

Resumen

S-1 Asignación de NEPA

Desde 2007, el Departamento de Transporte de California (Caltrans, por su acrónimo en inglés) ha desempeñado responsabilidades federales en materia de decisiones y aprobaciones ambientales conforme a la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por su acrónimo en inglés), para proyectos de carreteras en California que de otro modo son financiados o aprobados por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés). Estas responsabilidades han sido asignadas a Caltrans por la FHWA de conformidad con el Título 23 del Código de los Estados Unidos (USC, por sus siglas en inglés), Secciones 326 y 327, y dos Memorandos de Entendimiento firmados por la FHWA. Consulte la Referencia Ambiental Estándar (SER) de Caltrans, Volumen 1, Capítulo 38, "Asignación de NEPA" para obtener información adicional.

S-2 Información General del Proyecto

La Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles, en cooperación con Caltrans y el Consejo de Gobiernos de las Ciudades de South Bay, propone mejorar la operación y seguridad de la autopista en ambos sentidos de la Interestatal 405 (I-405) desde Wilmington Avenue hasta Main Street en la Ciudad de Carson, Condado de Los Ángeles, California. Las mejoras asociadas incluirían la adición de carriles auxiliares entre las rampas de entrada y salida para mejorar las operaciones de entrecruzamiento, incorporación y divergencia, así como la implementación de elementos de Administración del Sistema de Transporte (TSM, por sus siglas en inglés) y Administración de la Demanda de Transporte (TDM, por sus siglas en inglés) (el Proyecto).

S-2.1 Agencias Líder y Documentación de NEPA/CEQA

El Proyecto propuesto es un proyecto conjunto de Caltrans y la FHWA y está sujeto a los requisitos de revisión ambiental estatales y federales. Por lo tanto, la documentación del Proyecto ha sido preparada en cumplimiento de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por su acrónimo en inglés) y la NEPA. Caltrans es la agencia líder conforme a la CEQA y NEPA.

Algunos impactos determinados como significativos conforme a la CEQA pueden no llevar a una determinación de significancia conforme a la NEPA. Debido a que la NEPA se ocupa por la significancia del proyecto en su conjunto, a menudo se prepara un documento de "nivel inferior" para la NEPA.

Después de recibir comentarios del público y de los organismos revisores, se elaborará un documento ambiental final. Caltrans podrá elaborar estudios ambientales y/o de ingeniería adicionales para abordar los comentarios. El documento ambiental final incluirá respuestas a los comentarios recibidos sobre el Borrador del Informe de

Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental (EIA/EA, por sus siglas en inglés) e identificará la alternativa preferida.

Una vez finalizado el documento ambiental final, Caltrans decidirá si aprueba el proyecto y emite un Aviso de Determinación para el cumplimiento de la CEQA, y si emite una Declaración de No Impacto Significativo o requiere una Declaración de Impacto Ambiental para el cumplimiento de la NEPA. Si se aprueba, se enviará un Aviso de Disponibilidad de la Declaración de No Impacto Significativo a las unidades afectadas del gobierno federal, estatal y local, y al Centro Estatal de Referencia Ambiental (*State Clearinghouse, en inglés*), en cumplimiento de la Orden Ejecutiva 12372.

S-2.2 Área del Proyecto

El Área de Estudio del Proyecto incluye los límites de las mejoras operativas y de seguridad propuestas a lo largo de la I-405 entre los distribuidores viales de Wilmington Avenue (marcador de milla PM 9.6) y Main Street (PM 12.6), que tiene una longitud aproximada de 3.0 millas. También se proponen zonas de señalización temporal entre los distribuidores viales de Union Pacific Dolores Yard (PM 8.9) y Figueroa Street (PM 12.7) dentro del Área de Estudio del Proyecto.

El Proyecto propuesto está ubicado en un entorno generalmente urbano y está rodeado por una combinación de zonas residenciales, comerciales, recreativas, industriales ligeras y pesadas, y de uso público. Dentro del Área de Estudio del Proyecto, la I-405 es una autopista de acceso controlado que circula en dirección noroeste-sureste y consta de un carril de 11 pies de ancho para vehículos de alta ocupación (HOV, por sus siglas en inglés) y cuatro carriles de uso común de 11 pies de ancho en cada sentido.

