

Proyecto del Corredor de Transporte de Mercancías del Autopista I-5

CONDADO DE LOS ÁNGELES, CALIFORNIA
DISTRICT 7 – LA – 5 (PM 27.0/R67.0)
34210/0717000244

Estudio Inicial con Declaración Negativa / Evaluación Ambiental con Hallazgo de Impacto No Significativo Resumen Ejecutivo



**Elaborado para:
El Departamento de Transporte del Estado de California**

La revisión ambiental, la consulta y cualquier otra acción requerida de conformidad con las leyes federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido realizadas por Caltrans, en virtud de 23 USC 327 y el Memorándum de Entendimiento, con fecha del 23 de diciembre de 2016, y llevadas a cabo por la FHWA y Caltrans.



Mayo de 2019

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

INTERSTATE 5 FREIGHT CORRIDOR PROJECT

**INITIAL STUDY WITH NEGATIVE
DECLARATION/ENVIRONMENTAL ASSESSMENT
WITH FINDING OF NO SIGNIFICANT IMPACT**

Submitted Pursuant to: (State) Division 13, California Public Resources Code
(Federal) 42 USC 4332(2)(C), 49 USC 303, and/or 23 USC 138

**THE STATE OF CALIFORNIA
Department of Transportation**

Jan 4, 2019
Date of Approval


Ronald Kosinski
Deputy District Director
District 7, Division of Environmental Planning
California Department of Transportation

Se puede contactar a la siguiente persona para obtener más información sobre este documento:

Susan Tse, Planificador Ambiental Senior
Caltrans District 7
100 S. Main St., Ste. 100, MS 16A
Los Angeles, CA 90012
Susan.Tse@dot.ca.gov

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

CALIFORNIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FINDING OF NO SIGNIFICANT IMPACT (FONSI)

I-5 Freight Corridor Project

FOR

The California Department of Transportation (Caltrans) has determined that the build alternative will have no significant impact on the human environment. This FONSI is based on the attached Environmental Assessment (EA) which has been independently evaluated by Caltrans and determined to adequately and accurately discuss the need, environmental issues, and impacts of the proposed project and appropriate mitigation measures. It provides sufficient evidence and analysis for determining that an Environmental Impact Statement is not required. Caltrans takes full responsibility for the accuracy, scope, and content of the attached EA.

The environmental review, consultation, and any other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried out by Caltrans pursuant to 23 USC 327 and the Memorandum of Understanding dated December 23, 2016 and executed by FHWA and Caltrans.

May 30, 2019
Date

Ronald Kosinski
Ronald Kosinski
Deputy District Director
Division of Environmental Planning
California Department of Transportation
District 7 – Los Angeles

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

DECLARACIÓN NEGATIVA

Conforme a: Division 13, Public Resources Code

Descripción del proyecto

El Departamento de Transportación de California (Caltrans) está proponiendo un proyecto para mejorar el Corredor de Transporte de Mercancías a lo largo de la Interestatal 5 (I-5) en el Condado de Los Ángeles desde la Ruta Estatal 134 al Cruce Bajo de Templin Highway. Caltrans propone aumentar el espacio vertical de varios puentes a 16'-6" y eliminar las restricciones de capacidad de carga para cargas pesadas. El proyecto propuesto aumentará el espacio vertical en los puentes de Roscoe Blvd., Sunland Blvd., Olinda Street Puente de Peatones, Tuxford St., Lankershim Blvd., Peoria St., Laurel Canyon Blvd., y Sheldon St. El proyecto propuesto también eliminará las restricciones de capacidad de carga para cargas pesadas en el puente y la separación del río Los Ángeles y el cruce de carreteras de Templin.

Determinación

Caltrans ha preparado un Estudio Inicial para este proyecto, y una revisión pública pendiente, espera determinar a partir de este estudio que el proyecto propuesto no tendría un efecto significativo en el medio ambiente por las siguientes razones:

El proyecto propuesto no tendría ningún efecto sobre la agricultura y los recursos forestales, los recursos minerales y la población y la vivienda.

Además, el proyecto propuesto tendría efectos menos que significativos en la estética, la calidad del aire, los recursos biológicos, los recursos culturales, la geología y los suelos, los peligros y los materiales peligrosos, la hidrología y la calidad del agua, el uso y la planificación de la tierra, el ruido, los servicios públicos, la recreación, transporte / tráfico, recursos culturales tribales, y servicios públicos y sistemas de servicio.

