

Partes Recirculadas del Borrador de Informe de Impacto Ambiental Subsiguiente

Resumen Ejecutivo

B-18/B-20 Proyecto de Eliminación
de Residuos Peligrosos
Instalaciones de Kettleman Hills
Chemical Waste Management, Inc.

State Clearinghouse No. 2005041064

Preparado para

Agencia De Desarrollo Comunitario
del Condado de Kings
Hanford, California

Mayo 2009

Preparado por



CH2MHILL

6 Hutton Centre Drive
Suite 700
Santa Ana, CA 92707

Índice

Resumen Ejecutivo	RE-1
RE.1 Introducción	RE-1
RE.2 CEQA Recirculación de Secciones del Borrador del SEIR de acuerdo con el CEQA	RE-2
RE.3 Ubicación del Proyecto	RE-3
ES.4 Proyecto Propuesto	RE-3
RE.5 Análisis Medioambiental.....	RE-4
RE.5.1 Resumen de Impactos del Proyecto Propuesto.....	RE-4
RE.5.2 Resumen de Impactos Acumulativos del Proyecto de Energía de Avenal.....	RE-11

Resumen Ejecutivo

RE.1 Introducción

El 21 de marzo del 2008, de acuerdo con el Acto de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) el Condado de Kings (Condado) publicó para repaso y comentarios del público y de la agencias el Borrador del Informe de Impacto Ambiental Subsiguiente (SEIR, por sus siglas en inglés) para el Proyecto de Eliminación de Residuos Peligrosos en las instalaciones de Kettleman Hills (KHF, por sus siglas en inglés) (State Clearinghouse No. 2005041064), el cual es propiedad y es operado por la compañía Chemical Waste Management, Inc., (CWMI, por sus siglas en inglés). El Borrador del SEIR para el Proyecto de Eliminación de Residuos Peligrosos B-18/B-20 (proyecto propuesto) fue publicado para revisión y comentarios públicos y de las agencias de 45 días el 21 de marzo del 2008. Antes de fin de la revisión del público y de las agencias y del periodo de comentario sobre el Borrador del SEIR el 7 de mayo del 2008, el CMWI hizo revisiones a la descripción del proyecto para el Proyecto propuesto. De acuerdo con el CEQA, estas revisiones y sus posibles impactos ambientales fueron analizados como parte de la “Descripción y Análisis del Proyecto Revisado” que el Condado volvió a circular el 6 de mayo del 2008, para revisión y comentario público y de las agencias, como parte del Borrador del SEIR para un periodo de comentarios públicos adicional de 45 días para el público y las agencias. El Borrador del SEIR y la Descripción y Análisis del Proyecto evaluó los posibles impactos ambientales tal y como los describe.

Al final de la revisión y comentarios del público y de la agencias el 20 de junio del 2008, los comentarios fueron recibidos sobre el Borrador del SEIR y de la Descripción y Análisis del Proyecto Revisado. El Condado repaso estos comentarios para identificar preocupaciones ambientales específicas y para determinar si un análisis ambiental adicional seria requerido para responder a preocupaciones mencionadas en los comentarios. Subsecuentemente, el Condado determino que partes del Borrador del SEIR deberían ser recirculadas de acuerdo con el CEQA.

RE.2 CEQA Recirculación de Secciones del Borrador del SEIR de acuerdo con el CEQA

La recirculación de un informe de impactos ambientales (EIR, por sus siglas en inglés), o secciones de este, regulada por la sección 21092.1 del código de los recursos públicos (PRC, por sus siglas en inglés). Esta sección indica:

" Cuando nueva información significativa se agrega a un informe de impactos ambientales después de que el aviso se haya dado conforme a la Sección 21092 y a la consulta ha ocurrido conforme a las Secciones 21104 y 21153, pero antes de la certificación, la agencia pública dará el aviso otra vez conforme a la sección 21092, y consultará otra vez conforme a las secciones 21104 y 21153 antes de certificar el informe de impactos ambientales."

Información nueva significativa es definida en las directrices de la Sección 15088.5(a) del CEQA:

"Según utilizado en esta sección, el término "información" puede incluir cambios en el proyecto o en el entorno ambiental así como los datos adicionales u otra información. La nueva información agregada a un EIR no es "significativa" a menos que el EIR se cambie de una manera que prive a público de una oportunidad significativa de comentar sobre un efecto ambiental adverso substancial del proyecto o una manera factible de mitigar o de evitar tal efecto (incluyendo una alternativa factible al proyecto) que los autores del proyecto han declinado al instrumento."

‘Nueva información Significativa’ la cual requiere recirculación incluye, por ejemplo, una revelación demostrando que:

1. Un nuevo impacto ambiental significativo que resultaría del proyecto o por alguna nueva medida de mitigación propuesta para ser implementada.
2. Un incremento substancial en la severidad de un impacto ambiental que resultaría al menos que se adoptaran medidas de mitigación que reduzcan el impacto a un nivel de insignificancia.
3. Una alternativa del proyecto o una medida factible de la medida de mitigación considerablemente diferente de otras analizadas previamente disminuiría claramente los impactos ambientales del Proyecto, pero que los autores del proyecto declinan adoptarlo.

La recirculación también cumple con los objetivos de la póliza del CEQA, aun cuando la información no revela información nueva con impacto significativo. Las cortes de California han declarado repetidamente que el EIR es el "corazón del CEQA" (*Laurel Heights*

Improvement Association v. Regents of the University of California, 6 Cal. 4th, 1112, 1123 [1993])

La Corte Suprema de California también ha indicado que “dado que el EIR debe ser certificado o rechazado por representantes públicos, y es un documento con responsabilidad...el proceso del EIR no solo protege el medioambiente, sino también al gobierno auto-informado” (*Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California*, 47 Cal. 3d. 376, 392 [1988]). Esta interpretación del proceso del CEQA indica que el EIR es un medio para hacer un documento transparente con las bases para la decisión de la agencia principal.

El Borrador Recirculado del SEIR para el Proyecto propuesto incluye la Sección 3.1.2 análisis de impactos acumulativos del Proyecto del Centro de Energía de Avenal; la Sección 3.8 revisada – Hidrología y Calidad del Agua; y la Sección 3.11 revisada – Transportación y Tráfico.

RE.3 Ubicación del Proyecto

KHF está ubicado en el área rural occidental del Condado de Kings, aproximadamente a 3.5 millas al sudoeste de la ciudad de Kettleman, 6.5 millas al sudeste de la ciudad de Avenal y alrededor de 2.5 millas al oeste de la carretera Interestatal (I-) 5 (véase la Figura RE-1). El KHF está ubicado en una parcela de 1.600 acres, con aproximadamente 474 acres actualmente disponibles y aprobadas para operaciones en curso de tratamiento, almacenamiento y eliminación de residuos peligrosos y para residuos designados para operaciones de eliminación de residuos sólidos municipales.

ES.4 Proyecto Propuesto

Como se discute en el Borrador del SEIR, el Proyecto propuesto incluye la expansión vertical y lateral del actual Relleno Sanitario B-18 para proveer capacidad adicional para los desechos peligrosos y desechos designados. El diseño conceptual de la expansión del Relleno Sanitario B-18 en el Borrador del SEIR provee una capacidad de 4.6 millones de yardas cúbicas (cy, por sus siglas en inglés) adicional para la eliminación de desechos. El diseño conceptual requerirá la reubicación de la actual cuenca de retención de agua de lluvia en el Relleno Sanitario B-18 y su realineamiento de la actual carretera de la al KHF.

Según lo discutido en la Descripción y el Análisis revisados del proyecto, como parte del diseño de ingeniería detallado para la expansión del Relleno Sanitario B-18, se ha determinado que la reconfiguración de una cuesta existente en el lado del oeste del Relleno Sanitario B-18 para permitir la construcción de un sistema del trazador de líneas en la cuesta configurada elimina la necesidad de reubicar la cuenca de retención de aguas de lluvia

actual y evita la necesidad de realinear una porción de la actual carretera de la entrada al KHF. La reconfiguración reduce el área de nivelación movimiento de tierras durante la construcción de la expansión lateral y vertical del Relleno Sanitario B-18 por aproximadamente 8 acres. La configuración refinada del Relleno Sanitario B-18 también proporciona 4.9 millones cy de capacidad adicional de eliminación de desecho, un aumento en capacidad de 0.3 millones cy (es decir, 300.000 cy) sobre los 4.6 millones cy de la capacidad de eliminación de desechos proporcionada por el diseño conceptual en el Borrador del SEIR. Por lo tanto, el diseño detallado refinado de la expansión lateral y vertical del Relleno Sanitario B-18 reduce los impactos asociados a la construcción mientras que proporciona un aumento de menor importancia en la capacidad de eliminación de desechos.

