

1. Resumen Ejecutivo

1.1 INTRODUCCIÓN

El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD por sus siglas en inglés), el solicitante, propone construir y operar la Estación Intermodal de Puente Hills (PHIMF por sus siglas en inglés) con el propósito exclusivo de cargar y descargar entre vagones y camiones, contenedores listos para su envío por tren, conteniendo desechos sólidos municipales (MSW por sus siglas en inglés) no peligrosos. Bajo un plan de desarrollo en etapas, la estación propuesta tendría eventualmente la capacidad de atender hasta dos trenes por día o aproximadamente 8,000 toneladas por día (tpd) de MSW, incluyendo hasta 4,000 tpd de la Planta de Recuperación de Materiales de Puente Hills (PHMRF) cercana, con el resto viniendo desde otras plantas de recuperación de materiales y estaciones de transferencia. Los MSW en contenedores serían transportados por riel hasta el Relleno Sanitario Regional de Mesquite (MRL por sus siglas en inglés) en el Condado de Imperial para ser desechados.

El LACSD ha solicitado un permiso de uso condicional (CUP No. 05-08) ante la Ciudad de Industry y tiene la intención de firmar un Acuerdo de Desarrollo con la Ciudad para desarrollar el lugar ubicado en 2500 y 2520 Pellissier Place como una estación intermodal. La Agencia de Desarrollo Urbano de Industry (IUDA por sus siglas en inglés) es dueña del lugar del proyecto. La Ciudad de Industry es la Agencia Líder bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) debido a que considerará la aprobación discrecional de la aplicación del desarrollo de la estación y el CUP. Este Informe Preliminar de Impacto Ambiental (DEIR) ha sido preparado de acuerdo con los requisitos de la ley CEQA y los procedimientos de la ley CEQA de la Ciudad de Industry. La Ciudad de Industry como Agencia Líder ha hecho una revisión y ha corregido, según ha sido necesario, todos los anteproyectos, estudios técnicos y reportes presentados para que reflejen su propio juicio independiente, incluyendo su confianza en el correspondiente personal técnico de la ciudad y la revisión de todos los reportes técnicos de los consultores.

La estación emplearía aproximadamente 28 personas e incluiría seis vías para carga de vagones, tres vías para mantenimiento, un área para almacenaje de contenedores, un edificio para la administración, un edificio para mantenimiento, y una playa de estacionamiento para empleados y visitantes. La PHIMF operaría de día y de noche, siete días por semana, para cargar y descargar contenedores de los vagones, para armar y desarmar un tren unitario y para mantener equipos e instalaciones. La operación durante las 24 horas del día es consistente con las normas de la Ciudad para usos dentro de zonas industriales. Se construiría una ruta de acceso no pública entre la PHMRF cercana y la PHIMF para permitir a los camiones transportar contenedores con desechos entre las dos instalaciones sin impactar al tránsito local. Se harían también varias mejoras en los rieles en un segmento de aproximadamente 18,000 pies dentro del área de derecho de paso del Ferrocarril Union Pacific (UPRR) adyacente, incluyendo la construcción de dos nuevas vías para preparación y almacenaje y llegada y partida de vagones, y varias modificaciones a puentes y pasos inferiores. Se anticipa que la construcción comience en el año 2008, con la estación lista para operar hacia fines de 2011/comienzos de 2012.

Este DEIR identifica los efectos ambientales asociados con la implementación de la PHIMF propuesta. La ley CEQA requiere que las agencias gubernamentales locales, antes de iniciar una acción en proyectos sobre los cuales tienen autoridad de aprobación discrecional, consideren las consecuencias ambientales de dichos proyectos. Un Informe de Impacto Ambiental (EIR) es un documento público diseñado para proporcionar al público y a quienes toman decisiones en las agencias gubernamentales locales y estatales, un análisis de las posibles consecuencias ambientales con la finalidad de dar apoyo a una toma de decisiones informada. Este DEIR es un Proyecto de EIR, el cual es el tipo más común de EIR y examina los impactos ambientales de un proyecto de desarrollo específico. Un Proyecto de EIR examina todas las fases del proyecto incluyendo



1. Resumen Ejecutivo

planificación, construcción, y operación (Sección 15161 de las Pautas de la Ley CEQA). Este documento se concentra en aquellos impactos que se han determinado ser potencialmente significativos según se discutió en el Estudio Inicial completado para este proyecto (ver Apéndice A).

La información para este DEIR fue obtenida de observaciones de campo hechas en el lugar; conversaciones con las agencias afectadas; comentarios recibidos por parte de analistas de los alcances del proyecto; análisis de planes y políticas adoptadas; revisión de estudios disponibles, reportes, datos, y literatura similar; y evaluaciones ambientales especializadas (calidad del aire, recursos culturales, recursos geológicos, riesgos y materiales peligrosos, ruido, y transporte y tránsito).

1.2 PROCEDIMIENTOS AMBIENTALES

Este DEIR ha sido preparado según la ley CEQA para evaluar los efectos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, como así también la anticipación de futuras acciones y aprobaciones discrecionales. Los seis objetivos principales de este documento, de acuerdo con lo establecido por la ley CEQA son:

- Revelar a quienes toman las decisiones y al público los efectos ambientales significativos de las actividades propuestas.
- Identificar formas de evitar o reducir el daño ambiental.
- Evitar el daño ambiental identificando alternativas posibles o medidas de mitigación.
- Revelar al público las razones que motivan la aprobación por parte de la agencia de aquellos proyectos que tienen efectos ambientales significativos.
- Fomentar la coordinación entre agencias en la revisión de proyectos.
- Aumentar la participación del público en el proceso de planificación.

Un EIR es la forma más comprensiva de documentación ambiental identificada en la ley CEQA y en las pautas de la misma, y proporciona en la medida de lo posible, la información necesaria para evaluar las consecuencias ambientales de un proyecto propuesto. Un EIR está diseñado con la intención de proporcionar un análisis objetivo, respaldado con hechos y revelando de manera completa, las consecuencias ambientales asociadas con un proyecto propuesto cuyo resultado tiene la posibilidad de generar impactos ambientales significativos y adversos.

Un EIR es también una de las varias herramientas para la toma de decisiones, utilizada por una agencia líder para considerar los méritos y las desventajas de un proyecto que está sujeto a su autoridad discrecional. Antes de aprobar un proyecto propuesto, la agencia líder debe considerar la información contenida en el EIR, determinar si el EIR fue preparado en forma apropiada de acuerdo con ley CEQA y las Pautas de la misma, determinar que el mismo refleje el juicio independiente de la agencia líder, y adoptar determinaciones concernientes a los impactos ambientales significativos y alternativas del proyecto. La agencia líder debe adoptar una Declaración de Consideraciones Primordiales si el resultado del proyecto propuesto produce impactos que no se pueden evitar.

Este proyecto requiere la aprobación de un permiso de uso condicional (CUP 05-08) por parte de la Ciudad de Industry. Como lo definió la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador:

Un CUP permite a la ciudad o condado considerar los usos especiales que podrían ser esenciales pero los cuales no están permitidos, como una cuestión o derecho dentro de un

1. Resumen Ejecutivo

distrito que zonifica, a través de un proceso de audiencia pública.... Un CUP también permite que una municipalidad controle ciertos usos que pudieran tener efectos perjudiciales para la comunidad (*Grupo de Acción del Vecindario vs. Condado de Calaveras* (1984) 156 Cal.App.3d 1176). La consideración de un CUP es un acto discrecional. Una solicitud de CUP presentada por alguien que propone un proyecto es considerada en una audiencia pública y, si es aprobada, está generalmente sujeta a un número de condiciones de aprobación pertinentes. Dependiendo de los requisitos de las ordenanzas locales, las audiencias las realiza típicamente un concejo de zonificación, la comisión de planificación, o un administrador de zonificación. A los dueños de propiedades cercanas al lugar se les envía una notificación anticipando la fecha, hora y lugar de la audiencia. (GOPR 1997)

Antes de la aprobación del CUP 05-08 por parte de la agencia líder, el solicitante debe cumplir con ciertas condiciones relativas a la salud y a la seguridad. Por ejemplo, antes de que se considere que la solicitud del CUP está completa, el solicitante debe obtener la aprobación del Departamento de Bomberos para aquellas cosas tales como el almacenaje de materiales peligrosos en el lugar. Para evitar ciertos impactos ambientales, el LACSD ha incluido Características del Diseño del Proyecto (PDFs) específicas, las cuales son consideradas parte del proyecto propuesto (ver Tabla 1-1). Las PDFs son obligatorias y deben ser adoptadas por la Ciudad de Industry como parte de las condiciones de aprobación del proyecto. Tanto las Características del Diseño del Proyecto como las Medidas de Mitigación serán parte del programa de monitoreo de mitigación a ser implementado por la Ciudad de Industry. La Tabla 1-2 muestra las Características del Diseño del Proyecto y las Medidas de Mitigación.

Tabla 1-1
Características de Diseño del Proyecto

Acción	Efecto de la Mitigación
Para reducir los impactos visuales de la iluminación, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles reducirá la altura de los artefactos de iluminación en el área de carga y descarga de contenedores, generalmente instalados en postes de 100 pies de altura, los cuales son utilizados típicamente en las estaciones intermodales del ferrocarril, a postes de iluminación de 60 pies de altura. (PDF-1-1)	Estético
Se utilizarán artefactos del tipo conocido como caja de zapatos invertida de modo tal que el foco no se proyecte más allá que al ras de la abertura, para minimizar toda la luz que se eleva por encima del plano horizontal y dar a la estación un aspecto de parque corporativo en lugar de industrial. (PDF-1-2)	Estético
Se instalará un sistema de iluminación direccional en el perímetro de la estación para dirigir la luz solamente hacia el interior del lugar. (PDF-1-3)	Estético
Para reducir la iluminación de las áreas no utilizadas y no ocupadas, el sistema de iluminación será equipado con la capacidad de controlar los artefactos que iluminan las áreas individuales a diferentes niveles de iluminación, tal como pasar de operación activa a seguridad. (PDF-1-4)	Estético
El área de carga y descarga de contenedores se dividirá en múltiples zonas de iluminación separadas para eliminar la iluminación de un área cuando las grúas puente no están operando. (PDF-1-5)	Estético
Se desarrollarán planos finales de diseño de jardines en coordinación con la Ciudad de Industry como parte de la aprobación del plan de desarrollo. Las estipulaciones de los planos de diseño de jardines deberán incluir la preservación de los árboles existentes en la medida posible y la plantación de árboles maduros para disimular la visión de las columnas de iluminación y las grúas desde el exterior del lugar, de acuerdo con las Simulaciones Visuales. (PDF-1-6)	Estético
El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará, para la locomotora que trasladará los vagones de un riel a otro, o bien una locomotora híbrida diesel-eléctrica o una locomotora que opera impulsada por un conjunto de generadores ¹ , para las operaciones de la Estación Intermodal de Puente Hills. Los híbridos diesel-eléctricos y los conjuntos de generadores son generalmente más silenciosos, usan	Calidad del Aire, Ruido



1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-1
Características de Diseño del Proyecto

Acción	Efecto de la Mitigación
menos combustible y producen menos emisiones que las locomotoras convencionales que se usarían para el traslado de vagones de un riel a otro, debido a que se puede apagar motores cuando toda la potencia no es necesaria. (PDF-2-1, PDF-7-1)	
Como práctica operativa estándar, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles y el Ferrocarril Union Pacific operarán no más de dos máquinas locomotoras por cada tren que egresa e ingresa a las vías de preparación y almacenaje y de llegada y partida. (PDF-2-2, PDF-7-2)	Calidad del Aire, Ruido
Siempre que una vía de preparación y almacenaje esté desocupada, un tren que ingresa no se detendrá al este de la calle Workman Mill Road, sino que se dirigirá directamente hacia la vía de preparación y almacenaje desocupada. Bajo una operación de un tren por día, por lo menos una de las vías de preparación y almacenaje estará siempre desocupada. Bajo una operación de dos trenes por día, por lo menos durante el 50 por ciento del tiempo una vía de preparación y almacenaje estará desocupada. (PDF-2-3, PDF-7-3)	Calidad del Aire, Ruido
Siempre que sea posible se utilizará energía eléctrica en lugar de generadores y compresores a gasolina o diesel. (PDF-2-4)	Calidad del Aire
El Ferrocarril Union Pacific se ha comprometido a proporcionar al Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles locomotoras con la más nueva tecnología de control de emisiones comercialmente disponibles para las operaciones de la Estación Intermodal de Puente Hills. (PDF-2-5)	Calidad del Aire
Para el traslado de contenedores dentro de la estación, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará una flota de camiones con motores que utilicen gas natural líquido (LNG) y que cumplan con las especificaciones de la Reglamentación Final del año 2007 de la Agencia de Protección Ambiental Sobre las Autopistas de Tránsito Pesado. No se utilizarán camiones con motores que utilicen diesel para el traslado de contenedores en la Estación Intermodal de Puente Hills como parte de este proyecto. (PDF-2-6)	Calidad del Aire

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-1
Características de Diseño del Proyecto

Acción	Efecto de la Mitigación
El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará carretillas elevadoras energizadas a propano (LPG). No se utilizarán carretillas elevadoras energizadas a diesel en la Estación Intermodal de Puente Hills. (PDF-2-7)	Calidad del Aire
Todos los contenedores aceptados en la Estación Intermodal de Puente Hills serán a prueba de fugas e incluirán una ventilación en un extremo para permitir que el aire entre durante la descarga de los desechos sólidos para facilitar la descarga del contenedor. Esta ventilación estará cerrada durante el tránsito hacia el Relleno Sanitario Regional de Mesquite de modo tal que no puedan circular cantidades sustanciales de aire a través de los contenedores. (PDF-2-8, PDF-5-3, PDF-11-3)	Calidad del Aire, Riesgos y Materiales Peligrosos, Sistemas de Infraestructura y de Servicio
El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará métodos alternativos para la construcción, los cuales no involucren el uso de equipos de construcción que producen vibraciones intensas tales como los martinetes o máquinas hincadoras de pilotes (sónicas, vibratorias, o de impacto) y máquinas que hacen túneles. (PDF-7-4)	Ruido
La Estación Intermodal de Puente Hills no aceptará contenedores con desechos sólidos municipales que no hayan sido procesados en las estaciones de transferencia y plantas de recuperación de materiales. (PDF-5-1, PDF-11-1)	Riesgos y Materiales Peligrosos Sistemas de Infraestructura y de Servicio
La Estación Intermodal de Puente Hills aceptará solamente desechos sólidos municipales (MSW) Clase III que ya estén en contenedores, como está definido en el Código de Reglamentaciones de California, Títulos 14 y 23. Todos los empleados del Relleno Sanitario Regional de Mesquite con acceso a los residuos de MSW en contenedores recibirán entrenamiento para identificar materiales sospechosos. En el lugar se proporcionará una ubicación segura para el almacenaje temporal de materiales peligrosos retirados de los residuos de MSW en contenedores. (PDF-5-2, PDF-11-2)	Riesgos y Materiales Peligrosos, Sistemas de Infraestructura y de Servicio
Las áreas de la Estación Intermodal de Puente Hills designadas para el almacenaje de materiales peligrosos incorporarán características de contención secundaria, tales como paletas para contención de derrames, para contener y manejar adecuadamente los derrames de fluidos. (PDF-5-4)	Riesgos y Materiales Peligrosos
Todas las áreas de mantenimiento estarán provistas de sistemas de contención secundaria e incluirán sistemas para recolectar y manejar adecuadamente lluvias eventuales y escape de fluidos, si ello ocurriera. Los fluidos que se recolectan dentro de los límites de las áreas de mantenimiento serán dirigidos a un sumidero y bombeados en forma automática a través de un separador de agua-aceite antes de ser descargados al alcantarillado para aguas pluviales, de acuerdo con el Permiso General Industrial para Aguas Pluviales. El separador de agua-aceite será diseñado y dimensionado para manejar el flujo desde las áreas de mantenimiento. (PDF-6-1)	Hidrología y Calidad del Agua
Se construirá una estación de bombeo para recolectar y transportar toda agua que se junta en la ruta de acceso no pública durante las lluvias. (PDF-6-2)	Hidrología y Calidad del Agua
Se proporcionarán instalaciones de drenaje temporal durante aquellas actividades de construcción que alteren el flujo del agua dentro de las dos alcantarillas a lo largo del área de derecho de paso del Ferrocarril Union Pacific. Las instalaciones de drenaje temporales se diseñarán de acuerdo con los criterios hidráulicos e hidrológicos especificados por Caltrans. Los mismos podrían incluir arroyos artificiales, entradas de agua, zanjas, canales y áreas de retención temporales. Las ubicaciones específicas y los tipos de estructura de drenaje temporal se determinarán en el diseño final. (PDF-6-3)	Hidrología y Calidad del Agua

¹ Una locomotora impulsada por un conjunto de generadores (o genset) utiliza dos o más motores diesel en lugar de un motor grande. Los motores múltiples y más pequeños funcionan en combinaciones de uno, dos o tres para producir los caballos de fuerza necesarios. Esto reduce los caballos de fuerza requeridos por cada motor, lo cual los hace más fáciles de fabricar/modificar con las tecnologías existentes para el control de las emisiones y calidad del aire. El uso de la tecnología genset resulta generalmente en la producción de menores emisiones, menor consumo de combustible y menos ruido.