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

Resumen Ejecutivo

Introducción

El Departamento de Transportación de California (Caltrans) está proponiendo un proyecto para mejorar el Corredor de Transporte de Mercancías a lo largo de la Interestatal 5 (I-5) en el Condado de Los Ángeles desde la Ruta Estatal 134 (Marcador de milla 27.0) al Cruce Bajo de Templin Highway (Marcador de milla 67.0).

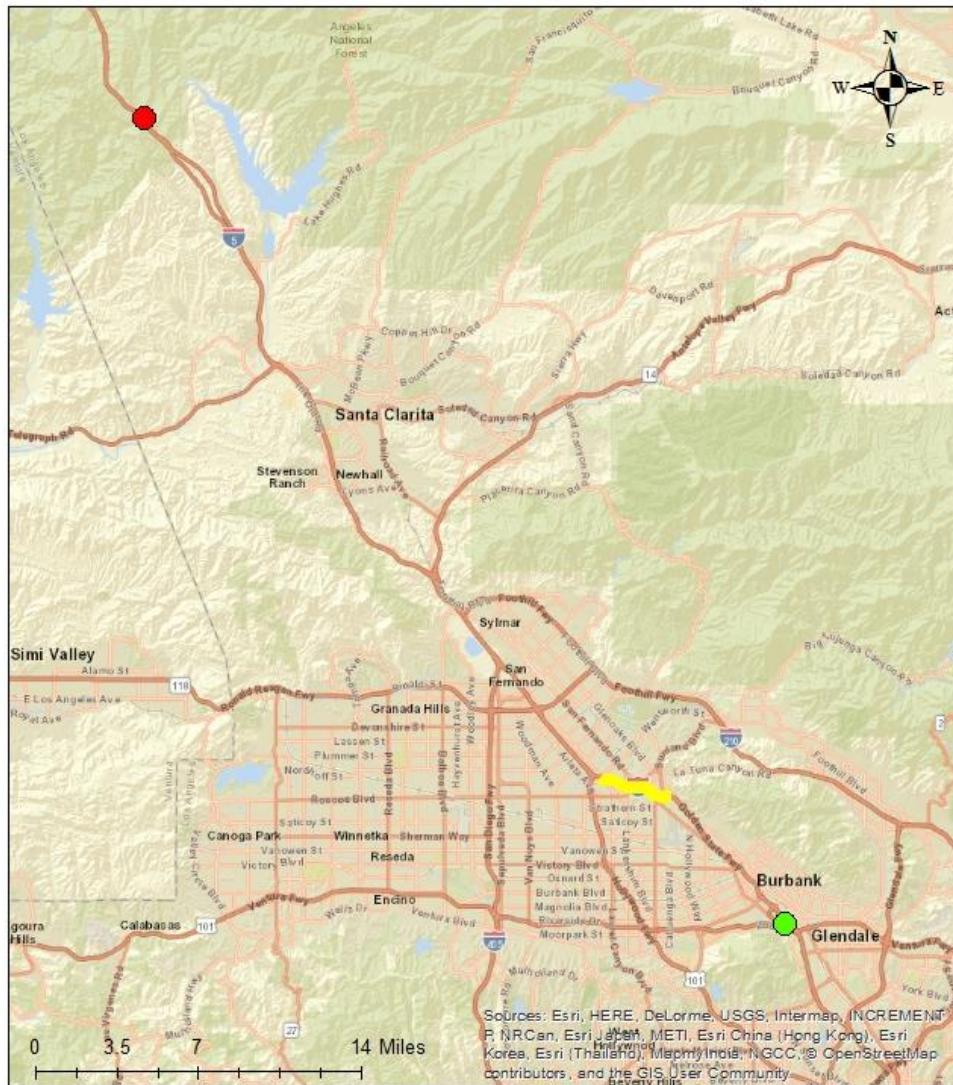
I-5 es una gran autopista norte/sur que conecta los Estados de California, Oregón y Washington, y una importante ruta de cercanías en el Condado de los Ángeles. El corredor I-5 de SR-134 a la carretera de Templin UC es generalmente una autopista sin peaje de ocho a diez carriles. Las áreas del proyecto se encuentran en el entorno urbano del Condado de los Ángeles y en el bosque nacional de los padres. Además de servir como una de las principales instalaciones de cercanías, es también la arteria de movimiento de bienes primarios de la región. Es parte del sistema interestatal de autopistas y se utiliza como una importante ruta de camiones locales y regionales.

