

Borrador del Reporte 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 Planificación del
Condado de Kings
Hanford, California**

Marzo 2008

Preparado por



CH2MHILL

3 Hutton Centre Drive
Suite 200
Santa Ana, CA 92707

Índice

Resumen Ejecutivo	RE-1
RE.1 Introducción	RE-1
RE.2 Ubicación del Proyecto	RE-1
RE.3 Propósitos y Objetivos del Proyecto	RE-2
RE.4 Resumen del Proyecto	RE-2
RE.5 Análisis Medioambiental.....	RE-4
RE.5.1 Resumen de los Impactos del Proyecto Propuesto	RE-5
RE.5.2 Impactos Acumulativos	RE-16
RE.6 Alternativas del Proyecto	RE-20
RE.6.1 Alternativa Sin Proyecto	RE-20
RE.6.2 Expansión del Relleno Sanitario B-18/Relleno Sanitario B-20 más Reducido	RE-21
RE.6.3 Expansión del Relleno Sanitario B-18 Solamente	RE-21
RE.6.4 Relleno Sanitario B-20 Solamente	RE-21
RE.6.5 Alternativa Fuera del Sitio.....	RE-21
RE.6.6 Alternativa Ambiental Superior	RE-22
RE.7 Asuntos Ambientales Planteados.....	RE-23
RE.8 Referencias.....	RE-23

Tablas

Tabla RE-1 Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación.....	RE-25
---	-------

Figura

RE-1 Mapa de Ubicación

Resumen Ejecutivo

RE.1 Introducción

Bajo la dirección de la Agencia de Planificación del Condado de Kings (el Condado), CH2M HILL ha preparado este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental Subsiguiente (SEIR, por sus siglas en inglés) de acuerdo con el Acto de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) (Código de Recursos de California [PRC, por sus siglas en inglés] Sección 21000 *et seq.*). El propósito del Borrador del SEIR es identificar y evaluar los posibles y significativos impactos adversos asociados con las centros propuesto de Kettleman Hills (KHF, por sus siglas en inglés) B-18/B-20 Proyecto de Eliminación de Residuos Peligrosos (Proyecto propuesto). El KHF es propiedad de Chemical Waste Management, Inc. (CWMI, por sus siglas en inglés) su ubicación se demuestra en la Figura RE-1.

El Proyecto propuesto se llevará a cabo dentro del sitio KHF de 1,600 acres del cual 474 acres actualmente cuentan con permiso para operaciones de desecho, y al cual el Proyecto propuesto le agregaría una nueva área de 221.5 acres para las operaciones de desecho (para una área de operaciones total de 695.5 acres). El Proyecto propuesto incluirá las mismas actividades de transporte y eliminación como actualmente ocurren en el Relleno Sanitario Clase I/II B-18. El Proyecto propuesto incluye la expansión, el continuo funcionamiento y clausura del actual Relleno Sanitario Clase I/II B-18 y la construcción, funcionamiento, y clausura de un nuevo Relleno Sanitario Clase I/II B-20. El Relleno Sanitario B-20 proveerá la continúa eliminación de residuos peligrosos en el KHF como sucede en el actual Relleno Sanitario B-18 Clase I/II una vez que este llegue a su capacidad. Los dos rellenos sanitarios de Clase I/II pueden ser operados simultáneamente por un periodo de tiempo limitado una vez que el Relleno Sanitario B-18 se aproxime a sus niveles finales y las operaciones de eliminación comiencen a ser desplazadas al nuevo Relleno Sanitario B-20 (por ejemplo, puede ser que el B-20 sea necesitado para la eliminación de artículos mas abultados, mientras que el B-19 aun cuente con capacidad para residuos del tipo suelo.

RE.2 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, donde aproximadamente 474

acres actualmente disponibles y aprobados para operaciones en curso de tratamiento, almacenamiento y eliminación de residuos peligrosos y para residuos designados para operaciones de eliminación de residuos sólidos municipales.

RE.3 Propósitos y Objetivos del Proyecto

El propósito del Proyecto propuesto es brindar capacidad de eliminación de residuos sólidos municipales y residuos designados a largo plazo.

Los objetivos del Proyecto propuesto incluyen lo siguiente:

- Retener y maximizar el uso de un centro de residuos peligrosos existente (Relleno Sanitario B-18) que brinde capacidad adicional para los residuos peligrosos a corto y residuos designados a corto y largo plazo de acuerdo con el Plan General del Condado de Kings (Plan General) y el Plan de Administración de Residuos Peligrosos del Condado (CHWMP, por sus siglas en inglés).
- Desarrollar un nuevo relleno sanitario (Relleno Sanitario B-20) de residuos peligrosos en terrenos apropiados para el desarrollo de centros de eliminación de residuos peligrosos de acuerdo con el Plan General y el CHWMP, incluyendo la remoción un sitio del relleno sanitario de uso residencial existentes o propuestos de al menos una milla.
- Utilizar un sitio existente que este en conformidad con el Plan General y el CHWMP.
- Utilizar un sitio existente del Condado que este incluido como un sitio con permisos de residuos peligrosos en el Elemento de Emplazamiento del Plan Integrado de Administración de Residuos del Condado de Kings (CIWMP, por sus siglas en inglés) para continuar brindando la eliminación mas económica y segura posible de residuos peligrosos y residuos designados.
- Asegurar la capacidad del Condado a largo plazo para continuar brindando la capacidad de eliminación de residuos peligrosos y residuos designados en una instalación existente y permitida de residuos peligrosos Clase I/II por lo menos de 30 a 35 años, 24 horas al día, 7 días a la semana, 365 días al año.

RE.4 Resumen del Proyecto

El Proyecto propuesto incluye los siguientes elementos:

- La construcción y expansión vertical y lateral del actual Relleno Sanitario B-18 Clase I/II
- Operación y cierre del Relleno Sanitario B-18 Clase I/II aprobada como parte del Proyecto propuesto

- Construcción, operación, y cierre del Nuevo Relleno Sanitario B-20 Clase I/II
- Incorporación de aproximadamente 221.5 acres en total al área de operaciones permitidas del KHF, convirtiendo el total del área de operaciones a 695.5 acres.

Actualmente no hay restricciones de la cantidad de residuos peligrosos que pueden ser recibidos diariamente en el KHF para su tratamiento, almacenamiento y/o eliminación. El número actual de viajes de camiones al KHF es de un promedio máximo de 400 viajes de ida y vuelta al día, lo cual representa la condición base del SEIR. Sin relación al Proyecto propuesto, podría haber un aumento en la cantidad de residuos peligrosos que se reciben en KHF a diario y en el número de viajes diarios de los camiones de transporte de los residuos peligrosos. Un NOP informó incorrectamente que el Proyecto propuesto resultaría en 100 viajes diarios adicionales para el transporte de residuos peligrosos.

El Proyecto propuesto extendería el número de años que los residuos peligrosos serían eliminados en el KHF. Actualmente, el existente Relleno Sanitario B-18 cuenta con capacidad permitida de eliminación de residuos peligrosos y residuos designados hasta el 2010. Como parte del Proyecto propuesto, el existente Relleno Sanitario B-18 sería expandido vertical y lateralmente en dos fases, y se espera que la capacidad adicional permitirá que el Relleno Sanitario B-18 continúe recibiendo residuos peligrosos y residuos designados para eliminación hasta el 2017. También, como parte del Proyecto propuesto, la fase inicial del nuevo Relleno Sanitario B-20 sería construido en el 2017, con el desplazamiento de las operaciones de eliminación de residuos peligrosos y residuos designados al nuevo Relleno Sanitario B-20 en el 2018 una vez que el Relleno Sanitario B-18 llegue a su capacidad.

El nuevo Relleno Sanitario B-20 sería construido en tres fases (aunque cada fase puede ser construida en sub-fases) y se anticipa que tenga capacidad hasta el 2042. Por lo tanto, como parte del Proyecto propuesto el KHF espera brindar capacidad por 32 años mas (2010 a 2042) de residuos peligrosos y residuos designados. La duración actual del Proyecto propuesto dependerá del volumen de residuos peligroso y residuos designados que sean eliminados en el Rellenos Sanitario B-18 y en el nuevo Relleno Sanitario B-20 anualmente, y puede que ser mas o menos de 32 años. Para un mejor y completo entendimiento del Proyecto propuesto incluyendo el diseño y operaciones del ampliado Relleno Sanitario B-18 y el nuevo Relleno Sanitario B-20, se le exhorta a leer la Sección 2.0 - Descripción del Proyecto del Borrador del SEIR.

RE.5 Análisis Medioambiental

En conformidad con los requisitos del CEQA, se realizó un análisis ambiental para el Proyecto propuesto. Un Estudio Inicial fue preparado para determinar si el Proyecto propuesto podría resultar en impactos medioambientales significativos. En base a los resultados del Estudio Inicial y la otras informaciones incluidos en el Aviso de Preparación (NOP) (véase el Apéndice A de este Borrador SEIR), fue determinado que el Proyecto propuesto sería una continuación de las operaciones de eliminación de residuos peligrosos existentes y residuos designados en el KHF, con la expansión, operaciones continuas y el cierre del existente Relleno Sanitario B-18 Clase I/II y la construcción, operaciones, y el cierre del nuevo Relleno Sanitario B-20 Clase I/II.

Como resultado, la Agencia de Planificación del Condado de Kings, en calidad de agencia principal, determinó que un SEIR era requerido para el Proyecto propuesto, en conformidad con las Directivas de CEQA, Sección 15162(a), que establecen, en parte relevante, que cuando un EIR previo ha sido preparado para un proyecto, como aquí, no se preparará ningún EIR subsiguiente para ese proyecto a menos que la agencia principal lo determine, en base a la evidencia substancial indicada en todo el expediente, con uno o más de lo siguiente:

(1) Se propusieron cambios sustanciales en el proyecto que requerirán revisiones de importancia del EIR anterior o una declaración negativa debido a la participación de nuevos efectos medioambientales significativos o a un aumento sustancial en la gravedad de los efectos significativos identificados anteriormente;

(2) Existen cambios sustanciales con respecto a las circunstancias bajo las que se lleva a cabo el proyecto que requerirán revisiones de importancia del EIR anterior o una declaración negativa debido a la participación de nuevos efectos medioambientales significativos o a un aumento sustancial en la gravedad de los efectos significativos identificados anteriormente;...”

De acuerdo con los resultados del Estudio Inicial (IS, por sus siglas en inglés), se determinó que el Proyecto propuesto tiene cambios sustanciales y tendría el potencial de afectar: estética, calidad del aire, recursos biológicos, recursos culturales y paleontológicos, geología y suelos, peligros y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, planificación y uso de la tierra, ruido y transporte y tráfico. Por lo tanto, estas áreas de recursos medioambientales son abordadas en el Borrado del SEIR. Además, basado en la reciente aprobación de la legislación con respecto a emisiones del gas con efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) y de su papel en el cambio del clima global, este Borrador del SEIR

trata las emisiones del Proyecto propuesto de GHG y de su contribución al cambio de clima global.

El IS también determinó, basado en evidencia sustancial en el expediente, que el Proyecto propuesto no tendría el potencial de afectar lo siguiente: recursos agrícolas, recursos minerales, población y vivienda, servicios públicos, recreación o utilidades y sistemas de servicios. Por lo tanto, no se abordan estas áreas de recursos medioambientales en el Borrador del SEIR.

RE.5.1 Resumen de los Impactos del Proyecto Propuesto

Los efectos medioambientales razonablemente previsibles del Proyecto propuesto son evaluados en el Capítulo 3.0 de este Borrador del SEIR. Todas las medidas de mitigación factibles requieren evitar o reducir substancialmente impactos significativos identificados y que han sido incorporados como parte de las conclusiones del este Borrador del SEIR. Los posibles impactos y las medidas de mitigación para cada asunto medioambiental son resumidos en la Tabla RE-1 (página RE-24). La Tabla RE-1 resume los resultados y la conclusión principales del análisis medioambiental para el Proyecto propuesto. A excepción de calidad del aire, gases con efecto invernadero GHG /cambio de clima, y tráfico, los posibles efectos significativos directos y/acumulativos del Proyecto propuesto serán reducidos a niveles menos que significativos. La calidad del aire identificada, efecto invernadero GHG/cambio de clima, y los impactos del tráfico se consideran significativos e inevitables, incluso después de la adopción de todas las medidas de mitigación posibles.

RE.5.1.1 Estética

Las áreas del KHF que se verían afectadas por el Proyecto propuesto no serán visibles desde la ciudad de Kettleman, las partes de la carretera interestatal I-5 cercanas a la ciudad de Kettleman, ni desde otras áreas no habitadas al noreste, norte y noroeste del KHF debido a que las colinas de Kettleman las ocultan. Las vistas más cercanas a las partes del sitio del KHF que se verán afectadas por el Proyecto son segmentos pequeños de la Ruta Estatal (SR- por sus siglas en inglés) SR-41 ubicados inmediatamente al este y sudeste del sitio. Debido a que las características del paisaje que intervienen brindan un ocultamiento, las únicas vistas de la carretera interestatal I-5 hacia las partes del sitio afectadas por el Proyecto propuesto se encuentran en los carriles de dirección de tráfico al norte del área sur de la avenida Utica, a una distancia de 5 millas y más del sitio.

La apariencia de muchas de las características del sitio del KHF se mantendrá sin cambios. No habrá cambios en la apariencia de la entrada de la instalación ni en las estructuras existentes, como el edificio de administración, el de mantenimiento o el área de la báscula. En general, los cambios físicos asociados con la expansión propuesta del Relleno Sanitario

B-18 y la construcción, operación y cierre del nuevo Relleno Sanitario B-20 tendrán un bajo nivel de visibilidad en las áreas fuera del sitio utilizadas por el público. El diseño, los procedimientos operacionales y cierre de los Rellenos Sanitarios B-18 y B-20, y los requisitos reguladores del Proyecto propuesto reducirán los impactos estéticos a un nivel que es menos que significativo. Por lo tanto, no se requiere mitigación.