Para fines de esta evaluación, se asume que los siguientes proyectos de mejora de transporte están implementados a lo largo del corredor del Proyecto:

- Construir carriles exprés en la I-405 entre la Interestatal 110 (I-110) y el límite entre Los Ángeles y el Condado de Orange (Año de Finalización: 2031; ID del Plan Regional de Transporte [RTP, por sus siglas en inglés] 1200S004)
- Construir los conectores de los carriles exprés de la I-405 en dirección norte a la I-110 en dirección norte y de la I-110 en dirección sur a la I-405 en dirección sur en el enlace de la I-405 y la I-110 (Año de Finalización: 2047; ID del RTP 224S011)
- Ampliar los carriles exprés en cada sentido de la I-110 desde la Ruta Estatal 91 (SR-91) hasta la I-405 (Año de Finalización: 2049; ID del RTP 224S010)

S-2.3 Propósito y Necesidad

El propósito del Proyecto es proporcionar una mejor conectividad y aumentar el acceso multimodal dentro del corredor del Proyecto y dar cabida al desarrollo económico planeado dentro del Área de Estudio del Proyecto.

La necesidad del Proyecto propuesto es para mejorar las operaciones y seguridad del tráfico vehicular, así como proporcionar mayor acceso y conectividad para peatones y ciclistas en los distribuidores viales locales a lo largo del corredor del Proyecto.

S-2.4 Acción Propuesta

Esta sección describe el Proyecto propuesto y las Alternativas de Construir que fueron desarrolladas por un equipo multidisciplinario para lograr el propósito y necesidad del Proyecto propuesto, y a la vez evitar y minimizar los impactos ambientales. Las alternativas, como se describen en esta sección, consisten en una alternativa de No Construir (Alternativa 1) y dos Alternativas de Construir (Alternativas 2 y 3):

Alternativa 1 - No Construir

En la Alternativa 1, no se realizarían mejoras en la I-405 y ciertas calles no recibirían las actualizaciones propuestas para el programa de Calles Completas para todos los modos de transporte.

Alternativa 2 - Carriles Auxiliares y Calles Completas

En la Alternativa 2, se proporcionarían dos carriles auxiliares en la I-405 en dirección norte y dos carriles auxiliares en la I-405 en dirección sur en las siguientes ubicaciones:

- A lo largo de la I-405 en dirección norte:
 - Entre la rampa de entrada de Wilmington Avenue en dirección norte y la rampa de salida circular de Carson Street en dirección norte (0.69 millas de longitud)
 - Entre la rampa de entrada de Carson Street en dirección norte y la rampa de salida de Avalon Boulevard en dirección norte (0.30 millas de longitud)
- A lo largo de la I-405 en dirección sur:
 - Entre la rampa de entrada de Avalon Boulevard en dirección sur y la rampa de salida de Carson Street en dirección sur (0.39 millas de longitud)
 - Entre la rampa de entrada de Carson Street en dirección sur y la rampa de salida de Wilmington Avenue en dirección sur (0.56 millas de longitud)

La Alternativa 2 también contempla la construcción e implementación de elementos de Calles Completas, así como sistemas TSM y TDM en toda el Área de Estudio del Proyecto.

Alternativa 3 – Administración de Sistemas de Transporte/ Administración de Demanda de Transporte

En la Alternativa 3, el Proyecto propuesto contempla la construcción e implementación de elementos de Calles Completas, así como sistemas TSM y TDM en toda el Área de Estudio del Proyecto. La Alternativa 3 no incluiría la construcción ni ampliación de ningún carril auxiliar.

S-3 IMPACTOS DEL PROYECTO

La Tabla S-1 resume las consecuencias ambientales del Proyecto propuesto, que se incluyen en los Capítulos 2 y 3 de este EIR/EA. Las medidas de evitación, minimización y mitigación se enumeran en el Registro de Compromisos Ambientales del Apéndice C.

Esta página se dejó en blanco intencionadamente.

Tabla S-1: Resumen de los Principales Impactos Potenciales de las Alternativas

Possible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Coherencia con los Planes y Programas Federales, Estatales, Tribales, Regionales y Locales	Sería incoherente con los planes federales, estatales, regionales y locales aplicables.	Coherente – Ningún Impacto	Coherente – Ningún Impacto	Ninguna
Crecimiento	Ningún impacto	Ningún impacto	Ningún impacto	Ninguna
Carácter y Cohesión Comunitarios	Ningún impacto	Durante la construcción puede haber impactos temporales de ruido, alteraciones en la calidad del aire y tráfico. La Alternativa 2 mejoraría la movilidad y añadiría elementos de Calles Completas, lo que beneficiaría la cohesión comunitaria.	Igual que la Alternativa 2	Ninguna
Reubicaciones y Adquisición de Bienes Inmuebles	Ningún impacto	Ninguna reubicación ni desplazamientos.	Igual que la Alternativa 2	Ninguna
Servicios Públicos/Servicios de Emergencia	Ningún impacto	Se requerirían reubicaciones menores de servicios públicos. Esto incluye 27 casos de protección en el lugar, 11 casos de protección en el lugar con variación, 20 reubicaciones, 9 ajustes al nivel y 3 remociones o abandonos. No se prevén interrupciones temporales ni permanentes en los servicios públicos. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Similar a la Alternativa 2. Se requerirían reubicaciones menores de servicios públicos. Esto incluye 10 casos de protección en el lugar, 1 caso de protección en el lugar con variación, 11 reubicaciones y 8 ajustes al nivel. No se prevén interrupciones temporales ni permanentes en los servicios públicos. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: UTL-1, UTL-2 Alternativa 3: UTL-1, UTL-2

