



Aviso de Preparación y Aviso del Período de Alcance Público

Proyecto de Rehabilitación de Ventura River (VR-1) Levee (Dique)

Fecha: 9 de septiembre de 2020

Para: Residentes, Agencias, Organizaciones y Personas Interesadas

Asunto: Aviso de Preparación de un Informe de Impacto Ambiental Para el Proyecto de Rehabilitación Ventura River Levee

Este Aviso de Preparación (NOP) ha sido preparado para notificar a las agencias organizaciones y interesados que la Agencia de Obras Públicas del Condado de Ventura – Watershed Protection VCPWA - WP), como la Agencia principal, está comenzando la preparación de un informe de Impacto Ambiental (EIR) de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para el Proyecto de Rehabilitación de Ventura River Levee (Proyecto VR-1 o proyecto propuesto) (proyecto).

Watershed Protection está solicitando información de las agencias de revisión y del público con respecto al alcance y el contenido del EIR. De conformidad con la CEQA, Watershed Protection solicita que las agencias revisen la descripción del proyecto proporcionada en este NOP y proporcionen comentarios sobre cuestiones ambientales relacionadas con las responsabilidades legales de la agencia. El EIR será utilizado por Watershed Protection al considerar la aprobación del proyecto propuesto y por otras agencias responsables y fideicomisarias para apoyar sus acciones discrecionales relacionadas con el project propuesto. Watershed Protection también está buscando las opiniones de los residentes, los propietarios y el público con respecto a los problemas que deben abordarse en el EIR.

El proceso de determinar el enfoque y el contenido del EIR se conoce como "alcance" en virtud de la Sección 15083 de las Directrices estatales de la CEQA. El ámbito ayuda a identificar la gama de acciones, alternativas, efectos ambientales y medidas de mitigación que deben analizarse en profundidad, y elimina del estudio detallado aquellas cuestiones que no son pertinentes a la decisión final sobre un proyecto propuesto. El ámbito también es una manera eficaz de reunir y abordar las preocupaciones del público, las agencias afectadas y otros interesados. Pueden identificarse problemas importantes a través de comentarios públicos y de la agencia.

Sin embargo, el ámbito no se lleva a cabo para resolver las diferencias relativas a los méritos de un proyecto ni para anticipar la decisión final sobre la propuesta. Más bien, el propósito del alcance es ayudar a garantizar que se prepare un EIR integral y centrado que proporcione una base firme para el proceso de toma de decisiones. Miembros del público; agencias federales, estatales y locales afectadas; grupos de interés; interesados; y otros interesados podrán participar en el proceso de alcance del proyecto propuesto presentando comentarios o recomendaciones por escrito sobre las cuestiones que se analizarán en el EIR.

Envío de Comentarios: Los comentarios se pueden enviar en cualquier momento durante el período de comentarios NOP de 30 días. El período de revisión y comentarios de NOP comienza el **9 de septiembre de 2020** y finaliza el **8 de octubre de 2020**. Todos los comentarios deben ser recibidos durante el período de comentarios. Incluya el nombre de una persona de contacto para su agencia, si corresponde. Todos los comentarios deben dirigirse a:

Ventura County Public Works Agency - Watershed Protection
Attn: Tyler Barns
800 S. Victoria Ave., #1600
Ventura, CA 93009

Si no tiene acceso a internet o para preguntas generales, póngase en contacto con Tyler Barns al (805) 654-2064.

Período de Alcance: Para evitar reuniones físicas en cumplimiento con las restricciones causadas por COVID-19, Watershed Protection llevará a cabo un período de comentarios de ámbito público virtual en línea en lugar de la reunión de ámbito tradicional. Los materiales de búsqueda se proporcionan en el sitio web del Proyecto de Rehabilitación de VR-1 Levee (<https://www.vcpublicworks.org/wp/venturariverlevee/>) para proporcionar una visión general del proyecto propuesto y una oportunidad para que el público haga preguntas y envíe comentarios.

Los comentarios y preguntas también pueden enviarse por correo electrónico a vr1.info@ventura.org. Los comentarios de ámbito se abordarán en los análisis del EIR. .

Descripción General y Ubicación del Proyecto

Visión General

El proyecto propuesto implicaría mejoras estructurales en el dique VR-1 existente, lo que lograría el cumplimiento de los requisitos de certificación de diques de la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) y los requisitos de permisos de diques del Cuerpo de Ingenieros (Corps) del Cuerpo del Ejército de los Estados Unidos (Corps), abordaría las deficiencias estructurales y extendería la vida útil del capital del dique. En 2008, FEMA determinó que el dique VR-1 no cumplía plenamente con todos los requisitos reglamentarios de certificación de diques federales. Además, el Cuerpo calificó el dique como "mínimamente aceptable", lo que significa que el dique tiene múltiples deficiencias. Las deficiencias de la vista ponen al dique en riesgo de fracasar de una probabilidad anual del uno por ciento (también conocida como el evento de inundación de 100 años). El proyecto propuesto mejoraría la protección contra inundaciones para residentes y empresas en la ciudad de San Buenaventura (comúnmente conocida como Ventura) ubicada dentro de la zona de inundación de un porcentaje anual (también conocida como zona de inundación de FEMA) al lograr una capacidad de inundación de riesgo anual del uno por ciento con 3 pies de freeboard (es decir, la altura del dique sobre el agua de inundación).

Ubicación

El proyecto propuesto se encuentra en, y directamente al oeste de la ciudad de San Buenaventura en el Condado de Ventura, aproximadamente 60 millas al noroeste de Los Angeles. El proyecto propuesto se extendería a lo largo del sistema de diques VR-1 existente de aproximadamente 2.65 millas de largo, que es propiedad y está operado por Watershed Protection (Figura 1). El dique VR-1 comienza en el Océano Pacífico dentro de los límites de la ciudad Ventura directamente al oeste del recinto ferial del condado de Ventura y se extiende hacia el norte hasta el condado no incorporado de Ventura. La alineación VR-1 dentro del derecho de paso de Watershed Protection (ROW) se extiende hacia el norte a lo largo del río