RE.5.1.2 Calidad Del Aire

El Proyecto propuesto está ubicado en el Condado de Kings, en la Cuenca Aérea del Valle de San Joaquín (SJVAB, por sus siglas en inglés). Los asuntos sobre la calidad del aire se encuentran bajo la jurisdicción del Distrito Unificado de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín (SJVUAPCD, por sus siglas en inglés). La parte del Condado de Kings del SJVAB ha sido clasificada por la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) y la Mesa Directiva de Recursos del Aire (ARB, por sus siglas en inglés) por cada contaminante como cumplimiento, incumplimiento, no clasificado, o designación que se determinará (véase la Tabla RE-1, sección 3.3, página RE-25). Para el estándar de 1 hora del ozono, no hay estándar federal; sin embargo, el Condado está designado como estado en incumplimiento/severo. Para el estándar federal de 8 horas del ozono, el Condado se designa como incumplimiento/serio y designado como estado en incumplimiento. Para el PM_{10} el Condado está designado como incumplimiento federal serio e incumplimiento del estado, y para el $PM_{2.5}$ el Condado ha sido designado como incumplimiento federal y por el estado como "designación que se determinará." De acuerdo con el análisis técnico de la calidad del aire para el Proyecto propuesto (véase Apéndice F), el Proyecto no excederá los estándares federales y estatales para los óxidos del nitrógeno (NO_x , por sus siglas en inglés), los gases orgánicos reactivos (ROG, por sus siglas en inglés), el dióxido del sulfuro (SO_2 , por sus siglas en inglés), el bióxido de carbono (CO , por sus siglas en inglés) o $PM_{2.5}$ en el límite de KHF. El Proyecto propuesto excederá el estándar federal y estatal del PM_{10} en el límite de KHF. Debido que SJVAB no cumple con el estándar federal y estatal de ozono de 1 hora y es tampoco cumple con la norma federal y estatal de ozono de 8 horas, incumplimiento para el federal y estatal e indica el estándar PM_{10} del estado, y está en incumplimiento para el estándar federal $PM_{2.5}$, el Proyecto propuesto se encuentra para tener impactos significativos específicos al Proyecto y acumulativos en calidad del aire.

Las medidas de la mitigación de la calidad del aire para el Proyecto propuesto se incluyen en la Tabla RE-1 (Sección 3.3, página RE-24). Sin embargo, con el fin de este Borrador SEIR, se concluye que el Proyecto propuesto tiene impactos acumulativos y específicos del Proyecto significativos del PM_{10} y $PM_{2.5}$ en la calidad del aire. Estos impactos seguirían siendo significativos e inevitables incluso después de la implementación de las medidas factibles de mitigación. El Proyecto propuesto y los proyectos acumulativos propuestos en el

sitio resultan en un impacto acumulativo significativo e inevitable a riesgos de salud en el límite de la propiedad de KHF incluso después de la implementación las medidas de mitigación factibles, pero este impacto es menos que significativo a 2.000 pies del límite de la propiedad de KHF.

Si el proyecto propuesto es aprobado, una declaración de consideraciones primordiales relacionada a los impactos de la calidad del aire y de salud sería requerida por la Comisión de Planificación del Condado de Kings.

RE.5.1.3 Recursos Biológicos

Según el Proyecto propuesto, la mayor parte de la expansión del Relleno Sanitario B-18 se ubica dentro del área de operaciones existentes en KHF. Sin embargo, aproximadamente 11 acres de la expansión del Relleno Sanitario B-18 y todo del Relleno Sanitario B-20 (63 acres de área de eliminación de relleno sanitario y un área de 92 acres de alteración) están localizados fuera del área de operaciones existente, resultando en aproximadamente 103 acres de nueva alteración en KHF. Para adaptar el Proyecto propuesto, 221.6 acres de tierra mas o menos natural (pero hay caminos existente, pozos, y el almacén B-18), y 103 acres de esa tierra estará alterado, y se agregarán a las 474 acres de operaciones de KHF, llegando a un área total de 695.5 acres.

Una especie de planta sensible, denominada gypsum-loving larkspur, crece dentro del área del Proyecto propuesto. De todas maneras, está especie se extiende dentro de la región. En consecuencia, el Proyecto propuesto no tendrá impactos significativos sobre esta especie.

Cuatro especies silvestres, sensibles y protegidas (el alcaudón verdugo, la lagartija leopardo nariгона, el zorro de San Joaquín y el tejón americano) pueden encontrarse potencialmente dentro del área del Proyecto propuesto. Aunque aproximadamente una porción de la expansión del Relleno Sanitario B-18 y todo el Relleno Sanitario de B-20 se construirá dentro de áreas que no serán afectadas, los impactos de la construcción y operación serán mitigados de manera que sean menos que significativos (véase la Tabla RE-1, sección 3.4, página RE-28). Por lo tanto, el Proyecto propuesto no producirá impactos significativos en las especies silvestres protegidas y/o sensibles cuya presencia en el KHF es un hecho conocido.

RE.5.1.4 Recursos Paleontológicos y Culturales

En 2002 se llevó a cabo un estudio arqueológico en el KHF y en 2003 se realizó una inspección complementaria (TRC 2004). Estos estudios incluyeron el examen de registros arqueológicos del sitio, mapas y archivos del proyecto. Las búsquedas de archivos revelaron tres inspecciones arqueológicas previas en el área del Proyecto propuesto o cerca del área del Proyecto propuesta, que identificó dos hallazgos aislados (IOs, por sus siglas en inglés)

dentro del KHF. Ninguno de estos hallazgos aislados fue considerado un recurso cultural significativo. Las investigaciones llevadas a cabo en 2002 y 2003 llevaron a la conclusión de que el área del Proyecto propuesto no contiene recursos arqueológicos potencialmente significativos (TRC 2004). Por lo tanto, no se requieren medidas de mitigación. Sin embargo, se incluyeron dos medidas de mitigación de recursos arqueológicos en el Borrador del SEIR y serán implementadas en el caso de que se encuentren recursos arqueológicos durante la construcción del Proyecto propuesto (véase la Tabla RE-1, sección 3.5, página RE-38).

Estudios paleontológicos llevados a cabo en 1984 y 2002 determinaron que la delicadeza general del área del Proyecto para recursos paleontológicos es considerada potencialmente significativa. Las actividades de excavación relacionadas con el Proyecto podrían dar como resultado la alteración de recursos fósiles. La probabilidad de hallar fósiles en el área del Proyecto propuesto parece ser de moderada a alta, en base a estudios previos. Por lo tanto, debido a que el Proyecto propuesto supone la alteración de tierra nueva por la expansión del Relleno Sanitario B-18 y el nuevo Relleno Sanitario B-20, existe una probabilidad de que el impacto a los recursos paleontológicos sea de moderado a alto. Se implementarán medidas de mitigación en caso de que se encuentren recursos paleontológicos durante la construcción del Proyecto (véase la Tabla RE-1, sección 3.5, página RE-38). Estas medidas reducirán los impactos para que sean menos que significativos para los recursos paleontológicos.

RE.5.1.5 Geología y Suelos

El Proyecto propuesto está ubicado en un área de actividad sísmica histórica, principalmente en relación con la Falla de San Andrés, a unas 22 millas al sudoeste del sitio. Sin embargo, no hay fallas activas cerca del KHF. Asimismo, el sitio no está ubicado dentro de una Zona de Estudios Especiales Alquist-Priolo.

Como el KHF se encuentra en una zona de actividad sísmica (como la mayor parte del territorio de California), podría haber movimientos sísmicos durante la ejecución del Proyecto. Sin embargo, el Proyecto será diseñado para cumplir con los requisitos del Título 27 del Código de Reglamentos de California (CCR, por sus siglas en inglés) y la Parte 258, Título 40, del Código de Reglamentos Federales (CFR, por sus siglas en inglés) para asegurar que no se produzcan daños en el sistema de revestimiento ni en otros componentes de la expansión del Relleno Sanitario B-18 y el Relleno Sanitario B-20 nuevo.

Según el diseño del Proyecto, los procedimientos operativos de cierre y los requisitos reglamentarios (véase Tabla RE-1, sección 3.6, página RE-39), los impactos potenciales relacionados con condiciones no sísmicas o condiciones geológicas sísmicas serán menos que significativos y no se requiere mitigación.

RE.5.1.6 Peligros y Materiales Peligrosos

De acuerdo con las características del Proyecto propuesto, los incidentes potenciales que involucran peligros y materiales peligrosos están relacionados con el transporte, manipulación y eliminación de residuos, los incendios y la seguridad del sitio. El Proyecto propuesto operará conforme a las reglamentaciones federales y estatales que establecen normas de desempeño para el transporte, manipulación y eliminación de residuos designados y residuos sólidos municipales, y para responder ante emergencias y la seguridad del personal. Además, las operaciones del KHF (véase Tabla RE-1, sección 3.7, página 42) continuarán implementando procedimientos con el fin de reducir o eliminar incidentes potenciales relacionados con peligros y materiales peligrosos.

La escuela más cercana es la escuela primaria de la Ciudad de Kettleman, ubicada a unas 3,5 millas del KHF. Debido a esa distancia, las actividades de expansión del Relleno Sanitario B-18 no afectarían la escuela ni las personas que se encuentren en la escuela.

El KHF no está incluido en la lista de Sitios de Residuos Peligrosos Identificados del Condado de Kings, elaborada de acuerdo con la Sección 65962.5 del Código de Gobierno. Por lo tanto, el Proyecto no afectará ni será afectado por ningún sitio de residuos peligrosos existente.

El Proyecto propuesto se llevará a cabo dentro del sitio del KHF existente de 1.600 acres, y de esos, 474 acres están disponibles y permitidos para operaciones de eliminación de residuos, y aumentará 221.5 acres de área para operaciones de eliminación de residuos (para un total de 695.5 acres de área de operaciones, el Proyecto propuesto incluirá las mismas actividades de transporte y eliminación de residuos que se realizan actualmente para la eliminación de residuos en el Relleno Sanitario B-18 Clase I/II. En consecuencia, será aplicable el plan de contingencia y respuesta a emergencias existente del KHF. Por lo tanto, el Proyecto propuesto no interferirá ni perjudicará la implementación del plan de contingencia y respuesta a emergencias existente del KHF.

En base a lo anterior, las condiciones asociadas con el Proyecto propuesto no producirán impactos significativos relacionados con peligros y materiales peligrosos. No se requiere mitigación.

RE.5.1.7 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 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, 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 poscierre.

De acuerdo con lo anterior, el Proyecto propuesto no producirá impactos significativos sobre los recursos de aguas subterráneas ni aguas de superficie y no se requiere mitigación.

RE.5.1.8 Uso del Suelo

El Proyecto propuesto está ubicado dentro de la zona no incorporada en el oeste del Condado de Kings. El KHF está designado para la eliminación de residuos peligrosos, municipales y designados por el elemento de Uso del Tierra del Plan General del Condado de Kings. El almacenaje, el tratamiento, y las aplicaciones de usos de eliminación en KHF están de acuerdo con el Plan General.

Los sitios de eliminación de residuos están incluidos en la Sección B.10 de las Reglas Uniformes del Condado para Reservas Agrícolas del Condado de Kings como usos compatibles y permitidos en tierras bajo contrato (Condado de Kings, 2004). El KHF y la zona circundante se encuentran dentro el Distrito Zonal de Agricultura General (AG-40), que permite la eliminación de residuos con un permiso de uso condicional (CUP, por sus

siglas en inglés). El Proyecto propuesto requerirá la expedición del nuevo Permiso de Uso Condicional (CUP 05-10).

CWMI adquirió el KHF en 1979, después de que los propietarios anteriores lo habían establecido como sitio para la eliminación de residuos. El KHF sitio existente de 1.600 acres y el área de operaciones permitidas está de acuerdo con las designaciones del uso de tierra y los usos de tierra circundante. Las operaciones en KHF están autorizadas por una serie de CUPs. Como continuación de las operaciones inútiles existentes en KHF, el Proyecto propuesto también será constante con la designación de la utilización del suelo del condado y las utilidades del suelo circundantes.

RE.5.1.9 Ruido

Los niveles de ruido ambiental en las cercanías del KHF son consistentes con la designación de uso del suelo agrícola de la zona circundante. Las principales fuentes de ruido asociadas con las operaciones del centro existentes en el KHF son: (1) operaciones de tratamiento, almacenamiento y eliminación de residuos peligrosos de Clase I/II; (2) operaciones de eliminación de residuos de Clase II/III en el Relleno Sanitario B-19; (3) excavación y desarrollo del nuevo Clase II/Clase III Relleno Sanitario B-17 y (4) tráfico vehicular pesado a lo largo de la ruta SR-41 hasta el centro. Otro elemento que aporta ruido en la zona es el tráfico sobre la carretera interestatal I-5, ubicada a unas 2,5 millas al este del KHF.

El receptor más cercano al sitio del KHF es una residencia ubicada al este de la carretera interestatal I-5 y al lado norte de la Avenida Milham de una distancia aproximada a 2,5 millas del KHF. La ciudad de Kettleman y la ciudad de Avenal se encuentran aproximadamente a 3,5 y 6,5 millas del KHF, respectivamente. Los ruidos de las operaciones del KHF no se detectan en la residencia más cercana, en la ciudad de Kettleman, ni en la ciudad de Avenal.

Actualmente, el Relleno Sanitario B-18 Clase I/II y el Relleno Sanitario B-19 Clase II/III se encuentran activos y generan ruido por las operaciones del recién permitido Relleno Sanitario B-17. Estas operaciones actuales generan ruido que es menos que significativo en el límite de la propiedad de KHF. Las actividades del relleno sanitario asociadas al Proyecto propuesto no resultarán en un nuevo tipo de ruido. No obstante, la operación del Relleno Sanitario propuesto de B-20 pondría equipo que generará ruido en un área de KHF que no genera actualmente ruido. La expansión del Relleno Sanitario de B-18 ocurrirá en y adyacente a la espacio de utilización existente del Relleno Sanitario B-18, así que este aspecto del Proyecto no dará lugar a ruido en una nueva área.

En el punto más cercano al límite de propiedad del KHF, se estima que la construcción de la expansión del Relleno Sanitario B-18 propuesto producirá un máximo nivel de ruido de

69 decibeles (dBA, por sus siglas en inglés) en el límite de la propiedad. Operaciones en la expansión del Relleno Sanitario B-18 producirán un máximo nivel de ruido de 61 dBA en el límite de la propiedad. En su punto más cercano al límite occidental de la propiedad de KHF, la construcción del propuesto Relleno Sanitario B-20 se estima dar un nivel de ruidos máximo de 69 dBA en el límite de la propiedad. Operaciones en el Relleno Sanitario B-20 se estiman dar un nivel de ruidos máximo de 55 dBA en el límite de la propiedad. Por lo tanto, en el límite de la propiedad del KHF, los niveles máximos de ruido para el Proyecto propuesto permanecerían por debajo de la norma sobre ruido del Condado de Kings de 70 dBA para suelos agrícolas. En consecuencia, el Proyecto propuesto producirá un impacto de ruido menos que significativo en las tierras agrícolas circundante y no se requiere ninguna mitigación.

El Proyecto propuesto no produciría un aumento de la cantidad existente de viajes ida y vuelta en camión por día al KHF. En consecuencia, el Proyecto propuesto no produciría impactos de ruidos adicionales relacionados a camiones a lo largo de carreteras locales y regionales y no requiere mitigación.