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Transporte	Ningún impacto. La congestión de los cuellos de botella existentes en la calle principal seguiría empeorando en comparación con las condiciones existentes.	Durante la construcción habría impactos temporales debido a cierres de rampas a corto plazo y a cierres nocturnos de la calle principal. La congestión y colas en la calle principal mejorarían ligeramente después de la construcción. La circulación, movilidad y acceso para bicicletas y peatones también mejorarían. Los lugares para estacionarse en 213th Street se eliminarían. Sin impacto en las VMT. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Impactos similares a los de la Alternativa 2. Sin embargo, la Alternativa 3 no mejoraría la congestión ni las colas en la calle principal. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Ninguna
Visual/Estética	Ningún impacto	El área de estudio del proyecto no está ubicada en una carretera panorámica ni en un mirador panorámico. La Alternativa 2 impactaría aproximadamente 114 árboles; sin embargo, el diseño conceptual contempla la plantación de 542 árboles. Se prevén impactos beneficiosos menores en puntos clave. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Similar a la Alternativa 2; sin embargo, la Alternativa 3 impactaría aproximadamente 20 árboles. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: VIS-1, VIS-2, VIS-3 y AS-4 Alternativa 3: VIS-1, VIS-2, VIS-3 y AS-4
Recursos Culturales	Ningún impacto	La Alternativa 2 consistiría en ampliar el Puente Dominguez Channel dentro del Distrito Histórico de Dominguez Channel. Caltrans ha determinado que la Alternativa 2 no causaría un efecto adverso al distrito histórico. En caso de que se descubran recursos culturales o restos humanos durante la construcción, se implementarían las prácticas estándar de Caltrans. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Similar a la Alternativa 2; sin embargo, con la Alternativa 3, no se ampliaría el Puente Dominguez Channel dentro del Distrito Histórico de Dominguez Channel. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: CUL-1 Alternativa 3: CUL-1

Possible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Hidrología y Llanuras Aluviales	Ningún impacto	Durante la construcción, se requerirían cimbrados temporales dentro del Dominguez Channel, que está ubicado dentro de una llanura aluvial de 100 años. La Alternativa 2 aumentaría ligeramente la elevación de inundación base en aproximadamente 0.01 pies por encima de la condición actual a lo largo de aproximadamente 10,000 pies dentro del Dominguez Channel. Ningún impacto significativo en la llanura aluvial. Podría requerirse un Permiso de Invasión de Llanuras Aluviales. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	No se realizarían actividades de construcción ni mejoras permanentes dentro del Dominguez Channel. No habría ningún cambio en la elevación de inundación base. <i>CEQA: Ningún impacto</i>	Ninguna

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Calidad del Agua y Escorrentía Pluvial	Ningún impacto	La Alternativa 2 tiene el potencial de generar impactos temporales y permanentes en la calidad del agua. La Alternativa 2 incluiría actividades de construcción y mejoras permanentes dentro del Dominguez Channel. El DSA sería de 30.98 acres. El aumento total de la nueva superficie impermeable neta sería de 7.43 acres. El Proyecto propuesto tendrá que cumplir con los requisitos del permiso NPDES y elaborar un Plan de Prevención de la Contaminación de Aguas Pluviales (SWPPP, por sus siglas en inglés) para evitar y minimizar los impactos temporales durante la construcción. Se implementarían las Mejores Prácticas de Administración (BMP, por sus siglas en inglés) para la prevención y tratamiento de la contaminación. El Permiso de la Sección 404 (Permiso Nacional), la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401, el Acuerdo de Alteración del Lecho de Lagos o Arroyos de la Sección 1602 y el Permiso de Invasión de Llanuras Aluviales podrían requerirse, lo que podría resultar en medidas adicionales por parte de los organismos reguladores. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Similar a la Alternativa 2; sin embargo, el total de DSA sería de 12.70 acres y el aumento total en la nueva superficie impermeable neta sería de 5.33 acres. Además, no se realizarán actividades de construcción ni mejoras permanentes dentro del Dominguez Channel. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: NC-3, NC-4, NC-5, NC-7 y NC-8 Alternativa 3: NC-3, NC-4, NC-5, NC-7 y NC-8
Geología/Suelos/Sísmica/Topografía	Ningún impacto	Durante la construcción, el suelo excavado quedaría expuesto y existiría un mayor potencial de erosión del suelo en comparación con las condiciones existentes. Existe el potencial de licuefacción del suelo y suelos corrosivos. Las actividades y mejoras propuestas podrían verse afectadas por el movimiento del terreno, licuefacción y posiblemente la deformación del suelo. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Similar a la Alternativa 2; sin embargo, no se realizaría ningún trabajo dentro del Dominguez Channel. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: GEO-1 Alternativa 3: GEO-1