I-5 está catalogado como un "corredor de alta prioridad" en el sistema nacional de carreteras, sirviendo productos básicos interregionales y viajes vehiculares en la dirección norte-sur desde la frontera más meridional de California con México hasta su frontera más septentrional con Oregón. También se enumera en el sistema de ruta de la carga adicional legal de la carretera del estado. Estos sistemas enumeran las autopistas que se han construido para acomodar el alto volumen y el peso del tráfico interestatal del carro. Dentro de los límites del proyecto, I-5 se clasifica como una autopista urbana, y funciona como la puerta de entrada hacia y desde la cuenca de los Ángeles hasta el centro y el norte de California. Debido a esta característica única de atravesar el estado entero, la Interestatal en el área del norte del Condado de los Ángeles experimenta altos volúmenes de tráfico, incluyendo tráfico del carro

El proyecto fue adoptado en el Programa Federal de Mejora del Transporte (FTIP) mediante la Enmienda # 17-11, aprobada el 22 de septiembre de 2017. El diseño y el alcance del proyecto coinciden con la Enmienda # 17-14 de la FTIP de 2017. El proyecto Federal ID es LALS04. Los fondos programados bajo la enmienda FTIP fueron proporcionados por la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) y el costo estimado del proyecto es de \$ 480 millones. También se incluye en el Plan Regional de Transporte / Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP / SCS) del SCAG.

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

I-5 Freight Corridor Project Locations



Created by: Chris Laurel



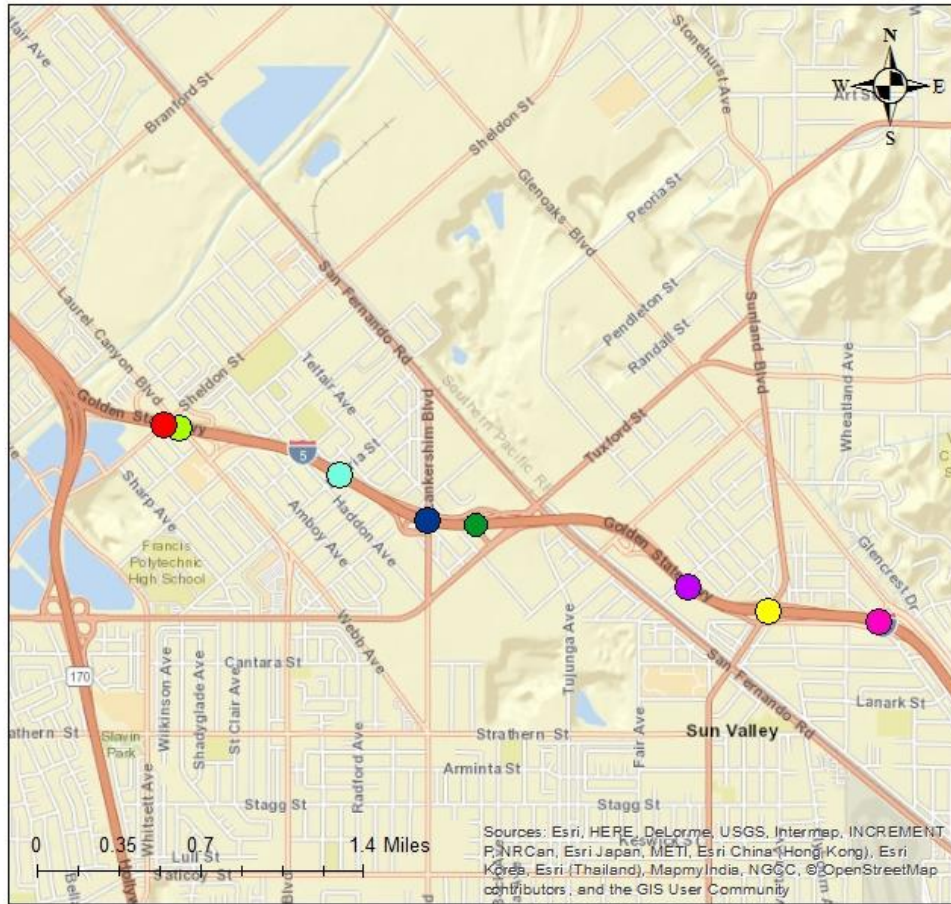
Legend

- LA River Bridge
- Templin Highway UC
- Sheldon St. OC to Roscoe Blvd. OC

Figura 1: Ubicaciones del Proyecto del corredor de carga I-5

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

Sheldon St. OC to Roscoe Blvd. OC Project Locations



Created by: Chris Laurel



Legend

- Sheldon St. OC
- Laurel Canyon Blvd. OC
- Peoria St. OC
- Lankershim Blvd. OC
- Olinda St. POC
- Sunland Blvd. OC
- Roscoe Blvd. OC
- Tuxford St. Off-Ramp OC