De acuerdo con lo anterior, los niveles de ruido del Proyecto propuesto y del tráfico relacionado con el Proyecto serán menos que significativos. Asimismo, el Proyecto propuesto no producirá un abuso de las normas de ruido correspondientes al Plan General. Por lo tanto, no se requiere mitigación.

RE.5.1.10 Transporte/Tráfico

Las carreteras principales cercanos al sitio del Proyecto que son empleados en las operaciones existentes del KHF y que continuarán siendo empleados 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 del 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.

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). 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 oeste 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 2018 (por ejemplo., LOS de C o mejor). Sin embargo, comenzando en el 2026 y hasta la fecha de clausura proyectada del Relleno Sanitario en el 204, el LOS en la SR-41 y I-5 en esta área del Valle de San Joaquín operaría desde el 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 2026 con considerados acumulativamente significativos.

Según se describió anteriormente, los impactos de transporte y tráfico relacionados con el Proyecto propuesto no serían significativos hasta el 2018, pero el Proyecto propuesto contribuiría con un impacto significativo en SR-41 desde la entrada de KHF hasta entrada a I-5 comenzado en el 2026 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, véase Sección 3.11, página RE-47). 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 justo-parte prorrateada para contribuir a 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 ha menos a que 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 este Borrador SEIR, la reducción al LOS a D o debajo de la entrada de KHF hasta la dirección norte y al 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, la Comisión de Planificación del Condado de Kings requerirá una declaración de las consideraciones fundamentales.

RE.5.1.11 Emisiones de Gas de Efecto Invernadero y Cambio Climático Global

En California, las tendencias de observación a partir de la mitad del siglo pasado demuestran inviernos mas calientes y temperaturas de primavera, disminuyendo los niveles de nieve el la primavera en las montañas a nivel de elevación bajos o mediados (Cayan et al. 2006b). Investigaciones sugieren que las actividades humanas, tales como la quema de combustibles fósiles y despejar los bosques, estén dando por resultado mas emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y de otros gases que atrapan calor hacia la atmósfera. Esto podría conducir a un cambio de clima global futuro, con consecuencias extensas que afectarían muchos de los recursos importantes de California.

Este Borrador del SEIR considera la contribución del Proyecto propuesto a las emisiones de gas de invernadero y el cambio climático global. El impacto ambiental primordial de las emisiones de GHGs no es local, pero si global por naturaleza. Para el borrador del SEIR, las contribuciones incrementaría del Proyecto propuesto al cambio de clima y serán consideradas significativas si es que:

- Están en conflicto o obstruyen la implementación de las metas y/o las estrategias de la Orden Ejecutiva S-03-05 y/o la Orden Ejecutiva S-01-07, o el Acto de Soluciones del Calentamiento Global de California del 2006.
- Dan como resultado una exposición incrementada de uno a mas de los posibles efectos adversos del calentamiento global identificado en el Acto de Soluciones del Calentamiento Global de California del 2006, Código de Salud y Seguridad, Sección 38501(a)
- Dan como resultado un incremento específico al Proyecto substancial de emisiones de GHG relativas a las condiciones existentes.

Se estimaba que las emisiones de GHG asociadas al Proyecto propuesto utilizaban emisiones de CO₂ como poder para todas las emisiones de GHG. Esto es constante con el protocolo de reportaje actual del Registro de Acción del Clima de California (CCAR, por sus siglas en inglés). Los cálculos de las emisiones de GHG típicamente se enfocan en el CO₂ porque es el GHG producido más comúnmente en términos de volumen y número de fuentes, y porque es el GHG más fácil de medir. El CCAR proporciona una metodología para calcular emisiones de GHG y está diseñado para ser aplicado a un solo o número limitado de entidades o operaciones donde está disponible la información detallada sobre las fuentes de emisión (por ejemplo, uso de la electricidad y gas natural, los números y tipos de vehículos y equipo en una flota, tipo y uso de los sistemas de la calefacción y de enfriamiento, emisiones de procesos de fabricación). Como el número y el tipo de vehículos usados para transportar los residuos peligrosos a KHF se saben y el número y el tipo de equipo en el sitio utilizado para disponer de los residuos peligrosos en el Relleno Sanitario B-18 se conocidos, esta metodología es aplicables al Proyecto propuesto.

El análisis de tráfico que se llevó a cabo como parte del Borrador del SEIR provee datos utilizado para estimar las emisiones de CO₂ de viajes de vehículos relacionados al Proyecto. El Proyecto propuesto resultará en la continuación de una promedio máximo de 400 viajes de vehículos de ida y vuelta diarios con un promedio de una distancia de viaje redondo de 200 millas para continuar transportando residuos peligrosos y residuos designados al KHF para su eliminación en los Rellenos Sanitarios B-18 y el B-20. Por lo tanto, la continuación propuesta de transporte de residuos peligrosos al KHF como parte del Proyecto propuesto

genera un promedio de 80,000 millas viajadas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés) por día, o aproximadamente 29 millones de VMT anualmente, el mismo número de millas como las actuales operaciones de Rellenos Sanitario B-18 en KHF. Aproximadamente 11,700 toneladas de CO₂ por año serían generadas por viajes al Proyecto, el cual es la misma cantidad que actualmente es generada por las operaciones actuales en el Relleno Sanitario B-18. Es importante notar que las emisiones de estimadas por viajes de vehículos asociadas con el Proyecto propuesto no son emisiones nuevas, ya que la operación actual del Relleno Sanitario B-18 en KHF ya genera casi al promedio máximo de 400 viaje de ida y vuelta por día. Como resultado, el Proyecto propuesto representa una continuación del mismo índice que emisiones de CO₂ que nuevas emisiones de CO₂. Por lo tanto, el Proyecto propuesto no resultará en un incremento neto de las emisiones de GHG globales. Un factor adicional es que los residuos peligrosos seguirán siendo generado en California sin importar le Proyecto propuesto, y estos residuos deberán ser transportados a un centro de residuos peligrosos de Clase I para su eliminación. Por lo tanto, con o sin el Proyecto propuesto, índices similares de emisiones de CO₂ de la transportación de residuos peligrosos para eliminación ocurrirán en California.

El estimado de aproximadamente 11,700 toneladas de CO₂ emitidos cada año relacionados al Proyecto por viajes de vehículos es un punto de partida para mas calculaciones de emisiones. El consumo de combustible de fósiles en el sector de transportación fue la fuente individual más grande de emisiones GHG en California en el 2004, representado el 40.7 por ciento del total, mientras que el sector industrial apporto el 20.5 por ciento del total de emisiones de GHG en California (Comisión de Energía de California 2006a). Haciendo suposiciones que la proporción de emisiones de los sectores de transportación e industriales del Proyecto propuesto serían similares a los resultados estatales del 2004, el total de las emisiones de CO₂ del Proyecto propuesto serían aproximadamente 17,550 toneladas por año las cuales incluyen la transportación de desechos por camión y el equipo del relleno sanitario en el sitio utilizado para las operaciones de eliminación en los Rellenos Sanitarios B-18/B-20. Sin embargo, así como las emisiones de CO₂ vehiculares del Proyecto propuesto son una continuación de emisiones existentes de las operaciones actuales del Relleno Sanitario B-18 en KHF, el total de emisiones de CO₂ del Proyecto propuesto representa una continuación de emisiones en lugar de nuevas emisiones. Por lo tanto, el total de emisiones de CO₂ por el Proyecto propuesto no resulta en un incremento neto de emisiones globales de GHG.

El incremento en curso de concentraciones de GHG en la atmósfera han resultado en y continuarán resultando en incrementos en la temperatura global promedio y los cambios asociados a las condiciones climáticas y ambientales. Según el significado adverso a efectos

ambientales relacionados al cambio de clima inducido por el GHG, las emisiones de GHG son consideradas un impacto significativo. El reto es asesorar el significado de la contribución individual de cada proyecto al las emisiones globales de GHG y al cambio de clima global asociado para determinar si emisiones de GHG de un proyecto, los cuales son posiblemente a una escala micro relativas a emisiones globales, resultan en contribuciones considerable que incrementan a un impacto significativo de escala macro.

En el 2003, emisiones globales de carbono (por ejemplo solo los átomos de carbono dentro de las moléculas del CO₂) solamente de los combustibles de fósiles quemados en total se estimaron en 7,303 millones de toneladas métricas (Marland et al, 2006). Esto se traduce a aproximadamente 29,400 millones de toneladas de CO₂. Esto es solo una porción de las emisiones globales de CO₂ porque solamente trata el combustible de fósiles quemados y no trata otras fuentes de CO₂ tales como la quemazón de la vegetación. El total de emisiones de CO₂ de todas las fuentes asociadas con las operaciones actuales del Relleno Sanitario B-18 y el Proyecto son menos que el 0.00000008 por ciento de este total global. La emisiones de CO₂ en California sumaron aproximadamente 541 millones de toneladas en el 2004 (CEC 2006^a). Basado en un total de emisiones de CO₂, como se estima arriba, las emisiones actuales de operación del Relleno Sanitario B-18 y el Proyecto propuesto representa aproximadamente el 0.0003 por ciento del total a nivel estatal del 2004.

Para el propósito de este Borrador del SEIR, se considera que el Proyecto propuesto resultará en ambas emisiones de GHG, específicas al Proyecto y significativamente acumulativas. Aun con la implementación de las medidas de mitigación de Calidad del Aire incluidas en este Borrador del SEIR (véase la Tabla RE-1, sección 3.12, página RE-51) el Proyecto propuesto producirá emisiones de GHG el cual resultará en un incremento en la contribución al impacto significativo del cambio de clima global. Por lo tanto, porque cualquier cantidad substancial de emisiones de GHG son consideradas significativas relacionadas a su impacto al cambio de clima global, en parte por el medioambiente existente, el impacto del Proyecto propuesto al cambio de clima global es considerado *acumulativo significativo e inevitable*. Si el Proyecto propuesto es aprobado, una declaración de consideraciones relativas a las emisiones del GHG y las contribuciones incrementadas del Proyecto propuesto al cambio de clima global sería requerida por la Comisión de Planificación del Condado de Kings.

RE.5.2 Impactos Acumulativos

La Agencia de Planificación del Condado de Kings ha identificado dos tipos de proyectos que, en conjunto con el Proyecto propuesto de la Eliminación de Residuos Peligrosos, podrían contribuir con impactos acumulativos. El primer tipo de proyecto contiene los propuestos en KHF que son independientes y no se ven afectados por el Proyecto propuesto

en este Borrador del SEIR (proyectos en el sitio). El segundo tipo de proyecto acumulativo contiene proyectos públicos o privados en las cercanías del KHF (proyectos fuera del sitio). Éstos además son independientes y no se ven afectados por el Proyecto evaluado en este Borrador del SEIR.

RE.5.2.1 Proyectos en el Sitio

Dos proyectos acumulativos en KHF se evalúan. Uno es el Proyecto de Biorreactor de Relleno Sanitario B-19 del KHF (Proyecto de Biorreactor). El 2 de septiembre de 2003 se emitió un NOP para el Proyecto del Biorreactor. El Borrador del SEIR para el Proyecto de Biorreactor se distribuyó para comentario público el 1 de noviembre de 2004, y el SEIR Final para el proyecto se distribuyó al público el 23 de mayo de 2005. La Comisión de Planificación del Condado de Kings certificó el SEIR y aprobó el Proyecto de Biorreactor el 6 de junio de 2005.

El otro proyecto en el sitio es el Proyecto del Relleno Sanitario B-17. El NOP para el Relleno Sanitario B-17 de KHF se emitió el 1 de marzo de 2004, se emitió un Aviso de Modificación el 12 de septiembre de 2005. El Borrador del SEIR para el proyecto se distribuyó al público para comentarios públicos el 4 de noviembre del 2005, y el SEIR final fue distribuido al público el 19 de mayo del 2006. La Comisión de Planificación del Condado de Kings certificó y aprobó el Proyecto del Relleno Sanitario B-17 el 30 de mayo de 2006.

RE.5.2.2 Proyectos Fuera del Sitio

El segundo tipo de proyectos acumulativos potenciales consta de los proyectos en las cercanías de KHF. Basado en discusiones con la Agencia de Planificación del Condado de Kings (Zumwalt 2006), se determinó que cuatro proyectos en el área pueden provocar impactos acumulativos. Éstos son la Expansión del Relleno Sanitario de Avenal (Avenal), el Centro de Co-compostaje de las Granjas de Westlake (Granjas de Westlake), el Proyecto de Rehabilitación de la SR-41 del Departamento de Transporte de California (Caltrans), y la Comunidad Planificado del Rancho de Quay Valley (Valle de Quay).

Se evaluó el potencial de impactos acumulativos para las zonas de recursos medioambientales abordados en este Borrador del SEIR: estética, calidad del aire, recursos biológicos, recursos culturales y paleontológicos, geología y suelos, peligros y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, planificación y uso de la tierra, ruido, y transporte y tráfico y emisiones de gas invernadero.

RE.5.2.3 Resumen de Impactos Acumulativos Del Proyecto

En base a los análisis, se determinó que el Proyecto contribuiría con impactos acumulativos menos que significativos en todas las áreas de recursos medioambientales, con la excepción de calidad del aire, salud pública, transportación y tráfico y emisión de GHG y resultando

en que el Proyecto contribuiría al cambio de clima global. Los impactos acumulativos para esta área de recursos se resumen más adelante. Además, impactos acumulativos a transporte/trafico también se resumen en la sección del RE 5.2.3.2.

ES.5.2.3.1 Impactos Acumulativos en la Calidad del Aire

Los proyectos acumulativos en el sitio del KHF aumentarán las emisiones provenientes del KHF. El Proyecto propuesto y los proyectos acumulativos en el sitio no exceden las Normas de Calidad Ambiental del Aire de California/Normas Nacionales de Calidad Ambiental del Aire (CAAQS/NAAQS, por sus siglas en inglés) para NO_x, ROG, SO₂ y CO en el límite de la propiedad del KHF. Sin embargo, como el SJVAB se designó en incumplimiento estatal y federal para el ozono, el Proyecto propuesto y los proyectos acumulativos en el sitio representan un impacto acumulativo significativo para el ozono.

Además, el Proyecto propuesto y los proyectos acumulativos en el sitio exceden el CAAQS anual y por 24 horas para PM₁₀ y PM_{2.5} en el límite de propiedad del KHF. Como resultado, debido a que el SJVAB se designó en incumplimiento estatal y federal para PM₁₀, el Proyecto propuesto y los proyectos acumulativos en el sitio representan un impacto acumulativamente significativo para PM₁₀.