1. Resumen Ejecutivo

1.2.1 Formato del EIR

El formato que se le ha dado a este DEIR se describe a continuación.

Sección 1. Resumen Ejecutivo: Resume los antecedentes y la descripción del proyecto propuesto, el formato de este EIR, las alternativas del proyecto, cualquier asunto crítico pendiente de ser resuelto y los impactos ambientales posibles y Medidas de Mitigación identificadas para el proyecto.

Sección 2. Introducción: Describe el propósito de este EIR, los antecedentes relativos al proyecto, el Aviso de Preparación, el uso de la incorporación por referencia y certificación Final del EIR.

Sección 3. Descripción del Proyecto: Proporciona una descripción detallada del proyecto, los objetivos del proyecto propuesto, el área y la ubicación del proyecto, aprobaciones que se anticipa serán incluidas como parte del proyecto, los permisos ambientales necesarios para el proyecto y los usos que se intenta dar a este EIR.

Sección 4. Escenario Ambiental: Proporciona una descripción de las condiciones ambientales físicas de las cercanías del proyecto, tal como eran en el momento en el cual se publicó el Aviso de Preparación, tanto desde la perspectiva local como regional. El escenario ambiental proporciona las condiciones físicas de base a partir de las cuales la agencia líder determina la importancia de los impactos ambientales que resulten del proyecto propuesto.

Sección 5. Análisis Ambiental: Proporciona, para cada parámetro ambiental analizado, una descripción de los umbrales utilizados para determinar si se produciría un impacto significativo; la metodología para identificar y evaluar los posibles impactos del proyecto; el escenario ambiental existente; los posibles efectos adversos y beneficiosos del proyecto; el nivel de la magnitud del impacto antes de la mitigación; las Medidas de Mitigación para el proyecto propuesto; el nivel de magnitud de los impactos adversos del proyecto después de incorporar la mitigación; y los impactos acumulativos posibles asociados con el proyecto propuesto y con otros desarrollos existentes, aprobados y propuestos en el área.

Sección 6. Impactos Adversos Significativos Inevitables: Describe los impactos adversos significativos inevitables del proyecto propuesto.

Sección 7. Alternativas al Proyecto Propuesto: Describe los impactos de las alternativas al proyecto propuesto, incluyendo la Alternativa de No Tener el Proyecto, Ubicación Alternativa, Intensidad Reducida, y Trazado de Vías Alternativo – Opción de las Vías del Este.

Sección 8. Impactos que se Determinan no ser Significativos: Describe brevemente los impactos posibles del proyecto, que el Estudio Inicial ha determinado que no son significativos y por lo tanto, no fueron discutidos en detalle en este EIR.

Sección 9. Cambios Irreversibles Significativos Debidos al Proyecto Propuesto: Describe los cambios ambientales irreversibles significativos asociados con el proyecto.

Sección 10. Impactos del Proyecto que Inducen al Crecimiento: Describe las formas en las cuales el proyecto propuesto podría causar incrementos en el empleo o en la población que a su vez podrían resultar en nuevos impactos físicos o ambientales.

Sección 11. Organizaciones y Personas Consultadas: Lista las personas y organizaciones que fueron contactadas durante la preparación del EIR para el proyecto propuesto.

Sección 12. Calificaciones de las Personas que Preparan el EIR: Lista las personas que prepararon el EIR para el proyecto propuesto.

1. Resumen Ejecutivo

Sección 13. Bibliografía: Una bibliografía de los reportes técnicos y otra documentación utilizada en la preparación del EIR para el proyecto propuesto.

Apéndices. Los apéndices de este documento contienen los siguientes documentos de respaldo:

- Apéndice A Aviso de Preparación y Estudio Inicial
- Apéndice B Respuestas al Aviso de Preparación (NOP)
- Apéndice C Estudios para la Evaluación de la Calidad del Aire y Riesgos para la Salud
- Apéndice D Fase I de la Investigación de Recursos Culturales
- Apéndice E Investigación Geotécnica Limitada
- Apéndice F Fase I de la Evaluación Ambiental del Sitio y Reporte de la Evaluación Ambiental del Sitio
- Apéndice G Estudio Técnico sobre Ruidos y Vibración
- Apéndice H Análisis del Impacto en el Tránsito

1.2.2 Tipo y Propósito de Este DEIR

El EIR será preparado como un Proyecto de EIR de acuerdo con la Sección 15161 de las Pautas de la Ley CEQA. Un Proyecto de EIR es apropiado para un proyecto de desarrollo específico. Tal como se establece en las Pautas de la Ley CEQA:

Este tipo de EIR se debería concentrar principalmente sobre los cambios en el ambiente que se producirán como consecuencia del proyecto de desarrollo. El EIR deberá examinar todos los aspectos del proyecto, incluyendo planeamiento, construcción y operación.

De acuerdo con la Sección 15161 de las Pautas de la Ley CEQA, este DEIR analiza los impactos ambientales asociados con la construcción y operación de la PHIMF.

1.3 PROPÓSITO Y OBJETIVOS DEL PROYECTO

El LACSD propone construir la PHIMF como un componente de un sistema de desechos por riel totalmente integrado para transportar MSW en contenedores hacia el MRL en el Condado de Imperial. Una estación intermodal es un lugar en el cual los contenedores llenos y los vacíos son transferidos entre vagones y camiones. Además de la PHIMF, la cual es considerada como una estación intermodal local, el sistema de desechos por riel incluirá la PHMRF y otras plantas de recuperación de materiales locales, transporte por riel a lo largo de los corredores existentes de la línea principal, estaciones intermodales (IMF) remotas y rellenos sanitarios regionales remotos. El proyecto propuesto es un componente planificado del sistema de desechos por riel, del cual el proyecto del Relleno Sanitario Regional de Mesquite fue un componente que fue aprobado por el Departamento de Interior de los Estados Unidos, La Oficina de Administración de Tierras, y el Condado de Imperial en junio de 1995. Se pueden construir IMF adicionales en otras ubicaciones dentro de los límites del Condado de Los Ángeles para apoyar la red de desechos por riel en total funcionamiento.

Bajo la ley del estado, la planificación de la capacidad de eliminación de desechos es responsabilidad del condado. Un reporte llamado Elemento de Ubicación para Todo el Condado, preparado por el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, es un mandato del estado para que sea usado como herramienta de planificación para identificar la capacidad de eliminación de desechos en todo el condado durante un período de 15 años como mínimo. Actualmente, siete rellenos sanitarios Clase III primarios¹, cuatro rellenos sanitarios Clase III menores y dos plantas de conversión de desechos a energía proporcionan la capacidad de eliminación de los desechos sólidos en el Condado de Los Ángeles. Las jurisdicciones en el

¹El Relleno Sanitario Bradley fué cerrado para la recepción de desechos en abril de 2007.



1. Resumen Ejecutivo

Condado de Los Ángeles actualmente eliminan aproximadamente 40,000 toneladas de desechos sólidos por día, aproximadamente un tercio de los cuales se desecha en el Relleno Sanitario de Puente Hills.

El Reporte Anual de 2005 del Plan Integrado de Administración de Desechos Para Todo el Condado de Los Ángeles, presentó cinco escenarios para el análisis de la capacidad que se necesita para la eliminación de desechos. El escenario número 1 representó la peor condición, en la cual se se asumió el uso de instalaciones de eliminación ya permitidas que existen en el condado y la utilización de hasta 10,000 tpd de capacidad de eliminación de desechos fuera del condado. Este escenario supuso que no se concedería ninguna expansión adicional propuesta de los rellenos sanitarios situados dentro del condado. Bajo este escenario, se anticipa que las futuras necesidades de eliminación de desechos del Condado de Los Ángeles excedan la capacidad disponible de eliminación de los mismos en hasta 8,000 tpd en el año 2013. El escenario 5 representó la mejor condición, la cual supuso que toda expansión propuesta de los rellenos sanitarios situados dentro del condado sería exitosamente permitida y la utilización de hasta 22,000 tpd de capacidad de eliminación de desechos fuera del condado. Las 22,000 tpd de capacidad de eliminación fuera del condado consideraron el uso del MRL, una parte integral del sistema de desechos por riel propuesto por el LACSD. Bajo este escenario, las necesidades futuras de eliminación de desechos para el Condado de Los Ángeles serían satisfechas a través del período de planificación de 15 años.

El LACSD llegó a conclusiones similares en su Informe de Progreso del Desarrollo del Sistema de Desechos por Riel y la Evaluación de Tecnologías Alternativas – Reporte No. 11, con fecha julio de 2006. Este estudio del LACSD hizo notar que se anticipa que las futuras necesidades de eliminación de desechos para el Condado de Los Ángeles excedan la capacidad de eliminación de desechos disponible entre 6,000 y 8,000 tpd en el año 2013 y empeoren durante el período de planificación hasta aproximadamente 14,000 a 22,000 tpd en el año 2020. El propósito de este proyecto, entonces, es desarrollar una estación intermodal local para apoyar al sistema de desechos por riel y asegurar la continuidad de la capacidad de eliminación de desechos para el Condado de Los Ángeles teniendo un sistema de desechos por riel totalmente operativo antes del déficit anticipado de la capacidad de eliminación de desechos en el año 2013. El proyecto propuesto tiene cuatro objetivos:

- Asegurar la continuidad de la capacidad de eliminación de desechos del Condado de Los Ángeles a través del desarrollo de una infraestructura local que sea responsable con el medio ambiente y eficaz en relación con los costos con el fin de brindar apoyo a un sistema de desechos por riel.
- Cumplir con las recomendaciones del Comité Ad Hoc² sobre Desechos por Riel y la Condición No. 58 del Permiso de Uso Condicional, Caso No. 02-027-(4)³ referente al desarrollo de un sistema de desechos por riel.
- Proporcionar una estación intermodal local dedicada a este uso con la capacidad de atender hasta 8,000 tpd de MSW (desechos sólidos municipales) ya viniendo en contenedores y hasta dos trenes de desechos por riel por día. De las 8,000 tpd de MSW, hasta 4,000 tpd-6 (lo cual es el promedio de toneladas por día tomado en seis días) de MSW vendrían en contenedores desde la PHMRF, y aproximadamente 4,000 tpd-6 de MSW vendrían en contenedores desde otras plantas. Se requiere un tamaño mínimo de 15 acres en el lugar para poder acomodar esta capacidad.

² En 1991, se formó un comité ad hoc (comité con una función especial) para guiar los esfuerzos del LACSD en el desarrollo de un sistema de desechos por riel. Este comité incluía a siete directores del LACSD (oficiales electos de ciudades) y seis alcaldes representando a tres asociaciones regionales de alcaldes.

³ El Permiso de Uso Condicional No. 02-027(4) le fue otorgado al Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Angeles por parte la Comisión de Planificación Regional del Condado de Los Angeles el 18 de diciembre de 2002. El Permiso de Uso Condicional autorizó la operación continua del Relleno Sanitario de Puente Hills y contenía condiciones específicas referentes al desarrollo de un sistema de desechos por riel.

1. Resumen Ejecutivo

- Evitar los posibles impactos en el tránsito local mediante la provisión de una vía de acceso no pública entre la PHMRF y la estación intermodal propuesta.

1.4 VISIÓN GENERAL DEL PROYECTO

Como se muestra en la Figura 1-1, *Vecindades Locales*, el lugar del proyecto propuesto está ubicado a aproximadamente 14 millas al este del centro de Los Ángeles, al sudoeste de la intersección del San Gabriel River Freeway (I-605) y el Pomona Freeway (SR-60). Está situado en la zona entre Pellissier Place sobre el noroeste, Workman Mill Road sobre el este y sudeste, y Peck Road sobre el sudoeste. El LACSD propone desarrollar la PHIMF sobre una propiedad de 17.2 acres ubicada en 2500 y 2520 Pellissier Place en la Ciudad de Industry. Esta propiedad está constituida por dos parcelas que actualmente posee la IUDA (la Agencia de Desarrollo Urbano de Industry) y está ocupada por una oficina y edificio de almacén vacíos de 457,000 pies cuadrados. El lugar tiene el beneficio de estar ubicado cerca de la PHMRF y las vías principales de ferrocarril del UPRR (ver Figura 1-2, *Fotografía Aérea*).

La PHIMF propuesta sería diseñada para manejar aproximadamente 8,000 tpd de MSW no peligrosos que ya vengan en contenedores, los cuales requerirían la operación diaria de dos trenes. Sin embargo, el LACSD propone operar la PHIMF inicialmente a un máximo de un tren por día (hasta 4,000 tpd) comenzando en 2011/2012. Para los propósitos de realizar un análisis ambiental, se trabaja sobre la hipótesis de que la PHMRF operaría a su capacidad total para 2011/2012, y por lo tanto, bajo la operación de un tren por día, todos los desechos recibidos en la PHIMF se originarían en la PHMRF. La PHIMF incrementaría el rendimiento de la estación a dos trenes por día (aproximadamente 8,000 tpd) a medida que van surgiendo las necesidades, pero no antes del año 2013. A su capacidad permitida, la PHMRF podría producir hasta 4,000 tpd de desechos residuales, y como resultado, la PHIMF tendría la capacidad de recibir contenedores para embarque listos para traslado sobre rieles, desde otras MRFs (plantas de recuperación de materiales) o estaciones de transferencia además de los de la PHMRF.