Bajo ambos, el diseño conceptual para la expansión del Relleno Sanitario B-18 y el diseño detallado refinado, la expansión vertical del Relleno Sanitario B-18 alcanza una elevación máxima de 1,018 pies encima del nivel del mar.

También según lo discutido en la Descripción y el Análisis Revisados del Proyecto, el diseño detallado también incluye un refinamiento del sistema compuesto del trazador de líneas de cuesta para ambas la extensión lateral y vertical del Relleno Sanitario B-18 y del nuevo Relleno Sanitario B-20. Además, el diseño de la cubierta final para los Rellenos Sanitario B-18 y B-20 se ha refinado para que concuerde con el Permiso de la Parte B de la Ley renovada de Conservación de Recursos y Ley de Recuperación del 2003, otorgado para operaciones de desechos peligrosos en el KHF por el Departamento de Control de Sustancias Tóxicas de California (DTSC, por sus siglas en inglés)

RE.5 Análisis Medioambiental

RE.5.1 Resumen de Impactos del Proyecto Propuesto

La recirculación de este Borrador del SEIR incluye nueva información sobre los posibles impactos del Proyecto propuesto a la hidrología y calidad del agua y en transporte y tráfico. Esta nueva información está incorporada en el análisis revisado que se encuentra en la Sección 3.8-Hidrología y Calidad del Agua y en la Sección 3.11 – Transportación y Tráfico. Los impactos y las medidas de mitigación para la hidrología y la Calidad del Agua y Transportación/Tráfico son resumidos en la Tablas RE-1 de este Borrador del SEIR recirculado.

RE.5.1.1 Hidrología y Calidad del Agua

El sitio KHF está ubicado en la Cuenca de Aguas Subterráneas del Valle de San Joaquín, que se divide en siete subcuencas. Las elevaciones de Kettleman Hills forman una división de

aguas subterráneas entre la Subcuenca de aguas subterráneas del Lago Tulare al este y de la Subcuenca de Aguas Subterráneas de Pleasant Valley al oeste. Las aguas subterráneas próximas al KHF varían entre alrededor de 413 a 480 pies sobre el nivel promedio del mar (msl, por sus siglas en inglés). Esta agua subterránea se considera estancada debido a su antigüedad, velocidad y concentraciones elevadas de sólidos disueltos totales (TDS, por sus siglas en inglés). El agua debajo del KHF se encuentra entre 350 a 540 pies por debajo de la superficie terrestre. Esta agua tiene una antigüedad que varía entre 16.000 años y más de 30.000 años; es de mala calidad por su dureza, TDS y mineralización; y se calcula que se traslada de 1 a 10 pies por año.

Los lagos naturales u otras aguas de superficie no están presentes en el KHF ni en sus alrededores. El agua de superficie más cercana es la del Acueducto de California, que se ubica aproximadamente a 3 millas al este del KHF. El acueducto se encuentra aislado de la cuenca de aguas subterráneas mediante un revestimiento de concreto. Las aguas pluviales del KHF son controladas para evitar que se produzcan vertidos desde el sitio. De acuerdo con los requisitos del Título 23 del CCR, el sistema de control de aguas pluviales está designado a albergar corrientes máximas del evento de precipitación probable (PMP, por sus siglas en inglés).

El Proyecto propuesto se diseñará para cumplir con los requisitos estatales y federales con el fin de garantizar que no habrá daños en las aguas subterráneas ni en las de superficie como resultado de las actividades del Proyecto. Estos requisitos reglamentarios incluyen, pero sin limitarse a, la protección del evento PMP; la instalación de sistemas de revestimiento y sistemas de control de gases del relleno sanitario y aguas de infiltración; el control de drenaje; el monitoreo de aguas subterráneas; la instalación de la cobertura final; y el monitoreo y mantenimiento de cierre y pos cierre.

De acuerdo con los comentarios públicos y de las agencias que han sido recibidos sobre el Borrador del SEIR, se ha incluido información adicional sobre el actual uso y el uso del agua propuesto para el Proyecto propuesto y la fuente de agua potable y el agua no potable para el KHF como parte del Proyecto propuesto en el análisis de los posibles impactos al Proyecto propuestos en la calidad de la hidrología y del agua.

KHF ha recibido históricamente hasta un promedio de aproximadamente 8.000 galones por el día (gpd, por sus siglas en inglés) de agua potable de la Ciudad de Avenal. El agua potable se provee a KHF de las varias fuentes que incluyen un conducto de la Ciudad de Avenal, y por medio de un camión del Distrito de Servicios a la Comunidad de la Ciudad de Kettleman (CSD, por sus siglas en inglés). De acuerdo con los comentarios de la Ciudad de Avenal sobre el Borrador del SEIR, se deduce que en el futuro la Ciudad podría tener que reducir la cantidad de agua que provee a KHF y que la Ciudad no podrá garantizar un

abastecimiento de agua potable continuo. Si el abastecimiento de agua potable se reduce de la Ciudad de Avenal, otros abastecedores en el área tienen suficiente capacidad de continuar proporcionando el agua potable requerida para las operaciones en KHF. Para asegurar una fuente de reserva de agua potable, CWMI discutió sus necesidades del agua potable con Hewitson Enterprises, Inc. (Hewitson). Hewitson ha indicado que si en el futuro KHF requiere el agua potable para cumplir el todo o una parte de los 8.000 gpd para las operaciones de KHF, Hewitson es capaz y está dispuesto a proporcionar el los 8.000 gpd requerido de agua potable a KHF.

RE.5.1.1.1 Potable y Agua no Potable

KHF actualmente recibe agua potable por medio de tuberías de la Ciudad de Avenal, y el agua no potable por medio de las tuberías del pozo privado de Hewitson localizado al oeste de la Ciudad de Kettleman. El uso del agua no potable en KHF para actividades actuales y futuras refuerza dos componentes: 1) operaciones regulares y 2) construcción.

Para las operaciones regulares, el agua no-potable se utiliza primordialmente para la eliminación del polvo en el sitio de acuerdo con las reglas y las regulaciones del Distrito Unificado de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín (SJVUAPCD, por sus siglas en inglés). La demanda de la eliminación del polvo para el agua no-potable se estima en 60.000 gpd. Para las actividades de la construcción, el agua no-potable se utiliza para el condicionamiento de la humedad del suelo (la construcción de trazadores de líneas, de bermas, del etc.) De acuerdo con experiencia anterior en KHF, la demanda máxima durante la construcción de la extensión vertical del Relleno Sanitario B-18 y durante la construcción de las tres fases del nuevo Relleno Sanitario B-20 se estima en 500.000 gpd sobre un período de 10 días. Se espera que la construcción dure aproximadamente 100 días y ocurrirá en las fases discretas comenzando en el 2010 para la expansión del Relleno Sanitario B-18, y después tres fases (A a C) para el nuevo Relleno Sanitario B-20. Se espera que la construcción de la fase A del B-20 comience en 2017, con las fases subsecuentes B y C que ocurrirán en intervalos de 7 a 8 años dependiendo del índice de la eliminación de desechos peligrosos en KHF.

Este uso habitual de agua no-potable adicional en KHF ha ocurrido varias veces durante la construcción de rellenos sanitarios en KHF, incluyendo la construcción inicial del Relleno Sanitario B-19 y la construcción subsecuente del Relleno Sanitario B-19, la construcción inicial del actual Relleno Sanitario B-18, y la construcción reciente de la primera fase del Relleno Sanitario B-17. Por lo tanto, el uso estimado de 60.000 gpd del agua no-potable para el control de polvo diario y el uso habitual de agua no-potable adicional durante la construcción representan las condiciones básicas en KHF.