El Proyecto propuesto y los proyectos acumulativos en el sitio exceden las normas de riesgo de cáncer en el límite de propiedad del KHF y por lo tanto resultan significativos en esa ubicación. Sin embargo, el Proyecto propuesto y los proyectos acumulativos en el sitio no exceden las normas sobre riesgo de cáncer en el amortiguador de 2.000 pies del límite del sitio KHF y, en consecuencia, estos impactos son menos que significativos en el amortiguador de 2.000 pies de KHF.

Los proyectos fuera del sitio de Avenal, Granjas de Westlake y el Valle de Quay también contribuirían con emisiones de NO_x, ROG, PM₁₀, y PM_{2.5} en el SJVAB, que fue designado en incumplimiento con el ozono, PM₁₀, y PM_{2.5}. Por lo tanto, el Proyecto propuesto y estos proyectos acumulativos fuera del sitio contribuirían con impactos en la calidad del aire acumulativamente significativos según el criterio sobre contaminantes.

Debido a la distancia entre el Proyecto propuesto y los proyectos de Avenal y Granjas de Westlake, y el Valle de Quay, los riesgos para la salud no son acumulativamente significativos.

ES.5.2.3.2 Impactos Acumulativos de Transportación y Tráfico

Comenzando en el 2026 y continuando hasta el 2043, el Proyecto propuesto contribuiría a los volúmenes de tráfico existentes de la SR-41 y I-5. Los volúmenes de tráfico en los segmentos de la SR-41 desde la entrada a KHF y a la carretera interestatal I-5 que usarán vehículos relacionados con el Proyecto propuesto producirán niveles de servicio que van de

LOS B a LOS F, dependiendo del año y el camino en específico que se analizó. El Plan General considera aceptable un LOS D o mejor para las carreteras públicas del Condado, y Caltrans considera la transición de un LOS C o mejor a un LOS D o mejor aceptable para las carreteras estatales.

El Proyecto propuesto de expansión del Relleno Sanitario B-18 extenderá el funcionamiento del Relleno Sanitario B-18 existente por aproximadamente 8 años. El Relleno Sanitario B-20 es un reemplazo para el existente Relleno Sanitario B-18 y tiene una vida estimada de 32 años. Cuando la extensión del Relleno Sanitario B-18 alcanza su capacidad, las operaciones de la eliminación de los residuos peligrosos cambiarán al Relleno Sanitario B-20. Sin embargo, los dos rellenos sanitarios se pueden funcionar concurrentemente por un período del tiempo limitado mientras que el Relleno Sanitario B-18 acerca a sus grados finales y las operaciones de eliminación cambian al Relleno Sanitario B-20. Hasta un promedio máximo combinado de 400 camiones por día puede ser limitado al Relleno Sanitario B-18 o el Relleno Sanitario B-20. También habrá hasta 5 viajes de camión por día al Relleno Sanitario B-18 durante el cierre que será acumulativo con operaciones de eliminación de residuos del Relleno Sanitario B-20. Puede haber hasta 5 viajes de camión por día durante el encierro del Relleno Sanitario B-18. Porque los números antedichos de camiones del sitio estarían dentro de la variabilidad normal del tráfico diario dentro del sitio KHF, sería considerado menos que significativo.

Un total de un promedio máximo de 400 viajes de ida y vuelta de camión por día relacionado con las operaciones en curso de los residuos peligrosos en KHF es incluido bajo operaciones acumulativas del sitio y se refleja como tal en el análisis de LOS.

Habrà un impacto acumulativo al tráfico en la SR-41 y I-5 comenzando en el 2026 y continuando hasta el 2043 relacionados con el Proyecto propuesto más los proyectos en el sitio del KHF, y el Relleno Sanitario de Avenal, y Granjas de Westlake, y el Valle de Quay (Condado de Kings 2007). Este impacto se espera sea acumulativo significativo.

RE 5.2.3.3 Impactos Acumulativos de Emisiones de Gas de Efecto Invernadero y Cambio Climático Global

En el 2003, emisiones globales de carbono (por ejemplo solo los átomos de carbono dentro de las moléculas del CO₂) solamente de los combustibles de fósiles quemados en total se estimaron en 7,303 millones de toneladas métricas. Esto se traduce a aproximadamente 29,400 millones de toneladas de CO₂. Esto es solo una porción de las emisiones globales de CO₂ porque solamente aborda el combustible de fósiles quemados y no aborda otras fuentes de CO₂ tales como la quemazón de la vegetación. El total de emisiones de CO₂ de todas las fuentes asociadas con las operaciones actuales del Relleno Sanitario B-18 y el Proyecto propuesto son menos que el 0.00000008 por ciento de este total parcial global. La emisiones

de CO₂ en California sumaron aproximadamente 541 millones de toneladas en el 2004 (CEC 2006^a). Basado en un total de emisiones de CO₂, como se estima arriba, las emisiones actuales de operación del Relleno Sanitario B-18 y el Proyecto propuesto representa aproximadamente el 0.0003 por ciento del total a nivel estatal de emisiones de CO₂ del 2004.

Aunque las emisiones del Proyecto de GHG representa una continuación de las emisiones de las actuales transportaciones de desechos peligrosos hacia el Relleno Sanitario B-18 y las actuales operaciones del mismo en el KHF, el Proyecto propuesto incrementa la contribución al impacto acumulativo significativo al cambio de clima global. Debido que todas las emisiones de GHG son consideradas significativas relacionadas al cambio de clima global, los impactos del Proyecto propuesto al cambio de clima global son considerado significativamente acumulativo

RE.6 Alternativas del Proyecto

De conformidad con el CEQA, una variedad razonable de alternativas fue seleccionada y evaluada en relación con la capacidad de cada alternativa para alcanzar de manera razonable la mayor parte de los objetivos básicos del Proyecto y para evitar o reducir sustancialmente cualquiera de los efectos significativos del Proyecto propuesto. El SEIR evalúa cinco alternativas para el Proyecto propuesto. Las alternativas evaluadas son:

- Alternativa Sin Proyecto
- Expansión del Relleno Sanitario B-18/ Relleno Sanitario B-20 más Reducido
- Expansión del Relleno Sanitario B-18 Solamente
- Relleno Sanitario B-20 Solamente
- Alternativa Fuera del Sitio

RE.6.1 Alternativa Sin Proyecto

Con la alternativa sin proyecto, la eliminación de los residuos peligrosos cesaría en KHF cuando el Relleno Sanitario B-18 alcance su capacidad. Los residuos peligrosos entonces serían transportados para su eliminación en uno o más sitios fuera del Condado de Kings. Si se implementará la alternativa sin proyecto, no habría impactos significativos relacionados al Proyecto de calidad del aire y ningún aumento en impactos acumulativos de la calidad del aire. Además, tráfico relacionado a las operaciones de la eliminación de los residuos peligrosos en KHF no contribuiría a un impacto acumulativo del tráfico. La alternativa sin proyecto no cumple con ninguno de los objetivos del proyecto propuesto y, por lo tanto, no es la alternativa preferible.

RE.6.2 Expansión del Relleno Sanitario B-18/Relleno Sanitario B-20 más Reducido

La alternativa de expansión de Relleno Sanitario B-18/reducción de tamaño del Relleno Sanitario B-20 proveerían una eliminación de residuos peligrosos de aproximadamente 23 años comparado con los 32 años del Proyecto propuesto. Con esta alternativa, impactos en el sitio o fuera del sitio impactos específico al proyecto e impactos acumulativos asociados con la transportación y eliminación de residuos peligrosos ocurría en un periodo de tiempo más corto. También los posibles impactos en el sitio a la estética, biológicos, y recursos culturales y paleontológicos serían menos en el área más pequeña de disturbios por el Relleno Sanitario B-20 reducido. Esta alternativa no cumple con dos de los cinco objetivos del Proyecto y, por lo tanto, no es la alternativa preferible.

RE.6.3 Expansión del Relleno Sanitario B-18 Solamente

La alternativa de expansión del Relleno Sanitario B-18 solamente proveería la eliminación de residuos peligrosos en KHF por aproximadamente 8 años, comparados con los 32 años con el Proyecto propuesto. Con esta alternativa, impactos en el sitio o fuera del sitio e impactos acumulativos a la calidad del aire por la transportación y eliminación de residuos peligrosos ocurría en un periodo de tiempo más corto que con el Proyecto propuesto. También, posibles impactos en el sitio relacionado al desarrollo del nuevo Relleno Sanitario B-20, primordialmente relacionado a la estética, biológico, y recursos culturales y paleontológicos no ocurrirían. Esta alternativa no cumple con tres de los cinco objetivos del Proyecto y, por lo tanto, no es la alternativa preferible.

RE.6.4 Relleno Sanitario B-20 Solamente

La alternativa del Relleno Sanitario B-20 solamente proveería la eliminación de residuos peligrosos en KHF por aproximadamente 24 años, comparados con los 32 años con el Proyecto propuesto. Con esta alternativa, impactos en el sitio o fuera del sitio e impactos acumulativos a la calidad del aire por la transportación y eliminación de residuos peligrosos ocurría en un periodo de tiempo más corto que con el Proyecto propuesto. También, posibles impactos en el sitio relacionado al desarrollo de la expansión del Relleno Sanitario B-18 no ocurrirían. Esta alternativa no cumple con dos de los cinco objetivos del Proyecto y, por lo tanto, no es la alternativa preferible.

RE.6.5 Alternativa Fuera del Sitio

La alternativa fuera del sitio requeriría la construcción de un relleno sanitario de residuos peligrosos nuevo, fuera del límite de la propiedad del KHF. Se determino que esta alternativa no era viable porque la duración del periodo de tiempo requerido para obtener y

obtener permisos para un sitio nuevo consistente con las metas del Condado, y porque el solicitante, CWMI, no cuenta con un sitio adecuado dentro de la región.

RE.6.6 Alternativa Ambiental Superior

Esta discusión es incluida porque basado en los análisis proveídos en la Sección 4.2.1, la alternativa de sin proyecto es la alternativa superior ambiental. De acuerdo con las normas del CEQA (Sección 15126.6 [e] [2]):

“Si la alternativa superior ambiental es la “alternativa de sin proyecto” el EIR también deberá identificarla como una alternativa superior ambiental entre las otras alternativas.”

Basado en los análisis de las alternativas proveídas en las secciones previas, la alternativa de sin proyecto es una alternativa ambiental superior porque representa la condición base (existente) en el sitio KHF. Si la alternativa sin proyecto fuera implementada, ninguno de los impactos significativos o menos que significativos específicos del sitio del Proyecto propuesto ocurrirían. No habría impactos significativos y específicos en el sitio del Proyecto propuesto relacionados a la calidad del aire, GHG/cambio de clima global, o impactos de tráfico, y no habría un incremento relacionado al Proyecto en la calidad del aire acumulativa y significativa, GHG/cambio de clima global, o impactos de tráfico.

Sin embargo, bajo la alternativa de sin proyecto, residuos peligrosos aun serían generados en la región y sería necesario transportarlos para su eliminación en algún otro centro. Como resultado aun habría impactos de tráfico relacionados al transporte de residuos peligrosos, calidad del aire, y GHG/cambio de clima global relacionados a emisiones de camiones de transporte de residuos peligrosos y emisiones de las operaciones y equipo de residuos peligrosos. Impactos a la calidad del aire, y al GHG/cambio de clima global que hubieran ocurrido con las operaciones del Proyecto propuesto.

Entre las otras alternativas, la única que es superior ambientalmente a la del Proyecto propuesto es la alternativa de expansión del Relleno Sanitario B-18 solamente. Al paso del tiempo, esta alternativa reduciría el transporte de residuos y las emisiones de operación de contaminantes de criterio comparados con el Proyecto propuesto, cuando ocurriera la eliminación de residuos peligrosos en un periodo de tiempo más corto (8 años) comparado al Proyecto propuesto (32 años). Sin embargo, impactos específicos al Proyecto y la calidad del aire acumulativo y el GHG/cambio de clima global aun serían considerados significativos e inevitables y contribuirían a emisiones de ozono, PM₁₀, y PM_{2.5}, en el SJVAB, el cual no cumple por estos contaminantes de criterio. Además, esta alternativa no cumple con dos de los cinco objetivos del Proyecto y, por lo tanto, no es la alternativa preferible.

RE.7 Asuntos Ambientales Planteados

EL 1 de marzo del 2004, la Agencia de Planificación del Condado de Kings emitió un NOP para el Proyecto de Continuación en KHF propuesto (el cual incluía las acciones sobre los Rellenos Sanitarios B-18 y el B-20) y un segundo NOP el 30 de septiembre del 2005. Ambas notificaciones fueron distribuidas a la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador y a las agencias responsables y administradoras. Ambas NOPs y sus comentarios fueron incluidos en los Apéndices A y B, C y D del presente Borrador del SEIR. Se recibieron comentarios del Departamento de Control de Sustancias Tóxicas de California (DESC, por sus siglas en inglés), el Departamento de Conservación de California, Caltrans, la Mesa Directiva para la Gestión Integrada de los Residuos de California (CIWMB, por sus siglas en inglés), la Mesa Directiva de Control de Calidad del Agua de California, Región del Valle Central y el SJVUAPCD, y a la EPA Región IX. También fueron proveídos comentarios verbales por miembros del público en una junta de alcance llevada a cabo el 19 de octubre del 2005 en la Ciudad de Kettleman (una transcripción de está junta, en inglés y en español es proveída en Apéndice E). Según los comentarios, las principales áreas de interés estuvieron relacionadas con la calidad del aire, tráfico, salud humana, y recursos biológicos. Estos y otros asuntos de interés son abordados en este Borrador del SEIR.

RE.8 Referencias

California Energy Commission. 2006a. *Inventory of California Greenhouse Gas Emissions and Sinks:1990 to 2004*. (Staff Final Report). Publication CEC-600-2006-013-SF. Available: <<http://www.energy.ca.gov/2006publications/CEC-600-2006-013/CEC-600-2006-013-SF.PDF>>. Accessed January 2007.

Cayan, D., E. Maurer, M. Dettinger, M. Tyree, K. Kayhoe, C. L. Bonfils, P. Duffy, and B. Santer. 2006b. *Climate Scenarios for California*. California Climate Change Center, State of California. White Paper CEC-500-2005-203-SF. March.

Kings County Planning Department. 2004. *Kings County General Plan*.

Kings County Ventures, LLC. 2006. Quay Valley Ranch Application for Initiation of a Specific Plan, General Plan Amendment and Zoning Change. September.

Marland, G., T. A. Boden, and R. J. Andres. 2006. *Global, Regional, and National CO₂ Emissions. In Trends: A Compendium of Data on Global Change*. Carbon Dioxide Information Analysis Center, Oak Ridge National Laboratory, U.S. Department of Energy, Oak Ridge, TN.

TPG Consulting, Inc. 2008. *Traffic Impact Study, Kettleman Hills Facility, Kings County*.