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Paleontología	Ningún impacto	No se identificaron recursos o sitios paleontológicos únicos dentro del APE. Durante la construcción, el Proyecto podría impactar potencialmente sedimentos paleontológicamente sensibles por la construcción de carriles auxiliares, ampliación del puente y muros de contención. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	No se identificaron recursos o sitios paleontológicos únicos dentro del APE. Las actividades de construcción podrían impactar potencialmente sedimentos paleontológicamente sensibles por la construcción de los muros de contención. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: PAL-1 Alternativa 3: PAL-1
Residuos/Materiales Peligrosos	Ningún impacto	El Área de Estudio del Proyecto está ubicada sobre un antiguo vertedero municipal e industrial. Además, se informa que el Dominguez Channel recibe vertidos de residuos industriales. Puede haber presencia de plomo depositado por vía aérea (ADL, por sus siglas en inglés), arsénico y conservantes de madera en los suelos. Puede haber presencia de plomo y material con asbesto (ACM, por sus siglas en inglés) en puentes y otras estructuras. Podría encontrarse contaminación en el suelo, vapor del suelo y agua subterránea durante las excavaciones. Durante las excavaciones, podría liberarse gas metano al aire ambiente. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	El Área de Estudio del Proyecto está ubicado sobre un antiguo vertedero municipal e industrial. Impactos similares relacionados con los sitios de preocupación (ADL, arsénico, conservantes de madera) que en la Alternativa 2. La Alternativa 3 no tendría impactos relacionados con ACM, pintura con plomo (LBP, por sus siglas en inglés) ni al Dominguez Channel. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: HAZ-1, HAZ-2, HAZ-3, HAZ-4 y HAZ-5 Alternativa 3: HAZ-1, HAZ-3 y HAZ-4

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Calidad del aire	Ningún impacto. Habría un ligero aumento del material particulado de 10 micras de diámetro o menos en el Año de Diseño en comparación con las condiciones existentes.	El Proyecto propuesto está ubicado en una comunidad sujeta a la AB 617. Durante la construcción, podría haber una degradación a corto plazo de la calidad del aire debido a la liberación de emisiones de material particulado (polvo en el aire). Los camiones pesados y maquinaria de construcción propulsados por motores de gasolina y diésel generan monóxido de carbono, dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles y algunas partículas de hollín en las emisiones de escape. La ampliación del puente podría tener un impacto en los asbestos y LBP. Las repercusiones operativas serían las mismas que en la Alternativa de No Construir. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Similar a la Alternativa 2. Sin embargo, las emisiones derivadas de la construcción serían menores que en la Alternativa 2, y en la Alternativa 3 no se ampliaría ningún puente. Los impactos operativos serían los mismos que en la Alternativa 1 y Alternativa 2. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: AQ-1 a AQ-16, HAZ-2 y HAZ-4 Alternativa 3: AQ-1 a AQ-15 y HAZ-4

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Ruido	Ningún impacto	El ruido de la construcción sería de corta duración e intermitente. Se prevé que habría construcción nocturna. El ruido operativo no excedería sustancialmente los niveles de ruido existentes (12 dBA). Sin embargo, la Alternativa 2 tendría un impacto de ruido porque los niveles de ruido futuros se acercarían a los criterios federales de reducción de ruido (es decir, dentro de 1 dBA) de conformidad con 23 CFR Parte 772. Se determinó que tres barreras de ruido eran razonables y factibles, y se recomienda su construcción: - BA-3 en dirección norte (I-405 cerca de Carson Street) - BA-7 en la rampa de salida de Avalon Boulevard de la I-405 en dirección sur - BA-10 en la rampa de entrada a la I-405 en dirección sur El paso subterráneo de Avalon Boulevard tendría que ensancharse para dar cabida a la Barrera de Ruido BA-7. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	El ruido de la construcción sería de corta duración e intermitente. No habría impacto de ruido operativo conforme a 23 CFR 772. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	NOI-1
Energía	Ningún impacto. El consumo de energía disminuirá en el Año de Diseño en comparación con las condiciones existentes.	El consumo directo de energía en la Alternativa 2 sería el mismo que en la Alternativa de No Construir y menor que en las condiciones existentes. El consumo indirecto de energía durante la construcción sería de aproximadamente 21,953 millones de unidades térmicas británicas (BTU, por sus siglas en inglés). <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	El consumo directo de energía sería el mismo que en la Alternativa 1 y Alternativa 2. El consumo indirecto de energía durante la construcción sería de aproximadamente 4,022 millones de BTU. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: ENR-1 a ENR-4, AQ-1, AQ-12 y AQ-15 Alternativa 3: ENR-1 a ENR-4, AQ-1, AQ-12 y AQ-15