RE.5.1.1.2 *Análisis Suplemental de Agua Subterránea*

Un análisis suplemental fue delegado y preparado por los consultores de ingeniería Luhdorff & Scalmanini, para considerar si algunos nuevos impactos adversos significativos podrían resultar del uso en curso del pozo de Hewitson. El análisis ofrece evidencia adicional que sustenta los resultados y las conclusiones en la Sección 3.8 del Borrador del SEIR, que el uso continuo del agua no-potable del pozo privado de Hewitson para el Proyecto propuesto no afectará los abastecimientos de agua para la Ciudad de Kettleman u a otros usuarios de agua subterránea vecinos.

Bombeando agua del pozo privado de Hewitson situado en la Ciudad de Kettleman, a 3.5 millas de noreste de KHF, resolverán las demandas de agua no-potable del proyecto. Los pozos locales más cercanos examinados para la evaluación son operados por CSD que da servicio a los residentes de la Ciudad de Kettleman y a negocios locales. El análisis dio como resultado los posibles efectos del consumo al bombear para apoyar el Proyecto propuesto sería de menor importancia con poco a ningún efecto de interferencia con el funcionamiento de otros pozos municipales o privados locales en el área.

El análisis también considero el bombeo para el proyecto propuesto en términos de recursos locales y regionales del agua subterránea y, específicamente, si el bombeo del proyecto tiene el potencial de afectar adversariamente los abastecimientos de agua para otros usuarios tales como el CSD local. El análisis demostró que el bombeo para apoyar el Proyecto propuesto no tendría ningún efecto mensurable en los recursos regionales debido a la escala y al volumen del sistema regional del agua subterránea y de la magnitud de bombeo del proyecto. Localmente, evaluación determinó que el sistema del acuífero seguiría siendo más que suficiente para apoyar el bombeo del agua subterránea para resolver demanda municipal, uso privado, y las demandas no-potables del Proyecto propuesto.

La evaluación determinó que los niveles de agua subterránea locales son más bajos que los niveles del agua subterránea proyectados de cuencas regionales adyacentes de agua subterránea. La evaluación interpreta los niveles más bajos de la agua subterránea como indicación que el bombeo local no ha agotado el sistema local del acuífero ni ha inducido declinaciones en la tabla de la agua subterránea hasta el punto de el bombeo de la agua subterránea haya limitado la demanda local del agua

El análisis y los resultados apoyan los resultados y las conclusiones de la sección 3.8 del Borrador del SEIR (ver pág., P. 3-8-16 del Borrador del SEIR) que el uso continuo del agua no-potable del pozo privado de Hewitson para el Proyecto propuesto no afectará los abastecimientos de agua para la Ciudad de Kettleman u otros usuarios vecinos. Esta información no altera los resultados o las conclusiones del Borrador del SEIR o la Descripción y el Análisis Revisados del proyecto.

RE.5.1.1.3 Uso del Agua por el Proyecto Propuesto

Sin embargo, según se discute anteriormente, el Proyecto propuesto no daría lugar a ningún aumento en demandas del agua potable de la Ciudad de Avenal. Mientras que no se espera que la demanda del agua potable aumente bajo proyecto de KHF B-18/B-20 porque no se agrega ningunas estructuras o empleados bajo proyecto, aunque el nivel de demanda de 8.000 gpd de potable se duplicaran bajo proyecto, tal aumento en uso de agua aun no calificaría como “proyecto” bajo subdivisión (a) (7). El uso adicional de 8.000 gpd, solo incrementa a 9.0 acres-pies por el año (afy, por sus siglas en inglés), debajo del 150 a 250 afy demanda equivalente a un proyecto de 500 viviendas/unidades.

El Proyecto propuesto anticipa el uso continuo de la misma cantidad de agua no-potable del pozo privado de Hewitson que se ha utilizado históricamente en bases periódicas para fases de la construcción. El uso del agua no-potable para el control del polvo (aproximadamente 60.000 gpd) es aproximadamente 48 afy, que es una continuación del uso en KHF. Además, durante cada fase de la construcción para el Proyecto propuesto aproximadamente 42 acres-pies de agua no-potable serán utilizados (aproximadamente 500.000 gpd por 10 días, y aproximadamente 100.000 gpd por 90 días). Por lo tanto, durante las fases de cuatro períodos de la construcción para el Proyecto propuesto, un total combinado de aproximadamente 90 afy de agua no-potable serán utilizados. Sin embargo, para la mayoría de los años, el uso no-potable del agua es 48 afy para el control del polvo rutinario.

De acuerdo con el uso de agua no-potable del Proyecto propuesto, el uso de 48 a 90 afy por año de agua no-potable sería menos que los requisitos del SB 610, el cual solo aplica al agua potable, el Proyecto propuesto no resultaría en una demanda de agua equivalente a, o mayor que, la cantidad de agua requerida para servir un proyecto de 500 unidades (también vea la páginas 3.8-15 a 3.8-16).

De acuerdo con lo antes dicho, la preparación de una evaluación del abastecimiento de agua para el Proyecto propuesto no es requerida por la Sección 10910 del Código de Agua. Esta información no altera los resultados o las conclusiones del Borrador del SEIR o la Descripción y el Análisis Revisados del Proyecto.

RE.5.1.2 Transportación y Tráfico

Las carreteras principales cercanas al sitio del Proyecto que son utilizadas en las actuales operaciones del KHF y que continuarán siendo utilizadas para el tráfico relacionado con el Proyecto son la carretera interestatal I-5 y la SR-41. El tráfico de transporte de residuos existente asociado con todas las operaciones en el KHF es de 568 viajes ida y vuelta en camión de transporte de residuos por día, de lunes a viernes/sábado (un promedio máximo de 400 viajes de camión ida y vuelta para los residuos peligrosos y un máximo de 168 viajes

de ida y vuelta del camión a los Rellenos Sanitarios B-19/B17 Clase II y Clase III. El Proyecto propuesto no produciría un aumento en el tráfico existente de KHF sobre los actuales niveles y no excedería 400 viajes de camión por día.

El estudio de tráfico para el Proyecto propuesto analizó las condiciones de tráfico de la SR-41 desde la entrada de KHF hasta la carretera interestatal I-5, y carretera interestatal I-5 norte y sur sobre tiempo, con y sin el Proyecto propuesto, y con proyectos acumulativos (TPG 2008). El análisis de tráfico para el Proyecto propuesto consideró varios periodos de tiempo entre el 2009 y 2043 correspondientes con la anticipada fase de construcción y la fase del periodo de cierre para el Proyecto propuesto. La mayoría de los viajes de ida y vuelta del Proyecto propuesto serían del lugar del Proyecto por el I-5 a su intercambio con la SR-41, después viajaría en dirección sur por la SR-41 hacia la entrada del KHF. Con o sin el Proyecto propuesto, el nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) en la I-5 en esta área del Valle de San Joaquín continuará operando a un nivel aceptable hasta el 2013 (por ejemplo, LOS de C o mejor). Sin embargo, para el 2017 y hasta la fecha de clausura proyectada del Relleno Sanitario B-20 en el 2043, el LOS en la SR-41 y I-5 en esta área del Valle de San Joaquín operaría desde el rango de LOS del D a F con o sin el Proyecto propuesto si las mejoras a los caminos son o no implementadas. Por lo tanto, los impactos al tráfico en la SR-41 y I-5 después del 2017 son considerados acumulativamente significativos.

Según se describió anteriormente, los impactos de transporte y tráfico relacionados con el Proyecto propuesto no serían significativos hasta el 2013, pero el Proyecto propuesto contribuiría con un impacto significativo en la SR-41 desde la entrada de KHF hasta entrada a I-5 comenzado en el 2017 y hasta el 2043. Basado en la contribución del Proyecto propuesto a un impacto significativo, dos medidas de mitigación del tráfico se incluyen en este Borrador SEIR y se demuestran en la Tabla RE-1 (TT MM.1 y TT-MM-2). La medida TT MM.2, la preparación de un plan del control de tráfico de la construcción (TCP, por sus siglas en inglés), está dentro del control de CWMI y será puesta en ejecución como parte del Proyecto propuesto.