Se anticipa que la estación emplee aproximadamente 28 personas e involucraría la construcción de varias instalaciones en el lugar, incluyendo seis vías para cargar y descargar los vagones, tres vías para mantenimiento, un área para almacenaje de contenedores, un edificio para la administración, instalaciones de mantenimiento y un área de estacionamiento para empleados y visitantes (ver Figura 1-3, *Plano Conceptual del Lugar*). Las mejoras que se harían en las vías incluirían la construcción de dos nuevas vías de preparación y almacenaje y de llegada y partida de vagones. Las vías de preparación y almacenaje se extenderían aproximadamente 5,200 pies entre Mission Mill Road y Workman Mill Road y serían utilizadas para armar y desarmar un tren en segmentos. Las vías para llegada y partida se extenderían aproximadamente 7,300 pies al este de Workman Mill Road y permitirían que el tren de desechos por riel confluya hacia la línea principal del UPRR y salga de la misma en velocidad. Otras mejoras en los rieles incluyen la instalación de señales y rieles de conexión para que las agujas de cambio unan las vías de preparación y almacenaje y las de llegada y partida con las líneas principales del UPRR. Las mejoras en las vías se extenderán aproximadamente 18,000 pies desde aproximadamente 400 pies al oeste de Mission Mill Road hasta aproximadamente 9,000 pies al este de Workman Mill Road como se muestra en la Figura 1-4, *Trazado de las Vías*. Esto incluiría mejoras en los cruces de vías existentes en Workman Mill Road y Mission Mill Road, como así también modificaciones en los pasos inferiores del Crossroads Parkway y la autopista SR-60.

Se construiría un camino de acceso fuera de la vía pública (un camino no público) (ver Figura 1-5, *Opción de Acceso Preferido*) entre la PHIMF y la PHMRF existente para permitir que los camiones transporten los contenedores con desechos entre las dos plantas sin impactar al tránsito local. La construcción de este camino de acceso requeriría la compra de una propiedad de 1.41 acres en 2845 Workman Mill Road del área no incorporada del Condado de Los Ángeles (Parcela A), la cual está ocupada actualmente por Zee Medical (ver Figura 1-2), y la elevación de una porción de la calle Workman Mill Road entre Peck Road y Crossroads Parkway South.



1. Resumen Ejecutivo

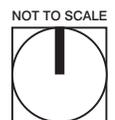
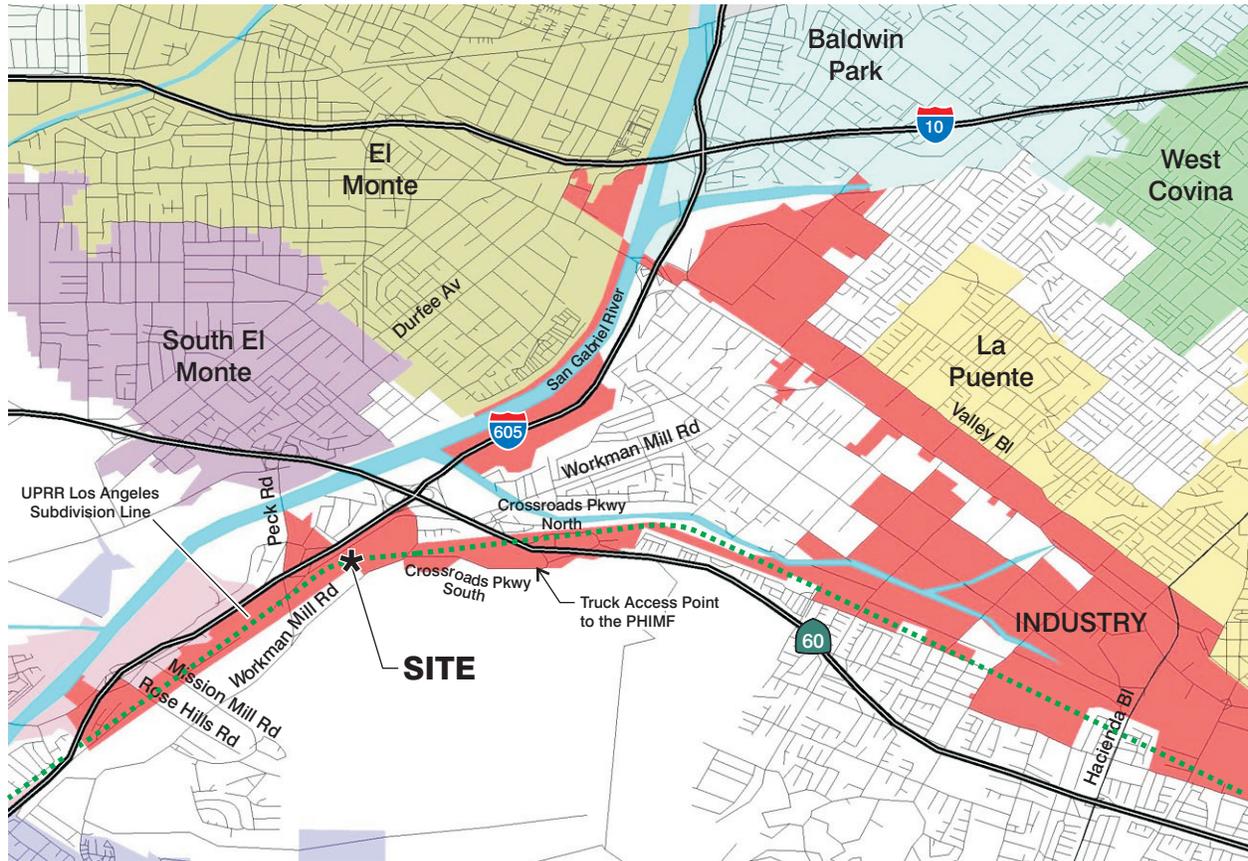
Como parte del proyecto propuesto, el LACSD está considerando otras propiedades para su posible adquisición temporal o permanente. Estas propiedades estarían destinadas a usos auxiliares del proyecto, tales como el almacenaje de equipos y materiales, durante la construcción. Además, el adquirir estas propiedades puede ser necesario para permitir realizar mejoras al proyecto, tales como fundaciones para muros de contención. Dependiendo de la parcela y la actividad de construcción propuesta, la compra o el arrendamiento de propiedades adicionales podrían requerir una revisión ambiental más profunda.

1.5 RESUMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES, MEDIDAS DE MITIGACIÓN, CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO DEL PROYECTO Y MAGNITUD DEL IMPACTO DESPUÉS DE LA MITIGACIÓN

La Tabla 1-2 resume las conclusiones del análisis ambiental contenidas en este DEIR. Los impactos se designan como “potencialmente significativos” o “menos que significativos” y las Características del Diseño del Proyecto (PDFs) que mitigan los impactos ambientales del proyecto se identifican donde corresponde. Además, todas las Medidas de Mitigación posibles se identifican para todos los impactos potencialmente significativos. Para evitar ciertos impactos ambientales, el LACSD ha incluido PDFs específicas, las cuales son consideradas parte del proyecto propuesto (ver Tabla 1-2). Las PDFs son obligatorias y deben ser adoptadas por la Ciudad de Industry como parte de las condiciones de aprobación del proyecto y se deben incorporar al Plan de Monitoreo de la Mitigación. La tabla también presenta la magnitud del impacto después de la imposición de las Medidas de Mitigación. El listado de efectos ambientales y las Medidas de Mitigación tal como se presenta en la Tabla 1-2 constituye el cumplimiento con la Sección 15123 de las Pautas de la Ley CEQA, la cual requiere la identificación de los problemas a ser resueltos y de las áreas en controversia.

1. Executive Summary

Local Vicinity



1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.

1. Executive Summary

Aerial Photograph



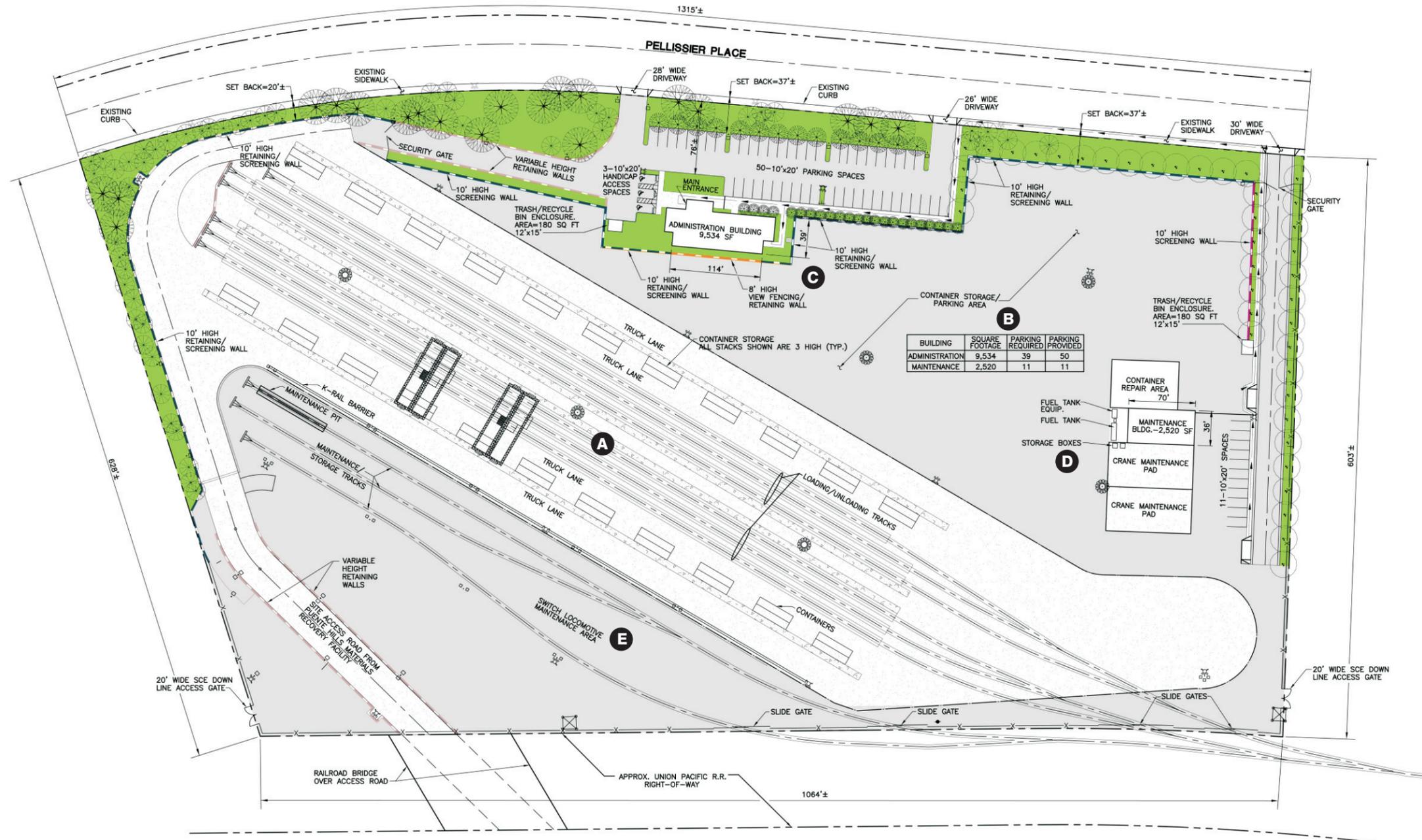
* Formerly the UPRR San Gabriel Line



1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.

1. Executive Summary
Conceptual Site Plan



LEGEND

- APPROXIMATE LOCATION OF PROPERTY LINE
- PROPOSED FENCING
- PROPOSED PEDESTRIAN ROUTE
- PROPOSED RETAINING WALL
- PROPOSED RETAINING/SCREENING WALL
- PROPOSED SCREENING WALL
- PROPOSED RETAINING WALL WITH VIEW FENCING
- PROPOSED CONCRETE PAVEMENT
- PROPOSED AC PAVEMENT
- PROPOSED LANDSCAPE AREA
- SOUTHERN CALIFORNIA EDISON (SCE) TOWER
- PROPOSED CURB AND GUTTER
- CRANE WAY
- SOUTHERN CALIFORNIA EDISON (SCE) POLE
- PROPOSED OVERHEAD CRANE
- PROPOSED 60' HIGH MAST LIGHT
- PROPOSED 30' LOW MAST LIGHT
- EXISTING FIRE HYDRANT
- PROPOSED FIRE HYDRANT

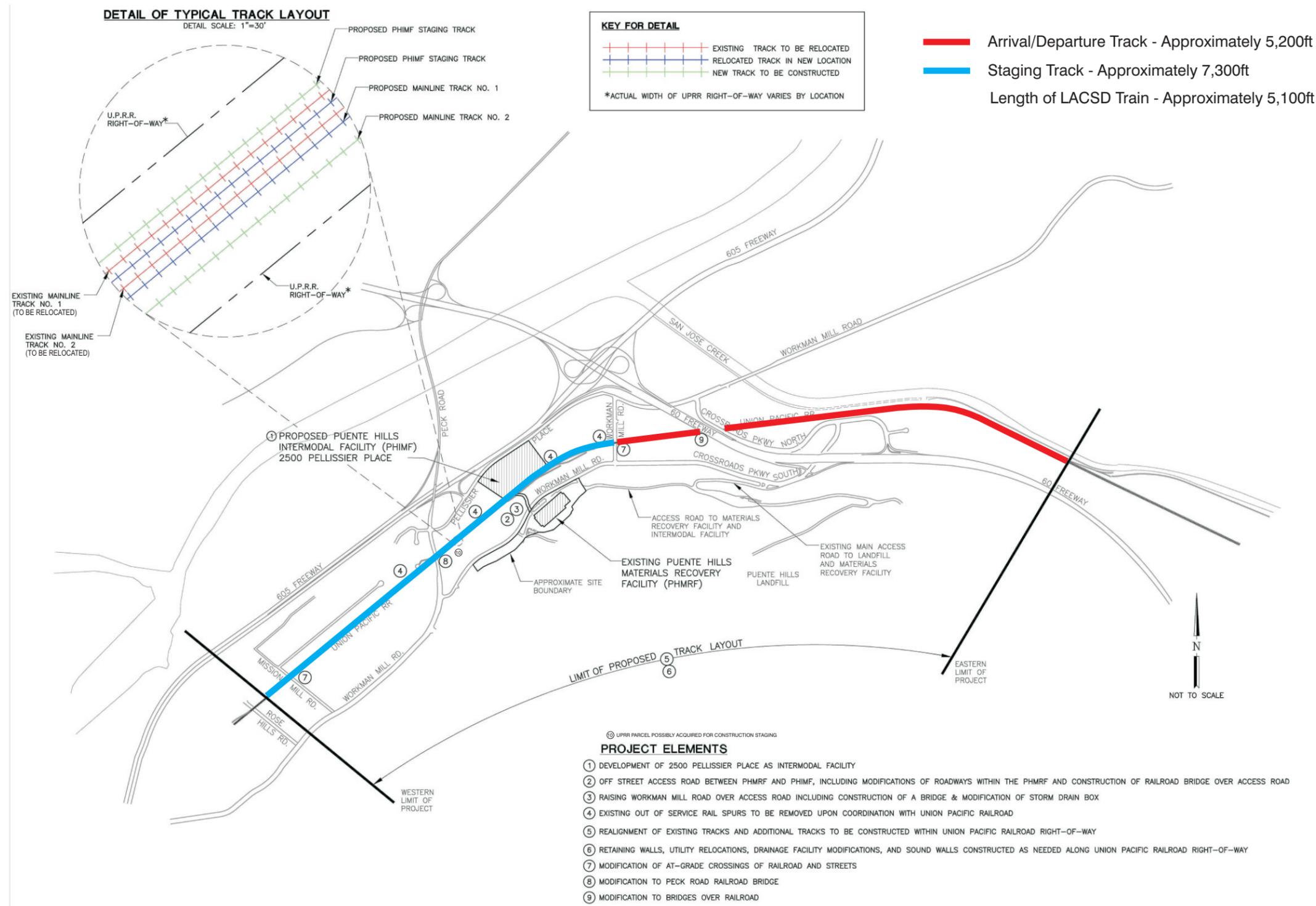
- A - Loading Tracks
- B - Container Storage Area
- C - Administration
- D - General Maintenance Area
- E - Switch Locomotive Maintenance Area



1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.