Figura 2: Ubicaciones del proyecto en Sun Valley

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

Objetivo y Descripción del Proyecto:

El objetivo del proyecto propuesto es:

- Mejorar la movilidad proporcionando un corredor de carga de movimiento de mercancías que se pueda operar de manera eficiente.
- Reducir el retraso debido a las restricciones de capacidad de carga al eliminar la necesidad de camiones pesadas y de altura excesiva para desviarse de la I-5.
- Eliminar daños y reducir el mantenimiento a puentes causados por un espacio vertical menos de estándares presente.
- Proporcionar mejoras para reducir la necesidad de cerrar la carretera para mantenimiento.
- Aumentar la vitalidad económica a través del comercio proporcionar mejor movimiento de camiones y carga a lo largo de la I-5.

El proyecto aborda las restricciones de la reducción del espacio vertical según lo establecido en el manual de diseño de carreteras de Caltrans y las restricciones de capacidad de carga identificadas en las directrices federales. El movimiento de mercancías de carga se incrementará a lo largo de la I-5 eliminando las restricciones de capacidad de carga y las limitaciones de espacio vertical en diez puentes. La eficiencia de la carga se mejorará reduciendo la frecuencia de los cierres de ruta debido al mantenimiento. Además, el proyecto satisface el objetivo nacional de avanzar hacia el progreso en el siglo XXI (MAP-21) de mejorar la red nacional de transporte de mercancías, fortaleciendo la capacidad de las comunidades rurales para acceder a los mercados comerciales nacionales e internacionales, y apoyar el desarrollo económico.

La necesidad de este proyecto es aumentar la vitalidad económica a través del comercio y el comercio proporcionando un mayor movimiento de camiones y mercancías a lo largo de la I-5. El proyecto identifica estratégicamente puentes funcionalmente no estándar del inventario de puentes del estado basado en la condición, la capacidad de servicio y las calificaciones de movimiento de mercancías (restricción del movimiento de carga extralegales debido a la carga de camiones de los puentes/y/o separación vertical no estándar). Los criterios de selección se basan en las medidas de rendimiento en el plan de gestión de activos de Caltrans.

Los puentes en los límites del proyecto actualmente tienen restricciones de espacio vertical o de capacidad de carga no estándar. Como resultado, el tráfico de camiones y de carga con cargas pesadas y/o de altura excesiva necesita desviarse y volver a I-5 para viajar alrededor del puente con restricciones de capacidad de carga o de espacio vertical no estándar, lo que resulta en retrasos en el tiempo de viaje. Una vez completadas las mejoras, se espera que el movimiento de mercancías se facilite a lo largo del corredor de carga crítico I-5, se reducirán los costos de mantenimiento del puente, se reducirá el tiempo de viaje y se lograrán ahorros significativos en los costos de demora. Además, la vida útil de algunos puentes se prolongará en aproximadamente 75 años.

Los términos lógicos para el desarrollo del proyecto se definen como (1) puntos finales racionales para una mejora del transporte, y (2) puntos finales racionales para una revisión del impacto ambiental. Los puntos finales de impacto ambiental con frecuencia cubren un área geográfica más amplia que los límites estrictos de una mejora de transporte propuesta. La utilidad independiente significa que las mejoras del proyecto tienen una importancia independiente, o que las mejoras se pueden utilizar con un gasto razonable incluso si no se realizan mejoras de transporte adicionales en el área.

Los términos del proyecto propuesto son lógicos porque los límites del proyecto, que se componen de las 10 ubicaciones de puentes en el Condado de Los Ángeles, abordarían la ineficiente movilidad del tráfico de carga desde el Centro de Los Ángeles hasta la Línea del Condado de Kern en la I-5.

El proyecto propuesto tiene utilidad independiente porque no se basa en otros proyectos para abordar la necesidad identificada. Además, el proyecto propuesto no restringiría la consideración de alternativas para otras mejoras de transporte razonablemente previsibles.