Sin embargo, la medida TT MM.1 no está dentro del control de CWMI o el Condado. Esta medida indica que CWMI pagará su parte-justa prorrateada para contribuir para las mejoras de los segmentos específicos de la SR 41 y de I-5, que reducirían la contribución del Proyecto propuesto a los impactos del tráfico a menos que sea significativo. Sin embargo, la puesta en práctica de las mejoras del camino no está dentro del control de CWMI. Por lo tanto, con el fin de este Borrador SEIR, la reducción a LOS a D o debajo de en la SR-41 de la entrada de KHF al I-5, y la reducción de al LOS a D o debajo en la I-5 dirección norte y sur del intercambio con el SR 41 es considerado acumulativo y significativo e impacto inevitable, pues las mejoras de los caminos son controlados por Caltrans, y ni CWMI o el Condado tienen la

autoridad para garantizar que ocurrirán tales mejoras. Si se aprueba el Proyecto propuesto, una declaración de consideraciones primordiales sería requerida por la Comisión de Planificación del Condado de Kings.

De acuerdo con los comentarios recibidos de Caltrans sobre el Borrador del SEIR y la Descripción y Análisis Revisados del Proyecto, un Apéndice al Análisis de Tráfico (TPG 2009) ha sido preparado para analizar la continua contribución del Proyecto propuesto de los viajes del tráfico en la I-5 las rampas de entrada y salida en la ruta estatal SR- 41, y en las intersecciones de la SR-41 y la Interestatal I-5.

De acuerdo con el Apéndice del Estudio de Tráfico, se demuestra que el Proyecto propuesto contribuirá una cantidad acumulativa considerable de tráfico en el futuro en las siguientes ubicaciones:

- Rampa de salida de dirección norte de la I-5 a la SR-41 (2026)
- En la intersección de la dirección norte de la I-5 rampas de entrada y salida de la SR-41 (2026 y 2028)
- En la intersección de la SR-41 en la dirección norte de la I-5 rampas de entrada y salida (2034)

Dado que el proyecto propuesto no daría lugar a un aumento de los viajes de ida y vuelta de camiones sobre las nivel de condiciones, no se identifico impactos significativo específicos del proyecto en ninguno de los escenarios cercanos en la I-5 dirección norte de la salida del SR041 y en la intersección de la dirección norte en la entrada y salida de las rampas de la SR-41. Impactos significativos fueron identificados, sin embargo, bajo el proyecto acumulativo más las condiciones futuras del proyecto según lo explicado abajo. Las mejoras específicas necesarias para mitigar el nivel en curso de los viajes relacionados al proyecto en un futuro de tráfico se identifican en la dirección norte de la I-5 en la entrada y salida de las rampas de la SR- 41, y en la intersección de estas rampas con la SR-41.

De acuerdo con este análisis, la tabla 3.11-42 del Borrador Recirculado del SEIR, proporciona el porcentaje de la parte justa del proyecto a prorrato para las mejoras requeridas en las intersecciones de la I-5 y SR-41. El análisis de tráfico para el Proyecto propuesto se centró en los años dominantes en el Proyecto tales como años durante los cuales el periodo de construcción o el cierre del relleno sanitario y la construcción se anticipan que ocurran, incluyendo el año en que las operaciones cambian del Relleno Sanitario B-18 al Relleno Sanitario B-20. Estos años ocurren entre el 2009-2010 y 2043. El porcentaje de la parte justa del proyecto a prorrato se calcula por cada uno de los años claves, y las mejoras del camino que pueden ser requeridas son identificadas para los años claves en que el nivel del LOS disminuye de LOS C a LOS D, E o F. Este cambio en LOS de C a D, a E o a F refleja los

criterios de significación para el Condado Kings y Caltrans utilizados en el Borrador del SEIR.

RE.5.2 Resumen de Impactos Acumulativos del Proyecto de Energía de Avenal

Este Borrador Recirculado del SEIR agrega el Proyecto de Energía de Avenal a la lista de los proyectos acumulativos que pudieran tener impactos relacionados y se analizan conforme a la Directrices de la Sección 15130 del CEQA para determinar si el Proyecto propuesto puede tener un impacto significativo acumulativo en el medioambiente

El 21 de febrero del 2008, el Avenal Power Center, LLC (Energía de Avenal) presento una Aplicación de Certificación (AFC, por sus siglas en inglés) para el Proyecto de Energía de Avenal para construir y para operar una planta eléctrica de 600 megavatios (MW, por sus siglas en inglés) en la Ciudad de Avenal en el Condado de Kings bajo proceso que otorga licencias de la Comisión de Energía de California (CEC, por sus siglas en inglés). La planta de Avenal planea comenzar la construcción en abril del 2010, con operación comercial comenzando el 1 de junio de 2012. Aunque el proyecto propuesto está dentro de la Ciudad de Avenal y de sus los límites en una área dividida en zonas para el uso industrial, el sitio está situado aproximadamente 6 millas de distritos residenciales y comerciales. El proyecto sería construido en 25 acres de un sitio de 148 acres localizado al sur del límite del Condado de Fresno, y cerca de dos millas (2.5) al este de la Interestatal 5, y aproximadamente ocho (8) millas del sitio del Proyecto propuesto. La utilización del suelo actual en el sitio y los alrededores del proyecto de Energía de Avenal está rodeado de un área de agricultura irrigada (TRC 2008).

Las conclusiones preliminares de los empleados de la Comisión de Energía de California son que el proyecto de Energía de Avenal puede tener impactos directos, y acumulativos adversos significativos relacionados con la calidad del aire, el gas del invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) y cambio global del clima, los recursos biológicos, los recursos culturales, utilización del suelo, y tráfico y transporte

La inclusión del proyecto de Energía de Avenal no da lugar a un nuevo impacto acumulativo significativo o un impacto acumulativo substancialmente más severo a la estética, geología y los suelos, los peligros y los materiales peligrosos, y ruido. El análisis adicional de los impactos acumulativos del Proyecto de Energía de Avenal no altera los resultados o las conclusiones del Borrador del SEIR.

RE.5.2.1 Análisis de Impactos Acumulativos en la Calidad del Aire del Proyecto de Energía de Avenal

Aunque el personal de la CECE determino que con la adopción de condiciones específicas de certificación, el Proyecto propuesto de Energía de Avenal probablemente cumpliría con

las leyes federales, estatales y calidad del aire del SJVUAPCD aplicables, ordenanzas, regulaciones, y los estándares, y que el Proyecto propuesto de Energía de Avenal no daría lugar a impactos relaciones de la calidad del aire significativos, todavía sigue sin resolver el asunto de inter-agente contaminante que se resolverá entre el personal, el aspirante y SJVUAPCD (CEC 2009)

Según lo discutido en la sección 3.3.4.3 Borrador del SEIR (pp. 3.3-29 y 3.3-30), el proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 contribuye a los criterios los agentes contaminadores sobre una base regional. Por lo tanto, mientras que Cuenca Aérea del Valle de San Joaquín (SJVAB, por sus siglas en inglés) está en el incumplimiento federal para el ozono e incumplimiento para $PM_{2.5}$ federal, e incumplimiento para el ozono estatal y PM_{10} , y $PM_{2.5}$. Para los propósitos de este Borrador Recirculado del SEIR, el Proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 se considera tener un impacto acumulativo significativo para esos agentes contaminadores de criterios. En septiembre del 2008, la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (US EPA, por sus siglas en inglés) anunció que el área en la cual KHF está situado se ha determinado estar en cumplimiento con el estándar federal de 24 horas del PM_{10} (US EPA 2008). El Proyecto de Energía de Avenal no causaría un aumento substancial en la severidad del impacto acumulativo previamente identificado y no cambiaría los resultados en el Borrador del SEIR para los impactos acumulativos a la calidad del aire.

Los riesgos a la salud por el Proyecto de Energía de Avenal, resultaron ser menos que significativos en el límite del sitio (CEC 2009). Debido a la distancia entre el KHF y la compañía Energía de Avenal y la dispersión relacionada, los riesgos a la salud del Proyecto propuesto y el Proyecto de Energía de Avenal no serán acumulativamente significativos.