Track Layout



1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.

Preferred Access Option



NOT TO SCALE



1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
5.1 ESTÉTICA			
Características de Diseño del Proyecto			
—	—	<p>PDF-1-1 Para reducir los impactos visuales de la iluminación, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles reducirá la altura de los artefactos de iluminación en el área de carga y descarga de contenedores, de postes de 100 pies de altura, los cuales son utilizados típicamente en las estaciones intermodales de ferrocarril, a postes de iluminación de 60 pies de altura.</p> <p>PDF-1-2 Se utilizarán artefactos del tipo conocido como caja de zapatos invertida de modo que el foco no se proyecte más allá que al ras de la abertura para minimizar toda la luz que se eleva por encima del plano horizontal y dar a la estación un aspecto de parque corporativo en lugar de industrial.</p> <p>PDF-1-3 Se instalará un sistema de iluminación direccional en el perímetro de la estación para dirigir la luz solamente hacia el interior del lugar.</p> <p>PDF-1-4 Para reducir la iluminación de las áreas no utilizadas y no ocupadas, el sistema de iluminación será equipado con la capacidad de controlar los artefactos que iluminan las áreas individuales a diferentes niveles de iluminación, tal como pasar de operación activa a seguridad.</p> <p>PDF-1-5 El área de carga y descarga de contenedores se dividirá en múltiples zonas de iluminación separadas para eliminar la iluminación de un área cuando las grúas puente no están operando.</p> <p>PDF-1-6 Se desarrollarán planos finales de diseño de jardines en coordinación con la Ciudad de Industry como parte de la aprobación del plan de desarrollo. Las estipulaciones de los planos de diseño de jardines deberán incluir la preservación de los árboles existentes en la medida posible y la plantación de árboles maduros para disimular la visión de las columnas de iluminación y las grúas desde el exterior del lugar, de acuerdo con las Simulaciones Visuales.</p>	—
Medidas de Mitigación			
5.1-1: El proyecto propuesto no tendría un	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
efecto adverso sustancial en las vistas escénicas ni alteraría sustancialmente la apariencia visual del lugar del proyecto.		mitigación.	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
5.1-2: El proyecto propuesto no crearía una nueva fuente de luz o resplandor sustancial que afecte adversamente las vistas diurnas o nocturnas en el área.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo

5.2 CALIDAD DEL AIRE

		Características de Diseño del Proyecto	
		<p>PDF-2-1 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará, para la locomotora que trasladará los vagones de un riel a otro, o bien una locomotora híbrida diesel-eléctrica o una locomotora que opera impulsada por un conjunto de generadores¹, para las operaciones de la Estación Intermodal de Puente Hills. Los híbridos diesel-eléctricos y los conjuntos de generadores son generalmente más silenciosos, usan menos combustible y producen menos emisiones que las locomotoras de convencionales que se usarían para el traslado de vagones de un riel a otro, debido a que se pueden apagar motores cuando toda la potencia no es necesaria.</p> <p>PDF-2-2 Como práctica operativa estándar, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles y el Ferrocarril Union Pacific operarán no más de dos máquinas locomotoras por cada tren que egresa e ingresa a las vías de preparación y almacenaje y de llegada y partida.</p> <p>PDF-2-3 Siempre que una vía de preparación y almacenaje esté desocupada, un tren que ingresa no se detendrá al este de la calle Workman Mill Road, sino que se dirigirá directamente hacia la vía de preparación y almacenaje desocupada. Bajo una operación de un tren por día, por lo menos una de las vías de preparación y almacenaje estará siempre desocupada. Bajo una operación de dos trenes por día, por lo menos durante el 50 por ciento del tiempo una vía de preparación y almacenaje estará desocupada.</p> <p>PDF-2-4 Siempre que sea posible se utilizará energía eléctrica en lugar de generadores y compresores a gasolina o diesel.</p> <p>PDF-2-5 El Ferrocarril Union Pacific se ha comprometido a proporcionar al Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles locomotoras con</p>	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>la más nueva tecnología de control de emisiones comercialmente disponibles para las operaciones de la Estación Intermodal de Puente Hills.</p> <p>PDF-2-6 Para el traslado de contenedores dentro de la estación, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará una flota de camiones con motores que utilicen gas natural líquido (LNG) y que cumplan con las especificaciones de la Reglamentación Final del año 2007 de la Agencia de Protección Ambiental Sobre las Autopistas de Tránsito Pesado. No se utilizarán camiones con motores que utilicen diesel para el traslado de contenedores en la Estación Intermodal de Puente Hills como parte de este proyecto.</p> <p>PDF-2-7 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará carretillas elevadoras energizadas a propano (LPG). No se utilizarán carretillas elevadoras energizadas a diesel en la Estación Intermodal de Puente Hills.</p> <p>PDF-2-8 Todos los contenedores aceptados en la Estación Intermodal de Puente Hills serán a prueba de fugas e incluirán una ventilación en un extremo para permitir que el aire entre durante la descarga de los desechos sólidos para facilitar la descarga del contenedor. Esta ventilación estará cerrada durante el tránsito hacia el Relleno Sanitario Regional de Mesquite de modo tal que no puedan circular cantidades sustanciales de aire a través de los contenedores.</p>	
		Medidas de Mitigación	
5.2-1: La PHIMF concuerda con el Plan de Administración de la Calidad del Aire de la SCAQMD.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.2-2: Las emisiones de gas de efecto invernadero relacionadas con el proyecto no serían considerables acumulativamente cuando se las compara con las emisiones de gas de efecto invernadero de todo el estado.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.2-3: Durante la construcción de la	Potencialmente	2-1 En la medida de lo permitido por el Código de Contratos Públicos, el	Significativo e inevitable

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
PHIMF, el proyecto generaría emisiones de NO _x de corto plazo, que es un contaminante del aire, las cuales exceden los umbrales de emisión masiva diaria de la construcción fijados por la SCAQMD y contribuirían significativamente a las designaciones de no-cumplimiento relativas a ozono y materia de partículas finas (PM _{2.5}) de SoCAB.	Significativo.	<p>Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá especificar que el contratista de la construcción debe utilizar niveladoras, tractores con palas para remoción de tierra, retroexcavadoras y excavadoras que cumplan con los estándares de emisiones de Nivel 2, o estándares más altos, de contaminantes del aire, siempre y cuando dichos equipos estén disponibles comercialmente.</p> <p>2-2 El contratista de la construcción deberá hacer el mantenimiento de los equipos de construcción de acuerdo con las especificaciones del fabricante.</p> <p>2-3 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá proporcionar en el lugar de la construcción, conexiones eléctricas para las herramientas eléctricas de mano tales como sierras, perforadoras y compresores para reducir la dependencia en el uso de generadores a gasolina y/o diesel.</p> <p>2-4 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá requerir que el contratista de la construcción identifique las rutas de transporte para las entregas de materiales, transporte de tierra, y vehículos de los trabajadores de modo tal que minimicen la obstrucción de los carriles de tránsito adyacentes a los lugares de construcción. Durante la construcción dentro de los límites del derecho de paso de la ruta, el contratista de la construcción deberá disponer de una persona con banderas para mantener la seguridad de las rutas adyacentes.</p>	
5.2-4: La operación de la PHIMF generaría emisiones de NO _x que exceden los umbrales de emisión masiva diaria de la operación fijados por la SCAQMD y contribuirían significativamente a las designaciones de no-cumplimiento relativas a ozono y materia de partículas finas (PM _{2.5}) de SoCAB.	Potencialmente significativo.	No existe disponibilidad de medidas de mitigación factibles para reducir las emisiones de las fuentes móviles (vehículos de los empleados, camiones de transporte, locomotoras regulares y locomotoras para cambio de rieles) o fuentes estacionarias (carretillas elevadoras, manipuladores de contenedores, gas natural, coberturas de arquitectura) de la operación de la Estación Intermodal de Puente Hills. Todas las medidas potencialmente factibles para reducir las emisiones relacionadas con el proyecto han sido incorporadas como Características del Diseño del Proyecto.	Significativo e inevitable
5.2-5: Durante la construcción de la PHIMF, el proyecto expondría a los receptores sensibles a concentraciones	Potencialmente significativo.	2-1 Las actividades de demolición deberán ser sometidas a irrigación tres veces por día como mínimo (en lugar de dos).	Significativo e inevitable

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
sustanciales de PM ₁₀ y PM _{2.5} que exceden los umbrales significativos fijados por la SCAQMD para el área.		2-2 Los camiones deberán estar limitados a no más de 15 millas por hora cuando viajen sobre superficies no pavimentadas. En las ubicaciones apropiadas se deberán exhibir carteles especificando el límite de velocidad en las rutas no pavimentadas.	
5.2-6: La operación de la PHIMF no expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes del aire, incluyendo partículas de materias de diesel, dentro de los alrededores de los receptores sensibles cercanos.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.2-7: El proyecto no crearía olores inadmisibles que afecten a un número sustancial de personas.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo

5.3 RECURSOS CULTURALES

5.3 RECURSOS CULTURALES			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	Ninguna de las Características específicas de Diseño del Proyecto está relacionada con recursos culturales.	—
Medidas de Mitigación			
5.3-1: La construcción de la PHIMF puede descubrir recursos arqueológicos o paleontológicos sensibles no descubiertos.	Potencialmente significativo.	3-1 Antes de la construcción, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá contratar a un arqueólogo y paleontólogo calificado para que se mantenga disponible si es llamado, durante las actividades de nivelación y alteración del terreno del lugar. 3-2 Si los recursos culturales enterrados son descubiertos inadvertidamente durante las actividades de los movimientos de tierra, el contratista deberá asegurar que todo el trabajo se detendrá en esa área y dentro de los 100 pies de distancia del lugar donde ocurrió el hallazgo hasta que el arqueólogo capacitado en servicio llegue al lugar, pueda evaluar la importancia del hallazgo y si fuera necesario, desarrolle medidas de tratamiento apropiadas en consulta con el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles. No se deberá levantar la suspensión de las alteraciones del terreno en los	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>alrededores de los hallazgos hasta que el monitor arqueológico haya evaluado los descubrimientos para determinar si están clasificados como recursos culturales significativos, de acuerdo con la ley CEQA.</p> <p>3-3 En aquel caso en el cual, los que se sospecha ser recursos paleontológicos sean descubiertos o de otra manera identificados como el resultado de las alteraciones del terreno propuestas, se deberán detener o desviar temporalmente todos los trabajos en los alrededores del hallazgo hasta que un paleontólogo calificado pueda conducir una evaluación y recomendar medidas para reducir los impactos sobre los recursos. Los recursos paleontológicos identificados se deberán analizar de acuerdo con las pautas estándar y recomponer en las instalaciones de la Universidad del Estado de California, Fullerton, o en el Museo de Historia Natural del Condado de Los Ángeles.</p> <p>3-4 El/Los monitor(es) paleontológico(s) y arqueológico(s) deberá(n) tener la autoridad de detener cualquier actividad relacionada con el proyecto la cual pudiera impactar adversamente a los recursos potencialmente significativos.</p>	
5.3-2: No se ha identificado evidencia de restos humanos dentro de los límites del área del proyecto.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.4 GEOLOGÍA Y SUELOS			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	Ninguna de las Características específicas de Diseño del Proyecto está relacionada con geología y suelos.	—
		Medidas de Mitigación	
5.4-1: La PHIMF, la opción preferida de acceso, y el corredor de rieles del UPRR están ubicados en un área susceptible a la licuación y a asentamientos secos inducidos por movimientos sísmicos y requeriría una investigación de campo	Potencialmente significativo.	4-1 Se requerirá un análisis geotécnico específico en el lugar de todas las mejoras propuestas para proporcionar recomendaciones para el material de relleno y compactación a fin de asegurar la estabilidad de la pendiente y reducir la posibilidad de licuación y asentamiento. Todos los planes formales de nivelación y las recomendaciones estructurales deberán ser revisados y aprobados por parte de	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
específica del lugar antes de proceder con las actividades de nivelación.		<p>agencias/interesados (por ejemplo, el Ingeniero de la Ciudad de Industry, el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles, y/o el Ferrocarril Union Pacific).</p> <p>4-2 Todas las nivelaciones y trabajos en el terreno se deberán realizar bajo la vigilancia y supervisión de un Ingeniero Geotécnico registrado.</p>	
5.4-2: La construcción de la opción de acceso preferido requeriría la reconfiguración del Drenaje Privado de Industry No. 161, Línea A, en las proximidades cercanas a la tabla subterránea.	Potencialmente significativo.	<p>4-3 Durante la preparación del subgrado (capa inferior al pavimento) de la reconfiguración del Drenaje Privado de Industry No. 161, Línea A, asociada con la construcción de la Opción de Acceso Preferido, el sistema de drenaje instalado en el fondo de la excavación deberá controlar el agua que genera disturbios y las filtraciones localizadas dentro de la excavación. Se deberán utilizar zanjas o drenajes abiertos para remover el agua y sistemas de bombas de sumidero para un adecuado drenaje según fuere necesario.</p> <p>4-4 Durante la preparación del subgrado (capa inferior al pavimento) de la reconfiguración del Drenaje Privado de Industry No. 161, Línea A, asociada con la construcción de la Opción de Acceso Preferido, se deberán hacer provisiones para la sobreexcavación y el reemplazo de materiales afectados o sueltos que resulten de la actividad de la construcción. Todo suelo suelto y/o afectado por debajo del área de soporte de la parte inferior de la tubería para aguas pluviales se deberá remover y reemplazar por un conglomerado de concreto fino (arena de concreto) compactado, una base de conglomerado, o concreto. El concreto se puede utilizar como una alternativa al conglomerado de concreto compactado. Dicho concreto deberá satisfacer los requisitos mínimos dados para cursos sellados en la Sección 90 de las Especificaciones Estándar de Caltrans.</p> <p>4-5 Durante la preparación del subgrado (capa inferior al pavimento) de la reconfiguración del Drenaje Privado de Industry No. 161, Línea A, asociada con la construcción de la Opción de Acceso Preferido, se deberá establecer una plataforma de trabajo en el fondo de la excavación para proteger contra perturbaciones al subgrado y para proporcionar una plataforma para el tránsito y la construcción. La plataforma puede ser una base granular reforzada con geotextiles. La</p>	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		plataforma de trabajo granular se deberá construir de acuerdo con los estándares de diseño geotécnico recomendados, tales como aquellos estipulados en el reporte de KFM GeoScience del año 2005.	
5.4-3: Para las mejoras propuestas al proyecto, no se anticipa que los suelos expansivos impliquen un riesgo significativo para la vida y la propiedad.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo

5.5 RIESGOS Y MATERIALES PELIGROSOS

		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	<p>PDF-5-1 La Estación Intermodal de Puente Hills no aceptará contenedores con desechos sólidos municipales que no hayan sido procesados en las estaciones de transferencia y plantas de recuperación de materiales.</p> <p>PDF5-2 La Estación Intermodal de Puente Hills aceptará solamente desechos sólidos municipales (MSW) Clase III que ya estén en contenedores, como está definido en el Código de Reglamentaciones de California, Títulos 14 y 23. Todos los empleados del Relleno Sanitario Regional de Mesquite con acceso a los residuos de MSW en contenedores recibirán entrenamiento para identificar materiales sospechosos. En el lugar se proporcionará una ubicación segura para el almacenaje temporal de materiales peligrosos retirados de los residuos de MSW en contenedores.</p> <p>PDF-5-3 Todos los contenedores aceptados en la Estación Intermodal de Puente Hills serán a prueba de fugas e incluirán una ventilación en un extremo para permitir que el aire entre durante la descarga de los desechos sólidos y facilite la descarga del contenedor. Esta ventilación estará cerrada durante el tránsito hacia el Relleno Sanitario Regional de Mesquite de modo tal que no puedan circular cantidades sustanciales de aire a través de los contenedores.</p> <p>PDF-5-4 Las áreas de la Estación Intermodal de Puente Hills designadas para el almacenaje de materiales peligrosos incorporarán características de contención secundaria, tales como paletas para contención de derrames, para contener y manejar adecuadamente los derrames de</p>	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		fluidos.	
		Medidas de Mitigación	
5.5-1: La liberación accidental de materiales peligrosos asociada con el transporte, uso, y/o eliminación de los mismos durante la construcción de la PHIMF sería minimizada a través de la implementación del SWPPP (el Plan de Prevención de la Polución de las Aguas Pluviales).	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.5-2: La operación de la PHIMF no crearía un riesgo significativo que involucre la liberación de materiales peligrosos hacia el ambiente, pero requeriría la preparación de un plan de contingencia para derrames de desechos sólidos.	Potencialmente significativo.	5-1 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá preparar un plan de contingencia para derrames de residuos de desechos sólidos municipales (MSW) en contenedores para responder a los aspectos relacionados con los derrames de MSW en contenedores durante los accidentes de trenes en la Estación Intermodal de Puente Hills o en la ruta hacia el Relleno Sanitario Regional de Mesquite. Las medidas estándar que se incorporen como parte del plan de contingencia para derrames deberán incluir (1) el uso de cercas temporales para contener los desperdicios que se levantan con el viento y evitar que el público y ciertos animales salvajes accedan a un área de descarrilamiento; o (2) el uso de redes para cubrir el material suelto que se ha derramado.	Menos que significativo
5.5-3: El área del proyecto de la PHIMF contiene propiedades incluidas en una lista de lugares con materiales peligrosos.	Potencialmente significativo.	5-2 Antes de la emisión de los permisos para la nivelación del suelo y antes del comienzo de la excavación o nivelación relacionadas con la construcción, quien está a cargo del desarrollo debe haber elaborado y estar preparado para implementar, un Plan de Contingencia por Contaminación cuyas estipulaciones deberán incluir los criterios para la interrupción de la obra de construcción a causa de la contaminación, los procedimientos relacionados para el monitoreo del personal de la zona del trabajo, muestreo, y métodos y protocolos de análisis de los desechos; notificaciones que se requieren a agencias (según sea necesario); y estipulaciones para el uso de mejores equipos de protección personal para los obreros de la construcción	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>y/o para el uso del personal de campo especialmente entrenados.</p> <p>5-3 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá conducir un muestreo del suelo en los alrededores de la planta de Cintas ubicada en 2829 Workman Mill Road bajo la supervisión de un especialista ambiental licenciado y/o con certificación profesional. Se deberán llevar a cabo las siguientes actividades de evaluación ambiental:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hacer como mínimo seis perforaciones del suelo a intervalos de 50 pies a lo largo de la línea central del camino de acceso no público propuesto que pasaría por debajo de Workman Mill Road y el derecho de paso del Ferrocarril Union Pacific. La profundidad total de las perforaciones del suelo variará dependiendo de los requisitos y la ubicación de la construcción. Como mínimo, las perforaciones se deberán extender por lo menos cinco pies por debajo del nivel final anticipado para el subgrado (capa inferior al pavimento) de la vía de acceso (por ejemplo, hasta profundidades que van desde 33 hasta 53 pies por debajo de la superficie del suelo). • Juntar muestras del suelo a intervalos de cinco pies en cada perforación para descripción de campo, análisis de vapor y/o análisis de laboratorio de compuestos orgánicos volátiles por medio del Método 8260B de la Agencia de Protección Ambiental. • Preparar un reporte resumido detallando la metodología de recolección de muestras, determinaciones y conclusiones. <p>El LACSD deberá implementar todas las recomendaciones proporcionadas dentro del reporte resumido detallando la recolección, tratamiento y/o eliminación de materiales potencialmente peligrosos excavados en el lugar.</p> <p>5-4 Si se determina que es necesaria la extracción de agua para la construcción de la ruta de acceso no pública y/o la modificación del Drenaje Privado de Industry No. 161, Línea A, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá conducir un muestreo de</p>	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>aguas subterráneas en conjunto con el muestreo del suelo descrito en la Medida de Mitigación 5-3. El muestreo y análisis de aguas subterráneas deberán consistir en los siguientes elementos: (1) recolección de muestras de aguas subterráneas de las seis perforaciones utilizando técnicas Hydropunch o Simulprobe; (2) análisis de las muestras de aguas subterráneas para determinar la existencia de compuestos orgánicos volátiles por medio del Método 8260B de la Agencia de Protección Ambiental; y (3) conducción de análisis de laboratorio adicionales, según se lo requiriese, para caracterizar la calidad de las aguas subterráneas con el propósito de obtener un permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes para la descarga de aguas subterráneas generadas durante la remoción de agua.</p> <p>5-5 El resto del glicol de etileno líquido almacenado en tanques de almacenaje ubicados sobre el nivel del suelo dentro del lugar del proyecto, junto con los tanques, tubería relacionada e infraestructura, deberán ser removidos por un contratista calificado con experiencia en la manipulación de materiales peligrosos, descontaminación y procedimientos de eliminación.</p> <p>5-6 El tanque de almacenaje subterráneo para diesel de 10,000 galones se deberá cerrar mediante su remoción bajo la supervisión del Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (LADPW). Después de la remoción del tanque y tuberías asociadas, se deberá conducir la confirmación del muestreo del suelo para determinar si se ha producido una liberación significativa. Cualquier hidrocarburo del petróleo que se detecte se debe remediar a satisfacción del LADPW de modo tal que se pueda emitir una carta de No Acción Posterior para el lugar.</p>	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
5.5-4: La construcción y operación de la PHIMF no afectaría la implementación del plan de operaciones de emergencia del Condado de Los Ángeles o el de la Ciudad de Industry.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.6 HIDROLOGÍA Y CALIDAD DEL AGUA			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	<p>PDF-6-1 Todas las áreas de mantenimiento estarán provistas de sistemas de contención secundaria e incluirán sistemas para recolectar y manejar adecuadamente eventuales lluvias y escape de fluidos, si ello ocurriera. Los fluidos que se recolectan dentro de los límites de las áreas de mantenimiento serán dirigidos a un sumidero y bombeados en forma automática a través de un separador de agua-aceite antes de ser descargados al alcantarillado para aguas pluviales, de acuerdo con el Permiso General Industrial para Aguas Pluviales. El separador de agua-aceite será diseñado y dimensionado para manejar el flujo desde las áreas de mantenimiento.</p> <p>PDF-6-2 Se construirá una estación de bombeo para recolectar y transportar toda agua que se junta en la ruta de acceso no pública durante las lluvias.</p> <p>PDF-6-3 Se proporcionarán instalaciones de drenaje temporal durante aquellas actividades de construcción que alteren el flujo del agua dentro de las dos alcantarillas a lo largo del área de derecho de paso del Ferrocarril Union Pacific. Las instalaciones de drenaje temporales se diseñarán de acuerdo con los criterios hidráulicos e hidrológicos especificados por Caltrans. Los mismos podrían incluir arroyos artificiales, entradas de agua, zanjas, canales y áreas de retención temporales. Las ubicaciones específicas y los tipos de estructura de drenaje temporal se determinarán en el diseño final.</p>	—
		Medidas de Mitigación	
5.6-1: El proyecto propuesto no violaría ninguna norma de calidad del agua ni	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
requisitos de descarga de aguas, no proporcionaría fuentes adicionales sustanciales de exceso de líquidos contaminados, ni de alguna otra manera degradaría la calidad del agua.			
5.6-2: El proyecto propuesto no agotaría sustancialmente los abastecimientos de aguas subterráneas ni interferiría con la recarga de las mismas.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.6-3: El desarrollo del proyecto propuesto no alteraría sustancialmente el curso de drenaje existente del lugar o área, resultando en una erosión sustancial u obstrucción por sedimentación en el lugar o fuera del mismo, ni incrementaría la tasa o cantidad de escape de líquido superficial de una manera que origine una inundación en el lugar o fuera del mismo. Sin embargo, la construcción de la opción de acceso preferida requeriría la reconstrucción de un drenaje para aguas pluviales debajo de la superficie, que potencialmente resultaría en inundación fuera del lugar.	Potencialmente significativo.	6-1 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá asegurar que se proporcione el drenaje adecuado para el caso en que ocurra una tormenta, durante la reconstrucción del Drenaje Privado de Industry No, 161, Línea A, incluyendo, en la medida de lo posible, limitar la reconstrucción hasta la temporada durante la cual no llueve. Como parte de la reconstrucción, el LACSD deberá preparar e implementar un plan de contingencia que identifique los desvíos de drenaje y/o la capacidad de almacenaje disponibles para acomodar los volúmenes de lluvia que razonablemente se pudiera esperar que ocurran, basándose en la revisión de registros hidrológicos en el período durante el cual el drenaje existente no esté en condiciones de operación. Antes de comenzar con la construcción, el LACSD deberá presentar todos los planos para la reconstrucción del drenaje para aguas pluviales, incluyendo el plan de contingencia, ante la Ciudad de Industry y el Condado de Los Ángeles para su revisión y aprobación.	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
5.7 RUIDO			
—	—	Características del Diseño del Proyecto	—
		<p>PDF-7-1 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará, para la locomotora que trasladará los vagones de un riel a otro, o bien una locomotora híbrida diesel-eléctrica o una locomotora que opera mediante un conjunto de generadores¹ para las operaciones en la Estación Intermodal de Puente Hills. Los híbridos diesel-eléctricos y los conjuntos generadores son generalmente más silenciosos, usan menos combustible y producen menos emisiones que las locomotoras convencionales que se usarían para el traslado de vagones de un riel a otro, debido a que se pueden apagar motores cuando toda la potencia no es necesaria.</p> <p>PDF-7-2 Como práctica operativa estándar, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles y el Ferrocarril Union Pacific operarán no más de dos máquinas locomotoras por cada tren que egresa e ingresa a las vías de preparación y almacenaje y de llegada y partida.</p> <p>PDF-7-3 Siempre que una vía de preparación y almacenaje esté desocupada, un tren que ingresa no se detendrá al este de la calle Workman Mill Road, sino que se dirigirá directamente hacia la vía de preparación y almacenaje desocupada. Bajo una operación de un tren por día, por lo menos una de las vías de preparación y almacenaje estará siempre desocupada. Bajo una operación de dos trenes por día, por lo menos durante el 50 por ciento del tiempo una vía de preparación y almacenaje estará desocupada.</p> <p>PDF-7-4 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles utilizará métodos alternativos para la construcción, los cuales no involucren el uso de equipos de construcción que producen vibraciones intensas tales como los martinets o máquinas hincadoras de pilotes (sónicas, vibratorias, o de impacto) y máquinas que hacen túneles.</p>	
		Medidas de Mitigación	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
5.7-1: El ruido de las fuentes móviles generado por el tránsito originado por la operación de la PHIMF no incrementaría en forma significativa los niveles de ruido en las proximidades de los receptores sensibles al ruido.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.7-2: Cuatro viajes adicionales de trenes sobre el UPRR incrementarían en forma significativa el número de eventos de ruido que un tren generaría en las proximidades de los receptores sensibles al ruido.	Potencialmente significativo.	<p>7-1 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá implementar un programa en conjunto con la comunidad afectada para financiar mejoras que reduzcan el ruido producido por el proyecto para usos residenciales sensibles al ruido a lo largo del área de derecho de paso del Ferrocarril Union Pacific (UPRR) adyacente a las vías de llegada y partida del LACSD propuestas. Como parte del programa, el LACSD deberá considerar las siguientes medidas para reducir el ruido interior y exterior producto de dichos usos en las áreas afectadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paredes de dieciséis pies a prueba de sonidos instaladas a lo largo del área de derecho de paso del UPRR adyacente a las residencias de Gladstone y a las de Whittier Woods. • Ventanas y puertas mejoradas para las primeras y segundas hileras de usos sensibles al ruido que miran hacia las vías de llegada y partida del LACSD y afectadas por el ruido de los trenes relacionados con el proyecto. <p>7-2 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá coordinar con la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), la Comisión de Servicios Públicos de California, y el Ferrocarril Union Pacific (UPRR) para determinar la factibilidad de implementar una zona silenciosa en el cruce de Workman Mill Road y las vías del UPRR. De ser factible, el LACSD deberá implementar una zona silenciosa en el cruce de Workman Mill Road y las vías del UPRR para eliminar la necesidad de hacer sonar las bocinas de los trenes. El LACSD deberá seguir un procedimiento formal establecido por la FRA a fin de obtener el estatus de zona silenciosa. La FRA generalmente requiere medidas de seguridad suplementarias, incluyendo:</p>	Significativo e inevitable

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<ul style="list-style-type: none"> • Barreras de cuatro cuadrantes para bloquear la totalidad del cruce de la ruta/ferrocarril. • Barreras con muros o dispositivos de canalización para evitar que los motoristas pasen por el carril opuesto para obviar las barreras. • Calles de un solo sentido con barreras. • Cierres de caminos permanentes o temporales de modo tal que no haya motoristas cruzando las vías del ferrocarril. • Bocina al costado de la ruta montada en los cruces que proyecte una advertencia hacia ambas direcciones de la ruta. Esto reduce sustancialmente la propagación del ruido a lo largo de los corredores de la calle en comparación con el ruido de las bocinas de los trenes que se propaga a una distancia de cuarto de milla. 	
<p>5.7-3: El ruido del lugar generado por la operación de la PHIMF no incrementaría en forma significativa los niveles de ruido en las proximidades de las residencias de Pellissier Village o Gladstone.</p>	<p>Menos que significativo</p>	<p>No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.</p>	<p>Menos que significativo</p>

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
5.7-4: La operación de la PHIMF incrementaría temporalmente los niveles de ruido durante el enganche de trenes y durante el estado inactivo de las locomotoras con sus motores funcionando en las vías de preparación y almacenaje y en las de llegada y partida del LACSD, resultando en niveles de ruido potencialmente significativos en el Rose Hills Memorial Park y en los campos de atletismo del Río Hondo College y niveles de ruido significativos en las residencias de Gladstone.	Potencialmente significativo.	7-3 Las operaciones de enganche de los vagones dentro de los límites de las vías de preparación y almacenaje del Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles o en el lugar del proyecto se deberán conducir a no más de cinco millas por hora para reducir los niveles de ruido instantáneo del enganche de vagones a no más de 85 dBA L _{max} a 100 pies.	Rose Hill Memorial Park y Campos de Atletismo del Río Hondo College: Menos que Significativo Residencias de Gladstone: Significativo e inevitable
5.7-5: La construcción de la PHIMF y el camino de acceso no público y las mejoras dentro de los límites del derecho de paso del UPRR generarían niveles de vibración perceptibles que pueden ser fastidiosos.	Potencialmente significativo.	No existe disponibilidad de medidas de mitigación factibles para reducir la vibración generada por los equipos de construcción pesados que operan en las proximidades cercanas a las estructuras sensibles a la vibración.	Significativo e inevitable
5.7-6: La vibración generada por hasta cuatro viajes de trenes adicionales sobre el UPRR incrementaría significativamente el número de eventos que generan una vibración perceptible, la cual puede ser fastidiosa.	Potencialmente significativo.	No existe disponibilidad de medidas de mitigación factibles para reducir la vibración generada por los trenes relacionados con el proyecto, viajando hacia y desde el lugar del proyecto sobre el Ferrocarril Union Pacific.	Significativo e inevitable
5.7-7: La construcción de la PHIMF y el camino de acceso no público y las mejoras dentro de los límites del derecho de paso del UPRR aumentaría temporalmente el ruido en las proximidades de los receptores sensibles al ruido.	Potencialmente significativo.	7-4 Los equipos de construcción que generan ruido, operados en el lugar del proyecto, se deberán equipar con los dispositivos de control del ruido más modernos y efectivos, como por ejemplo, silenciadores, aislantes acústicos y/o confinamiento de motores. Todos los equipos se deberán mantener adecuadamente de acuerdo con las recomendaciones del fabricante para asegurar que no se genere ningún ruido adicional como consecuencia de partes gastadas o inadecuadamente mantenidas. 7-5 El contratista de la construcción deberá seleccionar rutas para camiones de transporte que disminuya la intrusión de los camiones en	Significativo e inevitable

