4.15 RECREACIÓN

Esta sección describe las oportunidades recreativas costa afuera y costa adentro que existen en las inmediaciones del Proyecto propuesto de Cabrillo Port. Durante el proceso de alcance público y el período de comentario a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar/Reporte de Impacto Ambiental de Octubre del 2004 (EIS/EIR), los participantes solicitaron que los análisis ambientales se orienten hacia los impactos del Proyecto sobre las siguientes actividades recreativas: navegación en botes de recreo, pesca, observación de ballenas y otras actividades marinas en aguas cercanas a la unidad flotante de almacenamiento y regasificación (FSRU) y del Área a Evitarse (ATBA); oportunidades recreacionales en Ormond Beach o futuros planes de restauración; e impactos a largo plazo debido a accidentes del ducto o derrames de gas natural.

Estos y otros impactos potenciales se analizan en esta sección y la mitigación se identifica como aplicable. Se evalúa también el efecto de las alternativas del Proyecto sobre la recreación.

4.15.1 Determinación Ambiental

El Proyecto propuesto comprende la instalación y operación de una FSRU, anclada y amarrada al fondo marino a 12.01 Millas Náuticas (NM) (13.83 millas o 22.25 kilómetros [km]) de la costa de Ventura y los Condados de Los Angeles, en aguas de 2,900 pies (884 metros [m]) de profundidad, así como de los ductos de gas natural submarinos y costa adentro asociados a ella.

4.15.1.1 Recreación Costa afuera

Las oportunidades recreativas costa afuera se orientan principalmente hacia el océano, con énfasis específico sobre la navegación en bote, la pesca deportiva y la navegación a vela. Las actividades orientadas al turismo incluyen las visitas a sitios de interés, el avistamiento de ballenas, la pesca deportiva, la navegación en bote y el buceo. El ‘surfing’, el uso de un aparato auto-contenido para respiración debajo del agua (SCUBA) durante el buceo, la pesca con anzuelo, el acampamento campestre (‘camping’), y la natación, son deportes populares en la zona de la superficie de separación terrestre-marina en el área del Proyecto. La recreación es igualmente un componente importante de la economía local.

Navegación en bote

Los botes de recreo pueden zarpar desde cualesquiera de los puertos o marinas cercanos al Ormond Beach, incluyendo Puerto Hueneme (3 millas o 4.8 km al norte), Puerto Channel Islands (5 millas u 8 km al norte) y Puerto Ventura (10 millas o 16 km al norte).

Puerto Hueneme atiende principalmente a naves comerciales y militares. Es el único atracadero de aguas profundas en el área entre Los Angeles y San Francisco Bay y es el puerto de entrada a la región costera central de California (Puerto Hueneme 2005).

Desde este puerto operan cuatro botes de visita a sitios de interés/pesca deportiva. El Puerto Channel Islands tiene nueve marinas para embarcaciones turísticas y cuatro clubes de yates que ofrecen aproximadamente 2,600 declives para deslizamiento con espacio para botes de hasta 105 pies (32 m), incluyendo 125 botes para visitas turísticas a sitios de interés, pesca deportiva y buceo. Puerto Ventura tiene 1,375 declives. Los botes dentro de Puerto Ventura son típicamente botes de placer y botes comerciales-recreativos de 20 a 36 pies (6 a 11 m). Puerto Ventura ofrece instalaciones para 120 botes de pesca comercial y naves en el rango de 36 a 80 pies (11 a 24.4 m) de longitud (Departamento del Interior de los Estados Unidos, 2001) que prestan servicios a plataformas de petróleo y gas.