RE.5.2.2 Análisis de Impactos de Gases con Efecto Invernadero y Cambio Climático Global para el Proyecto de Energía de Avenal

Aunque el proyecto de la energía de Avenal esta diseño para reducir las emisiones de Gases con efecto Invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) generalmente el proyecto tiene el potencial de aumentar emisiones regionales y globales de GHG. Según se estableció en el Borrado del SEIR, aunque el Proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 representa una continuación de las emisiones del transporte existente de los desechos peligrosos a KHF, el Proyecto propuesto hace una contribución incremental al impacto acumulativo significativo del cambio global del clima. Porque todas las emisiones de GHG se consideran significativas, los impactos del Proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 se consideran acumulativo significativos. El Proyecto de Energía de Avenal no causaría un nuevo impacto acumulativo significativo o un aumento substancial en la severidad del

impacto acumulativo y no cambiaría los resultados del Borrador del SEIR para los impactos acumulativos a GHG y al cambio global del clima.

RE.5.2.3 Análisis de Impactos Acumulativos de Recursos Biológicos para el Proyecto de Energía de Avenal

El sitio del Proyecto de Energía de Avenal está situado en la región agrícola dividida en zonas para el desarrollo industrial. Esta tierra tiene valor marginal del hábitat de la fauna y proporciona solamente las oportunidades de baja calidad del forraje para las especies locales de la fauna. El retiro de las cosechas de fila en el sitio reducirá incrementalmente la cantidad del hábitat agrícola de la baja productividad disponible a la especie del campo común y de la fauna del estatus especial a través de la región. Puesto que el Proyecto de Energía de Avenal no afectará los humedales, a la vegetación de la ribera, o a otras comunidades naturales sensibles, y no estará en conflicto con ninguna política de protección de recursos biológicos, u ordenanzas o planes de conservación del hábitat, no habrá impactos acumulativos relacionados. El Proyecto de Energía de Avenal tampoco afecta ningún hábitat natural particularmente productivo no-natural, el cual aleja los límites de posibles impactos acumulativos. Considerando esto, otros proyectos son geográficamente demasiado distantes para tener impactos acumulativos substanciales al movimiento de la fauna o a la modificación del hábitat. De acuerdo con estas consideraciones, ningún impacto acumulativo substancial en los humedales, especies sensibles, el movimiento de la fauna o la modificación del hábitat ocurrirán como resultado del Proyecto de Energía de Avenal. Por lo tanto, los impactos acumulativos relacionados con los recursos biológicos serán menos que significativos (TRC 2008).

Los impactos a los recursos biológicos por el Proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 se pueden mitigar a un nivel bajo en significación, y así, el Proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 y el Proyecto de Energía de Avenal no da lugar a impactos acumulativo significativos a los recursos biológicos. Por consiguiente, la inclusión del Proyecto de Energía de Avenal en la lista de proyectos acumulativos no da lugar a un nuevo impacto acumulativo significativo o a un impacto acumulativo substancialmente más severo a los recursos biológicos.

RE.5.2.4 Análisis de Impactos Acumulativos de Recursos Culturales y Paleontológicos para el Proyecto de Energía de Avenal

La evaluación de los recursos culturales para el Proyecto de Energía de Avenal indicó que no hay recursos culturales potencialmente significativos sabidos o anticipados en el área del proyecto. Puesto que se espera que el Proyecto de Energía de Avenal no afecte recursos culturales, no se espera ningún impacto acumulativo (TRC 2008). Los impactos a los recursos culturales del Proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 se pueden

también mitigar a un nivel bajo en significación, y así, el proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 y el Proyecto de Energía de Avenal no da lugar a impactos acumulativo significativos a los recursos culturales. Por consiguiente, la inclusión del Proyecto de Energía de Avenal en la lista de proyectos acumulativos no da lugar a un nuevo impacto acumulativo significativo o a un impacto acumulativo substancialmente más severo a los recursos culturales y paleontológicos.

RE.5.2.5 Análisis de Impactos Acumulativos Uso de suelo y Planificación para el Proyecto de Energía de Avenal

El Proyecto de Energía de Avenal está situado en un distrito industrial en la Ciudad de Avenal. El sitio y las tierras circundantes en la Ciudad de Avenal han sido industriales dividido en zonas desde por lo menos 1992 cuando el Plan General anterior fue adoptado. De acuerdo con la consistencia del Proyecto de Energía de Avenal con las designaciones establecidas desde hace mucho tiempo de la utilización del suelo, el nivel bajo del desarrollo de tierra que ocurre en el área, no habrá impactos acumulativos significativos del uso del suelo (TRC 2008).

Pues ya que el Proyecto de Energía de Avenal será limitado dentro de su límite respectivo, los impactos potenciales de la utilización del suelo no afectarán el Proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20. Por lo tanto, no habrá impactos acumulativos de la utilización del suelo con el proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 y el Proyecto de Energía de Avenal. Por consiguiente, la inclusión del Proyecto de Energía de Avenal en la lista de proyectos acumulativos no da lugar a un nuevo impacto acumulativo significativo o a un impacto acumulativo substancialmente más severo a la utilización del suelo y al planeamiento.

RE.5.2.6 Análisis de Impacto Acumulativo de Trafico del Proyecto de Energía de Avenal Energía

El sitio de Energía de Avenal está situado aproximadamente 8 millas de norte de KHF y aproximadamente 2 millas al este de I-5. Está situado adyacente al camino de la calle Avenal Cutoff Road lejos de áreas urbanas desarrolladas y rodeado por las regiones agrícolas. El sitio propuesto de la Energía de Avenal tiene acceso a la I-5 y otras carreteras y los arteriales que permiten el acceso para la construcción y las operaciones. Los procedimientos del control de tráfico de la construcción serán implementados y tratan la sincronización de las entregas de equipo y materiales de construcción pesados para evitar la congestión en las rampas I-5 al oeste del sitio (CEC 2009). El trabajo de construcción será programado con dos turnos de trabajo para reducir el tráfico a horas picos de trabajadores. Un monitor del tráfico será proporcionado en la intersección del camino de la calle de Avenal Cutoff Road y la SR-198 para cuando los trabajadores de la construcción salgan del Sitio y pasen por esta área de

modo que no haya reducción en el nivel del servicio de tráfico de la calle en las rampas en dirección este de la SR-198 en esta localización. Estas características del diseño del Proyecto, resultan en impactos acumulativo no significativos de tráfico y el transporte de la construcción y de la operación del Proyecto de Energía de Avenal, por lo tanto, ningunas medidas de la mitigación se requiere (TRC 2008).

El personal de la CEC identificó posibles problemas de seguridad con respecto al servicio del autobús para el Distrito Escolar de Reef-Sunset School. El Distrito Escolar de Reef-Sunset School proporciona servicio del autobús de la escuela entre la Ciudad de Avenal y la Ciudad de Kettleman. La ruta de autobús incluye el calle Avenal Cutoff Road a las en 7 a.m., 3:15 p.m., y 3:30 p.m. Al personal del CEC le preocupa que los trabajadores de la construcción y el tráfico de camiones programado en dos turnos de las 6:30am a 3:00 pm y 7:30 am a 4:00 pm, pudiera interferir con el servicio de autobús de la escuela o que pudiera comprometer la seguridad de los camiones o de los niños de la escuela.

El personal de la CEC concluye que con excepción de la edición del servicio del autobús, el Proyecto de Energía de Avenal con el personal propuso Condiciones de la Certificación sería constante con todo el LORS relacionado con el tráfico y transporte, y no degradaría los niveles de LOS en la calle Avenal Cutoff Road, o el I-5, o SR-198, SR-269, y SR-41. Por lo tanto, los impactos del tráfico relacionados con el Proyecto de Energía de Avenal son menos que significativos.

Sin embargo el proyecto Propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 da lugar a un aumento acumulativo significativo en volúmenes de tráfico en la I-5 y SR-41. Para los propósitos de este Borrador Recirculado del SEIR, el proyecto propuesto del Relleno Sanitario B-18/B-20 y el Proyecto de Energía de Avenal fuera del sitio se consideran tener un impacto acumulativo significativo para el tráfico.

El Proyecto de Energía de Avenal no causará un incremento substancial en la severidad del impacto acumulativo y no cambiara los resultados del Borrador del SEIR de impactos acumulativos de tráfico y transportación.