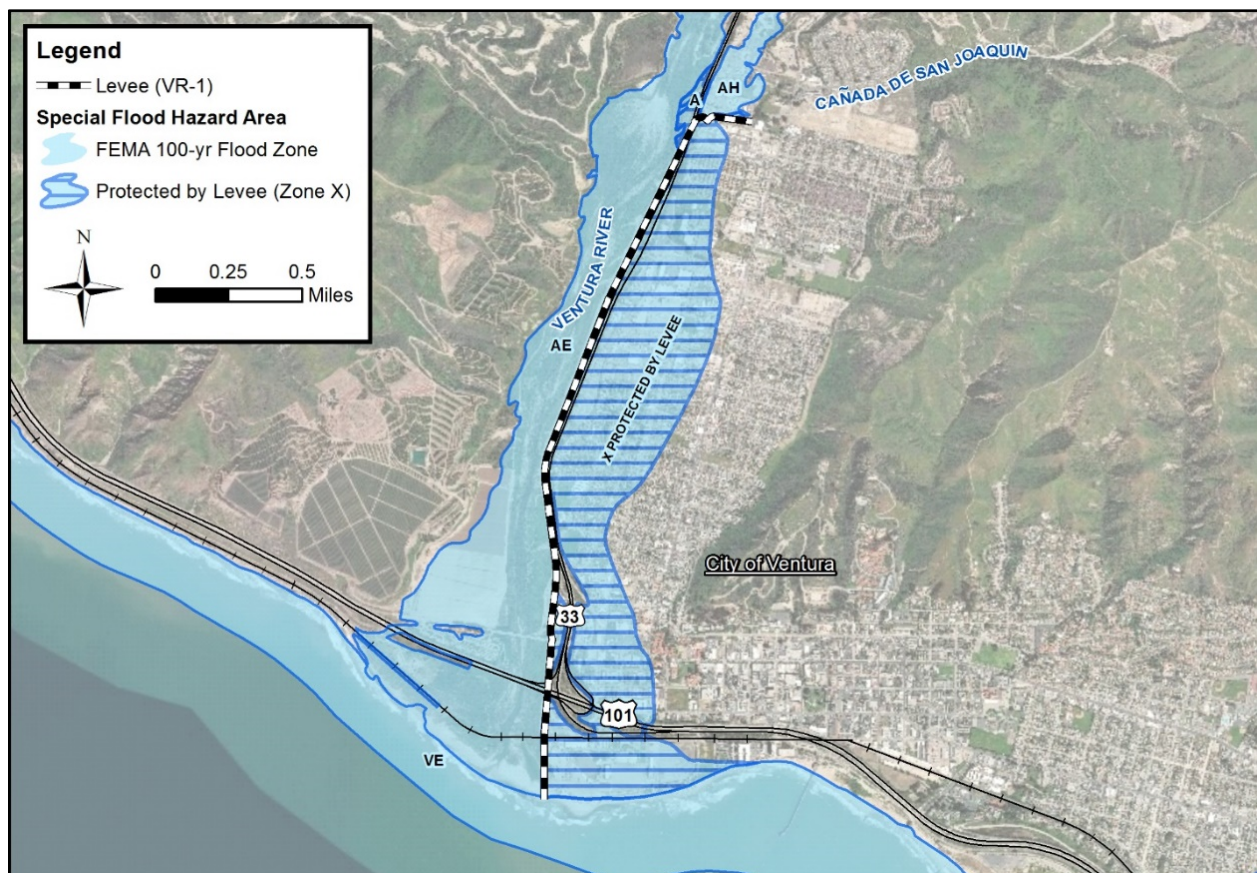
Ventura, cruza el Ferrocarril Union Pacific (UPRR), pasa por debajo de la Autopista 101, y corre paralelo a la Ruta Estatal (SR) 33, y cruza SR 33 y se extiende hacia el este terminando en terreno alto al sur de La Cañada de San Joaquín.

Objetivos del Proyecto

Los objetivos del proyecto propuesto son:

- Construir nuevas, actualizar las estructuras existentes y mantener las estructuras VR-1 para abordar las deficiencias estructurales y proporcionar continuamente protección contra inundaciones a las propiedades de Ventura que de otro modo requerirían un seguro contra inundaciones en el marco del Programa Nacional de Seguro Contra Inundaciones, y hacerlo de manera rentable antes de la revisión de FEMA de los Mapas de Tasas de Seguro de Inundación, a medida que se disponga de financiamiento,
- Lograr el cumplimiento de los requisitos de certificación de diques de FEMA identificados en 44 CFR 65.10 a través de la implementación de mejoras estructurales en VR-1, y
- Extienda la vida útil del capital del dique.

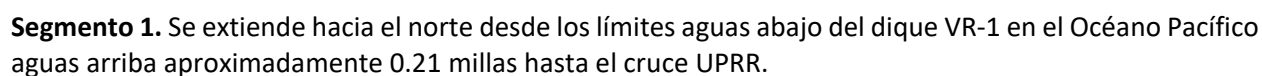
Figura 1. Mapa de peligro de inundación FEMA existente con dique VR-1 existente (87.080 cfs)



Descripción del Proyecto

El proyecto propuesto consiste en mejoras en el dique VR-1 para cumplir con los criterios de certificación del dique FEMA para proporcionar una protección adecuada contra inundaciones contra un evento de inundación de flujo de diseño (100 años más 10 por ciento según lo determinado por Watershed

Figura 2. Segmentos de proyecto



Segmento 3. Se extiende aproximadamente 0.30 millas de la UPRR ROW aguas arriba de Main Street.

Segmento 4. Consta de los segmentos 4.1 a 4.4. Se extiende aproximadamente 1.88 millas de Main Street aguas arriba hasta el cruce SR-33.

Segmento 5. Incluye el extremo aguas arriba del dique desde el cruce SR-33 que se extiende hacia el este aproximadamente 0.25 millas hasta el terreno alto al sur de La Cañada de San Joaquín.

4

Ventura (Figura 1). Consulte las celdas sombreadas en la Tabla 1 para obtener una visión general de los escenarios 1 y 2 para el proyecto propuesto. (Las células no sombreadas de la Tabla 1 son otras alternativas que se desarrollaron en la Rehabilitación *Ventura River Levee (VR-1): Análisis de Alternativas* por Michael Baker International y Tetra Tech para Watershed Protection [véase Alternativas del Proyecto, pág. 17].)

Escenario 1. El Escenario 1 implementaría las alternativas I.A, II. A, III. B, IV. A y V.B (Tabla 1). Las mejoras en el escenario 1 abordarían las deficiencias de la realidad virtual-1 mediante mejoras en todos los segmentos que comienzan en el Océano Pacífico. Las mejoras en el Segmento 1 incluirían la rehabilitación de diques reemplazando porciones de roca existente (denominadas riprap de roca) a lo largo de la ladera ribereña del dique y construyendo hasta un muro de inundación de 4 pies de altura adyacente a la UPRR ROW. Las celdas sombreadas del Cuadro 1 representan alternativas seleccionadas para el proyecto propuesto Escenario 1 implementaría Alternativas I.A, II. A, III. B, IV. A y V.B. Escenario 2 implementarían las alternativas I.B, II. B, III. D, IV. A, y V.B.