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Comunidades Naturales	Ningún impacto	La Alternativa 2 resultaría en aproximadamente 0.07 acres de impactos temporales y 0.01 acres de impactos permanentes en las Esteras de Salicornia (Rango estatal: S3), que se encuentran en las cuencas de marea inferiores del Dominguez Channel dentro del BSA. <i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	La Alternativa 3 resultaría en impactos indirectos temporales en el Del Amo Channel y en las Esteras de Salicornia asociadas por el polvo generado durante la construcción. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: NC-1, NC-2 (Mitigación CEQA), NC-3 a NC-10 y NC-11 (Mitigación CEQA) Alternativa 3: NC-5
Humedales y Otras Aguas	Ningún impacto	La Alternativa 2 impactaría temporalmente a aproximadamente 1.30 acres de aguas no de humedales y 0.07 acres de humedales bajo la jurisdicción del USACE y RWQCB. La Alternativa 2 también impactaría a aproximadamente 0.33 acres de aguas no de humedales y 0.01 acres de humedales bajo la jurisdicción del USACE y RWQCB. La Alternativa 2 impactaría temporalmente a aproximadamente 2.01 acres de lecho de arroyo sin vegetación y aproximadamente 0.07 acres de esterass de salicornia/vegetación ribereña bajo la jurisdicción de CDFW. La Alternativa 2 impactaría de forma permanente a aproximadamente 0.54 acres de lecho de arroyo sin vegetación y aproximadamente 0.01 acres de esterass de salicornia. <i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	La Alternativa 3 no resultaría en ningún impacto directo temporal o permanente en las aguas que no son humedales o que son humedales, bajo la jurisdicción de USACE o RWQCB. La Alternativa 3 tampoco impactaría directamente al lecho de arroyo sin vegetación ni a las esterass de salicornia/vegetación ribereña bajo la jurisdicción de CDFW. Sin embargo, la Alternativa 3 podría resultar en impactos indirectos temporales en el Del Amo Channel y en las esterass de salicornia asociadas, debido a las actividades de construcción adyacentes al canal (generación de polvo). <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: NC-1 a NC-9 y NC-11 (Mitigación CEQA) Alternativa 3: NC-5

Possible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Especies de Plantas	Ningún impacto	No se identificaron especies de plantas de estatus especial durante los estudios de campo. El BSA incluye hábitat que podría albergar la campanilla blanca (<i>lucky morning-glory</i>, <i>Calystegia felix</i>), planta de alquitrán del sur (<i>southern tarplant</i>, <i>Centromadia parryi</i> ssp. <i>australis</i>), hierba brea lisa (<i>smooth tarplant</i>, <i>Centromadia pungens</i> ssp. <i>laevis</i>), cebada silvestre (<i>vernal barley</i>, <i>Hordeum intercedens</i>) y Sagitaria (<i>Sanford's arrowhead</i>, <i>Sagittaria sanfordii</i>). La Alternativa 2 impactaría temporalmente aproximadamente 2.01 acres y de forma permanente aproximadamente 0.54 acres de hábitat adecuado en el lecho de arroyo para la campanilla blanca (<i>lucky morning-glory</i>), planta de alquitrán del sur (<i>southern tarplant</i>) y Sagitaria (<i>Sanford's arrowhead</i>). La Alternativa 2 también impactaría temporalmente aproximadamente 2.47 acres y de forma permanente aproximadamente 0.19 acres de hábitat adecuado para la cebada silvestre (<i>vernal barley</i>). CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada	La Alternativa 3 no impactaría el hábitat de lecho de arroyo sin vegetación adecuado para la campanilla blanca (<i>lucky morning-glory</i>), planta de alquitrán del sur (<i>southern tarplant</i>) o Sagitaria (<i>Sanford's arrowhead</i>). La Alternativa 3 impactaría temporalmente aproximadamente 2.47 acres y permanentemente aproximadamente 0.11 acres de hábitat adecuado para la cebada silvestre (<i>vernal barley</i>). CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada	Alternativa 2: PS-1, PS-2 (Mitigación CEQA) y NC-5 Alternativa 3: PS-1, PS-2 (Mitigación CEQA) y NC-5