RE.6 Relación del Borrador del SEIR, Descripción y Análisis Revisados del Proyecto, y el SEIR Final

Constante con los requisitos del CEQA, este Borrador Recirculado del SEIR estará disponible el 1 de junio del 2009, para revisión y comentarios públicos y de la agencia por un período de 45 días. El periodo de revisión pública terminará el 17 de julio del 2009. Durante este período, el público en general, las agencias, y las organizaciones podrán enviar comentarios por escritos sobre este Borrador Recirculado del SEIR a el Sr. Chuck Kinney,

Kings County Community Development Agency, 1400 West Lacey Boulevard, Government Center, Building No. 6, Hanford, California 93230.

Copias de este Borrador del SEIR Recirculado, el Borrador del SEIR y la Descripción y Análisis Revisados del Proyecto están disponibles para revisión pública en las siguientes ubicaciones:

- Agencia de Desarrollo Comunitario del Condado de Kings
1400 West Lacey Boulevard
Government Center, Building No. 6
Hanford, California 93230
- Sucursales/Bibliotecas del Condado de Kings
 - Sucursal de Hanford
401 North Douty Street
Hanford, California 93230
 - Sucursal de la Ciudad de Kettleman
104 Becky Pease Street
Kettleman City, California 93239
 - Sucursal de Avenal
501 East King Street
Avenal, California 93204

En conformidad con el procedimiento impuesto en la Sección 15088.5 (f)(2) de las Directrices del CEQA, los críticos están sujetos a limitar sus comentarios al material contenido en este Borrador Recirculado del SEIR. (Vea las Directrices del CEQA, 15088.5, subd.(f)(2): “*Cuando un EIR es revisado parcialmente y la agencia principal esta recirculándolo, solo los capítulos o partes del EIR, la agencia principal puede pedirle a sus críticos que limiten sus comentarios solo a aquellos capítulos que han sido revisado o las partes que están siendo recirculados del EIR; las agencias principales solo tendrán que responder a comentarios que hayan sido recibidos durante el periodo de recirculación el cual esté relacionado con la información que está siendo recirculada.*”

Tal y como es requerido por las Secciones 15087(a) y 15088.5(d) de las Directrices del CEQA, el Condado ha enviado Avisos de Disponibilidad a todas aquellas personas que enviaron sus comentarios sobre el Borrador del SEIR y/o de la Descripción y Análisis Revisado del Proyecto, al extremo de aquellos de los cuales su dirección está disponible, y a todas las organizaciones, miembros del público, y agencias las cuales se encuentran en la lista de distribución de correo del Condado para el Borrador del SEIR y la Descripción y Análisis Revisado del Proyecto, y a todas aquellas organizaciones o individuos los cuales previamente pidieron tal aviso por escrito.

Después del cierre del periodo de comentarios del público y de las agencias que será el 17 de Julio del 2009, el Condado revisará y tomará en cuenta todos los comentarios que hayan recibido sobre este Borrador del SEIR recirculado, preparará respuestas tal y como es requerido, y preparará el SEIR Final. El SEIR Final, estará disponible a las agencias y organizaciones que estén a cargo de los comentarios, y a cualquier miembro del público el cual lo pida por lo menos 10 días antes de que el Condado tome alguna acción de Certificación del SEIR Final. Si el Condado certifica el SEIR Final, el Condado considerará el Proyecto propuesto aprobado.

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Hidrología y Calidad del Agua (3.8)			
HA-1: Potencial incrementado de erosión El Proyecto propuesto incluirá características de control de drenaje y erosión que serían diseñadas para contener el flujo de agua durante el punto más alto de acuerdo con las regulaciones aplicables.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
HA-2: Calidad del agua superficial El Proyecto propuesto incluirá características de control de drenaje y erosión que serían diseñadas para contener el flujo de agua durante el punto más alto de acuerdo con las regulaciones aplicables.	Menos que significativa	No requiere mitigación	Menos que significativa
HA-3: Calidad del agua subterránea El Proyecto propuesto sería diseñado para cumplir con los requerimientos del estado y federales de residuos peligrosos y rellenos sanitarios diseñados incluyendo pero no limitado a: forro del relleno sanitario y el sistema de manejo de aguas de infiltración; control de drenaje, monitoreo del agua subterránea, y la instalación de una cubierta final.	Menos que significativa	No requiere mitigación	Menos que significativa
HA-4: Impactos a las Fuentes de agua subterránea <i>El continuo uso de agua no potable del pozo privado de Hewitson para el Proyecto propuesto no impactará los abastecimientos de agua potable de la Ciudad de Kettleman u otros usuarios de agua subterránea vecinos.</i>	<i>Menos que significativa</i>	<i>No requiere mitigación</i>	<i>Menos que significativa</i>

Aviso: *Negritas en cursiva* indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11)			
TT-1: LOS para el 2009 al 2013 en el I-5 dirección norte y sur de la SR-41, y la SR-41 al oeste del I-5 de la entrada del KHF La condiciones de trafico relacionadas al Proyecto en la SR-41 oeste del I-5 a la entrada de KHF y en el I-5 en dirección norte y sur del SR41 desde el 2009 hasta el 2014, ambos con y sin el Proyecto propuesto y con un crecimiento acumulativo en la región, permanecen el LOS B a C, dependiendo del segmento y permanecen aceptables.	Menos que significativa	TT-MM.2 CWMI deberá preparar un Plan de Administración de Trafico de construcción para su aprobación por el Condado y por Caltrans para aplicar controles temporales de tráfico en la entrada de SR-41 a KHF cuando actividades relacionadas al Proyecto ocurran en el 2009 y durante la construcción periódica relacionad al Proyecto y durante los periodos de cierre hasta el 2042 2043 . Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: <i>Después</i> del otorgamiento del CUP y <i>actualizado</i> tanto y como sea necesario durante antes de la construcción periódica del Proyecto y fases de cierre desde el 2009 hasta el 2042 2043 y actualizado como sea necesario .	Menos que significativa

Aviso: Negritas en cursiva indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Trafico (3.11) (continuación)			
TT-2: LOS <i>reducidos a D o menor</i> para el 2017 y 2018 en I-5 dirección norte y sur de la SR-41, y SR-41 oeste del I-5 de la entrada del KHF La condiciones de trafico relacionadas al Proyecto en la SR-41 oeste del I-5 a la entrada de KHF y en el I-5 en dirección norte y sur del SR41 desde el 2017 hasta el 2018, ambos con y sin el Proyecto propuesto y con un crecimiento acumulativo en la región, permanecen el LOS B a C, durante las horas pico de las tardes en la semana, dependiendo del segmento y permanecen aceptables Sin embargo, los LOS en la SR-41 del I-5 a la entrada del KHF disminuye los LOS D durante la hora pico de la tarde del viernes, con y sin el Proyecto. Está disminución a LOS D representa un impacto significativo. Sin embargo, no se esperan mejoras a carreteras específicas basada solamente a la condición de la hora pico de la tarde del viernes, puesto que la profesión de ingeniería de tráfico ha adoptado una norma que los diseños de las carreteras son basados en la carretera que pueda manejar volúmenes normales de trafico más que volúmenes pico que pudieran ocurrir periódicamente. Por lo tanto, es razonable asumir que Caltrans no implementará una mejora de carretera para manejar la condición de viernes por la tarde.	Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.	No se esperan que ocurran mejoras a las carreteras para mitigar la condición de hora pique del viernes por la tarde.	Significativa e inevitable. La fecha y la implementación de las mejoras en las carreteras están sujetas a la jurisdicción de Caltrans. Por lo tanto, CWMI no tiene autoridad para implementar o garantizar que se producirán las mejoras a la carretera.
		TT-MM.2 CWMI deberá preparar un Plan de Administración de Trafico (TMP) de construcción para su aprobación por el Condado y por Caltrans para aplicar controles temporales de tráfico en la entrada de SR-41 a KHF cuando actividades relacionadas al Proyecto ocurran en el 2009 y durante la construcción periódica relaciona al Proyecto y durante los periodos de cierre hasta el 2042 2043. Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: <i>Después</i> del otorgamiento del CUP y actualizado <i>actualizado</i> tanto y como sea necesario durante <i>antes de la</i> construcción periódica del Proyecto y fases de cierre desde el 2009 hasta el 2042 2043.	Menos que significativa