Las mejoras en el segmento 2 incluirían la instalación de un dispositivo de control de inundación o compuerta similar en las vías UPRR para proporcionar protección continua contra inundaciones entre los muros de inundación del segmento 1 y del segmento 3. La protección inadecuada del banco de dique (espesor, tamaño y cantidad de material de roca) también necesita mejoras. Algunos de los muros no desviados existentes se han deteriorado significativamente en fragmentos de menorza y han sido desplazados en algunas zonas. El muro existente sería removido y reemplazado según sea necesario a lo largo del terraplén (pendiente lateral del dique) y las estructuras de apoyo del puente ferroviario.

Las mejoras en el segmento 3 consistirían en elevar la altura de la corona (es decir, la parte superior del dique) y el carril bici. El muro de inundación existente adyacente a la UPRR ROW y el muro de inundación bajo la autopista 101, que no estaba permitida por el Cuerpo, sería removida y reemplazada por muros de inundación de 4 pies de altura. Al igual que en el segmento 2, el material de protección del banco del muro existente se eliminaría y reemplazaría en ubicaciones seleccionadas según sea necesario.

Las mejoras en el segmento 4 incluirían la restauración de muro de roca no ruteada (es decir, muro roca suelta) directamente aguas arriba del puente de Main Street y la construcción de protección de dedo rasgado de roca de hormigón a lo largo de la cara de la orilla del río. El dedo del pie existente también se extendería más profundo debajo del lecho del río para proporcionar la protección necesaria contra el escudero. La estructura que se han colocado dentro del dique ROW, que no estaban permitidas por el Cuerpo, serían removidas. Estos incluyen un muro de retención, un contenedor de almacenamiento y un edificio de almacenamiento de metal.

Las mejoras en el segmento 5 incluirían la protección de derribo de la roca de hormigón construidas a lo largo del dique existente. La protección de los dedos de los pies propuesta se extendería al límite de barrido potencial, que está aproximadamente entre 35 y 40 pies por debajo del lecho del río. El alcance de la protección de los dedos reduciría a medida que disminuye el potencial de barrido (más lejos del río Ventura). Se añadirían al lado del SR-33 dos alcantarillas para aumentar la capacidad de transporte y reducir las aguas de inundación a lo largo de Cañada De San Joaquín de la copia de seguridad y "piscina" contra el dique VR-1. El asentamiento estructurado de 20 pies de ancho existente sería removido, y el Ventura River Trail (carril bici) sería reconstruido en la parte superior del dique con accesibilidad de conformidad con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades.

Toda la vegetación dentro de 15 pies del dique sería removida, si no se retira previamente como parte de las operaciones y actividades de mantenimiento (O&M) existentes.

Escenario 2. El Escenario 2 implementaría las alternativas I.B (sin alternativa de proyecto), II.B (Sin alternativa de proyecto), III.D, IV.A y V.B (Tabla 1). El Escenario 2 no incluiría la mejora dentro del segmento 1 y 2. Estos segmentos seguirían siendo los mismos que las condiciones existentes.

Las mejoras en VR-1 comenzarían en su lugar en el segmento 3 al norte de la UPRR ROW. Al igual que con el Escenario 1, se levantaría la corona de diques y el carril bici desde la UPRR ROW hasta el puente de Main Street. Un muro de inundación de 4 a 5 pies de altura se construiría entre los terraplenes de Caltrans para la rampa hacia el norte de SR 33 a Hwy 101. Este muro de inundación se construiría con una compuerta automática a través de Garden Street para evitar que las aguas de inundación inunden el centro de Ventura. Las mejoras en los segmentos 4 y 5 serían idénticas a las descritas en el Escenario 1 anterior. Toda la vegetación dentro de 15 pies del dique también sería removida, si no se elimina previamente como parte de las actividades existentes de O&M.

Componentes del Proyecto

Refuerzo del Dique. El dique de ingeniería es el área inclinada que sostiene y transporta agua en un evento de inundación. El terraplén del dique estaría protegido con muro de roca suelta y material de hormigón a lo largo de la cara del río de la ladera y debajo del lecho del río para la protección del escote.

Actualización del Sistema de Drenaje Interior. Un total de ocho cuerpos construidos y siete no corperos construidos (alcantarillas no emitidas y estructuras de drenaje lateral) pueden requerir mejoras tales como dispositivos de drenaje positivos (es decir, los dispositivos permiten un solo flujo unidireccional). Las alcantarillas y los dispositivos de drenaje lateral transmiten el flujo desde las áreas desarrolladas a través del dique de este a oeste hasta el río Ventura. Tras la revisión y dirección del Cuerpo y la FEMA, se realizarían mejoras en las alcantarillas y estructuras de drenaje existentes.

Protección de Dedo del Pie Hacia Abajo. La porción del dique que se extiende bajo tierra debajo del lecho del río para proporcionar apoyo estructural, estabilidad de la pendiente y control de la erosión a la estructura del dique se conoce como el dedo del pie del dique hacia abajo. El dedo del pie se protegería con el muro de roca de hormigón que se extiende desde la protección del dedo del pie existente hasta el límite de estropajo potencial, protegiendo así contra la erosión en el dedo del pie del dique.

Paredes de Inundación. Floodwall es una barrera vertical de hormigón que se construiría en áreas deficientes y reemplazaría los muros de inundación no permitidos. Los muros de inundación tendrían aproximadamente 4 a 5 pies de altura y limitarían los flujos de inundación de los ríos al río.

Compuertas. En el Escenario 1, se construiría una compuerta mecánica móvil en las vías UPRR (Segmento 2) para proporcionar un control continuo de las inundaciones entre los muros de inundación propuestos en los segmentos 1 y 3. En el Escenario 2, no se construiría ninguna compuerta en las vías de UPRR y en su lugar se instalaría una compuerta a través de Garden Street para cerrar la brecha entre las paredes de inundación propuestas y existentes a ambos lados de la calle.

Elevación de La Corona de Levee / Carril Bici. La corona y el carril bici que existe en lo alto del dique se elevarían aproximadamente de 1 a 4.5 pies en el segmento 3 para abordar las deficiencias del francobordo.

Eliminación de Invasiones No Permitidas. Se eliminarían las estructuras no permitidas ubicadas dentro del dique ROW a lo largo del segmento 4.

Operaciones y Mantenimiento. Aunque las operaciones y el mantenimiento (O&M) de las instalaciones que componen el sistema de diques pueden considerarse categóricamente exentos de conformidad con el artículo 15301 de la CEQA, es prudente evaluar los posibles impactos de estas actividades durante el

proceso de EIR para abordar posibles excepciones a las exenciones enumeradas en el artículo 15 300.2. Por lo tanto, las actividades de O&M previstas para el sistema de diques VR-1 se evaluarán en el EIR. O&M existente se considerará la condición de referencia para el proyecto propuesto.