TRC. 2004. *Supplemental Cultural Resource Survey, Proposed Expansion Kettleman Hills Facility – Chemical Waste Management, Inc., Kings County, California*. Prepared for Chemical Waste Management, Inc.

Zumwalt, W. 2006. Kings County Planning Agency. Personal communication with Carolyn Trindle, CH2M HILL. August.

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Estética (3.2)			
E-1: Cambios en el aspecto del sitio KHF El aspecto de la mayoría de las características en el sitio KHF seguirán sin cambios y no se espera un aumento en el nivel general de luz en el sitio	Menos que significativa	No requiere mitigación	Menos que significativa
E-2: Cambios en las vistas del sitio KHF desde SR-41 La ampliación del Relleno Sanitario B-18 tendría un efecto limitado en el aspecto general, y no crearía un cambio substancial en el carácter o la calidad de la vista. En la vista del punto de vista 1, el Relleno Sanitario B-20 estará escondido detrás de la expansión del Relleno Sanitario B-18 y no sería visible.	Menos que significativa	No requiere mitigación	Menos que significativa
E-3: Cambios en las vistas del sitio KHF desde la Avenida Utica El Relleno Sanitario B-18 no sería visible desde este punto de vista. El Relleno Sanitario B-20 aparecería similar al área de la cresta delante de él, tendría poco efecto en el aspecto general del área, y no produciría un cambio substancial en el carácter visual existente o la calidad.	Menos que significativa	No requiere mitigación	Menos que significativa
E-4: Cambios en vistas del Sitio KHF desde SR-41 en SR-33 La porción superior de la expansión del Relleno Sanitario B-18 sería visible desde SR-33 un poco sobre la línea de la cresta levemente a la izquierda en donde la SR-41 parece unirse a las colinas. La porción superior del Relleno Sanitario B-20 sería visible sobre la cresta a la izquierda de la expansión del Relleno Sanitario B-18. Los rellenos sanitarios crearían un cambio en el perfil de la cresta. Sin embargo, debido que aparecería similar al resto del área, el cambio no sería fácilmente evidente, y los rellenos sanitarios B-18 y B-20 tendrían un efecto relativamente pequeño en el aspecto general de vista desde el punto de vista 3.	Menos que significativa	No requiere mitigación	Menos que significativa

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Calidad del aire (3.3)			
<p>CA-1: Impactos periódicos de construcción y de operaciones</p> <p>Dado que el SJVAB no cumple con las normas federales y estatales sobre el ozono, PM₁₀ y PM_{2.5}, se concluye que el Proyecto tiene impactos específicos al Proyecto y acumulativos que serán significativos sobre la calidad del aire.</p>	Significativa	<p>CA-MM.1</p> <p>Para el Proyecto propuesto, el defensor del Proyecto deberá implementar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todo equipo operacional nuevo de relleno sanitario que se compre, deberá cumplir con las normas de emisiones de modelo y año aplicables, y las normas de emisión deberán ser al menos equivalentes a las normas de emisión del equipo que será reemplazado. Esta medida no aplica al contratista que se le provee con equipo de construcción. • Los vehículos y equipo en el sitio deberán recibir mantenimiento de manera adecuada. • Emisiones fugitivas de polvo de la expansión del Relleno Sanitario B-18 y del Relleno Sanitario B-20 deberán ser controladas para que cumplan con los requisitos de la Reglamentación VIII del SJVUAPCD, según corresponda, para que incluya sin limitaciones lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> — Regado de zonas activas de construcción y eliminación — Regado de carreteras sin pavimentar — Regado de las reservas diarias de la cubierta y caminos utilizados para tener acceso a las reservas diarias de la cubierta — Controles de rastreo serán instalados en la transición de los caminos de tierra con los caminos pavimentados que proporcionan acceso a los Rellenos Sanitarios B-18 y B-20 • Se deberán restringir vehículos y equipos a caminos específicos dentro del sitio. • Se deberá limitar la velocidad de los vehículos en los caminos dentro del predio del relleno sanitario a 15 millas por hora sobre caminos pavimentados y sin pavimentar. <p>Responsable de Cumplimiento Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	Significativa e inevitable
<p>CA-2: Impactos de las operaciones de largo plazo</p> <p>Dado que el SJVAB no cumple con las normas federales y estatales sobre el ozono, PM₁₀ y PM_{2.5}, se concluye que el Proyecto tiene ambos impactos significativos específicos al proyecto sobre la calidad del aire durante operaciones del sitio y de las emisiones móviles fuera del sitio desde el transporte de los residuos peligrosos y de los residuos designados a los Rellenos Sanitarios B-18/B-20 para su eliminación.</p>	Significativa		Significativa e inevitable

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Calidad del aire (3.3) (continuación)			
		<p>CA-MM.2 El equipo pesado primario, equipo del relleno sanitario de motor diesel (buldozer) en la expansión del Relleno Sanitario B-18 y el Relleno Sanitario B-20 deberán cumplir las normas de emisiones de California para el 2014, para el equipo fuera de la carretera, equipo pesado con motor diese, a través de la compra del equipo nuevo o con la modificación del equipo existente.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	
<p>CA-3: Fuente móvil local de carbono de monóxido El Proyecto propuesto no resultaría en un incremento del número actual de viajes de ida y vuelta diarios para el transporte de residuos a los Rellenos Sanitarios B-18/B-20, y el Proyecto propuesto no incrementaría las emisiones móviles relacionadas al Proyecto. Ninguna intersección dentro de ¼ de milla a estructuras residenciales tendrían una reducción del nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) a un nivel inaceptable (LOS, D, E o F) por tráfico de vehículos relacionados con el Proyecto.</p>	Menos que significativa	No require mitigación.	Menos que significativa
<p>CA-4: Impactos de olor Debido a las características de olores de residuos peligrosos, generalmente no son un problema en rellenos sanitarios de residuos peligrosos. Sin embargo, KHF si acepta amoniaco y otras "cargas de cobertura inmediata" y residuos designados que podrían contener hidrocarburos de petróleo, por lo tanto hay posibilidades de olores desagradables. Las residencias mas cercanas están localizadas a 2.5 millas de KHF y no hay otras residencias permanentes a 3.5 millas de KHF. Estas distancias exceden el límite significativo de olor del SJVUAPCD de 1 milla. Además, los vientos predominantes no vienen de KHF hacia las residencias mas cercanas o hacia la ciudad de Kettleman.</p>	Menos que significativa	No require mitigación.	Menos que significativa

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Calidad del aire (3.3) (continuación)			
<p>CA-5: Contaminantes Tóxicos del Aire</p> <p>El Proyecto propuesto resultaría en un riesgo de salud menos que significativo al límite de la propiedad de KHF y a una distancia de 2,000 pies del límite de KHF.</p> <p>El Proyecto propuesto en combinación con los proyectos acumulativos de los Rellenos Sanitarios B-19 y el B-17 en el sitio excederían el riesgo de cáncer estándar en el límite de la propiedad de KHF, pero los impactos acumulativos son menos que significativos a una distancia de 2,000 pies del límite de KHF.</p>	<p>Menos que significativa</p> <p>Acumulativa significativa en el límite de la propiedad de KHF; menos que significativa a 2,000 pies del límite de KHF</p>	<p>No requiere mitigación.</p>	<p>Menos que significativa</p> <p>Acumulativa significativa e inevitable en el límite de la propiedad, pero acumulativo menos que significativo a 2,000 pies de l límite de la propiedad de KHF.</p>
<p>CA-6: Asbestos (amianto) de Origen Natural</p> <p>No hay Asbestos (amianto) de origen natural en KHF</p>	<p>Ningún impacto</p>	<p>No requiere mitigación.</p>	<p>Menos que significativa</p>
<p>CA-7: Consistencia del Plan de Cumplimiento de la Calidad del Aire</p> <p>El Proyecto propuesto sería consistente con el Ozono y PM₁₀ AQAOs basado en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Proyecto propuesto estaría en conformidad con el Plan General del Condado • El Proyecto propuesto no daría lugar a un aumento directo de la población y sería el inducir del crecimiento • El Proyecto propuesto implementaría medidas de control del PM₁₀ factibles y fugitivas, incluyendo los requisitos del APCD Reglamentarios VIII <p>El Proyecto propuesto cumpliría con las normas y regulaciones aplicables del SJVUAPCD</p>	<p>Menos que significativa</p>	<p>No requiere mitigación.</p>	<p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4)			
<p>RB-1: La Pérdida del Hábitat para Ciertas Especies de Plantas Especiales</p> <p>El Proyecto propuesto removería algunas plantas individuales denominadas como gypsum-loving larkspur, Hoover's woollystar, cottony buckwheat and San Joaquin blue-curl y estas especies son plantas de distribución limitada de que se encuentran en la lista del CNPS. Estas especies no están enlistadas como raras, en/o peligro de extinción bajo leyes estatales o federales y tienen distribuciones esparcidas en la propiedad (así como en la región). La pérdida de tres poblaciones pequeñas de gypsum-loving larkspur y dos áreas del Hoover's woollystar no resultarán en un impacto significativo a ninguna de las dos especies. Sin embargo, habrá compensación por la pérdida de hábitat silvestre e indirectamente, habrá terreno disponible y aparte que será un hábitat apropiado para las especies de plantas también.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
<p>RB-2: La pérdida posible del hábitat y efectos en el Zorro de San Joaquín</p> <p>El Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de Los Estados Unidos (USFWS, por sus siglas en inglés) no ha designado un hábitat crítico para el zorro kit de San Joaquín, sin embargo se considera que el hábitat apropiado del zorro kit de San Joaquín ha sido generalmente afectado por el desarrollo y actividades humanas en el Valle de San Joaquín, incluyendo dentro de la región en la cual se ubica KHF.</p> <p>Hay una posibilidad moderada de población de zorros kit en las cercanías de KHF. Mientras que el Proyecto propuesto no reduciría substancialmente el hábitat del zorro kit, el Proyecto propuesto podría resultar en posibles efectos directos e indirectos al zorro kit.</p>	Significativa	<p>RB-MM.1</p> <p>Lo siguiente deberá ser implementado como medidas de mitigación generales para reducir impactos a las especies y hábitat de la fauna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para minimizar los disturbios en la vida silvestre, la iluminación en el área de trabajo del relleno sanitario deberá orientarse hacia abajo y ocultarse para minimizar la reflexión, y deberá orientarse hacia el interior del relleno sanitario. La iluminación nocturna utilizada en el sitio del relleno sanitario deberá tener un diseño de bajo resplandor y baja intensidad. • No se permitirá la tenencia de armas de fuego en el sitio del Proyecto, excepto cuando estén en posesión del personal autorizado (por ejemplo, alguacil, comisario agrícola del Condado y otras personas encargadas de hacer cumplir la ley). • Una vez terminado el Proyecto, las áreas en las que el suelo estará temporalmente afectado, como almacenamiento y arreglo de áreas, caminos temporales, corredores de tuberías, etc., se deberán volver a demarcar y se deberá restaurar la vegetación en ellas, si fuera necesario, para promover la restauración del área a las condiciones previas al Proyecto. Un área que será afectada "temporalmente" significa toda área que se verá afectada durante el Proyecto, pero que no se verá afectada después de que se haya terminado el Proyecto y tiene el potencial de volver a restaurarse en ella la vegetación. Los métodos adecuados y las especies de plantas a utilizar para restaurar la vegetación en esas áreas se deberán determinar consultando a USFWS y CDFG. 	Menos que significativa

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
RB-2 (continuación)		<ul style="list-style-type: none"> • El personal de supervisión de la construcción y los empleados deberán asistir al Programa de Educación de Especies Listadas. Este personal deberá participar en el programa antes del inicio de las actividades de construcción y los nuevos empleados deberán recibir capacitación antes de trabajar en el sitio de actividades. Como mínimo, el programa deberá cubrir la ecología y el comportamiento general de las especies pertinentes listadas, protección legal, sanciones por las violaciones a las leyes estatales y federales, y medidas de protección. Los supervisores de construcción deberán capacitar a su respectivo personal en este programa. Se deberá tener disponible una hoja informativa con esta información para el personal del sitio, los trabajadores de la construcción y toda otra persona que pueda ingresar al sitio de los residuos. • Los disturbios por construcciones temporales o permanentes y otros tipos de disturbios relacionados con el Proyecto en tierras habitadas se deberán minimizar en la medida de lo posible. Para minimizar los disturbios temporales, se deberá limitar el tráfico relacionado con el Proyecto a los caminos establecidos, las áreas de construcción y otros caminos designados en el sitio. Estas áreas también deberán incluirse en estudios previos a la construcción y, en la medida de lo posible, deberán establecerse en lugares afectados por actividades previas para evitar futuros impactos. • Se deberá capacitar a los trabajadores de la construcción y los empleados de CWMI para que dispongan de los residuos relacionados con alimentos en contenedores cerrados o que eliminen los residuos del área del Proyecto. • Los vehículos dentro de las zonas activas del sitio deberán respetar un límite de velocidad de 15 m.p.h., a excepción de las carreteras federales y estatales y los caminos del Condado; esto resulta especialmente importante durante la noche, cuando los zorros kit de San Joaquín están más activos. Siempre que sea factible, se debe minimizar la construcción durante la noche. • Para evitar el hostigamiento o muerte de los zorros de San Joaquín, o la destrucción de madrigueras por perros o gatos, no se permitirá la entrada de mascotas en el sitio activo del KHF. Mascotas o perros de guía traídos a las áreas administrativas del sitio deberán ser sujetados con correa o restringidos de otra manera. <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) continuación		<p>BR-MM.2 Antes del comienzo de las actividades de la construcción para la expansión del Relleno Sanitario B-18 fuera del área operacional existente de 474 acres, el Defensor del Proyecto dedicará en perpetuidad tierra que el USFWS y CDFG convengan es de tipo y de valor del hábitat similares como el afectado por el Proyecto, a una conservación no lucrativa o federal, al estado o a una entidad de gerencia de conservación del gobierno local, o comprar credos de un hábitat en una banco aprobado fuera del sitio, o una combinación de dedicación y la comprar de crédito hábitat para compensar por los efectos directos e indirectos del Proyecto para un hábitat adecuado para las especies silvestres raras, amenazadas y en peligro de extinción, incluyendo el zorro kit del San Joaquín. La cantidad de tierra dedicada o de crédito de hábitat comprado será de un radio de 3:1 (3 acres de tierra dedicada por cada 1 acre de hábitat perdido) para disturbio permanente y 1.1:1 para el área sujeto a disturbios temporales, o en un radio de compensación convenido por el USFWS y el CDFG.</p> <p>Como parte del proceso de permisos del TSCA, la EPA de los EE.UU. consultarán con el USFWS con respecto a impactos al zorro kit del San Joaquín, como es requerido bajo la Sección 7 del Acto Federal de Especies en Peligro, y obtendrán, antes de otorgar el permiso TSCA, una opción biológica con un permiso fortuito de toma. El Defensor del Proyecto deberá cumplir con tales términos y condiciones detallados en la opinión biológica y proveerá al Condado con pruebas que las condiciones están en conformidad.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Antes de comenzar las actividades de construcción para la expansión del Relleno Sanitario B-18 fuera del área incluida dentro de los Permisos de Uso Condicional del KHF.</p> <p>RB-MM.3 El defensor del Proyecto deberá nombrar a un representante que será la fuente de contacto para cualquier contratista o empleado del relleno sanitario quien podría matar o lastimar inadvertidamente a un zorro de San Joaquín o encuentre un animal muerto, herido o atrapado. El representante se identificará durante el programa educativo destinado a empleados y personal de supervisión de la construcción. El nombre y número de teléfono del representante se entregará a USFWS y CDFG.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) (continuación)		<p>RB-MM.4 Todo disturbio planificado para áreas que no se afectaron previamente dentro del área del Proyecto estará sujeto a un estudio previo a la construcción. El estudio, dirigido por un biólogo capacitado, deberá realizarse en un plazo no menor a los 30 días previos al comienzo del disturbio en el suelo y/o las actividades de construcción. Se deberá enviar anualmente al USFWS, CDFG y Condado de Kings, o con otra frecuencia aprobada por las dos agencias dedicadas a la vida silvestre, un registro de dicha construcción o eventos que afecten el área, y los resultados de los estudios previos a la construcción. Los métodos empleados durante los estudios deberán seguir las técnicas aprobadas por USFWS y CDFG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los estudios deberán evaluar el uso realizado por el zorro kit de San Joaquín y, si es posible, evaluar los impactos potenciales a ese zorro producido por la actividad propuesta. Se determinará y registrará el estado de las madrigueras como activo/inactivo. <p>Con el fin de estas medidas de mitigación, un "biólogo capacitado" es una persona la cual es un empleado directo del defensor del Proyecto, o una persona contratada por el defensor del Proyecto el cual está familiarizado con la vida silvestre del área y el cual ha sido capacitado por un biólogo profesional.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto..</p> <p>RB-MM.5 Se podrá permitir la destrucción limitada de madrigueras de zorros kit de San Joaquín y de posibles madrigueras de este zorro si el evitar esta destrucción no es una alternativa razonable, siempre que se tengan en cuenta los procedimientos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un biólogo capacitado deberá monitorear la madriguera durante un mínimo de tres (3) días antes de cualquier disturbio para determinar si la madriguera es utilizada por el zorro kit en ese momento. Después de los primeros tres (3) días de monitoreo la madriguera deberá ser rellenado parcialmente y un mínimo de tres (3) días adicionales para permitir que el animal se mude a otra madriguera durante sus actividades normales. 	

