición del suelo tendrían el mismo nivel de impacto sobre el ruido en las residencias adyacentes al sitio del proyecto. La alternativa Pit boulevard tendría impactos de ruido móviles ligeramente menores. En general, puesto que las diferencias en los impactos asociados a los lugares alternativos de eliminación del suelo son mínimas, todas las alternativas se consideran comparables en su nivel de impacto ambiental. Por lo tanto, el proyecto propuesto con cualquiera de las alternativas de disposición de suelo (o una combinación de ubicaciones) es la alternativa ambientalmente superior.

1.7 IMPACTO DE CRECIMIENTO Y DESARROLLO

El proyecto propuesto no implica la construcción de nuevas viviendas o negocios, y no incluye la construcción de potenciales inductores del crecimiento, infraestructura como carreteras o el agua potable o sistemas de desagües. El proyecto facilitará la captura de agua de pluvial adicional para la recarga de la cuenca de San Fernando, lo que aumentará los suministros de agua disponibles en la región. Sin embargo, ningún sistema de aguas subterráneas nuevas extracción de agua potable, sistemas de distribución de agua o de tratamiento se construirá como parte de este proyecto. Por lo tanto, el proyecto no conducirá directa o indirectamente el crecimiento relacionado con la expansión de los sistemas de infraestructura.

La construcción del proyecto requerirá de hasta 40 trabajadores por un periodo aproximado de 2.6 años. Se prevé que los trabajadores frecuentaran los negocios en el área del proyecto durante este período. Debido al limitado número de trabajadores necesarios y la naturaleza temporal de la construcción, el impacto sobre el crecimiento económico es menos que significativo. La operación del proyecto no requerirá más trabajadores sobre las operaciones de mantenimiento y el personal existentes. Por lo tanto, el proyecto tendrá un menor impacto significativo sobre la población y el crecimiento económico.

1.8 IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS PARA LOS QUE NO EXISTE MITIGACIÓN FACTIBLE

La aplicación de medidas de control de polvo en cumplimiento con SCAQMD Regla 403, reducirá considerablemente las emisiones de material particulado durante la construcción del proyecto. Como mitigado, las emisiones de partículas se predice que serán por debajo de los umbrales regionales significativas pero potencialmente (dependiendo del nivel de eficiencia de reducción real obtenidos para el proyecto) por encima de los umbrales locales significativos. Dado que una amplia gama de medidas de control de polvo se incorporarán en el proyecto, la mitigación factible de medidas adicionales para reducir aún más las partículas no se ha identificado. [Apéndice C incluye Tablas de polvo BACM 1, 2, y 3 de la Regla 403.] La aplicación de medidas de mitigación AIR-1-5 a través de AIR reducirían las emisiones contaminantes durante la construcción del proyecto. Sin embargo, la reducción de emisiones que se pueden alcanzar con estas medidas no son cuantificables y no se anticipa para reducir las emisiones de ROG, CO, y NOx por debajo de niveles significantes. Uso de equipo pesado de construcción y los vehículos requeridos para ejecutar el proyecto. Las emisiones pueden ser llevados debajo de los umbrales mediante la ampliación de los plazos de construcción, pero esto resulta en mayores emisiones en general y los proyectos retrasos innecesariamente. Mitigación adicional que podría reducir las emisiones (aunque no necesariamente por debajo de los niveles de significación) sería exigir equipo y vehículos específicos (basado en los niveles de emisión de contaminantes del aire) para ser utilizados durante la construcción. Por ejemplo, restringiendo al contratista el uso de los equipos más antiguos, estableciendo que, desde el inicio de la construcción, el equipo de construcción con motor diesel superior a 50 CV satisface de normas de emisión EPA Nivel 3, y que después de 1 de enero 2015, todo equipo de construcción con motor diesel superior a 50 CV satisface normas de emisión EPA Nivel 4, se consideró. Del mismo modo, el uso obligatorio de los vehículos de combustible alternativo para los camiones de acarreo de tierras.

Sin embargo, con el fin de mantener un proceso abierto de competencia de contratos de construcción, la especificación de los tipos de equipos se considera no factible. Para asegurarse de que los contratos se puedan postulados por una serie de contratistas (grandes y pequeños), el Condado no especifica el número o el tipo de vehículos y / o equipos que se utilizarán para proyectos de construcción. Por lo tanto, no existen medidas de mitigación viables que reduzcan los impactos a la calidad del aire por debajo de un nivel significativo. Las máximas emisiones diarias asociadas con la construcción del proyecto de mejora TSG seguirían siendo significativas en la implementación de medidas de mitigación factibles. Sin embargo, las emisiones de la construcción no impactaran la calidad a largo plazo debido a que estas emisiones cesarían a la finalización de la construcción. En general, dado que las emisiones de contaminantes del aire de la construcción como mitigadas se espera puedan exceder los límites de SCAQMD, las emisiones de construcción de aire son un efecto ambiental significativo que no se puede evitar si el proyecto propuesto es implementado. Los beneficios a largo plazo del proyecto propuesto al suministro local de agua serán mayores que el impacto temporal negativo en la calidad del aire.

1.9 CAMBIOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS E IRREVERSIBLES

Los efectos ambientales adversos del proyecto relacionado con la construcción - Emisiones de ruido, el tráfico y el aire de contaminantes - cesarán una vez que la construcción del proyecto termine y no dará lugar a cambios irreversibles del medio ambiente. Sin embargo, la construcción del proyecto requerirá el uso de maquinaria pesada, los vehículos de los trabajadores, y los camiones de acarreo de eliminación del suelo. El equipo y los vehículos consumen combustibles fósiles no renovables para la duración de la construcción, estimada en alrededor de 2.6 años. Dado que el objetivo del proyecto es aumentar la recarga de aguas pluviales en la Cuenca de Agua Subterránea de San Fernando, lo que aumenta los suministros locales de agua, el consumo de combustible puede ser compensado por las correspondientes reducciones en el consumo de energía asociados con el pozo de bombeo, transporte y tratamiento de las aguas importadas. El beneficio del proyecto, justifica el uso de recursos no renovables (combustibles fósiles).

La operación del proyecto requerirá de operaciones similares y las actividades de mantenimiento similar a las condiciones actuales, puede haber algún pequeño incremento en uso de equipo relacionado con el mantenimiento de las zonas ajardinadas. Sin embargo, no hay nuevos trabajadores se requerirá para operación de la planta, y en general, no habrá ningún consumo adicional sustancial de los recursos no renovables asociados con la construcción.

1.10 ÁREAS DE CONTROVERSIA Y ASUNTOS POR RESOLVER

No hay áreas de controversia conocidas relacionadas con el proyecto propuesto. Una cuestión que queda por resolver es el del reciclaje de los suelos excavados resultantes de la construcción del proyecto. A partir de julio de 2012, LADWP está coordinando con la empresa Vulcan Materials para confirmar la eliminación de los suelos del proyecto en el Pit Boulevard. Sin embargo, si el momento del proyecto o de otras cuestiones impide disposición de suelos de excavación en esta ubicación, o la eliminación de todo el volumen de suelos excavados en este lugar, la eliminación puede tener lugar en una o varias ubicaciones distintas. Aunque la ubicación precisa del lugar de eliminación del suelo es desconocido, el análisis de impactos realizado para el EIR considera las posibles alternativas.