Tabla 1. Tabla de resumen de alternativas del proyecto de rehabilitación Ventura River Levee (VR-1)				
Límites del proyecto	Segmento No.	Alternativa No.	Nombre Alternativo	Descripción
Puente del Océano Pacífico a UPRR (0.21 millas)	1	I.A Escenario 1	Rehabilitación de Levee en el Muro	• Refuerce el muro de roca existente y construya un muro de inundación adyacente al ferrocarril desde las vías UPRR hasta 10 pies al sur de las vías UPRR. • Muro de contención sería de 4 pies de altura para abordar la deficiencia del francobordo aguas abajo del UPRR. • Reparar el asfalto del sendero de la bicicleta después de que se reemplaza el muro de inundación.
		I.A Escenario 2	Sin Alternativa al Proyecto	• No hay mejoras en el segmento 1. Las condiciones existentes seguirían siendo las mismas. • Esta porción no recibiría la acreditación de FEMA y el recinto ferial permanecería en la llanura de inundación existente.
Puente UPRR (0.005 millas)	2	II.A Escenario 1	Instale Compuerta Para Cerrar la Brecha entre los Muros de Inundación del Segmento 1 y del Segmento 3	• Instale el portaobjetos permanente, el columpio u otra puerta de control de inundación en las vías del ferrocarril UPRR para cerrar la brecha entre los muros de inundación del segmento 1 y del segmento 3; proporciona protección continua contra inundaciones. • Restaure el muro de roca según sea necesario.
		II.B Escenario 2	Sin Alternativa al Proyecto	• No hay mejoras en el segmento 2. Las condiciones existentes seguirían siendo las mismas. • No hay impactos en el ferrocarril y, por lo tanto, no hay necesidad de actualizar la señalización del ferrocarril.
Puente UPRR al puente de la calle principal (0,30 millas)	3	III.A	Retire y Reemplace Muro de Contención y Reemplace Muro de Roca a lo Largo de Riverside Levee	• Retire y reemplace todo el muro de inundación de hormigón no permitido existente a lo largo del río con una pared que cumpla con los criterios actuales de diseño del dique del Cuerpo. • Coloque un nuevo muro de roca para proteger áreas deficientes de la ladera del dique, incluida la pendiente cerca del UPRR. • Eleva la altura del muro de inundación a 100 pies del puente UPRR y del puente de Main Street para asegurar un francobordo adecuado. • Proporciona protección contra inundaciones para el patio de mantenimiento de Caltrans y otras propiedades y cumple con los criterios del dique del Cuerpo y FEMA. • Resulta en una condición de dique colgante (es decir, un dique que no puede atar en terreno más alto o se conecta a una estructura no certificada) en el extremo descendente de este segmento si la Alternativa II. Se selecciona A y, por lo tanto, requiere una mayor coordinación con FEMA.

Tabla 1. Tabla de resumen de alternativas del proyecto de rehabilitación Ventura River Levee (VR-1)				
Límites del proyecto	Segmento No.	Alternativa No.	Nombre Alternativo	Descripción
		III.B Escenario 1	Elevar la altura de La corona de Levee / sendero de bicicleta y construir muros de inundación en ubicaciones selectas	• Elimine y reemplace el muro de inundación existente adyacente a UPRR ROW para abordar las deficiencias de francobordo. • Retire y reemplace el muro de inundación no permitido debajo de la autopista 101. • Elevar la altura de la corona del dique / carril de la bicicleta. • Restaure el muro de roca desplazado según sea necesario.
		III.C	Sin Alternativa al Proyecto	• No hay mejoras en el segmento 3. Las condiciones existentes seguirían siendo las mismas. • No sería necesaria la coordinación con UPRR y Caltrans; carril bici permanecería abierto. • Esta porción no recibiría la acreditación de FEMA y el recinto ferial permanecería en la llanura de inundación existente.
		III.D Escenario 2	Mejora el Levee de la UPRR a Main Street con un Levee Muro de Inundación y Compuerta en Garden Street	• Incorporar las mismas mejoras que la Alternativa III.B. • Construir una puerta de inundación automática a través de Garden Street adyacente al cruce UPRR. • Construir un muro de inundación entre los terraplenes de Caltrans para la rampa hacia el norte desde SR33 hasta la autopista 101 con una compuerta en Garden Street para evitar que las aguas de inundación inunden el centro de Ventura.
		III.E	Mejora el Levee de la Autopista 101 a Main Street con un Levee Muro de Inundación y Compuerta en Garden Street	• Retire el muro de inundación existente entre el puente UPRR y el puente de main Street. • Levante la corona del dique y el carril bici entre el puente de la autopista 101 y el puente de la calle principal. • Muro de roca que se colocará a lo largo de la parte inferior de la ladera del dique de la autopista Caltrans y las rampas del conector entre la autopista 101 y Garden Street. • Construir un muro de inundación entre los terraplenes de Caltrans para la rampa hacia el norte desde SR 33 hasta la autopista 101 con una compuerta a través de Garden Street para evitar que las aguas de inundación inunden el centro de Ventura. Esta alternativa proporcionaría el mismo nivel de protección contra inundaciones a lo largo del segmento 3 que la Variante III.D.
Puente de la Calle Principal a la Confluencia Cañada de San Joaquín (1.88 millas)	4 (4.1-4.4)	IV.A Escenarios 1&2	Muro de Protección del Dedo del pie de Roca Hormigonada (1.5:1 Pendiente)	• Restaure el muro de roca sin ruta directamente aguas arriba del puente de Main Street. • Construir muro de roca de hormigón de 2.75 pies de espesor para extender la protección de dedo del pie hacia abajo de la protección de dedo del pie existente hasta el límite de barrido potencial a lo largo de todo el segmento 4, que se calcula que es de aproximadamente 2 pies a 35 pies. • Instalar muro de roca de hormigón que coincida con la protección bancaria existente; proporciona protección continua contra pendientes.