Aviso: Negritas en cursiva indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11) (continuación)			
TT-3: LOS reducidos a D o menor para el 2026 y 2028 en I-5 dirección norte y sur de la SR-41, y SR-41 oeste del I-5 de la entrada del KHF La condiciones de trafico relacionadas al Proyecto en la SR-41 oeste del I-5 a la entrada de KHF y en el I-5 en dirección norte y sur del SR41 en el 2026 y el 2028, ambos con y sin el Proyecto propuesto y con un crecimiento acumulativo en la región, disminuyen a LOS D, E, o F las tardes de la semana y la hora pico de la tarde del viernes, dependiendo del segmento.	Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.	TT-MM.1 CWMI pagará a Caltrans su parte correspondiente prorrateada para los siguientes proyectos de mejoras en la SR-41 y en la I-5 por medio de un porcentaje de una cuota justa de contribución basado en el porcentaje de contribución del Proyecto al crecimiento del volumen de tráfico futuro como se acordó con Caltrans. - SR-41: agregar una línea en cada dirección desde el I-5 a la entrada del KHF (de 2 líneas a 4 líneas en total) - I-5 - Dirección norte y sur: agregar dos líneas en cada dirección en las cercanías del intercambio del I-5 con la SR-41. Requeridas para el 2034 Responsable de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto deberá pagar una parte prorrateada <i>hacia las mejor mencionadas anteriormente basadas en consulta con Caltrans y consistente con la Metodología de Calculación Equitativa de Medidas de Mitigación (Apéndice B) de las Pautas de Caltrans para la Preparación de un Estudio de Impactos de Trafico (Diciembre 2002).</i> Fecha: <i>Después del otorgamiento del CUP</i> y cuando los proyectos específicos de mejoras capitales de carretera para estos segmentos de SR-41 y del I-5 sean definidos por Caltrans y Caltrans implemente un mecanismo específico justo para los proyectos de mejoras capitales para estos segmentos del SR41 y de I-5, dependiendo si el Proyecto aun continúa en funcionamiento.	Significativa e inevitable. La fecha y la implementación de las mejoras en las carreteras están sujetas a la jurisdicción de Caltrans. Por lo tanto, CWMI no tiene autoridad para implementar o garantizar que se producirán las mejoras a la carretera.

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11) (continuación)			
		TT-MM.2 CWMI deberá preparar un Plan de Administración de Tráfico (TMP) de construcción para su aprobación por el Condado y por Caltrans para aplicar controles temporales de tráfico en la entrada de SR-41 a KHF cuando actividades relacionadas al Proyecto ocurran en el 2009 y durante la construcción periódica relacionada al Proyecto y durante los periodos de cierre hasta el 2042 2043. Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Emisión del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante antes de la construcción periódica del Proyecto y fases de cierre desde el 2009 hasta el 2042 2043 y actualizado tal y como sea necesario.	Menos que significativa

Aviso: Negritas en cursiva indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11) (continuación)			
TT-4: LOS reducidos a D o menor para el 2034 y 2036 en el I-5 dirección norte y sur de la SR-41, y SR-41 oeste del I-5 de la entrada del KHF La condiciones de tráfico relacionadas al Proyecto en la SR-41 oeste del I-5 a la entrada de KHF y en el I-5 en dirección norte y sur del SR41 en el 2034 y el 2036, ambos con y sin el Proyecto propuesto y con un crecimiento acumulativo en la región, disminuyen a LOS D, E, o F las tardes de la semana y la hora pico de la tarde del viernes, dependiendo del segmento y permanecen aceptables	Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.	TT-MM.1 – La misma mitigación como es requerida para el 2026 y 2028 CWMI pagará a Caltrans su parte correspondiente prorrateada para los siguientes proyectos de mejoras en la SR-41 y en la I-5 por medio de un porcentaje de una cuota justa de contribución basado en el porcentaje de contribución del Proyecto al crecimiento del volumen de tráfico futuro como se acordó con Caltrans. - SR-41: agregar una línea en cada dirección desde el I-5 a la entrada del KHF (de 2 líneas a 4 líneas en total) - I-5 - Dirección norte y sur: agregar dos líneas en cada dirección en las cercanías del intercambio del I-5 con la SR-41. Responsable de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto deberá pagar una parte prorrateada <i>hacia las mejor mencionadas anteriormente basadas en consulta con Caltrans y consistente con la Metodología de Cálculación Equitativa de Medidas de Mitigación (Apéndice B) de las Pautas de Caltrans para la Preparación de un Estudio de Impactos de Tráfico (Diciembre 2002).</i> Fecha: <i>Después de la otorgación del CUP</i> y cuando los proyectos específicos de mejoras capitales de carretera para estos segmentos de SR-41 y del I-5 sean definidos por Caltrans y Caltrans implemente un mecanismo específico justo para los proyectos de mejoras capitales para estos segmentos del SR41 y de I-5, dependiendo si el Proyecto aun continúa en funcionamiento.	Significativas e inevitables La fecha y la implementación de las mejoras en las carreteras están sujetas a la jurisdicción de Caltrans. Por lo tanto, CWMI no tiene autoridad para implementar o garantizar que se producirán las mejoras a la carretera

Aviso: ***Negritas en cursiva*** indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11) (continuación)			
		TT-MM.2 CWMI deberá preparar un Plan de Administración de Tráfico (TMP) de construcción para su aprobación por el Condado y por Caltrans para aplicar controles temporales de tráfico en la entrada de SR-41 a KHF cuando actividades relacionadas al Proyecto ocurran en el 2009 y durante la construcción periódica relacionada al Proyecto y durante los periodos de cierre hasta el 2042 2043 y actualizado tanto como sea necesario. Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Después de la otorgación del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante antes de la construcción periódica del Proyecto desde el 2009 hasta el 2042 2043 y actualizado tanto y como sea necesario.	Menos que significativa

Aviso: Negritas en cursiva indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11) (continuación)			
TT-5: LOS <i>reducidos de D o menor para el 2042 y 2043 en el I-5 dirección norte y sur de la SR-41, y SR-41 oeste del I-5 de la entrada del KHF</i> La condiciones de tráfico relacionadas al Proyecto en la SR-41 oeste del I-5 a la entrada de KHF y en el I-5 en dirección norte y sur del SR41 en el 2042 y el 2043, ambos con y sin el Proyecto propuesto y con un crecimiento acumulativo en la región, disminuyen a LOS D, E, o F las tardes de la semana y la hora pico de la tarde del viernes, dependiendo del segmento.	Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.	TT-MM.1 CWMI pagará a Caltrans su parte correspondiente prorrateada para los siguientes proyectos de mejoras en la SR-41 y en la I-5 por medio de un porcentaje de una cuota justa de contribución basado en el porcentaje de contribución del Proyecto al crecimiento del volumen de tráfico futuro como se acordó con Caltrans. - SR-41: agregar una línea en cada dirección desde el I-5 a la entrada del KHF (de 2 líneas a 4 líneas en total). Requeridas para el 2026. - I-5 - Dirección norte y sur: agregar dos líneas en cada dirección en las cercanías del intercambio del I-5 con la SR-41. Requeridas para el 2034. Responsable de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto deberá pagar una parte prorrateada. Fecha: <i>Después de la otorgación del CUP y cuando los</i> proyectos específicos de mejoras capitales de carretera para estos segmentos de SR-41 y del I-5 sean definidos por Caltrans y Caltrans implemente un mecanismo específico justo para los proyectos de mejoras capitales para estos segmentos del SR41 y de I-5, dependiendo si el Proyecto aun continúa en funcionamiento.	La fecha e implementación de las mejoras a las carreteras están sujetas a la jurisdicción de Caltrans. Por lo tanto, CWMI no tiene autoridad para implementar o garantizar que se producirán las mejoras a la carretera.
		TT-MM.2 CWMI deberá preparar un Plan de Administración de Tráfico (TMP) de construcción para su aprobación por el Condado y por Caltrans para aplicar controles temporales de tráfico en la entrada de SR-41 a KHF cuando actividades relacionadas al Proyecto ocurran en el 2009 y durante la construcción periódica relacionada al Proyecto y durante los periodos de cierre hasta el 2042 2043 . Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: <i>Después de la otorgación del CUP y actualizado</i> tanto y como sea necesario durante antes de la construcción periódica del Proyecto desde el 2009 hasta el 2042 2043, y actualizado tal como sea necesario.	Menos que significativa