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) (continuación)		<ul style="list-style-type: none"> • Después de que se determine que la madriguera está desocupada (por ejemplo, si no hay zorros kit adentro) se podrá destruir excavando con cuidado. Después, la madriguera será excavada en su totalidad, llenada con tierra y compactada para garantizar que ningún zorro kit de San Joaquín podrá utilizarla durante el período de construcción. El USFWS y CDFG alientan la excavación a mano, pero reconocen que las condiciones del suelo pueden necesitar el uso de equipos de excavación. Los trabajos de excavación y compactación deberán estar dirigidos o controlados por un biólogo capacitado. • Si en algún punto, se cree que un zorro kit de San Joaquín está usando la madriguera, se deberá detener la actividad de excavado o rellenado y se deberá contactar a USFWS y CDFG de inmediato, a menos que las agencias que cuidan la vida silvestre hayan acordado que un biólogo profesional controle la destrucción de la madriguera. • Las madrigueras ocupadas destinadas a crías o apareamiento no deberán destruirse hasta que crías y adultos las hayan desocupado y sólo después de consultar a USFWS y CDFG. Por lo tanto, las actividades del Proyecto en algunos sitios con madrigueras se deberán postergar si las madrigueras están ocupadas. • Si la excavación de una madriguera cuyo estado se cree activo (pero no dedicada al apareamiento o crías) es inevitable, el defensor del Proyecto (biólogo profesional) deberá notificar a USFWS y CDFG por escrito acerca del intento de destruir esas madrigueras y brindar los motivos que señalen la imposibilidad de acciones alternativas. Si se obtiene el permiso de estas agencias, los planes de excavación deberán continuar como se explica a continuación bajo la supervisión del biólogo profesional. Si el animal no cambia de madriguera, la excavación de la madriguera se deberá realizar cuando esté temporalmente desocupada (por ejemplo, en la noche). Las actividades de relleno y excavación no se deberán realizar durante la temporada de reproducción (del 15 de enero al 1 de junio), cuando la mayor cantidad de madrigueras activas se utilizan como lugar de reproducción o de cría. <ul style="list-style-type: none"> — La madriguera se deberá monitorear un mínimo de cinco (5) días consecutivos, además del tiempo de observación inicial de tres (3) días. Este periodo de tiempo permitirá que todo animal residente se mude a otra madriguera durante su actividad normal. Este monitoreo puede estar a cargo de un biólogo capacitado. 	

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) (continuación)		<ul style="list-style-type: none"> – Se puede desalentar el uso de una madriguera durante este período de cinco (5) días taponando parcialmente sus entradas con tierra, de manera que todo animal residente pueda escapar con facilidad. Este monitoreo y rellenado puede estar a cargo de un biólogo capacitado. – Cuando cesen los signos de actividad en la madriguera y USFWS y CDFG (o un biólogo profesional) lo consideren seguro, se deberá excavar la madriguera con herramientas manuales hasta un punto donde puedan asegurarse de que ningún zorro la esté usando. Después, la madriguera será excavada en su totalidad y llenada con tierra y compactada para garantizar que ningún zorro kit de San Joaquín pueda reingresar durante el período de construcción. El USFWS y CDFG alientan la excavación a mano, pero reconocen que las condiciones del suelo pueden necesitar el uso de equipos de excavación. La destrucción de la madriguera puede estar a cargo de un biólogo capacitado o controlada por éste. • Un biólogo capacitado deberá documentar e informar las actividades de monitoreo y relleno por escrito a USFWS, CDFG y al Condado de Kings anualmente o con la frecuencia que aprueben las dos agencias que trabajan para la vida silvestre. • Si se obtiene una autorización/permiso de USFWS y CDFG para destruir la madriguera, se podrá realizar su destrucción sin monitoreo, a menos que se hayan emitido otras restricciones con esa autorización/permiso. Si no se hubiera emitido la autorización/permiso para destruir la madriguera, se deberán monitorear las madrigueras potenciales de acuerdo con los procedimientos incluidos en esta medida de mitigación. <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) (continuación)		<p>RB-MM.6 Para evitar atrapar inadvertidamente a zorros kit de San Joaquín durante la fase de construcción del Proyecto, los orificios excavados con paredes escarpadas o las fosas que tengan más de dos (2) pies de profundidad que se hayan localizado fuera de la cerca alambrada se deberán cubrir al final de cada día de trabajo con contrachapado o materiales similares, o se les deberá colocar una o más rampas de escape construidas con tierra de relleno o tablas de madera. Antes de rellenar esos orificios o fosas, se deberá inspeccionarlos con atención para comprobar que no haya animales atrapados. En el caso de que haya animales atrapados, se deberán instalar de inmediato rampas o estructuras de escape para permitir que los animales se escapen o se deberá solicitar asesoramiento a USFWS y/o CDFG. Cuando se descubra un zorro kit de San Joaquín atrapado o lastimado, se deberán seguir los procedimientos para notificar a las autoridades competentes descritas abajo en RB-MM.7 y deberán ser seguidas.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p> <p>RB-MM.7 Todo personal del Proyecto que inadvertidamente mate o lastime un zorro kit de San Joaquín o una lagartija leopardo narigona deberá informar acerca de este incidente de inmediato a su representante o persona designada. Este representante o persona designada deberá ponerse en contacto con el Despacho del Estado al (916) 445-0045 para obtener asistencia inmediata en caso de que un zorro kit de San Joaquín o lagartija leopardo narigona muera, se lastime o quede atrapada. Se debe notificar por escrito a la oficina de Sacramento de USFWS y CDFG dentro de los tres (3) días hábiles de provocarse la muerte o lesión accidental a un zorro kit de San Joaquín o una lagartija leopardo narigona durante las actividades relacionadas con el Proyecto. La notificación deberá incluir fecha, hora y ubicación del incidente o del hallazgo de un animal lastimado o muerto, junto a toda otra información pertinente. La persona a quien se debe contactar en la oficina de Sacramento de USFWS es el Jefe de División de Especies en Peligro de Extinción, Susan Jones, o a su sucesor, a la dirección 2800 Cottage Way, Room W2605, Sacramento, California 95825, (916) 414-6630. La notificación por escrito a CDFG debe estar dirigida al Sr. Ron Schlorff, o a su sucesor, a la dirección 1416 9th Street, Sacramento, California 95814, (916) 654-4262.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) (continuación)		<p>RB-MM.8</p> <p>Las tuberías de construcción, alcantarillas o estructuras similares con un diámetro de cuatro (4) pulgadas o más, que se almacenen en el sitio de la construcción a menos de dos pies sobre el suelo y que estén ubicadas fuera de la alambrada, por uno o más períodos durante la noche, se deberán inspeccionar cuidadosamente en busca de zorros kit de San Joaquín antes de enterrar, tapar o mover y usar de cualquier manera. Si se encuentra un zorro kit de San Joaquín dentro de una tubería, no se deberá mover esa sección de la tubería hasta consultar a USFWS o CDFG, o hasta que el animal haya escapado. Si es necesario, y bajo la supervisión directa de un biólogo calificado, se podrá mover la tubería una vez para quitarla del paso de las actividades de construcción, hasta que el zorro haya escapado.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p> <p>RB-MM.9</p> <p>Se restringirá el uso de herbicidas y rodenticidas en las áreas del Proyecto esos incluidos en la lista de heroicidad y rodenticidas aceptables proveída por el USFWS. El uso de esos compuestos deberá cumplir con las restricciones de la etiqueta, entre otras, según las normas de la Agencia de Protección Medioambiental de los Estados Unidos (EPA), Departamento de Alimentos y Agricultura de California (CDFA, por sus siglas en inglés) y otras leyes federales y estatales, al igual que otras restricciones adicionales relacionadas con el Proyecto consideradas necesarias por USFWS o CDFG. Si se debe realizar un control de roedores, se deberá usar fosfuro de cinc u otro rodenticida que pudiera ser aprobado en un futuro por el USFWS y CDFG, y que pueda ser utilizado puesto que éste garantice un menor riesgo para el zorro kit de San Joaquín (USFWS, 1999).</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) (continuación)			
<p>RB-3: La pérdida del posible hábitat de la lagartija leopardo narigona</p> <p>La lagartija leopardo narigona es una especie federal y estatal en peligro de extinción completamente protegida. Se ha registrado previamente en el sitio a principios de los 1990, aunque en los estudios en el 2002, 2003 y 2007 no se observaron lagartijas leopardo narigona dentro de las áreas de estudio en KHF. Sin embargo, el Proyecto propuesto puede degradar el hábitat adecuado de la lagartija leopardo narigona.</p>	Significativa	<p>RB-MM.10</p> <p>Lámparas de iluminación de 24 pulgadas de altura y al menos 18 pulgadas sobre la tierra y 3 pulgadas debajo de la tierra deberán ser instaladas alrededor del área del Relleno Sanitario B-20 para evitar que las lagartijas leopardo narigona entren a esa área del Proyecto en el futuro. La iluminación deberá ser inspeccionada anualmente para asegurar que su confiabilidad sigue en pie.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Antes de/o durante la construcción y durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p> <p>RB-MM.11</p> <p>Si se encuentra la lagartija leopardo narigona en el sitio de trabajo durante la construcción, todas las actividades de construcción deberán cesar dentro de un radio de 100 pies y el USFWS y el CDFG deberán ser consultados para asegurar que quedaran ahí, Después que el USFWS y el CDFG determinen que no se anidaran ahí se permitirá reiniciar las actividades de construcción en esa área.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	Menos que significativa
<p>RB-4: Disturbios a hábitat de madrigueras/nidos del alcaudón verdugo.</p> <p>El alcaudón verdugo está enlistado como una SSC y bajo el MBTA. Fue registrado en el sitio durante los estudios biológicos del 2002 y 2—3 (Burmgardner 2002; 2004). El Proyecto propuesto podría disturbar el hábitat de las madrigueras del alcaudón verdugo dependiendo del tiempo de construcción.</p>	Significativa	<p>RB-MM.12</p> <p>Para minimizar los disturbios potenciales en los nidos o reproducción del alcaudón verdugo durante la construcción, se eliminarán grupos densos de matas o arbustos antes de la temporada de la formación de nidos o reproducción (desde el 1 de febrero al 1 de septiembre). Este proceso deberá incluir áreas dentro y a 50 pies de la zona de construcción.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción, operación y cierre del Proyecto.</p>	Menos que significativa