Tabla 1. Tabla de resumen de alternativas del proyecto de rehabilitación Ventura River Levee (VR-1)				
Límites del proyecto	Segmento No.	Alternativa No.	Nombre Alternativo	Descripción
				• Elimine las estructuras no permitidas en el dique ROW.
		IV.B	Protección de Punta de Hormigón Reforzado (1.5:1 Pendiente)	• Restaure el muro de roca sin ruta directamente aguas arriba del puente de Main Street. • Construir una protección de revestimiento de hormigón armado a lo largo de la cara de la orilla del río del dique, a diferencia del proyecto propuesto (Alternativa IV. A), que instalaría muro de roca hormigonada. • Extienda la protección de los dedos existentes hasta el límite potencial de barrido. • Elimine las estructuras no permitidas en el dique ROW.
		IV.C	Protección de Dedo del Pie Muro de roca Sin Ruta (2.25:1 Pendiente)	• Restaure el muro de roca sin ruta directamente aguas arriba del puente de Main Street. • Construir muro de roca sin ruta a lo largo de la cara de la orilla del río del dique, a diferencia del proyecto propuesto (Alternativa IV. A), que instalaría muro de roca hormigonada. • Extienda la protección de los dedos existentes hasta el límite potencial de barrido. • Elimine las estructuras no permitidas en el dique ROW.
		IV.D	Protección de Dedo del Pie de la Armadura (1.5:1 Pendiente)	• Restaure el muro de roca sin ruta directamente aguas arriba del puente de Main Street. • Instale blindaje duro o esteras de bloques de hormigón articulado para eliminar la deficiencia de escarcha, a diferencia del proyecto propuesto (Alternativa IV. A), que instalaría muro de roca hormigonada. • Esta alternativa tiene una huella de construcción más pequeña debido a la profundidad de protección más delgada necesaria en comparación con la alternativa IV. A, que instala muro de roca hormigonada. • Eliminar las estructuras no permitidas en el dique ROW
SR 33 Cruzando hasta el extremo aguas arriba de la Levee (0.25 millas)	5	V.A	Protección Muro de Dedo de Pie de Roca Hormigón Extensible 1,000 pies. Aguas Arriba Desde el Extremo del Dique	• Extienda la protección de dedo del pie de la roca de hormigón utilizada en el segmento 4 del dique (si es la alternativa IV. Se selecciona A). La extensión comenzaría en el extremo ascendente del segmento 4 y continúa la conexión en sentido ascendente paralela al SR -33. • Instales alcantarillas adicionales adyacentes a las cajas de hormigón armado (RCB) dobles de 10 pies de ancho por 8 pies de ancho existentes. • Instale cuatro tuberías de hormigón armado de 96 pulgadas debajo de SR-33 para evitar que las aguas de inundación que fluyen a lo largo de la Cañada de San Joaquín retrocedan y se acodan contra el dique VR-1, eliminando la necesidad de elevar el dique VR-1 (es decir, elimina la deficiencia de francobordo) en este segmento. Esto lograría la altura de francobordo requerida, a diferencia del proyecto

Tabla 1. Tabla de resumen de alternativas del proyecto de rehabilitación Ventura River Levee (VR-1)				
Límites del proyecto	Segmento No.	Alternativa No.	Nombre Alternativo	Descripción
				propuesto, que construiría al doble de 14 pies de ancho por alcantarillas RCB de 6 pies de alto. • Retire la estructura de paro de 20 pies de ancho existente y construya un carril bici sobre el dique al este de SR 33. • Esta alternativa limitaría la cantidad de construcción en y alrededor de CALtrans' ROW y reduciría los impactos del tráfico en SR-33.
		V.B Escenarios 1&2	Protección de Dedo del Pie Muro de Roca Hormigonada a lo Largo de la Alineación Existente de Dique	• Construir la protección de dedo del pie de roca de hormigón a lo largo de la alineación del dique existente. • La protección de los dedos se extendería desde la protección existente de los dedos hasta el posible límite de barrido. • Construya alcantarillas RCB de 14 pies de ancho por 6 pies de alto debajo de SR-33 para reducir las aguas de inundación encharcadas y la deficiencia de francobordo asociada. • Retire la estructura de paro de 20 pies de ancho existente y construya un carril bici sobre el dique.
		V.C	Protección de Punta Muro de Roca Hormigonada a lo Largo de la Alineación Existente de Dique con Extensión RCB a Ventura Ave.	• Incorpore la misma protección de escarcha muro de roca hormigonada y la eliminación de paro/bicicleta como Alternativa V.B. • Construir un doble RCB en lugar del canal abierto Cañada De San Joaquín, que se uniría a los DOBLES existentes en SR-33 y continuaría a lo largo de la alineación del canal Cañada de San Joaquín aguas arriba hasta un RCB existente para reducir las aguas de inundación encharcadas y la deficiencia de francobordo asociada.

Alcance propuesto del EIR

De conformidad con la Sección 15081 de las directrices estatales de la CEQA, Watershed Protection ha determinado que se requiere un EIR para el proyecto propuesto. Watershed Protection no ha preparado un estudio inicial y, en su lugar, comenzará a trabajar directamente en el EIR, como lo permiten las directrices estatales CEQA Secciones 15063(a). El EIR se centrará en los efectos potencialmente significativos del proyecto propuesto y documentará las razones para concluir que otros efectos serían menos que significativos.

Zonas de Impacto Potencial

Se prevé que las áreas de emisión enumeradas a continuación se analizarán en detalle en el EIR. Se determinó que ciertos criterios dentro de las áreas de emisión no serán significativos y que no se justificaba ningún análisis adicional, como se detalla en la siguiente sección. La numeración de la emisión corresponde a las *Directrices de Evaluación del Estudio Inicial del Condado de Ventura* (2011), modificadas para reflejar las directrices estatales actuales del Apéndice G.

Calidad del Aire (Emisión 1). La construcción y O&M del proyecto propuesto generarían emisiones contaminantes y polvo fugitivo que podrían tener el potencial de violar las normas regionales de calidad del aire o contribuir a una violación existente o proyectada de la calidad del aire. Además, puede haber

un riesgo de contraer fiebre del valle, una enfermedad respiratoria causada por la inhalación de suelo perturbado que contiene una especie de hongo que se sospecha que ocurre en el condado de Ventura.

Recursos Hídricos (Emisión 2). Los recursos hídricos incluyen la cantidad y calidad de las aguas subterráneas y superficiales. Las actividades propuestas de construcción y O&M se producirían junto al río Ventura, que podría tener impactos potencialmente significativos en los recursos hídricos en forma de escorrentía e infiltración.

Recursos Biológicos (Emisión 4). El proyecto propuesto incluiría actividades de construcción y operación adyacentes al río Ventura, lo que podría resultar en impactos significativos en la vida silvestre común, aves anidantes, especies de vida silvestre de estado especial o raras, y especies de plantas de estatus especial. Además, la construcción y el O&M podrían afectar directa o indirectamente a las aguas jurisdiccionales, los humedales, las áreas de hábitat ambientalmente sensibles, el hábitat crítico y el movimiento de la vida silvestre.

Ruido/Vibración (Emisión 21). El ruido causado por los equipos de construcción podría superar potencialmente los niveles de ruido ambiental en receptores sensibles, como las zonas residenciales y las escuelas. O&M también puede implicar actividades y equipos similares a la construcción; por lo tanto, las actividades de O&M pueden superar potencialmente los umbrales de ruido.

Transporte/Circulación (Emisión 27 A.1, A.2 y H). El proyecto propuesto puede tener impactos significativos en el nivel de servicio, la seguridad de las vías públicas y las millas de vehículos recorridas debido a la extensión de los equipos pesados y los vehículos requeridos principalmente durante la construcción. Además, la construcción del segmento 5 requeriría cierres de carriles por fases de SR-33.