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Especies Animales	Ningún impacto	El abejorro americano (<i>Bombus pensylvanicus</i>), la lagartija sin patas del sur de California (<i>Anniella stebbinsi</i>), las aves migratorias y los murciélagos tienen el potencial de ocurrir en el BSA. Las actividades de construcción, como la nivelación, excavación, remoción de vegetación y operación de equipos pesados podrían resultar en impactos directos e indirectos en especies animales de estatus especial dentro del BSA. Impactos indirectos también pueden surgir del ruido, vibraciones e iluminación artificial relacionados con la construcción. <i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	Igual que la Alternativa 2 <i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	Alternativa 2: AS-1 (Mitigación CEQA), AS-2, AS-3, AS-4, NC-1 y NC-2 (Mitigación CEQA) Alternativa 3: AS-1 (Mitigación CEQA), AS-2, AS-3, AS-4, NC-1 y NC-2 (Mitigación CEQA)

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Especies Amenazadas y en Peligro de Extinción	Ningún impacto	Se observó una mariposa monarca (especie amenazada propuesta por el gobierno federal; <i>Danaus plexippus plexippus</i> pop. 1) durante los estudios de campo. El abejorro de Crotch (<i>Bombus crotchii</i>), el búho excavador (<i>Ateneo cunicularia</i>), y el gorrión sabanero de Belding (<i>Passerculus sandwichensis beldingi</i>) también tienen el potencial de ocurrir en la BSA. Las actividades de construcción, como la nivelación, excavación, remoción de vegetación y operación de equipos pesados podrían resultar en impactos directos e indirectos en especies animales de estatus especial dentro de la BSA. Impactos indirectos también pueden surgir del ruido, vibraciones e iluminación artificial relacionados con la construcción. La Alternativa 2 también impactaría directamente a las esteras de salicornia, que son un hábitat adecuado para el gorrión sabanero de Belding. Caltrans ha determinado que la Alternativa 2 no afectaría a ninguna especie incluida en la lista federal ni daría lugar a la "toma" de ninguna especie incluida en la lista estatal. <i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	Similar a la Alternativa 2; sin embargo, no impactaría directamente a las esteras de salicornia, que son un hábitat adecuado para el gorrión sabanero de Belding. <i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	Alternativa 2: TE-1 a TE-8, NC-1, NC-2 (Mitigación CEQA), NC-3 y NC-9, y AS-1 (Mitigación CEQA) Alternativa 3: TE-1 a TE-8; NC-1, NC-2 (Mitigación CEQA), NC-3 y NC-9, y AS-1 (Mitigación CEQA)
Especies Invasoras	Ningún impacto	Hay varias especies invasoras creciendo en el BSA. Las actividades propuestas tendrían el potencial de propagar especies invasoras a través de una mayor alteración del BSA. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Igual que la Alternativa 2 <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: INV-1 Alternativa 3: INV-1

Posible Impacto:	Alternativa 1 (No Construir)	Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas)	Alternativa 3 (TSM/TDM)	Medidas de Evitación, Minimización y/o Mitigación
Cambio Climático (solo CEQA)	Ningún impacto. Las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) disminuirán durante el Año de Apertura y Año de Diseño en comparación con las condiciones existentes.	La Alternativa 2 es un proyecto que mejora la capacidad vial, pero no se espera que aumente los VMT. Se estima que las actividades de construcción emitirán aproximadamente 1,618 toneladas métricas de CO ₂ e. Las emisiones operativas de GHG serían las mismas que en la Alternativa de No Construir y menores que en las condiciones existentes. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	La Alternativa 3 no es un proyecto que mejora la capacidad vial y no aumentaría los VMT. Similar a la Alternativa 2; sin embargo, se estima que las actividades de construcción emitirán aproximadamente 299 toneladas métricas de CO ₂ e. <i>CEQA: Menos que Significativo</i>	Alternativa 2: AQ-1, AQ-5, AQ-6, AQ-12, AQ-13, ENR-1, ENR-2, ENR-3, NC-1, NC-3 y NC-7 Alternativa 3: AQ-1, AQ-5, AQ-6, AQ-12, AQ-13, ENR-1, ENR-2, ENR-3, NC-1, NC-3 y NC-7
Proyecto de Ley del Senado 743/Análisis de la Demanda Inducida (solo CEQA)	Ningún impacto	<i>CEQA: Ningún Impacto – Evaluado</i>	<i>CEQA: Ningún Impacto – Evaluado</i>	Ninguna
Incendios forestales (solo CEQA)	Ningún impacto	<i>CEQA: Ningún impacto</i>	<i>CEQA: Ningún impacto</i>	Ninguna
Impactos Acumulativos (solo CEQA)	Ningún impacto	<i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	<i>CEQA: Menos que Significativo con Mitigación Incorporada</i>	Ninguna medida adicional