Aviso: Negritas en cursiva indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11) (continuación)			
Impacto TT-6A: LOS reducidos a D o menor para el 2026 en la intersección de la I-5 dirección norte en la entra y salida de las rampas y la SR-41 (menos que significativa en bases del Proyecto, pero acumulativas significativas sin mitigación de acuerdo con el crecimiento de la región). La contribución del Proyecto propuesto es del 2.53 por ciento en el 2026. Impacto TT-6B: LOS reducidos a D o menor para el 2026 en dirección sur de la SR-41 y en la I-5 dirección norte en la entrada y salida de las rampas (menos que significativa en bases del Proyecto, pero acumulativas significativas sin mitigación de acuerdo con el crecimiento de la región). La contribución del Proyecto propuesto es del 2.53 por ciento en el 2026. Impacto TT-6C: LOS reducidos a D o menor para el 2026 en dirección norte fuera de la rampa de la SR-41 (menos que significativa en bases del Proyecto, pero acumulativas significativas sin mitigación de acuerdo con el crecimiento de la región). La contribución del Proyecto propuesto es del 2.19 por ciento en el 2028. Impacto TT-6D: LOS reducidos a D o menor para el 2034 en dirección norte de la SR-41 en la I-5 dirección norte en la entrada y salida de las rampas (menos que significativa en bases del Proyecto, pero acumulativas significativas sin mitigación de acuerdo con el crecimiento de la región). La contribución del Proyecto propuesto es del 1.76 por ciento en el 2034.		TT-MM.3 CWMI llegará a un acuerdo con Caltrans para pagar su parte correspondiente prorrateada para los siguientes proyectos a <u>Caltrans</u> de acuerdo con los resultados del Apéndice al Estudio de Impactos de Trafico del 2009 para el Proyecto: TT-MM.3A 2026 – CWMI deberá pagar su parte correspondiente para el señalamiento de la intersección en la I-5 dirección norte en la entrada y salida de las rampas y la SR-41 TT-MM.3B 2026 – CWMI deberá pagar su parte correspondiente prorrateada para añadir una segunda línea en dirección sur de la SR-41, por aproximadamente 1,000 pies, sur de la I-5 entrada y salida de las rampas. TT-MM.3B 2026 – CWMI deberá pagar su parte correspondiente prorrateada para añadir un carril nuevo a la I-5 dirección norte fuera de la rampa para una longitud de la rampa de salida (una distancia de aproximadamente 1,630 pies) o añadir una línea entrelazada en la SR-41 dirección norte en la I-5 dirección norte en la rampa de salida a Bernard Drive. Además, CWMI deberá pagar su parte correspondiente prorrateada para un carril auxiliar de 1,300 pies a la I-5 dirección norte en la parte sur de la rampa de salida. TT-MM.3D 2034 – CWMI deberá pagar su parte correspondiente prorrateada para añadir un carril adicional en la SR-41 dirección norte una distancia de 1,000 pies de la intersección SR-41 con la I-5 dirección norte en las rampas de entrada y salida. CWMI deberá pagar su parte correspondiente prorrateada para añadir una línea raya para asignar un carril con vuelta a la izquierda de la SR-41 en la I-5 dirección rampa de entrada para una total de dos líneas y un carril de vuelta izquierda.	Significativa e inevitable. La fecha e implementación de las mejoras a las carreteras están sujetas a la jurisdicción de Caltrans. Por lo tanto, CWMI no tiene autoridad de implementar o garantizar que las mejoras a las carreteras ocurrirán.

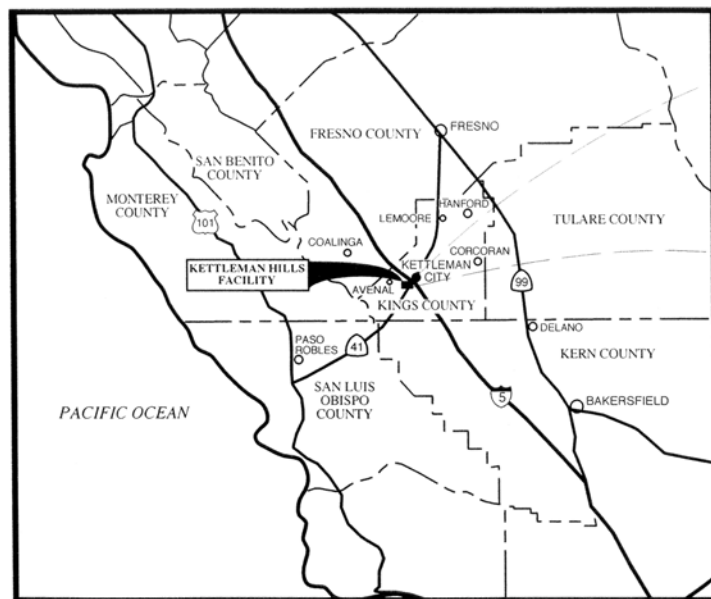
Aviso: Negritas en cursiva indican medidas de mitigación nuevas o revisadas

TABLA RE-1

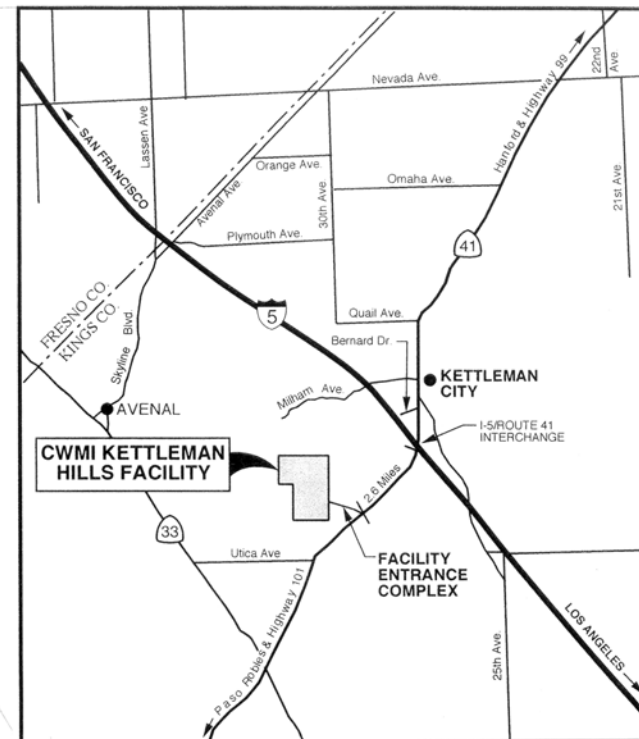
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impactos	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transportación y Tráfico (3.11) (continuación)			
		<i>CWMI deberá llegar a un acuerdo con Caltrans para pagar su parte correspondiente prorrateada para las mejoras a las carreteras identificadas de acuerdo con las Pautas Caltrans' para la Preparación de Estudios de Impactos de Tráfico (Diciembre 2002), Apéndice B (Metodología de Cálculación Equitativa de Medidas de Mitigación) y deberá incluir un mecanismo de rastreo de fondos.</i> <i>Responsabilidad de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto hacia las mejoras mencionadas arriba basado en la consulta con Caltrans y consistente con la Metodología de Cálculación Equitativa de Medidas de Mitigación (Apéndice B) de las Pautas de Caltrans' para la Preparación del Estudio de Impactos de Tráfico (Diciembre 2002).</i> <i>Fecha: Después de la otorgación del CUP, CWMI deberá llegar a un acuerdo con Caltrans para identificar la cantidad específica de la cuota prorrateada que deberán ser pagadas como es requerido por este SEIR para las mejoras identificadas. El acuerdo deberá especificar las cantidades de las cuotas correspondientes que deberán ser pagadas por CWMI para asegurar que las mejoras serán incorporadas en el plan de mejoras de Caltrans' para que sean construidas en caso de ser necesario. Si Caltrans' no identifica las mejoras mencionadas anteriormente como necesarias antes de terminar con las operaciones del Proyecto propuesto, no será necesaria una mitigación.</i>	

Aviso: Negritas en cursiva indican medidas de mitigación nuevas o revisadas



UBICACIÓN REGIONAL
NO ESTÁ A ESCALA



UBICACIÓN DEL PROYECTO
NO ESTÁ A ESCALA



Figura RE-1
Mapa de Ubicación
B-18/B-20 Proyecto de Residuos Peligrosos
Instalaciones de Kettleman Hills

CH2MHILL