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>las áreas residenciales. Las rutas de transporte permitidas deberán ser aprobadas en un Plan de Administración de la Construcción, aprobado por la Ciudad de Industry.</p> <p>7-6 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá instalar barreras temporales para el ruido entre los equipos de construcción y los receptores sensibles al ruido de las residencias de Gladstone y Whittier Woods durante la construcción de mejoras dentro de los límites del derecho de paso del Ferrocarril Union Pacific. Las barreras se deberían de construir con materiales tales como madera laminada, placas de yeso, coberturas acústicas o cualquier otra combinación efectiva de estos materiales de modo tal de formar una barrera continua. Las barreras para el ruido deberán ser de suficiente altura y ancho como para evitar o minimizar tanto como fuera posible técnica y físicamente, una línea visual directa entre las fuentes del ruido y los receptores.</p> <p>7-7 Las áreas temporales de almacenaje de materiales y las de estacionamiento de vehículos se deberán ubicar lejos de lugares de residencia ocupados y otros receptores sensibles siempre que fuera posible.</p> <p>7-8 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá nombrar a un oficial de relaciones de la construcción para que actúe de enlace con los vecinos, residentes y arrendatarios comerciales del lugar en lo referente a las actividades de construcción del proyecto.</p>	
5.7-8: Los cierres de ruta asociados con la construcción del camino de acceso no público y las mejoras dentro de los límites del derecho de paso del UPRR no generarían incrementos significativos en el ruido del tránsito en las proximidades de los receptores sensibles al ruido.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo

5.8 SERVICIOS PÚBLICOS

SERVICIOS DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS Y DE EMERGENCIA

		Características del Diseño del Proyecto	
—	—	Ninguna de las Características específicas de Diseño del Proyecto está	—

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		relacionada con los servicios de protección contra incendios y de emergencia.	
		Medidas de Mitigación	
5.8-1: El LACFD (Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles) estaría en condiciones de dar servicio a la PHIMF con los contratos existentes de servicios contra incendios.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
PROTECCIÓN POLICIAL			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	Ninguna de las Características específicas de Diseño del Proyecto está relacionada con protección policial.	—
		Medidas de Mitigación	
5.8-2: Los túneles y los pasos subterráneos atraen a la juventud, transeúntes, y elementos criminales y requerirían vigilancia policial adicional en la PHIMF.	Potencialmente significativo.	8-1 El túnel, paso subterráneo o combinación de los mismos debajo del corredor del ferrocarril de Workman Mill Road deberá incorporar cercas de seguridad e iluminación de modo tal de eliminar los lugares oscuros que pudieran reunir a jóvenes, transeúntes y elementos criminales.	Menos que significativo
SERVICIOS ESCOLARES			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	Ninguna de las Características específicas del Diseño del Proyecto está relacionada con servicios escolares.	—

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		Medidas de Mitigación	
5.8-3: La PHIMF emplearía hasta 28 personas las cuales probablemente residirían en el área local, pero estas no incrementarían sustancialmente la población de estudiantes de los distritos escolares cercanos.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
SERVICIOS DE BIBLIOTECA			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	Ninguna de las Características específicas del Diseño del Proyecto está relacionada con servicios de biblioteca.	—
		Medidas de Mitigación	
5.8-4: La PHIMF no impactaría sustancialmente la capacidad del sistema de la Biblioteca Pública del Condado de Los Ángeles la cual brinda servicio a los residentes de las vecindades locales como resultado del incremento de 28 empleados en la Ciudad de Industry.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.9 RECREACIÓN			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	Ninguna de las Características específicas del Diseño del Proyecto está relacionada con la recreación.	—
		Medidas de Mitigación	
5.9-1: El uso de los parques y otras instalaciones recreativas de la vecindad por parte de los 28 empleados de la PHIMF y sus familias no deterioraría sustancialmente las instalaciones de recreación existentes.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
<p>5.9-2: La construcción de mejoras en las vías del cruce del UPRR de Peck Road demandaría el cierre temporal de la Senda No. 11 del Condado (Alineación de la Senda Schabarum). Esta senda generalmente es utilizada para caminar o cabalgar.</p>	<p>Potencialmente significativo.</p>	<p>9-1 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá solicitar un Permiso de Derecho de Acceso ante el Departamento de Parques y Recreos (DPR) del Condado de Los Ángeles para el cierre de la Senda No. 11 (Senda Schabarum) del Condado en la ubicación del cruce de Peck Road y el Ferrocarril Union Pacific. El LACSD deberá colocar carteles en la la entrada de la Senda No. 11 del Condado y en el lugar de la construcción indicando cuando se cerrará la senda y cuando se reabrirá. Después de obtener el Permiso de Derecho de Acceso, el LACSD deberá notificar al DPR del Condado de Los Ángeles con un mínimo de 48 horas de anticipación, cuando se cerrará la senda.</p> <p>9-2 Después de los horarios de construcción y durante aquellos períodos de tiempo en los cuales el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) proporcionaría un acceso limitado a la Senda No. 11 del Condado (Senda Schabarum), el LACSD deberá requerir que el contratista de la construcción asegure el lugar de trabajo para evitar el traspaso no autorizado hacia el interior del área de construcción del proyecto. Esta estipulación deberá estar por escrito en el contrato de la construcción.</p> <p>9-3 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles no utilizará la Senda No. 11 del Condado (Senda Schabarum) para transportar equipos ni como un lugar para arrojar basura. Los equipos utilizados para la construcción del proyecto propuesto no se almacenarán en el área de estacionamiento de la senda, la cual es propiedad del Departamento de Parques y Recreos del Condado de Los Ángeles y es actualmente utilizada para estacionamiento ecuestre (APN No. 8125-017-802).</p> <p>9-4 Después de completar las mejoras propuestas al cruce de Peck Road del Ferrocarril Union Pacific, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá restituir la porción de la Senda No. 11 del Condado (Senda Schabarum) afectada por las actividades de la construcción, a su condición original previa a la construcción a satisfacción del Director del Departamento de Parques y Recreos del</p>	<p>Menos que significativo</p>

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		Condado de Los Ángeles.	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
5.10 TRANSPORTE/TRÁNSITO			
—	—	Características de Diseño del Proyecto	—
		Ninguna de las Características específicas de Diseño del Proyecto está relacionada con el transporte/tránsito.	
		Medidas de Mitigación	
5.10-1: Las fases de construcción y operacional del proyecto propuesto resultarían en impactos en el tránsito sobre las capacidades de las rutas y en el nivel de servicio de las intersecciones cercanas.	Potencialmente significativo.	<p>El Futuro Con el Escenario 2 del Proyecto (Año 2013) Distribución Alternativa de los Viajes de los Camiones</p> <p>10-1 Todos los camiones deberán acceder a la Estación Intermodal de Puente Hills (PHIMF) a través de la entrada principal del relleno sanitario en Crossroads Parkway South y a través de los caminos de acceso internos a la Planta de Recuperación de Materiales de Puente Hills (PHMRF) y el camino de acceso interno fuera de la vía pública entre la PHIMF y la PHMRF.</p> <p>10-2 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles tendrá el requisito de conducir un análisis de tránsito de seguimiento para verificar la efectividad de la Medida de Mitigación 10-1. El análisis de tránsito deberá incluir la recolección de datos de base referentes al tránsito antes de la operación de dos trenes en la Estación Intermodal de Puente Hills (PHIMF) para establecer los antecedentes del número de viajes de los camiones en la intersección que sufre su impacto. Luego se requerirá que se realicen conteos de seguimiento dentro del año a partir de la fecha en la cual comienzan a operar dos trenes en la PHIMF. Si aún se hacen viajes de camiones entre la PHIMF y el intercambio de I-605/Peck Road a través de la intersección de Peck Road/Pellissier Place durante las horas pico de la mañana y por la tarde, se deberán aplicar Medidas de Mitigación adicionales para atender el problema y redireccionar esos viajes de camiones.</p> <p>Cierre Parcial de Peck Road (Año 2008)</p> <p>10-3 Peck Road entre Pellissier Place y Workman Mill Road. Se deberán modificar los tiempos de las señales de tránsito de las intersecciones de Workman Mill Road/Peck Road y Pellissier Place/Peck Road para lograr un flujo eficiente de tránsito durante la</p>	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>construcción sobre Peck Road. La modificación de los tiempos puede incluir el cambio en la duración de los ciclos de la señal o el tiempo de la misma para ciertos momentos específicos. Antes de comenzar con las actividades de la construcción sobre Peck Road, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá coordinar la modificación de los tiempos de la señal con la Ciudad de Industry y con el Condado de Los Ángeles.</p> <p>10-4 Peck Road entre Pellissier Place y Workman Mill Road. El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá mantener la geometría existente de la intersección para el acceso a Peck Road y Workman Mill Road desde el sur y la geometría existente del acceso a Peck Road desde el norte en Pellissier Place. La longitud mínima del área de dos carriles para almacenaje será de 300 pies para ayudar a mantener el flujo del tránsito durante los días de semana en las horas pico de la mañana y la tarde.</p> <p>10-5 Peck Road entre Pellissier Place y Workman Mill Road. El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá coordinar con Rio Hondo College y otros dueños de propiedades de las proximidades de la separación de niveles de Peck Road, para identificar rutas alternativas para automóviles y camiones que accedan a las propiedades en las proximidades del área de la construcción. Las medidas específicas podrían incluir, pero sin estar limitadas a ello, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anuncios en los medios y periódicos locales identificando los horarios de la construcción, cierres de carriles e información sobre contactos para realizar preguntas. • Señales que permitan cambiar los mensajes ubicadas a bastante distancia antes del área de la construcción para aconsejar a los motoristas que busquen rutas alternativas. • Crear un sitio de Internet relativo a la construcción del proyecto para proporcionar información de corto y de largo plazo relativa a las actividades 	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>de la construcción, cierres de carriles, rutas alternativas y condiciones del tránsito.</p> <ul style="list-style-type: none"> Una ruta de desvío exhortando a quienes viajan con destino al Rio Hondo College y propiedades adyacentes para que se desvíen del intercambio de Peck Road/I-605 hacia el intercambio de SR-60/Crossroads Parkway South. Esta ruta de desvío permitiría a los motoristas utilizar el Crossroads Parkway South y Workman Mill Road para acceder al colegio. La ruta de desvío del LACSD deberá tratar de minimizar potenciales desvíos de tránsito hacia el intercambio de I-605/Rose Hills Road, en aquellos casos en los cuales se proyecte operar tres intersecciones en estudio a un nivel de servicio inaceptable durante la construcción de Peck Road (Año 2008). <p>Cierre Parcial de Workman Mill Road (Año 2010)</p> <p>10-6 Workman Mill Road al sur del Crossroads Parkway South. Se deberán modificar los tiempos de las señales de tránsito de las intersecciones de Workman Mill Road/Peck Road y Workman Mill Road/Crossroads Parkway South para proporcionar un flujo eficiente de tránsito durante la construcción sobre Workman Mill Road. La modificación de los tiempos puede incluir el cambio en la duración de los ciclos de la señal o el tiempo de la misma para ciertos momentos específicos. Antes de comenzar con las actividades de la construcción sobre Peck Road, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá coordinar la modificación de los tiempos de la señal con la Ciudad de Industry y con el Condado de Los Ángeles.</p> <p>10-7 Workman Mill Road al sur del Crossroads Parkway South. El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá mantener la geometría existente de la intersección para el acceso a Workman Mill Road y Peck Road desde el oeste y para el acceso a Workman Mill Road y el Crossroads Parkway South desde el este, para ayudar a proporcionar condiciones de tránsito aceptables durante los días de semana en las horas pico de la mañana y la tarde. Además, se deberá prohibir el cierre total de Workman Mill Road durante la</p>	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>construcción del camino de acceso interno fuera del lugar entre la Estación Intermodal de Puente Hills propuesta y la Planta de Recuperación de Materiales de Puente Hills existente.</p>	
<p>5.10-2: Los viajes de tren relacionados con el proyecto causarían aproximadamente el doble de demora para los vehículos en la intersección, cuando se los compara con los cuatro viajes de tren existentes en el cruce a nivel de Workman Mill Road</p>	<p>Potencialmente Significativo.</p>	<p>Cruce a Nivel de Workman Mill Road</p> <p>10-8 Cruce a Nivel de Workman Mill Road. Antes de comenzar con la operación de la Estación Intermodal de Puente Hills, las barreras automáticas existentes en el cruce a nivel de Workman Mill Road, las cuales solo bloquean los carriles que llegan al cruce, se deberán reemplazar con un sistema de barreras de cuatro cuadrantes. La instalación de barreras cuádruples evitará que los vehículos esquiven las barreras y pasen cruzando las vías antes de que un tren llegue a la intersección.</p> <p>10-9 Cruce a Nivel de Workman Mill Road. Para evitar la excesiva acumulación de vehículos en el cruce a nivel de Workman Mill Road cuando los trenes relacionados con el proyecto que entran y salen, cruzan Workman Mill Road, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá coordinar con el Ferrocarril Union Pacific para implementar un sistema de advertencia anticipado en el cruce a nivel a ser instalado en las intersecciones de Workman Mill Road con Pellissier Place y el Crossroads Parkway South. El sistema de advertencia anticipado deberá incluir carteles que permitan cambiar los mensajes para advertir a los motoristas acerca de las inminentes demoras en el cruce y para recomendar desvíos. Se deberán instalar múltiples señales de advertencia anticipada tanto en la intersección de Workman Mill Road/Pellissier Place como en la de Workman Mill Road/Crossroads Parkway South de modo tal que los carteles con los mensajes sean visibles para el tránsito que se aproxima y se dirige hacia el cruce de Workman Mill Road. La señalización con carteles que permiten cambiar los mensajes deberá ser activada con bastante anticipación al cruce del tren, dándoles suficiente tiempo para dejar libre el cruce a nivel, a los vehículos que viajan sobre Workman Mill Road. La señalización electrónica deberá dirigir a los vehículos para</p>	<p>Significativo e inevitable</p>