Alternativas:

Se están considerando dos alternativas para este Proyecto: una Alternativa de “No Construcción” y una Alternativa de “Construcción.” La Alternativa “No Construcción” no incluirá ningún cambio en la I-5.

La Alternativa de Construcción propuesta aumentará el espacio vertical en los puentes de Roscoe Blvd., Sunland Blvd., Olinda Street Puente de Peatones, Tuxford St., Lankershim Blvd., Peoria St., Laurel Canyon Blvd., y Sheldon St. El proyecto propuesto también eliminará las restricciones de capacidad de carga para cargas pesadas en el puente y la separación del río Los Ángeles y el cruce de carreteras de Templin.

Además, los siguientes beneficios también se proponen en la comunidad de Sun Valley como parte de la Alternativa de Construcción:

- Modernización de los servicios actuales de accesibilidad de peatones para cumplir con los estándares de la ADA (Ley de Estadounidenses con discapacidades).
- La travesía peatonal de Olinda St. se convertirá en un travesío combinado para peatones y bicicletas.
- Camiones pesados y de altura excesiva no tendrían que desviarse de la I-5 y compartir caminos locales con peatones, bicicletas y tráfico local.

Se propone que la Alternativa de Construcción entre en tres fases (o segmentos) separadas:

Segmento 1: Tuxford St.

El trabajo propuesto reemplazará y desplazará la rampa de salida en dirección norte de Tuxford St. hacia al norte por aproximadamente 50 pies. El puente existente permanecerá abierto mientras se construye el nuevo puente. La rampa de salida en dirección norte de Tuxford St se cerrará cuando la nueva rampa de salida se une a la rampa de salida existente. Los carriles HOV en la línea principal se cerrarán durante la construcción del nuevo puente y la retirada del puente existente durante aproximadamente 3 millas en Sun Valley.

Segmento 2: Templin Highway

El trabajo propuesto sustituirá a ambos puentes. Esta alternativa se completará en cuatro etapas. En la primera etapa se construirá un puente mediano entre el puente hacia el norte y el de dirección sur. Tres carriles en dirección sur y cuatro carriles en dirección norte permanecerán abiertos durante esta etapa. El puente en dirección norte se construirá en la segunda etapa. Durante esta etapa los carriles se reducirán de cuatro carriles a tres carriles y se cruzarán hacia el puente hacia el sur y puente temporal. El puente mediano será cambiado de puesto para cambiar el tráfico a los carriles norte en la tercera etapa. Tres carriles en cada dirección estarán abiertos durante esta etapa, y la rampa de subida y la rampa de salida hacia el norte se cerrarán durante aproximadamente 6 meses. El puente en dirección sur se construirá en la cuarta etapa. Tres carriles en cada dirección permanecerán y cruzarán hacia el puente hacia el norte y el puente mediano durante esta etapa. La rampa de salida en dirección sur se cerrará durante esta etapa durante aproximadamente 6 meses. Se reconstruirá aproximadamente 3800 pies de pavimento de hormigón para acomodar el reemplazo del puente.

Segmento 3: Río Los Ángeles, Roscoe Blvd., Sunland Blvd., Olinda St. Puente de Peatones, Lankershim Blvd., Peoria St., Laurel Canyon Blvd., y Sheldon St.

El trabajo propuesto para el puente del río de la es consolidar las vigas existentes reparando las soldaduras y desescalando el refuerzo cruzado. El trabajo propuesto para los puentes restantes es substituir el puente y levantar el perfil del puente para cada puente. Los puentes de Roscoe Blvd. y Peoria St. serán cerrados y el tráfico desviado alrededor de la zona. Los puentes de Sunland Blvd., Lankershim Blvd., Laurel Canyon Blvd., y Sheldon St. se escenificarán de modo que al menos un carril en cada dirección estará abierto durante la construcción. En las calles locales se requerirá la reconstrucción del pavimento, la acera, la iluminación y la acera y el canalón. En y fuera de la rampa de reconstrucción de Roscoe Blvd., Sunland Blvd., y Lankershim Blvd. se requerirá para cumplir con el perfil de puente levantado. Los carriles HOV en la línea principal se cerrarán durante la retirada y construcción de los puentes durante aproximadamente 3 millas. La travesía peatonal de Olinda St. se convertirá en un travesío combinado para peatones y bicicletas.