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos Biológicos (3.4) (continuación)			
<p>RB-5: La pérdida del hábitat del Tejón Americano El tejón americano, se enumera como SSC. Madrigueras y excavaciones fueron observados durante los estudios biológicos del 2002 y 2003 (Bumgardner 2002; 2004). El tejón americano no tiene un status designado, pero el CDFG mantiene su inclusión en la lista de animales especiales. La mitigación para el zorro kit del San Joaquín por compensación del hábitat también mitigaría para cualquier impacto al tejón, si fuera requerido.</p>	Significativa	Implementar la RB-MM 1, y la RB-MM2,	Menos que significativa
Recursos paleontológicos y culturales (3.5)			
<p>RC-1: Disturbios de Recursos Arqueológicos no identificados Investigaciones de recursos culturales del KHF han determinado que el área del proyecto no contiene recursos arqueológicos potencialmente significativos. Sin embargo, existe la posibilidad de que se descubran recursos arqueológicos no identificados durante los disturbios al suelo durante la construcción del Proyecto. De manera que existe el potencial de disturbios de recursos arqueológicos no identificados. En tal evento, los impactos serían considerados significativos antes de la mitigación.</p>	Significativa	<p>RC-MM.1 Si se encuentran recursos arqueológicos durante las actividades de construcción del Proyecto, se deberán detener inmediatamente las actividades que impliquen movimiento de tierra hasta comunicarse con un arqueólogo calificado. El arqueólogo deberá examinar los hallazgos, determinar su importancia y recomendar las medidas apropiadas según la Sección 15064.5 de las Directrices de la CEQA. El arqueólogo (a) preparará un informe final sobre sus investigaciones y recomendaciones el cual deberá ser proporcionado al Condado dentro de 30 días naturales después de que la investigación haya sido concluida. Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Emisión del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p> <p>RC-MM.2 Si se encuentran huesos humanos o huesos de origen desconocido durante la ejecución del Proyecto propuesto, se deberá detener el trabajo en los alrededores y se deberá contactar al juez de instrucción del Condado según la Sección 7050.5 del Código de Salud y Seguridad de California (HSC, por sus siglas en inglés). Si se determina que los restos son de nativos americanos, el juez de instrucción deberá notificar a la Comisión del Patrimonio Nativo Americano, que deberá notificar a la persona que se considere como posible descendiente; el personal de KHF deberá tratar con el posible descendiente para acordar dónde se volverán a enterrar los restos. El trabajo cercano al hallazgo deberá reiniciarse una vez que los restos ya hayan sido removidos. Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Emisión del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p>	<p>Menos que significativa</p> <p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Recursos paleontológicos y culturales (3.5) (continuación)			
<p>RC-2: Disturbios de los Recursos Paleontológicos no identificados</p> <p>El Proyecto propuesto impactaría porciones de ambas la Formación de San Joaquín, la cual ha producido huesos y dientes de vertebrados terrestres y marinos vertebrados e invertebrados y fósiles de plantas, y la Formación de Tulare, el cual ha producido significantes fósiles de mamíferos de tierra y pescados en otras ubicaciones.</p> <p>La sensibilidad general del área del Proyecto propuesto para los recursos paleontológicos es considerada potencialmente significativa. Actividades de excavación y construcción en el área del Proyecto propuesto podrían resultar en disturbios a recursos de fósiles.</p>	Significativa	<p>RC-MM.3</p> <p>Por cada 20.000 yardas cúbicas (cy) de suelo excavado como parte del proyecto, CWMI contará con un paleontólogo profesional que realizará una investigación paleontológica detallada documentando formaciones geológicas expuestas, la posibilidad de que contengan restos fósiles y además realizará una observación directa de los fósiles y evaluará su importancia. El paleontólogo (a) preparará un informe final de sus investigaciones y recomendaciones el cual deberá proporcionado al Condado dentro de 30 días naturales después de que la investigación haya sido concluida.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Emisión del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p> <p>CR-MM.4</p> <p>CWMI deberá proveer 4 horas de capacitación para equipar a operadores e ingenieros del campo para la identificación de restos paleontológicos. La capacitación deberá ser proveída antes del comienzo de las actividades de excavación en áreas no disturbadas y deberá llevarse a cabo en el sitio de excavación por un paleontólogo calificado.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Emisión del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p> <p>RC-MM.5</p> <p>CWMI notificará al Condado, por carta, si los paleontólogos o el personal de CWMI descubren restos significativos durante la excavación y realizará una investigación paleontológica. El paleontólogo(a) deberá preparar un informe final de su investigación y los resultados y recomendaciones, y deberá enviar su informe final al Condado dentro de 30 días naturales después de que haya concluido la investigación.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Emisión del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p>	<p>Menos que significativa</p> <p>Menos que significativa</p> <p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Geología y Suelos (3.6)			
GS-1: Potencial Asentamiento Excesivo o Diferencial del Relleno Sanitario Las condiciones del sitio no incluyen el potencial de suelos que colapsen o rupturas en el suelo debido a fallas, hundimiento, o a la licuefacción durante un temblor de tierra por terremoto. Peligros geológicos no sísmicos (suelos que colapsen, asentamiento excesivo, o hundimiento de tierra) no se han identificado en KHF	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
GS-2: Potencial a Encontrar Asbestos de Origen Natural No hay Asbestos (amianto) de origen natural en KHF	Ningún impacto	No requiere mitigación.	Ningún impacto
GS-3: Fallas y Sacudimientos Sísmicos El sacudimiento del terreno debido a la actividad sísmica podría producir la inestabilidad de las pendientes, fallas y/o daños a las estructuras y sistemas del relleno sanitario. De acuerdo con los requisitos reglamentarios, el diseño del relleno sanitario tomaría en consideración la aceleración terrestre horizontal máxima (PHGA, por su siglas en inglés) por un sismo en el segmento de falla de la Rampa de Empuje del Domo Norte (<i>North Dome Ramp Thrust</i>), en el campo cercano, o en la falla de San Andrés- <i>Slack Canyon-Cajon Pass</i> , en el campo lejano. Estas normas de diseño estarán en cumplimiento con el Título 22 y 40 CFR, Parte 264, Subpartes B y G y N.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
GS-4: Estabilidad de la Ladera Mientras que KHF es probable a experimentar un sacudimiento de tierra debido a la actividad sísmica regional, los resultados de la estabilidad estática y al análisis sísmico de estabilidad, y al análisis de deformación para los movimientos de tierra estimados debido a eventos sísmicos demuestran que la expansión propuesta del Relleno Sanitario B-18 y el Relleno Sanitario B-20 nuevo resistirían los efectos de un terremoto.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Peligros y materiales peligrosos (3.7)			
<p>PMP-1: Emisión de materiales peligrosos por medio de la eliminación rutinaria</p> <p>El Proyecto propuesto no creará peligros sustanciales a la salud pública y la seguridad. Las preocupaciones potenciales sobre la salud y la seguridad se minimizarán al cumplir con los procedimientos del sitio, las reglamentaciones federales y estatales, y las condiciones de permiso para el diseño, funcionamiento y cierre o cierre posterior del relleno sanitario.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
<p>PMP-2: Emisiones accidentales de materiales peligrosos por medio de transporte rutinario o por condiciones alteradas o accidente</p> <p>El Proyecto propuesto no creará peligros nuevos o diferentes que puedan requerir medidas de mitigación especializadas para evitar la alteración de las condiciones, o una nueva respuesta especializada en el caso de una condición alterada.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación	Menos que significativa
<p>PMP-3: Emisión de materiales peligrosos o emisiones dentro de un cuarto de milla de escuelas existentes o propuestas.</p> <p>La escuela mas cercana es la escuela elemental de la ciudad de Kettleman localizada aproximadamente a 3.5 millas del KHF. Debido a está distancia, las actividades del KHF asociadas con el Proyecto propuesto no impactarían la escuela o personas en la escuela.</p>	Ningún impacto	No requiere mitigación.	Ningún impacto
<p>HAZ-4: Crear un peligro significativo al estar localizados en un sitio incluido en la lista gubernamental de código sección 65962.5.</p> <p>El KHF no se encuentra en la lista de "sitios identificados de residuos peligrosos" para el Condado de Kings de acuerdo con la Sección Gubernamental del Código 65962.5. Por lo tanto, el Proyecto propuesto no afectaría ni sería afectado por ningún sitio de residuos peligrosos.</p>	Ningún impacto	No requiere mitigación.	Ningún impacto
<p>PMP-5: Perjudicar o interferir con la implementación de los planes de respuesta de emergencia adoptados.</p> <p>Para las operaciones en el sitio, el Plan de Contingencia existente del KHF sería aplicable para el Proyecto propuesto, y el Proyecto propuesto ni perjudicaría la implementación, ni tampoco interferiría con el Plan de Contingencia actual del KHF o con el actual plan de Respuesta de Emergencia.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Peligros y materiales peligrosos (3.7) (continuación)			
<p>PMP-6: Exponer a personas o estructuras a un riesgo significativo implicando fuego Para las operaciones en el sitio, de acuerdo con los procedimientos en el actual Plan de Contingencia, un incendio superficial sería rápidamente controlado, por lo tanto, el Proyecto propuesto no expondría a personas o estructuras a un riesgo de fuego significativo.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
Hidrología y calidad del agua (3.8)			
<p>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.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
<p>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.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
<p>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.</p>	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Uso del Suelo (3.9)			
US-1: Compatibilidad con usos agrícolas El Proyecto propuesto es consistente con la designación actual del Plan General del sitio. La eliminación de residuos sólidos es un uso condicional dentro de la zona AG-40 del sitio. El Proyecto propuesto requerirá la emisión de un nuevo Permiso de Uso Condicional. El Proyecto propuesto no incluiría ninguna parcela en los contratos del Acto Williamson y no afectaría operaciones de agricultura fuera del sitio.	Ningún impacto	No requiere mitigación.	Ningún impacto
US-2: Compatibilidad con el Plan de Manejo de Residuos del Condado de Kings El Plan de Manejo de Residuos Peligrosos del Condado (CHWMP, por sus siglas en inglés) identifica a KHF como una instalación que maneja residuos peligrosos y que podría ser expandida. El KHF también es identificado en el pan como una instalación que provee capacidad adecuada y proyectada para la eliminación de residuos peligrosos. El Proyecto propuesto es consistente con el CHWMP.	Ningún impacto	No requiere mitigación.	Ningún impacto
US-3: Compatibilidad con los planes de cumplimiento de la calidad del aire del SJVUAPCD El Proyecto propuesto sería consistente con el Ozono y PM ₁₀ AQAOs basado en lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • El Proyecto propuesto estaría en conformidad con el Plan General del Condado. • El Proyecto propuesto no daría lugar a un aumento directo de la población y sería el inducir del crecimiento. • El Proyecto propuesto implementaría medidas de control del PM₁₀ factibles y fugitivas, incluyendo los requisitos del APCD Reglamentarios VIII. • El Proyecto propuesto cumpliría con las normas y regulaciones aplicables del SJVUAPCD 	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
US-4: Compatibilidad con el Plan General del Condado de Kings, elemento del ruido El Plan General incluye una norma de ruido de 70 decibeles (dBA, por sus siglas en inglés) para las tierras agrícolas. El Proyecto propuesto no resultaría en niveles de ruido que excederían 70 dBA en el límite de la propiedad de KHF. Por lo tanto, el Proyecto propuesto es consistente con las normas de ruido del Condado.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Uso del Suelo (3.9) (continuación)			
<p>US-5: Compatibilidad con el Plan Regional de Transportación del Condado de Kings</p> <p>Según lo discutido en la sección 3.11 - Transporte y el Tráfico, el nivel de servicio (LOS) en los segmentos de SR-41 e I-5 que serían utilizados para continuar transportando los residuos peligrosos y basura designada al KHF como parte del Proyecto propuesto están siendo afectados por el crecimiento en la región. Comenzando en el 2017, los LOS en SR-41 e I-5 sin mejoras en las carreteras se proyectan para reducir a LOS D o abajo, el cual representaría un impacto significativo. Está reducción en LOS ocurriría con o sin el Proyecto propuesto; sin embargo, el Proyecto propuesto contribuye a acumulativo a las reducciones proyectadas en LOS de SR-41 y de I-5.</p>	Significativa	<p>Las siguiente medidas de mitigación fueron tomadas de la Sección 3.11-Transporte y Tráfico:</p> <p>TT-MM.1</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • SR-41: agregar una línea en cada dirección desde el I-5 al la entrada del KHF (de 2 líneas a 4 líneas en total) Necesarias para el 2026 • Dirección norte y sur: agregar dos líneas en cada dirección en las cercanías del intercambio del I-5 con la SR-41. Necesaria para el 2034 <p>Responsable de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto deberá pagar una parte prorrateada.</p> <p>Fecha: 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.</p> <p>TT-MM.2</p> <p>CWMI deberá preparar un Plan de Administración de Tráfico (TMP, por sus siglas en inglés) 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.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Emisión del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante la construcción periódica del Proyecto desde el 2009 hasta el 2042.</p>	<p>Significativa e inevitable.</p> <p>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.</p> <p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Ruido (3.10)			
R-1: Operaciones de equipo pesado durante las actividades periódicas de construcción en la Expansión del Relleno Sanitario B-18 Los niveles de ruido provenientes de las operaciones propuestas en el sitio del KHF no excederían las normas del Condado en las cercanías del relleno sanitario.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
R-2: Operaciones de equipo pesado durante las actividades periódicas de construcción en el Nuevo Relleno Sanitario B-20 Los niveles de ruido provenientes de las operaciones propuestas en el sitio del KHF no excederían las normas del Condado en las cercanías del relleno sanitario.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
R-3: Operaciones de equipo pesado durante las operaciones de eliminación en la Expansión del Relleno Sanitario B-18 Los niveles de ruido provenientes de las operaciones propuestas en el sitio del KHF no excederían las normas del Condado en las cercanías del relleno sanitario.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
R-4: Operaciones de equipo pesado durante las operaciones de eliminación en el nuevo Relleno Sanitario B-20 Los niveles de ruido provenientes de las operaciones propuestas en el sitio del KHF no excederían las normas del Condado en las cercanías del relleno sanitario.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
R-5: Actividades de apoyo en curso en el sitio Los niveles de ruido provenientes de las operaciones propuestas en el sitio del KHF no excederían las normas del Condado en las cercanías del relleno sanitario.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
R-6: Ruido del tráfico fuera del sitio El Proyecto propuesto no incrementara el tráfico al KHF de la SR-41 o del I-5, por lo tanto el Proyecto propuesto no resultaría en un incremento específico a niveles de ruido fuera del sitio,	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa
R-7: Cierre y actividades después del cierre Los niveles de ruido provenientes de las operaciones propuestas en el sitio del KHF no excederían las normas del Condado en las cercanías del relleno sanitario.	Menos que significativa	No requiere mitigación.	Menos que significativa