Efectos Encontrados para No Ser Significativos

Sobre la base de las características del sitio o proyecto, se prevé que los impactos no se producirían o se minimizarían a través de las características del diseño del proyecto y los compromisos ambientales dentro de las siguientes áreas de problemas ambientales y, por lo tanto, estos criterios específicos de impacto ambiental del *Directrices de Evaluación del Estudio Inicial del Condado de Ventura* (2011), modificados para reflejar las directrices actuales de la CEQA del Estado, se incluirán en la sección Efectos que no son significativos de la sección 15128 de directrices de evaluación de estudios iniciales del EIR por Estado. A continuación se presenta una breve descripción de por qué cada área o criterio de emisión no es significativo y, por lo tanto, se espera que no se analice en detalle en el EIR.

Recursos Minerales (Emisión 3)

- **3A Agregado.** El proyecto propuesto no se ubicaría en terrenos dentro de la Zona de Superposición de Protección de Recursos Minerales del Condado de Ventura ni se adyacente a la tierra. La construcción y la O&M del proyecto propuesto no obstaculizarían ni impedirían la extracción de recursos agregados.
- **3B Petróleo.** La mayor parte de la alineación propuesta del proyecto no se produciría dentro del campo petrolero de Ventura. Una pequeña parte del extremo norte de la alineación VR-1 estaría dentro del campo petrolero, pero todos los pozos de petróleo en las proximidades del dique están abandonados, y las actividades de construcción no obstaculizarían ni impedirían el acceso a los recursos petrolíferos.

Recursos Agrícolas (Emisión 5)

- **5A Suelos.** El proyecto propuesto no se ubicaría en suelos designados principal importancia en todo el estado, importancia única o local y, como tal, no resultaría en la pérdida de ningún suelo de tierras de cultivo.
- **5B Incompatibilidad de Uso del Suelo.** El proyecto propuesto es coherente con la zonificación existente y no se extendería a tierras designadas para la agricultura. No se producirían conflictos con los usos existentes de las tierras agrícolas.

Recursos escénicos (Emisión 6)

Los impactos visuales causados por la construcción serían a corto plazo y temporales, ya que el proyecto implica principalmente modificaciones a una instalación de diques existente. La presencia de equipos y materiales de construcción no alteraría sustancialmente el valor escénico de las dos carreteras escénicas estatales elegibles (autopista 101 y SR-33) cerca del sitio del proyecto. El muro de roca a lo largo del dique sería de colores naturales que se mezclan con el entorno. Los muros de inundación pueden ser susceptibles al graffiti; sin embargo, los procedimientos O&M existentes de Watershed Protection procederes incluyen la pronta eliminación de pintada en los muros de inundación e implementan un Programa de Reducción de Pintada que trabajan con organizaciones sin fines de lucro y vecinos para formar patrullas de pintada de vecindario para ayudar con la presentación de informes de pintada y la eliminación.

Recursos Paleontológicos (Emisión 7)

Las actividades perturbadoras del terreno asociadas con el proyecto propuesto se producirían en relleno artificial de no a baja sensibilidad paleontológica debido al lavado del río, la terraza del arroyo y los depósitos aluviales.

Recursos Culturales y Tribales (Emisión 8)

- **8A Arqueología.** No existen recursos arqueológicos elegibles previamente registrados dentro del área de efectos potenciales (APE) del proyecto propuesto. Sin embargo, las actividades perturbadoras de la tierra tienen el potencial de causar impactos adversos a los recursos arqueológicos enterrados aún no identificados. Los compromisos ambientales de Standard se implementarían, incluyendo monitoreo de recursos culturales según el Plan de Monitoreo de Recursos Culturales del proyecto (desarrollado como parte del permiso 408 del proyecto para pruebas geotécnicas) y procedimientos para el descubrimiento involuntario de restos humanos.
- **8B Recursos Culturales Tribales.** De conformidad con los requisitos legales, Watershed Protection ha consultado con todas las legales tribus pertinentes. La Banda de Indios de Misión Barbareño/Ventureño identificó sitios arqueológicos prehistóricos cerca del proyecto propuesto, lo que indicó que el área del proyecto puede tener una alta sensibilidad por contener recursos culturales tribales enterrados. Se aplicarían compromisos ambientales de estándar, incluidos el monitoreo cultural tribal y los procedimientos para el descubrimiento involuntario de restos humanos.
- **8C Histórico.** No existen recursos arqueológicos elegibles previamente registrados dentro del APE del proyecto propuesto. Sin embargo, las actividades perturbadoras de la tierra pueden impacere negativamente recursos arqueológicos e históricos enterrados aún no identificados. Por lo tanto, se implementarían compromisos ambientales estándar, incluido el monitoreo de recursos culturales según el Plan de Monitoreo de Recursos Culturales del proyecto y procedimientos para el descubrimiento involuntario de restos humanos.

Playas Costeras y Dunas de Arena (Emisión 9)

La construcción a lo largo del segmento 1 en el Escenario 1 del proyecto propuesto incluiría zonas temporales de acceso a la construcción a lo largo de la parte superior del dique que se extiende a la playa; por lo tanto, cualquier perturbación de la playa sería temporal.

Ruptura de Fallas (Emisión 10)

El proyecto propuesto cumpliría con los requisitos del Cuerpo, el Manual de Diseño de Watershed Protection y las recomendaciones geotécnicas. Además, Watershed Protection se comprometería a reparar los daños por eventos después de sísmicos para reducir los efectos adversos debido a la rotura de la falla (el dique se repararía después de los daños causados por el terremoto).

Temblor de Tierra (Emisión 11)

El cumplimiento del Manual de Diseño de Watershed Protection y las recomendaciones geotécnicas reduciría el potencial del proyecto de daños asociados con el temblor de tierra inducido por sismo.

Licuefacción (Emisión 12)

El cumplimiento de los requisitos del Cuerpo y el Manual de Diseño de protección de Watershed Protection, el compromiso de Watershed Protection para reparar daños a eventos después de sísmicos y el mínimo potencial de licuefacción en el dique VR-1 reducirían los riesgos de licuefacción.

Peligros de Seiche y Tsunami (Emisión 13)

No existen grandes cuerpos cerrados de agua en el área del proyecto, por lo que no se producirían impactos con respecto a los seiches. El segmento 1 se ubicaría dentro de la zona de inundación de tsunami; esta parte del proyecto propuesto implica mejoras en la construcción del dique existente que pueden aumentar la resistencia a los daños causados por el tsunami. El proyecto propuesto no exacerbaría los peligros del tsunami en esta área.

Deslizamiento de Tierras/Flujo de Lodo (Emisión 14)

El área del proyecto es relativamente plana y no se encuentra dentro de un área de deslizamiento de tierra inducida por terremotos designada por el Servicio Geológico de California.