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>que usen los cruces de niveles separados disponibles sobre Peck Road y el Crossroads Parkway North.</p> <p>La señalización activa y dinámica se deberá complementar con carteles de advertencia estáticos sobre Workman Mill Road para alertar a los motoristas acerca de la posibilidad de demoras en el cruce a nivel. La señalización estática sobre Workman Mill Road se deberá colocar antes del cruce a nivel y deberá advertir a los motoristas acerca de la longitud aproximada de la demora causada por los trenes que llegan y están relacionados con el proyecto.</p> <p>10-10 Cruce a Nivel de Workman Mill Road. Para reducir el impacto producido por los vehículos que son desviados hacia las calles cercanas, tales como Crossroads Parkway South y Peck Road, el Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá implementar mejoras en las señales de tránsito a lo largo de las rutas alternativas para permitir que las señales de tránsito cercanas se coordinen con el cruce a nivel de Workman Mill Road. La coordinación de las señales de tránsito y el cruce a nivel tiene la intención de dar un tiempo adicional de señal verde a lo largo de las rutas alternativas para acomodar al tránsito desviado desde el cruce a nivel. El LACSD deberá coordinar con la Ciudad de Industry, Caltrans, y el Condado de Los Ángeles según sea apropiado para implementar estas mejoras en las señales de tránsito en las siguientes intersecciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crossroads Parkway South y SR-60 Rampa de salida hacia el este • Crossroads Parkway South y Crossroads Parkway North • Workman Mill Road y Crossroads Parkway North • Pellissier Place e I-605, Rampas de entrada/salida hacia el norte • Peck Road y Pellissier Place • Peck Road y Workman Mill Road <p>El LACSD será también responsable de conducir un estudio de tiempos de las señales de tránsito para determinar las mejoras apropiadas que se deben implementar y los tiempos necesarios para</p>	

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		las señales de tránsito y etapas de cada intersección.	
5.10-3: Se diseñarían mejoras para el proyecto para atender adecuadamente las posibles condiciones de peligro (curvas agudas, etc.), usos potencialmente conflictivos y acceso de emergencia.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.10-4: Se proporcionaría un estacionamiento adecuado para el proyecto propuesto.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.11 SISTEMAS UTILITARIOS Y DE SERVICIO			
		Características de Diseño del Proyecto	
—	—	<p>PDF-11-1 La Estación Intermodal de Puente Hills no aceptará contenedores con desechos sólidos municipales que no hayan sido procesados en las estaciones de transferencia y plantas de recuperación de materiales.</p> <p>PDF-11-2 La Estación Intermodal de Puente Hills aceptará solamente desechos sólidos municipales (MSW) Clase III en contenedores, como está definido en el Código de Reglamentaciones de California, Títulos 14 y 23. Todos los empleados del Relleno Sanitario Regional de Mesquite con acceso a residuos MSW en contenedores serán entrenados para identificar materiales sospechosos. En el lugar se proporcionará una ubicación segura para el almacenaje temporal de materiales peligrosos retirados de los residuos de MSW en contenedores.</p> <p>PDF-11-3 Todos los contenedores aceptados en la Estación Intermodal de Puente Hills serán a prueba de filtraciones e incluirán una ventilación en un extremo para permitir que el aire entre durante la descarga para facilitar la descarga del contenedor. Esta ventilación estará cerrada durante el tránsito hacia el Relleno Sanitario Regional de Mesquite de modo tal que no puedan circular cantidades sustanciales de aire a través de los contenedores.</p>	—

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		Medidas de Mitigación	
5.11-1: La Planta Conjunta de Control de la Polución del Agua estaría en condiciones de acomodar los efluentes de aguas residuales en la PHIMF de acuerdo con las reglamentaciones federales, estatales y locales.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.11-2: El proyecto modificaría el sistema de drenaje para aguas pluviales existente para acomodar los flujos de agua de lluvia del lugar durante un episodio máximo de lluvia.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo
5.11-3: La PHIMF aceptaría contenedores para ser trasladados por tren, cargados con MSW de las estaciones de transferencia de toda el área de Los Ángeles de acuerdo con las reglamentaciones locales, estatales y federales.	Potencialmente significativo.	PDF11-1 La Estación Intermodal de Puente Hills no aceptará ningún residuo de desechos sólidos municipales en contenedores que no haya sido procesado en las estaciones de transferencia o plantas de recuperación de materiales.	Menos que significativo
5.11-4: La Compañía de Gas estaría en condiciones de acomodar las demandas de gas de la PHIMF; sin embargo, las modificaciones del ferrocarril requerirían la reubicación de las tuberías de gas.	Potencialmente significativo.	11-2 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá trabajar con La Compañía de Gas (TGC, por sus siglas en inglés) para asegurar que el servicio de gas no será interrumpido durante las actividades de la construcción. El LACSD deberá hacer negociaciones con la TGC para discutir la reubicación de las tuberías debajo de Workman Mill Road y Mission Mill Road, las cuales corren en forma perpendicular hacia las vías del Ferrocarril Union Pacific (UPRR) y a lo largo de la porción de Workman Mill Road, que podrían ser afectadas por la construcción del camino de acceso fuera de la de la vía pública. El proyecto deberá reubicar o encajonar las tuberías existentes impactadas por el mismo para asegurar que exista una distancia de operación segura desde las vías del ferrocarril de acuerdo con los lineamientos del UPRR y la TGC. 11-3 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá otorgar un permiso de uso a La Compañía de Gas (TGC) para las	Menos que significativo

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-2

Resumen de Impactos Ambientales, Características de Diseño del Proyecto, Medidas de Mitigación y Niveles de los Impactos Después de la Mitigación

Impacto Ambiental	Nivel del Impacto Antes de la Mitigación	Características de Diseño del Proyecto y Medidas de Mitigación	Nivel del Impacto Después de la Mitigación
		<p>instalaciones que se encuentran dentro de las áreas no dedicadas (privadas) y deberá notificar al contratista de la construcción acerca dichos permisos de uso otorgados a la TGC para proteger las instalaciones de esta última.</p> <p>11-4 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles deberá solicitar al Departamento de Planificación/Ingeniería de La Compañía de Gas una carta de compromiso de servicio al comienzo del proyecto y antes de cada fase del mismo. Este aviso asegura el suministro y la presión adecuada de gas para brindar servicio al proyecto.</p> <p>11-5 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá proporcionar mapas tentativos/aprobados de tractos/parcelas a La Compañía de Gas (TGC). El LACSD también deberá proporcionar a la TGC un aviso y planos de evacuación de calles, operaciones que impliquen anexos y mejoras de calles fuera del lugar relacionadas con el mapa tentativo del proyecto propuesto.</p> <p>11-6 El Distrito Sanitario No. 2 del Condado de Los Ángeles (LACSD) deberá solicitar los últimos planos de la instalación (mapas de gas) a La Compañía de Gas (TGC) para los planos civiles de quien está a cargo del desarrollo. El LACSD se deberá poner en contacto con la TGC acerca de la reubicación, abandono o remoción de cualquier instalación existente de la TGC que presente un conflicto.</p>	
5.11-5: Southern California Edison estará en condiciones de acomodar las demandas de energía del proyecto; sin embargo, la construcción de la PHIMF requeriría el reemplazo de un poste de distribución eléctrica en el lugar.	Menos que significativo	No se han identificado impactos significativos y no se requieren medidas de mitigación.	Menos que significativo

¹ Una locomotora impulsada por un conjunto generador (o genset) utiliza dos o más motores diesel en lugar de un motor grande. Los motores múltiples y más pequeños funcionan en combinaciones de uno, dos o tres para producir los caballos de fuerza necesarios. Esto reduce los caballos de fuerza requeridos por cada motor, lo cual los hace más fáciles de fabricar/modificar con las tecnologías existentes para el control de las emisiones y calidad del aire. El uso de la tecnología genset resulta generalmente en la producción de menores emisiones, menor consumo de combustible y menos ruido.

1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.

1.6 RESUMEN DE ALTERNATIVAS DEL PROYECTO

La sección 15126.6(a) de las Pautas de la Ley CEQA establece que un EIR debe tratar acerca de “un rango razonable de alternativas al proyecto o a la ubicación del mismo, con el cual sería factible lograr la mayoría de los objetivos básicos del proyecto pero evitaría o disminuiría en forma sustancial alguno de los efectos significativos del mismo y debe evaluar los méritos comparativos de las alternativas.” Las alternativas se definieron, en parte, sobre su capacidad potencial de reducir o eliminar los siguientes impactos, los cuales se ha determinado que son significativos e inevitables para el proyecto propuesto:

- **Calidad del Aire.** Durante la construcción de la PHIMF el proyecto generaría emisiones de NO_x de corto plazo, las cuales exceden los umbrales de emisión masivos diarios de la construcción, establecidos por el Distrito para la Supervisión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) y contribuiría significativamente a alcanzar la designación de no-cumplimiento con la cantidad de ozono y partículas de materia ($\text{PM}_{2.5}$) del Aire de la Bahía de la Costa Sur (SoCAB).
- **Calidad del Aire.** La operación de la PHIMF generaría emisiones de NO_x que exceden los umbrales de emisión masivos diarios establecidos por el SCAQMD y contribuiría significativamente a alcanzar la designación de no-cumplimiento con la cantidad de ozono y partículas de materia ($\text{PM}_{2.5}$) del (SoCAB).
- **Calidad del Aire.** Durante la construcción de la PHIMF, los receptores sensibles estarían expuestos temporalmente a concentraciones de partículas gruesas (PM_{10}) y partículas finas ($\text{PM}_{2.5}$) que exceden los Umbrales de Significación Localizada (LST) de SCAQMD.
- **Ruido.** Durante la construcción de la PHIMF, el camino de acceso fuera de la vía pública y las mejoras dentro de los límites del derecho de paso del UPRR, el proyecto generaría incrementos temporales de ruido en las proximidades de los receptores sensibles al ruido.
- **Ruido/Vibración.** Durante la construcción de la PHIMF, el camino de acceso fuera de la vía pública y las mejoras dentro de los límites del derecho de paso del UPRR, el proyecto generaría niveles perceptibles de vibración que pudieran ser fastidiosos para alguien.
- **Ruido.** La operación de la PHIMF incrementaría temporalmente los niveles de ruido durante la permanencia de trenes con motores encendidos sobre las vías de llegada y partida, lo cual implica niveles de ruidos significativos para las residencias de Gladstone.
- **Ruido.** El agregado de hasta cuatro viajes de tren diarios sobre las 18 millas de extensión del UPRR entre la PHIMF y el Conmutador de Pomona incrementaría significativamente el ruido de trenes de un único evento en las proximidades de los receptores sensibles al ruido.
- **Ruido/Vibración.** El agregado de hasta cuatro viajes de tren diarios sobre las 18 millas de extensión del UPRR entre la PHIMF y el Conmutador de Pomona incrementaría significativamente el número de eventos que generan niveles de vibración perceptibles que podrían ser fastidiosos para alguien.
- **Transporte y Tránsito.** Los viajes de tren relacionados con el proyecto causarían aproximadamente el doble de demora para los vehículos en la intersección, cuando se los compara con los cuatro viajes de tren existentes en el cruce a nivel de Workman Mill Road cuatro veces por día.



Las alternativas al proyecto fueron identificadas y analizadas para determinar sus impactos en comparación con los del proyecto propuesto. Por favor diríjase al Capítulo 7 de este DEIR para una discusión completa acerca de cómo fueron seleccionadas las alternativas y los impactos relativos asociados con cada una de ellas. Lo siguiente presenta un resumen de cada una de las alternativas que se analizan en el DEIR.

1. Resumen Ejecutivo

1.6.1 Escenario 1, No Realizar el Proyecto – Desechos en Camión hacia los Rellenos Sanitarios

Bajo esta alternativa, las condiciones existentes se mantienen y el LACSD dejaría sin efecto la construcción y operación de la PHIMF para transportar los desechos por riel hasta el MRL. Sin embargo, está programado que el Relleno Sanitario de Puente Hills cierre en el año 2013. Consecuentemente, los desechos actualmente eliminados en el Relleno Sanitario de Puente Hills tendrían que ser transportados en camiones a otros rellenos sanitarios locales del Condado de Los Ángeles y aún más lejos.

El Escenario 1, No Realizar el Proyecto – La alternativa de Transportar los Desechos a los Rellenos Sanitarios Mediante Camiones reduce sustancialmente o elimina los impactos ambientales significativos inevitables relacionados con la calidad del aire de la construcción local, el ruido de la construcción y los impactos del ruido operacional que serían el resultado del proyecto propuesto. También elimina los impactos en el tránsito de las rutas locales durante la construcción de la línea de rieles fuera del lugar y las mejoras de los caminos, y durante la operación de la PHIMF cuando esté totalmente construida.

Sin embargo, aún sería necesario eliminar las 8,000 tpd de MSW que serían manejadas por la PHIMF en el MRL y/u otros rellenos sanitarios del sur de California. Estas necesidades de eliminación serían satisfechas mediante grandes cantidades de camiones y/o mayores distancias de transporte, lo que resulta en nuevos y significativos impactos en el tránsito y emisiones operacionales adicionales en el aire de la región. En términos generales, esta alternativa reduciría o eliminaría los impactos ambientales locales (por ejemplo, en el lugar del proyecto y dentro de los límites del área de estudio del proyecto), pero incrementaría los impactos a nivel regional, particularmente con respecto a la calidad del aire y al tránsito. Debido a que los impactos ambientales afectarían a un mayor número de personas, se juzga que el proyecto propuesto será por poco margen, superior desde el punto de vista ambiental a esta alternativa. Más aún, esta alternativa no lograría ninguno de los objetivos principales del proyecto.

1.6.2 Escenario 2 No Realizar el Proyecto – Uso de una Estación Intermodal Existente

Bajo esta alternativa, el LACSD buscará realizar un arreglo contractual para utilizar el transporte de desechos por riel de una IMF local existente hasta el MRL. Actualmente no hay IMFs dedicadas a operaciones de transferencia de desechos sólidos en la región. Sin embargo, las compañías de ferrocarril poseen y operan IMFs existentes para el manejo de carga general las cuales posiblemente se podrían utilizar para transferir contenedores de desechos sólidos entre camiones y vagones. El análisis del DEIR consideró la utilización de la IMF existente del UPRR de la Ciudad de Industry o la IMF del Este de Los Ángeles como alternativas a la PHIMF.

El Escenario 2, No Realizar el Proyecto – El uso de una IMF Existente como alternativa reduce o elimina los impactos ambientales significativos inevitables relacionados con la calidad del aire de la construcción local, el ruido de la construcción y los impactos del ruido operacional que serían el resultado del proyecto propuesto. También elimina los impactos en el tránsito de las rutas locales durante la construcción de la línea de rieles fuera del lugar y las mejoras de los caminos, y durante la operación de la PHIMF cuando esté totalmente construida.

Sin embargo, existe la probabilidad de que esta alternativa genere un nuevo tránsito operacional significativo e impactos en el aire como resultado de viajes de camiones adicionales sobre la red regional de rutas. El tránsito de camiones se incrementaría en las proximidades de las IMF existentes y por lo tanto los impactos sobre el tránsito local serían meramente transferidos a una nueva localidad. Más aún, el UPRR declaró que la naturaleza del negocio de los desechos sólidos, el cual requiere un servicio consistente, a horario e ininterrumpido para asegurar el adecuado manejo de los desechos por razones de salud pública, requeriría que el UPRR proporcione rieles, vagones y equipos dedicados para brindar un adecuado servicio al proyecto. La dedicación de uno o más rieles a dar servicio al proyecto de desechos por riel, reduciría severamente la capacidad operacional de las IMF existentes, en el momento en el cual se necesiten expansiones para mantener el ritmo del incremento en el tránsito intermodal desde los puertos de Long

Beach y Los Ángeles. Esta alternativa reduciría o eliminaría los impactos ambientales locales (por ejemplo, en el lugar del proyecto y dentro de los límites del área de estudio del mismo), pero incrementaría los impactos a nivel regional, particularmente con respecto a la calidad del aire, al tránsito y a la prestación de servicios. Debido a que los impactos a nivel regional afectarían a un mayor número de personas, se juzga que el proyecto propuesto es superior desde el punto de vista ambiental a esta alternativa. Más aún, esta alternativa no podría lograr todos los objetivos del proyecto propuesto.