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transporte y tráfico (3.11)			
<p>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/a la entrada del KHF</p> <p>Las 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 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.</p>	Menos que significativa	<p>TT-MM.2</p> <p>CWMI deberá preparar un Plan de Administración de Tráfico 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.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Emisión del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante la construcción periódica del Proyecto y fases de cierre desde el 2009 hasta el 2042.</p>	Menos que significativa
<p>TT-2: LOS para el 2017 y 2018 en I-5 dirección norte y sur de la SR-41, y SR-41 oeste del I-5 de/a la entrada del KHF</p> <p>Las 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 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</p> <p>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. Esta 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 tráfico mas 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.</p>	Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.	<p>No se esperan que ocurran mejoras a las carreteras para mitigar la condición de hora pique del viernes por la tarde.</p> <p>TT-MM.2</p> <p>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.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Emisión del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante la construcción periódica del Proyecto y fases de cierre desde el 2009 hasta el 2042.</p>	<p>Acumulativamente significativa e inevitable</p> <p>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.</p> <p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transporte y tráfico (3.11) (continuación)			
<p>TT-3: LOS para el 2026 y 2028 en I-5 dirección norte y sur de la SR-41, y SR-41 oeste del I-5 de/a la entrada del KHF</p> <p>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 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.</p>	<p>Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.</p>	<p>TT-MM.1</p> <p>CWMI pagará a Caltrans su parte correspondiente prorrateada para los siguientes proyectos de mejoras el 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> SR-41: agregar una línea en cada dirección desde el I-5 al 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. <p>Responsable de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto deberá pagar una parte prorrateada.</p> <p>Fecha: 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.</p> <p>TT-MM.2</p> <p>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.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Emisión del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante la construcción periódica del Proyecto desde el 2009 hasta el 2042.</p>	<p>Significativas e inevitables</p> <p>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.</p> <p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transporte y tráfico (3.11) (continuación)			
<p>TT-4: LOS 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/a la entrada del KHF</p> <p>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 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</p>	<p>Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.</p>	<p>TT-MM.1 – La misma mitigacion como es requerida para el 2026 y 2028</p> <p>CWMI pagará a Caltrans su parte correspondiente prorrateada para los siguientes proyectos de mejoras el 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 trafico futuro como se acordó con Caltrans.</p> <ul style="list-style-type: none"> • SR-41: agregar una línea en cada dirección desde el I-5 al 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. <p>Responsable de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto deberá pagar una parte prorrateada.</p> <p>Fecha: 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.</p> <p>TT-MM.2</p> <p>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 relacionada al Proyecto y durante los periodos de cierre hasta el 2042.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Emisión del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante la construcción periódica del Proyecto desde el 2009 hasta el 2042.</p>	<p>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.</p> <p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Transporte y tráfico (3.11) (continuación)			
<p>TT-5: LOS 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/a la entrada del KHF</p> <p>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 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.</p>	<p>Menos que significativa en base al Proyecto; acumulativa muy significativa basado en el crecimiento de la región.</p>	<p>TT-MM.1 – La misma mitigacion como es requerida para el 2026 y 2028, y para 2034 y 2036</p> <p>CWMI pagará a Caltrans su parte correspondiente prorrateada para los siguientes proyectos de mejoras el 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 trafico futuro como se acordó con Caltrans.</p> <ul style="list-style-type: none"> • SR-41: agregar una línea en cada dirección desde el I-5 al 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. <p>Responsable de Cumplimiento: El Defensor del Proyecto deberá pagar una parte prorrateada.</p> <p>Fecha: 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.</p> <p>TT-MM.2</p> <p>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 relacionada al Proyecto y durante los periodos de cierre hasta el 2042.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Emisión del CUP y actualizado tanto y como sea necesario durante la construcción periódica del Proyecto desde el 2009 hasta el 2042.</p>	<p>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.</p> <p>Menos que significativa</p>

Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Emisiones de gas de efecto invernadero y cambio climático global (3.12)			
<p>GHG-1: El desarrollo del proyecto podría resultar en un incremento a la contribución a los impactos significativos del cambio climático global</p> <p>Un total de emisiones CO₂ (CO₂ es comúnmente utilizado como gas de invernadero con el propósito de hacer estudios de todas las fuentes del Proyecto propuesto el cual se estima son un total de 0.00000008 emisiones de combustible de fósiles quemados a nivel mundial, y un 0.0003 por ciento de emisiones de CO₂ de combustible de fósiles quemados en California.</p>	Significativa	<p>CA-MM.1 (Como está mitigación ya fue incluida en la Sección 3.3- Calidad del Aire, no se asigno un numero de mitigacion nuevo para el GHG)</p> <p>Para el Proyecto, el defensor del Proyecto deberá implementar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todo equipo operacional nuevo de relleno sanitario que se compre, deberá cumplir con las normas de emisiones de modelo y año aplicables, y las normas de emisión deberán ser al menos equivalentes a las normas de emisión del equipo que será reemplazado. Esta medida no aplica al contratista que se le provee con equipo de construcción. • Los vehículos y equipo en el sitio deberán recibir mantenimiento de manera adecuada. <p>[Los siguientes componentes de CA-MM.1 no están relacionados con las emisiones de GHG, pero han sido incluidas para información mas completa].</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emisiones fugitivas de polvo de la expansión del Relleno Sanitario B-18 y del Relleno Sanitario B-20 deberán ser controladas para que cumplan con los requisitos de la Reglamentación VIII del SJVUAPCD, según corresponda, para que incluya sin limitaciones lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – Regado de zonas activas de construcción y eliminación – Regado de carreteras sin pavimentar – Regado de las reservas diarias de la cubierta y caminos utilizados para tener acceso a las reservas diarias de la cubierta – Controles de rastreo serán instalados en la transición de los caminos de tierra con los caminos pavimentados que proporcionan acceso a los Rellenos Sanitarios B-18 y B-20 • Se deberán restringir vehículos y equipos a caminos específicos dentro del sitio. • Se deberá limitar la velocidad de los vehículos en los caminos dentro del predio del relleno sanitario a 15 millas por hora sobre caminos pavimentados y sin pavimentar. <p>Responsable de Cumplimiento Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p>	<p>Menos que significativa en base al Proyecto</p> <p>Sin embargo, dado que las emisiones de GHG son consideradas significantes al cambio climático global, el impacto del Proyecto propuesto es considerado acumulativo y significativo</p>

Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Emisiones de gas de efecto invernadero y cambio climático global (3.12) (continuación)			
		<p>CA-MM.2 (Como está mitigación ya fue incluida en la Sección 3.3- Calidad del Aire, no se asigno un numero de mitigacion nuevo para el GHG)</p> <p>El equipo pesado primario, equipo del relleno sanitario de motor diesel (buldózer) en la expansión del Relleno Sanitario B-18 y el Relleno Sanitario B-20 deberán cumplir las normas de emisiones de California para el 2014, para el equipo fuera de la carretera, equipo pesado con motor diese, a través de la compra del equipo nuevo o con la modificación del equipo existente.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto</p> <p>Fecha: Emisión del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p>	
<p>GHG-2: Conflicto con o la obstrucción de implementación de las metas y/o estrategias de las Ordenes Ejecutivas S-3-05 y S-01-07, y el Acto de Soluciones del Calentamiento Global de California del 2006</p> <p>El proyecto Propuesto cumpliría con las metas y estrategias del EO-S03 y EO-S-07, y con el Acto de Soluciones del Calentamiento Global de California del 2006. Nada en el Proyecto propuesto obstruiría o impediría la implementación de estas metas y estrategias de las Ordenes Ejecutivas o del Acto.</p>	Ningún impacto	No requiere mitigación	Ningún impacto
<p>GHG-3: Resultados a la exposición incrementada de uno o mas de los posibles efectos adversos del calentamiento global identificado en el Acto de Soluciones del Calentamiento Global de California del 2006, Código de Salud y Seguridad Sección 38501(a)</p> <p>Un total de emisiones CO₂ (CO₂ es comúnmente utilizado como gas de invernadero con el propósito de hacer estudios de todas las fuentes del Proyecto propuesto el cual se estima son un total de 0.00000008 emisiones de combustible de fósiles quemados a nivel mundial, y un 0.0003 por ciento de emisiones de CO₂ de combustible de fósiles quemados en California.</p>	Menos que significativa	<p>CA-MM.1 (Como está mitigación ya fue incluida en la Sección 3.3- Calidad del Aire, no se asigno un numero de mitigacion nuevo para el GHG)</p> <p>Para el Proyecto, el defensor del Proyecto deberá implementar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Todo equipo operacional nuevo de relleno sanitario que se compre, deberá cumplir con las normas de emisiones de modelo y año aplicables, y las normas de emisión deberán ser al menos equivalentes a las normas de emisión del equipo que será reemplazado. Esta medida no aplica al contratista que se le provee con equipo de construcción. 	Menos que significativa en base al Proyecto Sin embargo, dado que las emisiones de GHG son consideradas significantes al cambio climático global, el impacto del Proyecto propuesto es considerado acumulativo y significativo.

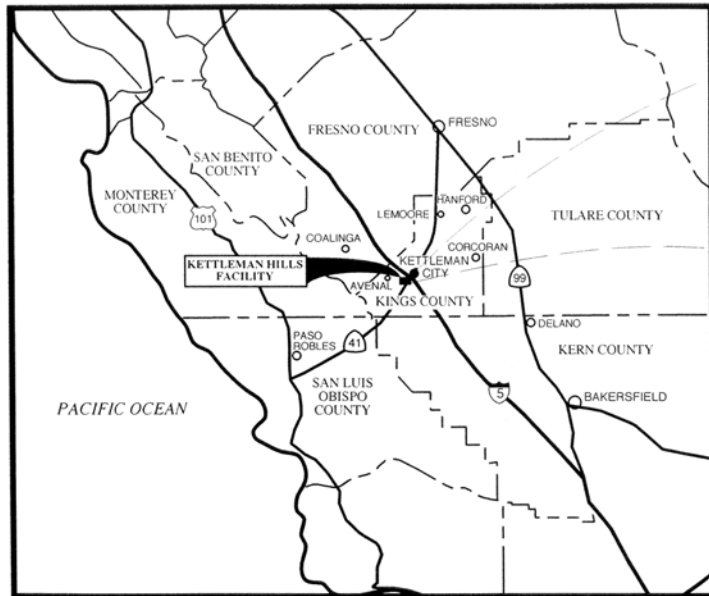
Tabla RE-1
Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
Emisiones de gas de efecto invernadero y cambio climático global (3.12) (continuación)			
		<ul style="list-style-type: none"> – Los vehículos y equipo en el sitio deberán recibir mantenimiento de manera adecuada. <p>[Los siguientes componentes de CA-MM.1 no están relacionados con las emisiones de GHG, pero han sido incluidas para información mas completa].</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emisiones fugitivas de polvo de la expansión del Relleno Sanitario B-18 y del Relleno Sanitario B-20 deberán ser controladas para que cumplan con los requisitos de la Reglamentación VIII del SJVUAPCD, según corresponda, para que incluya sin limitaciones lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – Regado de zonas activas de construcción y eliminación – Regado de carreteras sin pavimentar – Regado de las reservas diarias de la cubierta y caminos utilizados para tener acceso a las reservas diarias de la cubierta – Controles de rastreo serán instalados en la transición de los caminos de tierra con los caminos pavimentados que proporcionan acceso a los Rellenos Sanitarios B-18 y B-20 • Se deberán restringir vehículos y equipos a caminos específicos dentro del sitio. • Se deberá limitar la velocidad de los vehículos en los caminos dentro del predio del relleno sanitario a 15 millas por hora sobre caminos pavimentados y sin pavimentar. <p>Responsable de Cumplimiento Defensor del Proyecto Fecha: Expedición del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto.</p> <p>CA-MM.2 (Como está mitigación ya fue incluida en la Sección 3.3- Calidad del Aire, no se asigno un numero de mitigacion nuevo para el GHG)</p> <p>El equipo pesado primario, equipo del relleno sanitario de motor diesel (buldózer) en la expansión del Relleno Sanitario B-18 y el Relleno Sanitario B-20 deberán cumplir las normas de emisiones de California para el 2014, para el equipo fuera de la carretera, equipo pesado con motor diese, a través de la compra del equipo nuevo o con la modificación del equipo existente.</p> <p>Responsable de Cumplimiento: Defensor del Proyecto Fecha: Emisión del CUP y en curso durante la construcción y operaciones del Proyecto</p>	

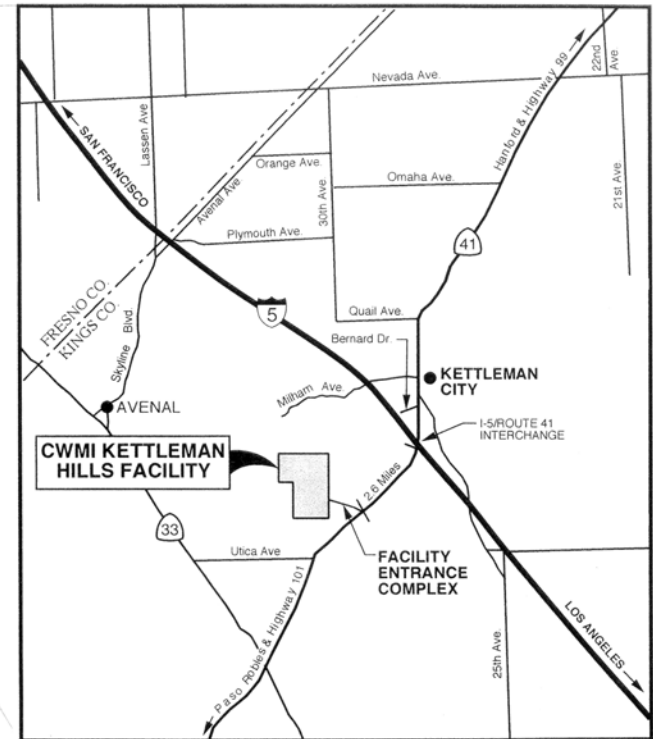
Tabla RE-1

Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

Recurso Ambiental/Impacto	Nivel de Relevancia	Medida de Mitigación	Nivel de Relevancia Después de Mitigación
<p>Notas:</p> <p>°C = grados Celsius</p> <p>CDFA = Departamento de Alimentos y Agricultura de California (California Department of Food and Agriculture)</p> <p>CDFG = Departamento de Pesca y Caza de California (California Department of Fish and Game)</p> <p>CEQA = Ley de Calidad Medioambiental de California (California Environmental Quality Act)</p> <p>CWMI = Chemical Waste Management, Inc.</p> <p>cy = yardas cúbicas</p> <p>EPA = Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (United States Environmental Protection Agency)</p> <p>HSC = Código de Salud Pública y Seguridad de California (California Health and Safety Code)</p> <p>KHF = Centro de Kettleman Hills (Kettleman Hills Facility)</p> <p>LCRS = Sistema de Recolección y Recuperación de Aguas de Infiltración (Leachate Collection and Recovery System)</p> <p>LOS = Nivel de Servicio (Level of Service)</p> <p>M = magnitud</p> <p>MOU = Memorando de Entendimiento (Memorandum of Understanding)</p> <p>mph = millas por hora</p> <p>PHGA = aceleración terrestre horizontal máxima (peak horizontal ground acceleration)</p> <p>PM_{2.5} = partículas con un diámetro inferior a 2,5 micrones</p> <p>PM₁₀ = partículas con un diámetro inferior a 10 micrones</p> <p>SJVAB = Cuenca Aérea de San Joaquín Valley (San Joaquín Valley Air Basin)</p> <p>SJVUAPCD = Distrito Unificado de Control de la Contaminación del Aire de San Joaquín Valley (San Joaquín Valley Unified Air Pollution Control District)</p> <p>SR- = Ruta Estatal (State Route)</p> <p>TMP = Plan de Administración de Tráfico (Traffic Management Plan)</p> <p>USFWS = Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de Estados Unidos (United States Fish and Wildlife Service)</p> <p>WDR = Requisitos de Descargas Residuales (Waste Discharge Requirements)</p>			



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