Suelos Expansivos (Emisión 15)

El dique y los suelos adyacentes donde se producirían las mejoras propuestas del proyecto tienen un potencial de oleaje de contracción bajo o nada.

Subsidiencia (Emisión 16)

Watershed Protection llevaría a cabo encuestas periódicas de asentamientos a lo largo de VR-1 para garantizar que el dique siga funcionando según lo diseñado.

Peligros Hidráulicos (Emisión 17)

- **17A No-FEMA.** El proyecto propuesto puede causar erosión durante la construcción; el cumplimiento de las leyes, reglamentos y compromisos ambientales aplicables reduciría los peligros hidráulicos no FEMA.
- **17B FEMA.** El proyecto propuesto está diseñado para proporcionar protección contra riesgos de inundación de acuerdo con las normas federales, estatales y locales. También es necesario para la carta de revisión de mapas de FEMA y la certificación FEMA.

Peligros de Incendio (Emisión 18)

Aunque el proyecto propuesto no se ubicaría dentro de una zona designada de alto riesgo de incendio/zona de gravedad de peligro de incendio o área de incendios peligrosos, la mayoría de las actividades de construcción se producirían junto al canal del río Ventura, que experimenta períodos secos estacionales que lo hacían susceptible a incendios. Los compromisos ambientales estándar se implementarían como parte del proyecto propuesto, que incluiría el cumplimiento de las secciones aplicables del Código Uniforme de Incendios de California y las ordenanzas, normas y regulaciones de Protección contra Incendios del Condado de Ventura.

Peligros de Aviación (Emisión 19)

El proyecto propuesto no se encuentra dentro de un límite del plan de uso del suelo del aeropuerto. Tampoco implicaría ningún equipo o estructura sobre el suelo que pudiera obstruir o interferir con las actividades de aviación o el espacio aéreo navegable.

Materiales/Residuos Peligrosos (Emisión 20)

- **20A Materiales Peligrosos.** El proyecto propuesto incluiría el uso de materiales potencialmente peligrosos para equipos de construcción y vehículos. El cumplimiento de las leyes, reglamentos y recursos ambientales aplicables para las pruebas, manipulación y eliminación de pinturas a base de plomo se reducirían los impactos de materiales peligrosos.
- **20B Residuos Peligrosos.** El proyecto propuesto generaría residuos peligrosos, y las actividades de construcción tienen el potencial de encontrar suelo contaminado o aguas subterráneas, así como pozos de petróleo abandonados. Para reducir los impactos potenciales, una parte de la ingeniería final de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas que describe cómo las cuadrillas de construcción identificarían, manejarían y eliminarían el suelo y las aguas subterráneas potencialmente afectados se prepararían e implementarían durante la construcción. Además, se verificaría la ubicación y el estado de los pozos de petróleo abandonados, y se completaría un estudio de vapor de suelo para determinar si hay fugas de gas natural de pozos de petróleo abandonados a menos de 50 pies del segmento 5. Si las pruebas de laboratorio confirman la presencia de gas natural en las áreas de construcción/excavación, se desarrollaría un Plan de Salud y Seguridad que incluye requisitos para el monitoreo de gas en áreas de trabajo dentro de 500 pies de pozos de petróleo abandonados.

Deslumbramiento Diurno (emisión 22)

Durante la construcción u operación del proyecto propuesto no se producirían grandes fuentes de deslumbramiento diurno.

Salud Pública (Número 23)

El proyecto propuesto beneficiaría a la salud pública al reducir los riesgos de inundación en las zonas situadas dentro de la zona de inundación en el lado terrestre de la VR-1. La contaminación del suelo y de las aguas subterráneas por la construcción se evitaría mediante la incorporación de compromisos medioambientales. Los impactos potencialmente significativos con respecto a la Fiebre del Valle se evaluarán en el EIR (ver Calidad del Aire, arriba). No se prevén otros impactos en la salud pública del proyecto propuesto..

Gases de Invernadero (Emisión 24)

No se espera que el proyecto propuesto genere emisiones de gases de efecto invernadero que superen los criterios de importancia ni genere nuevas emisiones operativas netas de gases de efecto invernadero a lo largo de la vida del proyecto.

Carácter de la Comunidad (Emisión 25)

El proyecto propuesto proporcionaría protección contra el control de inundaciones que preservaría y protegería a la comunidad circundante. Por lo tanto, el proyecto propuesto no entraría en conflicto con el carácter comunitario existente.

Vivienda (Emisión 26)

El proyecto propuesto no eliminaría las viviendas existentes ni impediría la futura construcción de viviendas en el área del proyecto. No se espera un aumento del empleo a tiempo completo existente en la ejecución del proyecto propuesto.

Transporte (Emisión 27, A. 3 y 4; B a G)

- **27A(3) Seguridad/Diseño de Carreteras de Acceso Privado.** El proyecto propuesto no requeriría la construcción o modificación de carreteras privadas.
- **27A(4) Acceso Táctico.** Las vías de acceso al proyecto propuesto están cerradas y no son accesibles para el público en general. El acceso táctico se ajusta a las directrices, ya que el acceso se proporciona desde ambos extremos del área del proyecto y en ubicaciones intermedias.
- **27B Instalaciones.** para peatones/bicicletas. El proyecto propuesto no aumentaría los volúmenes de bicicletas o peatones y no daría lugar a problemas de seguridad relacionados con el tráfico ni aumentaría la demanda de un cruce de carreteras protegido.
- **27C Tránsito de Autobús.** El proyecto propuesto no interferiría con ninguna ruta pública de autobuses o instalaciones de tránsito de autobuses y no crearía una demanda sustancial de instalaciones o servicios de tránsito de autobuses.
- **Ferrocarriles 27D.** En el Escenario 1, sobre la estructura del proyecto propuesto requeriría la coordinación con la UPRR y la finalización de un permiso de invasión UPRR. La coordinación evitaría interferencias sustanciales con las instalaciones y operaciones ferroviarias.
- **27E Aeropuertos.** El proyecto propuesto no interferiría con el funcionamiento del aeropuerto ni se ubicaría dentro de la esfera de influencia de un aeropuerto.
- **Puertos 27F.** El proyecto propuesto no se encuentra cerca de ningún puerto; por lo tanto, no afectaría a la demanda de tráfico de barcos o instalaciones.
- **27G Tuberías.** El proyecto propuesto renovaría o actualizaría las tuberías que sirven como drenajes pluviales que se conectan al dique y no causarían impactos adversos en la infraestructura de tuberías existente.