Resumen de Impactos:

Los recursos que se evalúan para el proyecto incluyen el impacto sobre la comunidad, adquisición del derecho de servidumbre de paso, parques, el tráfico y circulación, las vistas, los recursos culturales, la calidad del agua, los materiales peligrosos, el ruido, la calidad del aire, la biología y los impactos acumulativos y los impactos a los recursos de la sección 4(f). El Estudio Inicial / Evaluación Ambiental (EI/EA) identifica los impactos potenciales directos e indirectos, a corto y largo plazo, que podrían producirse como resultado de la construcción y operación del Proyecto, así como también los elementos del proyecto para evitar o minimizar cualquier tipo de efecto adverso. Caltrans es la institución a cargo del Proyecto de acuerdo a lo establecido en la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y la Ley Nacional del Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés).

Con base en la investigación preliminar, no se han identificado impactos significativos que no pueden mitigarse a un nivel inferioral que se considera significativo. Por este motivo Caltrans está proponiendo Adoptar una Declaración Negativa (DN) para este proyecto. Después del período de circulación pública, todos los comentarios serán considerados y Caltrans seleccionará una alternativa preferida y tomará la decisión final sobre el efecto del proyecto en el medio ambiente. Todos los comentarios serán incluidos en el Documento Ambiental Final, y ayudará a Caltrans hacer la decisión final.

Bajo la CEQA, si no se identifican impactos adversos significativos no admisibles, Caltrans preparará una Declaración Negativa (DN) o DN Mitigada. De manera similar, si se determina que la acción propuesta no tiene un impacto significativo en el medio ambiente, Caltrans, según lo asignado por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés), emitirá un resultado de No impacto significativo de acuerdo con la NEPA.

Impactos Reubicaciones y Adquisiciones de Bienes Inmuebles

El proyecto propuesto propone adquirirá 6 parcelas completas, 1 parcela parcial, y otras 35 parcelas tendrán servidumbres de construcción temporal. Se reubicarán 10 empresas para la construcción y puesta en escena.

Tráfico y Transporte

Los impactos temporales al tráfico en la I-5 y las calles locales pueden ocurrir durante la construcción. Sheldon St., Laurel Canyon Blvd., Lankershim Blvd., Tuxford Blvd. y Sunland Blvd., tendrán un carril de recorrido motorizado abierto en ambas direcciones durante la construcción. Lo mismo se aplica al acceso público y peatonal en estas carreteras y al acceso para bicicletas en Lankershim Blvd. La travesía peatonal de Olinda St. permanecerá abierta durante la construcción del nuevo travesío combinado para peatones y bicicletas.

Impactos Visuales/Estéticos

Los vecinos y los usuarios de la carretera encontrarán impactos visuales temporales debido a la construcción del proyecto.

Recursos Culturales e Históricos

El río Los Ángeles se utilizará temporalmente para acceder a la parte inferior del puente del río.

La Calidad del Agua

Durante la construcción, existe la posibilidad de que los suelos expuestos, los desechos de la construcción y otros contaminantes se puedan transportar en la escorrentía de aguas pluviales y descargarse en los drenajes cerca del área del proyecto.

Los Materiales Peligrosos

Existe un potencial de exposición a residuos peligrosos generales / materiales de interés durante la construcción. La excavación del suelo y las actividades de movimiento de tierras asociadas con la Alternativa de construcción podrían exponer a los trabajadores a los contaminantes asociados con el plomo depositado en forma aérea, el asbesto y la pintura a base de plomo, el vapor del suelo y las aguas subterráneas, los préstamos importados, los residuos eléctricos, los residuos de madera tratada y el amarillo franja termoplástica de tráfico.

Ruido de la Construcción

Habrán posibles impactos temporales de ruido de las actividades de construcción.

La Calidad del Aire

Existe el potencial de que las actividades de construcción causen emisiones temporales en forma de polvo fugitivo y emisiones de equipos de construcción.

Recursos Biológicos

Existe la posibilidad de que los recursos biológicos se vean afectados temporalmente debido a los impactos indirectos que involucran el ruido y la luz de los trabajos de construcción. También existe la posibilidad de que las especies invasoras se propaguen a hábitats nativos adyacentes en el Área de estudio biológico mediante la entrada y salida de equipos de construcción contaminados por especies invasoras.

Recursos de la Sección 4(f)

Sheldon Skatepark, Glendale Narrows y LA River Bike Path se verán afectados temporalmente durante la construcción.

Esta página se dejó en blanco intencionalmente