AB=Proyecto de Ley de la Asamblea; ACM=material que contiene asbestos; ADL=plomo depositado en el aire; APE=área de efectos potenciales; bfe=elevación de inundación base; BMP=Mejores Prácticas de Administración; BSA=Área de Estudio Biológico; BTU=unidades térmicas británicas; CDFW=Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California; CEQA=Ley de Calidad Ambiental de California; CFR=Código de Regulaciones Federales; CO₂e=equivalente de dióxido de carbono; dBA=decibeles ponderados A; DSA=área de superficie alterada; GHG=gases de efecto invernadero; LBP=pintura a base de plomo; NPDES=Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes; RWQCB=Junta Regional de Control de la Calidad del Agua; SWPP=plan de prevención de contaminación de aguas pluviales; TDM=Administración de la Demanda de Transporte; TSM=Administración del Sistema de Transporte; USACE=Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU.; VMT=millas recorridas por vehículos

S-4

Esta página se dejó en blanco intencionadamente.

S-4 Resumen de Impactos Significativos en Virtud de la CEQA

Como se describe en detalle en el Capítulo 3, *Evaluación CEQA*, Caltrans ha determinado preliminarmente que ninguna de las Alternativas de Construir resultaría en un impacto significativo e inevitable conforme a la CEQA. Ambas Alternativas de Construir tendrían impactos menos que significativos en los recursos biológicos, tanto individualmente como de forma acumulativa, con la implementación de las siguientes medidas de mitigación:

- Medida NC-2** Durante la construcción, el Ingeniero Residente del Departamento de Transporte de California (Caltrans) o el contratista designado se asegurará de que no se utilicen pesticidas ni insecticidas como parte del Proyecto propuesto.
- Medida PS-2** Durante la construcción, el Ingeniero Residente de Caltrans o el contratista designado, en coordinación con un biólogo calificado, se asegurará de que, si no se pueden evitar las plantas con estatus especial o si el monitoreo determina que las plantas se ven adversamente afectadas por las actividades de construcción, estas actividades se suspenderán y un biólogo calificado elaborará un Plan de Reubicación para trasladar las plantas a un lugar adecuado y monitorear su supervivencia. El Plan de Reubicación incluiría, como mínimo, detalles sobre el sitio de reubicación, los métodos de reubicación, los métodos de monitoreo y los criterios de supervivencia. Las plantas reubicadas serán monitoreadas durante un período de tiempo suficiente para confirmar que han sobrevivido al trasplante, tal como se especifica en el Plan de Reubicación. Si la supervivencia de las plantas reubicadas es baja, se implementarían plantaciones suplementarias (por ejemplo, plantas en contenedores y/o hidrosiembra) para ayudar a cumplir con los criterios de éxito establecidos.
- Medida AS-1** Durante y después de la construcción, el Ingeniero Residente del Departamento de Transporte de California (Caltrans) o el contratista designado se asegurará de que las áreas temporalmente alteradas durante la construcción se restauren utilizando especies nativas, cuando sea factible y adecuado, según lo determine un biólogo calificado en coordinación con el arquitecto paisajista y los planes de restauración o paisajismo aprobados por la agencia. Para apoyar el hábitat de polinizadores, las áreas de restauración incluirán al menos dos especies de flores nativas, como la baya de café de California (*coffeeberry*, *Frangula californica*) y toyón (*Heteromeles arbutifolia*), que están incluidos en el concepto de paisajismo actual, si son adecuadas para las condiciones del sitio.

También se propone la siguiente medida de mitigación, en caso de que la Alternativa 2 sea seleccionada como la alternativa preferida:

Medida NC-11 Antes o durante la construcción, el Ingeniero Residente del Departamento de Transporte de California (Caltrans) o el contratista designado se asegurará de que la mitigación de los impactos permanentes en las características jurisdiccionales y las esteras de salicornia se lleve a cabo mediante la compra de cuotas compensatorias, créditos bancarios de mitigación en un banco de mitigación adecuado, replantación en el sitio u otros métodos que los organismos reguladores consideren aceptables. La mitigación se realizará en una proporción mínima de 1:1; sin embargo, la proporción final se establecerá mediante consulta y coordinación con los organismos reguladores durante el proceso de obtención de permisos. Si se lleva a cabo la replantación en el sitio, el área revegetada estaría dentro del Área de Estudio del Proyecto y sería más grande que el área impactada para considerar la variabilidad potencial en el éxito de la restauración.

Los hallazgos para todos los impactos potencialmente significativos identificados serán considerados antes de la aprobación del Proyecto. No se requiere una Declaración de Consideraciones Superiores.