Según el Capitán de Puerto de Ventura, casi toda la navegación recreacional de ese puerto se presenta, bien sea costa adentro con navegación personal y pequeños botes a vela y a motor, o bien, costa afuera con grandes autobotes y botes a vela de medianos a grandes hasta las 17.4 NM (20 millas o 32 kilómetros) (Crane 2004). La mayor parte de las barcos que zarpan de Puerto Ventura viajan hacia el norte de Ormond Beach hacia la Isla Anacapa (12.2 NM [14 millas o 22.6 kilómetros] costa afuera) e Isla Santa Cruz (17.4 NM [20 millas o 32.2 kilómetros] costa afuera). Éstas son las islas más visitadas en el Parque Nacional Channel Islands (CINP) (Servicio de Parque Nacional [NPS] 2004). Mientras que la actividad cerca de la costa y en el CINP es común, en cualquier momento dado, los botes se podrían esparcir a todo lo largo del ambiente marino (Dore 2004).

Muchos navegantes de botes de recreo que zarpan desde Puerto Channel Islands viajan al CINP y permanecen al norte de Ormond Beach y de la ubicación del Proyecto propuesto. En general, los navegantes de los botes de recreo en el área de Oxnard-Ventura viajan pasando la Plataforma Grace y dentro y más allá de las rutas de embarque que se dirigen hacia el CINP (Dore 2004). Sin embargo, algunos botes turísticos viajan pasando las rutas de embarque hacia destinos más al sur.

Las ubicaciones de las rutas comerciales de embarque con relación a la FSRU se muestran en la Figura 1.0-1 en el Capítulo 1, “Introducción”. Es muy común para los navegantes de los botes de recreo avistar naves comerciales grandes dentro de estas rutas de embarque. El tráfico comercial anual de navíos en el área consiste en aproximadamente 5,000 naves grandes (más de 300 toneladas del peso bruto [GWT]) que transitan estas rutas en el Canal de Santa Barbara (10,000 tránsitos en total), aproximadamente 250 naves comerciales grandes que cruzan estas rutas para anclar en, y zarpar de Puerto Hueneme, y aproximadamente 120 super-tanqueros y otras naves que no utilizan el esquema de tráfico en ruta hacia y desde las refinerías en El Segundo, Los Angeles y Long Beach. Otros navíos que usan el área incluyen botes de pesca comercial y embarcaciones navales que viajan al Sea Range de Point Mugu.

Pesca Recreativa

La pesca que se obtiene con fines recreativos ocurre generalmente entre las 2.6 NM (a 3 millas o 4.8 kilómetros) de la costa. Los botes de pesca deportiva en el área operan fuera de Puerto Hueneme, la Marina de Puerto Ventura y el Puerto Channel Islands. La

pesca recreativa incluye la pesca con anzuelo, desde botes privados o alquilados hasta los barcos de pesca comercial para pasajeros. Los pescadores aficionados en California del Sur arriban a las áreas costa adentro y costa afuera, en busca de especies marinas, tanto en aguas profundas, como en aguas medianas. Los tipos de pesca que normalmente se obtienen cerca de la costa incluyen alga-marina, caballa, cabeza de oveja de California, media luna, y pez blanco. La pesca en aguas profundas se concentra sobre los rabiamarillos, el atún, los róbalos marinos (robinas) blancos, y la barracuda. La tabla 4.15-1 muestra el conteo de las especies de pesca deportiva en cuatro desembarques locales, incluyendo Santa Bárbara, desde la información de pesca recreativa recogida durante el 2001.

Table 4.15-1 Sportfishing Species Count in Ventura County

Landing	Albacore	Barracuda	Bigeye Tuna	Bluefin Tuna	Calico Bass	Dorado	Halibut	Lingcod	Salmon	Sand Bass	White Sea Bass	Yellowfin Tuna	Yellowtail
Santa Barbara	1,015	795	0	0	4,902	0	64	338	1	2,200	167	0	0
Oxnard[a]	1,708	16,274	0	22	23,155	3	923	484	2	25,295	3,158	6	1,095
Oxnard[b]	0	5,568	0	0	6,991	0	183	255	4	21,135	565	0	135
Port Hueneme	1,099	4,658	0	5	8,498	0	270	323	1	12,939	1,295	0	817
Totals	3,822	27,295	0	27	43,546	3	1440	1400	8	61,569	5,185	6	2,047