1.6.3 Escenario de Ubicación Alternativa – Sitio Alternativo No. 3

Antes de seleccionar la ubicación recomendada para la PHIMF, el LACSD condujo un extenso proceso de planificación para determinar la ubicación de la PHIMF utilizando los siguientes criterios de ubicación:

- Proximidad a la PHMRF, incluyendo la factibilidad de construir un camino de acceso fuera de la ruta entre la PHMRF y la ubicación propuesta para el sitio a fin de reducir los posibles impactos en el tránsito;
- Que tenga las características adecuadas para dar apoyo a las operaciones sobre rieles, incluyendo una conexión a la línea principal del UPRR, tamaño mínimo (mayor de 15 acres), y orientación y dimensiones óptimas del lugar para dar apoyo a las operaciones de carga y descarga;
- Consideración de usos de los terrenos adyacentes, incluyendo la proximidad de receptores sensibles; y
- Capacidad de adquirir la propiedad (por ejemplo, utilización actual, voluntad de vender del propietario, etc.).

El sitio de 17.2 acres ubicado en 2500 y 2520 Pellissier Place fue seleccionado porque era el que estaba más cerca de reunir los criterios utilizados para determinar la ubicación, particularmente por proporcionar una vía de acceso no pública entre la PHMRF y la IMF para minimizar los impactos sobre el tránsito local. Las ubicaciones de estos sitios alternativos se muestran en la Figura 1-6, *Ubicación de las Alternativas del Proyecto*.



El Sitio Alternativo No. 3 se retuvo para un análisis más detallado en este DEIR. Esta ubicación alternativa consiste en una sola parcela de 20.1 acres ubicada en Workman Mill Road frente a la PHMRF que actualmente está siendo utilizada por Federal Express como una Terminal de camiones. Bajo este escenario de alternativa de ubicación, la construcción y la operación de la PHIMF serían similares a aquellas correspondientes al proyecto propuesto. Sin embargo, debido a que esta alternativa estaría ubicada al sur del derecho de paso del UPRR, las mejoras al camino de acceso fuera de la vía pública asociadas con la construcción de un túnel por debajo del derecho de paso del UPRR no se requerirían. Además, se requerirían menos eventos de enganche de trenes ya que el sitio alternativo acomodaría camiones más largos para la carga en el lugar y por lo tanto aceptaría segmentos de trenes más largos.

Al eliminar la necesidad del túnel por debajo del derecho de paso del UPRR, el Escenario de Ubicación Alternativa – Sitio Alternativo No. 3 reduciría la duración de las actividades de la construcción y consecuentemente, la intensidad del ruido relacionado con la construcción y los impactos sobre la calidad del aire. Los impactos operacionales de esta alternativa serían similares en comparación con los del proyecto propuesto, si bien los impactos locales asociados con las emisiones de aire operacional y/o el ruido estarían ubicados más lejos de los receptores residenciales sensibles de Pellissier Village y Gladstone y más cerca de los receptores sensibles de Río Hondo College y Rose Hills Memorial Park. Se lograrían ligeros beneficios para la calidad del aire acortando la distancia que los camiones tendrían que recorrer entre la PHMRF y la PHIMF. Basándose principalmente en la reducción de los impactos de la construcción, se considera que esta alternativa es superior al proyecto propuesto desde el punto de vista ambiental.

El Sitio Alternativo No. 3 también cumpliría con todos los objetivos del proyecto. Sin embargo, esta alternativa no cumple con uno de los criterios de ubicación del LACSD — la posibilidad de adquirir la propiedad. El dueño de la propiedad no tiene voluntad de venderla ni alquilarla ni de reubicar el negocio existente. Por lo

1. Resumen Ejecutivo

tanto, a diferencia del proyecto propuesto, esta parcela no está disponible para su desarrollo y conversión en una estación a menos que se haga uso del poder de expropiación.

Debido a que al MRL se le permite aceptar hasta 19,000 toneladas de desechos por día que llegan desde fuera del Condado Imperial⁴, el proyecto propuesto sería utilizado solamente para enviar una porción de la capacidad diaria permitida al MRL. Por lo tanto, además de las propiedades evaluadas como parte de este proyecto, el LACSD ha evaluado y continúa haciéndolo, numerosas propiedades de todo el Condado de Los Ángeles basándose en los criterios de ubicación establecidos para el desarrollo de estaciones intermodales adicionales con la finalidad de dar servicio al sistema de desechos por riel.

⁴ Las restantes 1,000 toneladas por día serían recibidas por el MRL desde dentro de los límites del Condado Imperial para una capacidad de eliminación total diaria permitida de 20,000 toneladas.

1.6.4 Alternativa de Proyecto Reducido – Capacidad Máxima Permitida de 4,000 tpd

Basándose en que se ha determinado que las operaciones de la PHIMF generarían un impacto adverso significativo a las residencias de los alrededores, esta alternativa se diseñó para reducir el ruido y los impactos del proyecto en la calidad del aire. Bajo esta alternativa, se aceptarían hasta 4,000 tpd de MSW en contenedores provenientes de la PHMRF comenzando en el año operativo 2011/2012. Sin embargo, el LACSD no incrementaría las operaciones en el año 2013 para acomodar a un segundo tren. En cambio, los MSW provenientes de otras MRF o estaciones de transferencia serían transportados mediante camiones a otros rellenos sanitarios locales o bien serían enviados por tren a los rellenos sanitarios regionales a través de IMF existentes o a desarrollar. A pesar de la capacidad reducida, la infraestructura que se requiere para dar soporte a la alternativa de proyecto reducido es la misma que se requeriría para el proyecto propuesto. El desarrollo incluiría la construcción de la PHIMF tal como ha sido diseñada y el camino de acceso preferido fuera de la vía pública y las mejoras dentro de los límites del derecho de paso del UPRR, incluyendo la construcción de dos nuevas vías para preparación y almacenaje próximas a la línea principal del UPRR.

En general, la Alternativa de Proyecto Reducido reduce sustancialmente los impactos ambientales locales, pero no elimina los impactos significativos inevitables de la construcción ni los impactos operacionales relacionados con la calidad del aire y el ruido. Los impactos operacionales localizados que afectan la calidad del aire, el ruido y el tránsito se reducirían sustancialmente en comparación con el proyecto propuesto. Por lo tanto, se considera que esta alternativa es superior a la del proyecto propuesto desde el punto de vista ambiental, ya que la misma reduciría los impactos sobre la comunidad local de los alrededores de la PHIMF.

Si bien la Alternativa de Proyecto Reducido reduciría muchos de los impactos ambientales del proyecto, la misma no lograría cumplir con los objetivos de este último. Esta alternativa no permitiría el desarrollo de una estación local intermodal con capacidad para manejar hasta 8,000 tpd de MSW, lo cual limitaría la capacidad del LACSD de cumplir con su obligación de asegurar la continuidad de la capacidad de eliminación de los residuos del Condado de Los Ángeles a través del desarrollo de una infraestructura local para dar soporte a un sistema de desechos por riel. Para balancear la capacidad reducida de la PHIMF, sería necesario (1) utilizar las playas de operaciones de las IMF las cuales no son adecuadas para cumplir con los requisitos de de los MSW, (2) utilizar los rellenos sanitarios locales cuyas capacidades restantes son limitadas y/o (3) construir IMF nuevas o adicionales en otras ubicaciones. En la medida en que alguno de estos eventos ocurra, los impactos ambientales relacionados con el transporte, calidad del aire, y ruido serían meramente desplazados hacia otras localidades.



1.6.5 Delineación de Vías Alternativas – Opción de Vías del Este

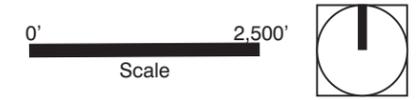
Mediante el desplazamiento de los rieles de preparación y almacenaje de la estación, alejándolos hacia el este, la Delineación de Vías Alternativas – Opción de Vías del Este eliminaría la necesidad de expandir el puente del ferrocarril de Peck Road. Bajo esta alternativa, el LACSD colocaría dos vías de preparación y almacenaje de aproximadamente 8,000 pies de largo al este de Workman Mill Road, con una punta de la playa de operaciones que atravesaría el cruce a nivel del ferrocarril en esa intersección y se conectaría con las vías de carga dentro de la PHIMF. Los trenes que llegan y parten quedarían temporalmente estacionados sobre las vías al este de Workman Mill Road. Los trenes se desengancharían dividiéndolos en seis segmentos y cada segmento cruzaría el paso a nivel por separado. Consecuentemente, esta alternativa requeriría seis cruces del paso a nivel de Workman Mill Road durante el ensamble y el desarmado de cada tren, lo cual requeriría bajar las barreras del cruce y hacer sonar las bocinas.

La Delineación de Vías Alternativas – Opción de Vías del Este reduciría los impactos relacionados con la construcción que afectan la calidad del aire, el ruido, el tránsito y los lugares de recreo mediante la eliminación de la necesidad de expandir el puente del ferrocarril de Peck Road. Sin embargo es posible que esta alternativa genere nuevos y significativos impactos operacionales y de la construcción en el ruido y en la vibración y nuevos impactos operacionales locales en la calidad del aire en las áreas residenciales sensibles ubicadas más lejos hacia el este. Además, mediante el estacionamiento de los trenes al este de Workman Mill Road, se requerirían cruces de trenes adicionales diarios en Workman Mill Road para procesar los vagones que ingresan y salen. Si bien es cierto que cada cruce sería de una duración más corta que la del

1. Resumen Ejecutivo

cruce de un tren entero, el incremento en la frecuencia diaria de los cruces provocaría sustanciales molestias en el tránsito y causaría demoras adicionales en esta intersección. Debido a este significativo impacto relacionado con el tránsito y debido a que los impactos ambientales asociados con esta alternativa afectarían a un número mayor de receptores sensibles durante un período de tiempo más prolongado, se considera que esta alternativa es inferior a la del proyecto propuesto desde el punto de vista ambiental.

Location of Project Alternatives



Source: Google Earth, Hanson Wilson Inc.

1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.

1.6.6 Resumen de Alternativas del Proyecto

La Tabla 1-3 proporciona una comparación de los impactos ambientales del proyecto propuesto con las alternativas al mismo, mientras que la Tabla 1-4 proporciona una comparación de los objetivos del proyecto propuesto con las alternativas al mismo.

1.6.7 Alternativa Superior desde el punto de vista Ambiental

CEQA requiere que una agencia líder identifique la “alternativa superior desde el punto de vista ambiental” entre aquellas seleccionadas para hacer un análisis detallado. En aquellos casos en los cuales la alternativa de No Realizar el Proyecto sea superior al proyecto propuesto desde el punto de vista ambiental, la alternativa de desarrollo que sea superior desde el punto de vista ambiental se debe identificar. La Alternativa de Proyecto Reducido – Capacidad Máxima Permitida de 4,000 tpd tendría como resultado la máxima reducción de impactos, y sería considerada superior al proyecto propuesto desde el punto de vista ambiental. Bajo esta alternativa, los impactos localizados en la calidad del aire, en el ruido y la vibración causados por los trenes y en el tránsito, durante las operaciones de la estación, se reducirían sustancialmente en comparación con el proyecto propuesto. Sin embargo, estos impactos no serían eliminados y los impactos relacionados con la calidad del aire y el ruido continuarían siendo significativos e inevitables.



1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-3
 Proyecto Propuesto vs. Alternativas al Proyecto
 Comparación de Impactos Ambientales

Impacto Ambiental	Alternativa al Proyecto					
	Proyecto Propuesto	Escenario 1, No Realizar el Proyecto – Enviar los Desechos por Camión a los Rellenos Sanitarios	Escenario 2, No Realizar el Proyecto – Uso de una IMF Existente	Escenario de Ubicación de la Alternativa – Sitio Alternativo No. 3	Alternativa de Proyecto Reducido – Capacidad Máxima Permitida de 4,000 tpd	Delineación de Vías Alternativas – Opción de Vías del Este
Estética	LS	-	-	=	=	+ ²
Calidad del Aire – Construcción	S	-	-	-	=	-
Impactos Regionales	S	- ²	- ¹	-	=	-
Impactos Locales	S	+	+	=	-	=
Calidad del Aire – Operacional	S	+	+	=	-	=
Impactos Regionales	LSM	-	-	= ³	-	+
Impactos Locales	LSM	-	-	=	=	=
Recursos Culturales	LSM	-	-	=	=	=
Geología y Suelos	LSM	-	-	=	=	=
Riesgos y Materiales Peligrosos	LSM	-	-	=	-	=
Hidrología y Calidad del Agua	LS	-	-	=	=	=
Ruido – Construcción	S	- ¹	- ¹	=	=	+
Ruido – Operacional	S	- ¹	- ¹	= ³	-	+
Servicios Públicos	LSM	-	-	=	=	=
Recreación	LSM	-	-	=	=	-
Transporte/Tránsito – Construcción	LSM	-	-	=	=	-
Transporte/Tránsito – Operacional	LSM	+	+	=	-	+
Circulación/Seguridad	S	- ¹	- ¹	=	-	+
Demoras por Trenes	S	- ¹	- ¹	=	-	+
Servicios y Sistemas de Servicio	LSM	-	+ ¹	=	=	=

Abreviaturas:
 LS Menos que Significativo o Sin Impacto
 LSM Impacto Menos que Significativo con la Mitigación
S Impacto Significativo
 - Los impactos serían inferiores a los del proyecto propuesto
 + Los impactos serían superiores a los del proyecto propuesto.
 = Los impactos serían similares a los del proyecto propuesto.

¹ Elimina un impacto significativo.
² Introduce un nuevo impacto significativo.
³ Elimina un impacto significativo pero introduce un impacto significativo nuevo.

1. Resumen Ejecutivo

Tabla 1-4
 Proyecto Propuesto vs. Alternativas al Proyecto
 Capacidad de Lograr los Objetivos del Proyecto

Objetivos del Proyecto	Alternativas al Proyecto				
	Escenario 1, No Realizar el Proyecto – Enviar los Desechos por Camión a los Rellenos Sanitarios	Escenario 2, No Realizar el Proyecto – Uso de una IMF Existente	Escenario de Ubicación de la Alternativa – Sitio Alternativo No. 3	Alternativa de Proyecto Reducido – Capacidad Máxima Permitida de 4,000 tpd	Delineación de Vías Alternativas – Opción de Vías del Este
Asegurar la continuidad de la capacidad de eliminación de los residuos del Condado de Los Ángeles a través del desarrollo de una infraestructura local que sea responsable con el medio ambiente y eficaz en relación con los costos para dar soporte a un sistema de desechos por riel.	No	No	Sí	No	Sí
Cumplir con las recomendaciones del Comité Ad Hoc relativas a Desechos por Riel y con la Condición No. 58 del Permiso de Uso Condicional del Caso No. 02-027-(4) referente al desarrollo de un sistema de desechos por riel.	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Proporcionar una estación intermodal local dedicada con una capacidad de hasta 4,000 toneladas por día (tpd) (promedio de seis días o tpd-6) de desechos sólidos municipales (MSW) desde la Planta de Recuperación de Materiales de Puente Hills (PHMRF), como así también aproximadamente 4,000 tpd-6 de MSW desde otras plantas, comprendiendo el uso de dos trenes de desechos por riel por día. Se requiere un sitio de un tamaño mínimo de 15 acres para acomodar esta capacidad.	No	No	Sí	No	Sí
Evitar los posibles impactos en el tránsito local proporcionando una vía de acceso no pública entre la Planta de Recuperación de Materiales de Puente Hills y la estación intermodal propuesta.	No	No	Sí	Sí	Sí



1. Resumen Ejecutivo

Esta página se deja en blanco en forma intencional.