S-5 COORDINACIÓN CON EL PÚBLICO Y OTROS ORGANISMOS

S-5.1 Permisos y Aprobaciones Necesarios

Para la construcción del proyecto se requieren los siguientes permisos, licencias, acuerdos y certificaciones:

Tabla S-2: Permisos y Aprobaciones

Organismo	Permisos/Licencias/Acuerdos/Certificaciones	Estado
Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU.	Determinación Jurisdiccional Preliminar para humedales jurisdiccionales y aguas de los Estados Unidos	Si se selecciona la Alternativa 2, se presentará una solicitud de Delimitación Jurisdiccional Preliminar después de la selección de la alternativa preferida.
	Sección 404 Permiso para el relleno o dragado de aguas de los Estados Unidos	Se presentará la notificación previa a la construcción del Permiso Nacional 14 durante la fase de diseño, si se requiere.
Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California	Acuerdo de Alteración del Lechos de Lagos o Arroyos de la Sección 1602	Si se selecciona la Alternativa 2, se prevén solicitudes para el Permiso 1602 después de la aprobación final de la documentación ambiental, si se requieren.

Organismo	Permisos/Licencias/Acuerdos/Certificaciones	Estado
Junta de Recursos Hídricos de California y Junta Regional de Control de la Calidad del Agua de Los Ángeles	Requisitos de certificación/descarga de residuos de la Sección 401	Si se selecciona la Alternativa 2, se prevé la solicitud para la certificación de la Sección 401 después de la aprobación final de la documentación ambiental, si se requiere.
Administración Federal de Carreteras	Determinación de Conformidad de la Calidad del Aire	La solicitud de determinación se presentará después de la selección de la alternativa preferida.
Oficial Estatal de Preservación Histórica (SHPO, por sus siglas en inglés)	Consulta de la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica Sección 4(f) <i>De Minimis</i>	El SHPO estuvo de acuerdo con el Hallazgo de Sin Efecto Adverso y fue notificado de la determinación <i>de minimis</i> conforme a la Sección 4(f).
Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles	Permiso de Invasión de Llanura Aluvial	Durante la fase de diseño final y antes de la construcción.
Departamento de Transporte de California	Permiso de Invasión	Durante la fase de diseño final y antes de la construcción.
Ciudad de Carson	Permiso de Invasión	Durante la fase de diseño final y antes de la construcción.
Comisión de Transporte de California (CTC, por sus siglas en inglés)	Votación de la CTC para aprobar los fondos	Después de la aprobación del documento ambiental final y la publicación del Aviso de Determinación en el Centro Estatal de Referencia Ambiental, la CTC votará para aprobar el financiamiento del Proyecto propuesto.

CTC = Comisión de Transporte de California; SHPO = Oficial Estatal de Preservación Histórica

S-5.2 Aviso de Preparación

El proceso de alcance del Proyecto propuesto se inició con la preparación y distribución de un Aviso de Preparación (NOP, por sus siglas en inglés). El NOP se publicó en el Centro Estatal de Referencia Ambiental (2024090192) y se distribuyó a los organismos públicos y otras partes interesadas en cumplimiento de la Sección 15082 de las Directrices de la CEQA el 6 de septiembre de 2024. En el NOP, se le informó al público sobre el EIR/EA que se estaba preparando, junto con las ubicaciones de las reuniones de alcance y las formas en que el público podría proporcionar comentarios sobre el Proyecto. El 30 de septiembre de 2024 se presentó un Aviso de Extensión del Período de Comentarios de Alcance, extendiendo así el período de comentarios de alcance original de 30 días a un total de 46 días del 6 de septiembre de 2024 al 21 de octubre de 2024. Las reuniones de alcance se llevaron a cabo el 17 de septiembre de 2024 (de forma virtual); el 19 de septiembre de 2024 (de forma virtual); y el 16 de octubre de 2024 (de forma presencial).

Durante el período de alcance formal, se recibieron un total de 76 comentarios formales de 66 personas, agencias u organizaciones. Esto incluyó comentarios de las siguientes agencias y cargos electos:

- Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California
- Junta de Recursos del Aire de California
- Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU.
- Oficina de la Congresista Nanette Barragan
- Alcaldesa de la Ciudad de Carson, Lula Davis-Holmes
- Concejal de la Ciudad de Carson, Cedric L. Hicks, Sr.

De los comentarios recibidos, 41 apoyaron la Alternativa 1 (No Construir), 4 apoyaron la Alternativa 2 (Carriles Auxiliares y Calles Completas) y 42 apoyaron la Alternativa 3 (TSM/TDM). Se han identificado las siguientes áreas de controversia para el Proyecto: alternativas consideradas, propósito y necesidad, ampliación y aumento de capacidad de la autopista, y posibles impactos ambientales durante la construcción, incluyendo tráfico, emisiones y ruido.