Source: Allcoast Sport Fishing Fish Reports 2001.
Notes:
Counts are number of fish caught in 2001.
[a] CISCO's Sport, Inc.
[b] Captain Hook's Sportfishing

Recreación en Channel Islands

El CINP consta de 249,354 acres (100,914 hectáreas [ha]), la mitad de los cuales se encuentran bajo el océano, e incluyen las islas de Santa Cruz, Anacapa, San Miguel, Santa Rosa, y Santa Bárbara. La isla Anacapa es la isla más cercana al área del Proyecto (véase la Figura 2.1-2 en el Capítulo 2 "Descripción de la Acción Propuesta"). Los límites del CINP se extienden hasta 1 NM (1.2 millas o 1.9 km) costa afuera. Los recursos marinos que rodean a Channel Islands están protegidos como parte del Santuario Marino Nacional Channel Islands (CINMS). Los linderos actuales del CINMS se extienden hasta 6 NM (6.9 millas o 11 kilómetros) costa afuera desde las Islas San Miguel, Santa Rosa, Santa Cruz, Anacapa, y Santa Bárbara. La FSRU, los ductos submarinos, y la ubicación del desprendimiento de tierras (recalada) estarían por fuera de los linderos actuales del CINMS pero dentro de uno de los conceptos de linderos

ampliados de trabajo, actualmente bajo evaluación del CINMS (véase Sección 4.13 "Uso de la Tierra").

Las excursiones diurnas y de avistamiento de ballenas a Channel Islands son auspiciadas por Island Packers, una firma privada con base en Puerto Ventura. La Tabla 4.15-2 describe las actividades recreativas acuáticas en el CINMS. La Tabla 4.15-3 muestra las cantidades de visitantes y de campistas que pernoctan en estas islas. La isla es visitada principalmente entre marzo y octubre, presentándose la máxima afluencia de visitantes durante mayo y junio. El Servicio de Parque Nacional supervisa el 'camping' en las islas en el CINP.

Otras Actividades Relacionadas con el Mar

La costa central de California es uno de los sitios de 'surf' más populares del mundo , y el 'surf', es una actividad que se practica durante todo el año en el Condado de Ventura. Los sitios populares para la práctica del 'surf' cerca al área del Proyecto son la McGrath State Beach, 8 millas (12.9 km) al norte y Puerto Ventura, 10 millas (16.1 km) al norte). El buceo con y sin equipo también son populares a lo largo de la línea costera del Condado Ventura, entre las camas de algas y los arrecifes y costa afuera entre el hábitat marino, los naufragios, y las estructuras de gas y petróleo costa afuera. Otras actividades marinas incluyen la natación y la pesca con anzuelo.

Table 4.15-2 Water-Oriented Recreational Activity in Channel Islands National Marine Sanctuary 1999

Activity	Ventura County (person-days)	Santa Barbara County (person-days)	Los Angeles County (person-days)	Location of Highest Distribution of the Activity
Whale-watching	17,718	8,266	Not Reported	Anacapa, West Santa Cruz, and Santa Rosa Passage
Sailing	3,731	Not Reported	284	East Santa Cruz
Kayaking	65	1,168	Not Reported	Santa Cruz, West Santa Rosa, and West San Miguel
Charter boat diving	17,429	7,669	611	Anacapa and East Santa Cruz
Private boat diving	42,155	4,513	581	Anacapa
Charter boat fishing	148,638	8,758	1,374	Anacapa and East Santa Cruz
Private boat fishing	199,073	12,672	2,270	All five islands

Source: U.S. Department of the Interior, Minerals Management Service, 2001. Table 4.9.3.2-2.