Suministro de agua (Emisión 28)

- **28A Calidad.** El proyecto propuesto no requeriría una fuente permanente de suministro de agua doméstica. Las aguas residuales de los inodoros portátiles utilizados durante la construcción serían gestionadas por un transportador de residuos líquidos aprobado.
- **28B Cantidad.** El proyecto propuesto no introduciría un requisito permanente de suministro de agua y no requeriría una fuente de suministro de agua doméstica.
- **28C Flujo de Fuego.** Las necesidades de agua del proyecto propuesto serían temporales y mínimas, limitadas a la reducción periódica del polvo durante la construcción. Además, no se utilizarían fuentes privadas de agua.

Tratamiento/ Eliminación de Residuos (Emisión 29)

- **29A Sistemas Individuales de Eliminación de Aguas Residuales.** No se construirían ni modificarían instalaciones de alcantarillado permanentes.
- **29B Instalaciones de Recolección/Tratamiento de Aguas Residuales.** El proyecto propuesto no afectaría a la capacidad de las instalaciones de tratamiento salaral durante la construcción y no incluye ninguna instalación de eliminación de aguas residuales en situ para su funcionamiento.
- **29C Gestión de Residuos Sólidos.** El proyecto propuesto generaría residuos sólidos mínimos y no afectaría sustancialmente a las capacidades existentes en vertederos.
- **Instalaciones de Residuos Sólidos 29D.** El proyecto propuesto generaría una cantidad mínima de residuos sólidos no reciclables y no se prevé que afecte a la capacidad de las instalaciones de eliminación de residuos.

Utilidades (Emisión 30)

Se requeriría una cantidad mínima de electricidad para trabajos menores durante la construcción y no aumentaría sustancialmente la demanda de una instalación de servicios públicos. Las utilidades como las señales UPRR y las líneas de servicios públicos pueden ser reubicadas. En el Escenario 1, la coordinación los servicios públicos aplicables y el cumplimiento del permiso de invasión UPRR garantizarían que el proyecto propuesto no interferiría sustancialmente con los sistemas de servicios públicos existentes.

Control/Drenaje de Inundaciones (Emisión 31)

- **31A Instalaciones de Watershed Protection /Cursos de Agua.** El proyecto propuesto no daría lugar a la obstrucción, deterioro, impedimento o alteración del flujo de agua que resultaría en un mayor riesgo de peligros de inundación.
- **31B Otras Instalaciones/Cursos de Agua.** Las mejoras propuestas en vr-1 mantendrían flujos bajos hacia el río Ventura y no afectarían a la escorrentía dentro de las instalaciones de Watershed Protection.

Servicios de Aplicación de la Ley/Emergencia (Emisión 32)

El proyecto propuesto no aumentaría la población del área del proyecto y no desarrollaría estructuras habitables que pudieran afectar a la aplicación de la ley o a los servicios de emergencia.

Protección Contra Incendios (Emisión 33)

- **33A Distancia/Tiempo de Respuesta.** La alineación VR-1 se encuentra a menos de dos millas de la estación de bomberos más cercana (Ventura Fire Department Station 1), de modo que los impactos relativos a la distancia y el tiempo de respuesta de los servicios de protección contra incendios no serían sustanciales..
- **33B Personal/Equipo/Instalaciones.** El proyecto propuesto no aumentaría la población del área del proyecto y no aumentaría la demanda de personal, equipo o instalaciones del servicio de protección contra incendios.

Educación (Emisión 34)

- **34A Escuelas.** El proyecto propuesto no implicaría la construcción, remoción o desplazamiento de ninguna residencia; en consecuencia, no afectaría la demanda de escuelas dentro del condado de Ventura o Ventura.

- **Bibliotecas 34B.** El proyecto propuesto no implicaría la migración o salida de ningún residente. Dada la distancia de 0.5 millas a la biblioteca más cercana, el proyecto propuesto no interferiría con las operaciones de la biblioteca ni limitaría el acceso público a las bibliotecas.

Recreación (Emisión 35)

- **35A Parques/Instalaciones Locales.** El proyecto propuesto no induciría un crecimiento que aumentara la demanda de instalaciones recreativas locales, ni interferiría con la recreación que se produzca dentro de los parques cercanos existentes.
- **35B Parques/Instalaciones Regionales.** El proyecto propuesto no induciría un crecimiento que aumentara la demanda de instalaciones recreativas regionales, ni interferiría con la recreación que se produzca dentro de los parques regionales existentes.
- **35C Rutas/Corredores Regionales.** La construcción del proyecto propuesto requeriría cierres temporales periódicos de Omer Rains Trail a lo largo de los Segmentos 1, 2 y 3; y el Sendero del río Ventura a lo largo de los Segmentos 4 y 5. El acceso público en estas ubicaciones de senderos se restablecería al finalizar las mejoras del dique. Watershed Protection se coordinaría con el Departamento de Planificación y Obras Públicas de la Ciudad de Ventura y la Agencia de Obras Públicas del Condado de Ventura - Carreteras y Transporte con respecto a la circulación de bicicletas y peatones. También se identificarían las restricciones necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad durante la construcción y O&M.

Energía

El proyecto propuesto mejoraría el dique VR-1 existente, lo que reduciría las necesidades futuras de daños y reconstrucción relacionadas con las inundaciones, reduciendo así el consumo futuro de energía que se requeriría sin el proyecto. El uso de energía durante la construcción y O&M no sería derrochado, ineficiente o innecesario. El proyecto propuesto no incluye las energías renovables, restringir los proyectos de energía renovable ni restringir el uso de energías renovables.

Posibles Alternativas

En esta sección se describen una serie de alternativas a tener en cuenta para los segmentos de dique 1 a 5. Estas alternativas fueron desarrolladas en *Ventura River Levee (VR-1) Rehabilitation: Alternatives Analysis* de Michael Baker International y Tetra Tech for Watershed Protection.

No Hay Alternativa de Proyecto. Esta alternativa no propone mejoras en todo el sistema de diques. El dique y su entorno seguirían siendo los mismos que las condiciones actuales y permanecerían sin ser certificados por FEMA y el Cuerpo debido a deficiencias.

Alternativas de Segmento. La Tabla 1 presenta varios diseños alternativos considerados durante el diseño del proyecto para cada segmento del dique. Además, el EIR abordará la alternativa sin proyecto. Las celdas sombreadas representan alternativas seleccionadas para el proyecto propuesto (consulte descripción del proyecto). El Escenario 1 implementaría las alternativas I.A, II. A, III. B, IV. A y V.B. Escenario 2 implementarían las alternativas I.B, II.B, III.D, IV.A, y V.B.

Proceso de Alcance del Proyecto y Período de Alcance

Se invita a todos los interesados a que presenten observaciones sobre el alcance y el contenido del EIR. Las agencias responsables y fideicomisarias pueden necesitar usar el EIR al considerar permisos u otras

aprobaciones discrecionales que su agencia pueda emitir para el Proyecto VR-1. Los comentarios escritos se pueden enviar como se describe en "período de comentarios" anterior.