Table 4.15-3 Daily Visitors and Overnight Campers at Channel Islands National Park, January to December 2000

Month	Anacapa		Santa Barbara		Santa Cruz		Santa Rosa		San Miguel	
	Daily	Camp	Day Use	Camp	Daily	Camp	Daily	Camp	Daily	Camp
Jan	293	19	9	0	2,345	169	1,170	18	0	0
Feb	325	0	0	0	126	41	0	0	43	0
Mar	1,783	5	6	0	1,287	317	104	71	0	0
Apr	1,655	43	160	45	1,738	551	311	205	0	0
May	2,269	104	125	60	1,946	711	401	268	87	0
Jun	2,360	146	210	144	1,826	504	484	283	225	106
Jul	3,060	165	320	94	2,685	1,200	433	273	145	36
Aug	2,165	224	247	50	3,225	1,547	430	292	222	59
Sep	1,158	159	18	0	2,282	957	334	170	136	18
Oct	688	55	6	0	1,245	527	159	149	79	0
Nov	422	36	3	0	671	267	22	16	3	0
Dec	306	6	7	0	462	167	25	19	9	0

Source: U.S. Department of the Interior, Minerals Management Service, 2001.

4.15.1.2 Recreación Costa adentro

Playas y Parques Costeros

Las playas y los parques de la playa cercanos al cruce costero propuesto del Proyecto incluyen:

- Ormond Beach (ver abajo)
- Port Hueneme Beach Park (1.3 millas o 2 kilómetros noroeste);
- La Janelle Beach (2.7 millas o 4.3 kilómetros noroeste); y
- Silver Strand Beach (2.8 millas o 4.5 kilómetros noroeste).

Las siguientes playas se encuentran a más de 3 millas (4.8 kilómetros) del cruce de la costa: Playa ‘Oxnard State Park’, Playa ‘Hollywood’, Parque ‘Mandalay County Park’, y

Playa ‘McGrath State’. La instalación militar Point Mugu está situada en la línea costanera hacia el sudeste y se encuentra directamente adyacente a la Estación Reliant de Generación de Energía de Playa Ormond.

Playa Ormond

El cruce costero para los ductos submarinos se localiza en la Estación Reliant de Generación de Energía de Playa Ormond. Playa Ormond está separada del resto de la zona costanera de la Ciudad por la Ciudad de Puerto Hueneme. La playa tiene 11,400 pies (3,475 m) de frente playero y aproximadamente 210 acres (84 has.) de área arenosa seca (Ciudad de Oxnard 2000).

Aunque Playa Ormond se utiliza para recreación, el área de McGrath-Mandalay hacia el norte es más popular. No se dispone de información sobre el uso recreativo para Playa Ormond. Las oportunidades recreativas dentro del área del Proyecto están orientadas principalmente hacia el mar, tales como la pesca deportiva, la navegación en bote y la observación de aves.

Aunque el área arenosa en Playa Ormond es amplia y apropiada para muchas actividades recreativas, no se utiliza por completo debido a la falta de acceso. El acceso a Playa Ormond se hace a través de la Vía Perkins y la Vía Arnold. La Vía Perkins separa un área industrial y cuenta con un estacionamiento en su terminal. La Vía Arnold es una vía rural estrecha con poca capacidad para parqueo cerca del punto de acceso a la playa. Durante los períodos de tiempo húmedo, las condiciones del pobre drenaje causan inundaciones importantes a lo largo de las carreteras en el área (Ciudad de Oxnard 2000a). El acceso de vehículos y de peatones a partes de Playa Ormond está restringido debido a la importancia de los recursos y el hábitat, particularmente en las áreas de humedales frente a la Vía Arnold (véase Sección 4.8 “Recursos Biológicos – Terrestres”).

La política costera local exige que se mejoren estas vías a efecto de ofrecer acceso a Playa Ormond. La ciudad planea continuar buscando todas las opciones de financiamiento para ofrecer estacionamiento a lo largo de estas vías.

La Ciudad de Oxnard y la Comisión Costera de California han propuesto proyectos de restauración de humedales en Playa Ormond destinados a restaurar el flujo de marea a los humedales fragmentados. Estos proyectos pueden resultar en oportunidades adicionales de recreación en Playa Ormond. La Sección 4.13 “Uso de la Tierra”, describe el estatus de estos esfuerzos.

Ya que el ducto utilizará tecnología especial para barrenar por debajo de la playa, y ya que todas las actividades de construcción se realizarían dentro de propiedades de Relian, la construcción o la presencia del ducto en Ormond Beach no alteraría oportunidades de recreación en Ormond Beach, ni impediría restauración de los humedales.

Parques Interiores

Existen lugares disponibles para acampar en una serie de parques de Ventura County, como se discute en la Sección 4.16 “Socioeconomía”.

Además de las playas y de los parques costaneros, muchas áreas interiores de recreación están situadas en las inmediaciones del proyecto propuesto (véase la tabla 4.15-4). El ducto se tendería principalmente en los derechos de vía (ROWS) de la carretera, y no cruzaría a travésde, ni se ubicaría directamente adyacente a, ninguno de estos parques públicos. Sin embargo, el ducto propuesto pasaría adyacente al Saticoy Country Club y muy cerca al Cabrillo Racquet Club.

El Saticoy Country Club es una instalación recreativa privada con un campo de golf de 18 hoyos. El Ducto de Center Road propuesto transcurriría paralelo al campo de golf por una corta distancia y se encontratía aproximadamente a 125 pies (38 m) del club en su punto más cercano. El Cabrillo Racquet Club, localizado adyacente al Saticoy Country Club, es un club privado que cuenta con 11 canchas de tennis de campeonato, un centro de entrenamiento, y un lounge. Abre a diario y ofrece canchas con iluminación nocturna. El Ducto Center Road propuesto estaría a aproximadamente 500 pies (152 m) del club en su punto más cercano.

Debido a que el ducto se limitaría a los Derechos de Vía (ROWs) de la vía existente, el Proyecto no impediría el acceso ni afectaría los usos futuros de estos parques.

Las áreas identificadas por la ciudad de Oxnard como sitios futuros potenciales para el parque en las inmediaciones de la Estación Generadora de Energía de Playa Ormond incluyen:

- Cypress Park
- Ormond Beach Park;
- North Ormond Beach Park;
- South Ormond Beach Park; y
- Oxnard Dunes Park.

Otra vez, debido a que el ducto se limitaría a los Derechos de Vía (ROWs) de la vía existente, el Proyecto no afectaría estos parques propuestos.

Finalmente, dada la abundancia de parques y la diversidad de oportunidades de recreo en las inmediaciones del Proyecto, no se anticipa que el ingreso de personal de construcción al área represente una carga adicional para los parques, ya que sería temporal y probablemente participe en las mismas actividades recreativas que la población local.

Table 4.15-4 Public Parks, Trails, and Other Recreation Facilities Within 1 Mile (1.6 km) of the Proposed Center Road Pipeline and its Alternatives

Park/Trail Name	Activities	Jurisdiction	Park/Trail Size/Length	Distance to Closest Pipeline Route Milepost[a]
Public access adjacent to Ormond Beach near power plant	Public beach	City of Oxnard	~10 acres (4 ha)	<750 feet (229 m) from MP 0 (P/A1/A2)
Southwinds Park	—	City of Oxnard	~5 acres (2 ha)	~0.9 mile (1.4 km) to MP 1.2 (P/A1/A2/A3)
Pleasant Valley Park	—	City of Oxnard	~15 acres (6.1 ha)	~0.75 mile (1.2 km) to MP 1.2 (P/A1/A2/A3)
Johnson Creek Park	—	City of Oxnard	~125 acres (50.6 ha)	~0.6 mile (1 km) to MP 2 (A1)
College Estates Park	—	City of Oxnard	~5 acres (2 ha)	~0.5 mile (0.8 km) to MP 2 (A1)
College Park	Picnic areas and amphitheater	City of Oxnard	~50 acres (20.2 ha)	~0.5 mile (0.8 km) to MP 3 (A1)
Lemonwood Park	—	City of Oxnard	~10 acres (4 ha)	~0.5 mile (0.8 km) to MP 4 (A1)
Thompson Park	—	City of Oxnard	~5 acres (2 ha)	~0.6 mile (1 km) to MP 6 (A1)
Del Sol Park	Soccer fields	City of Oxnard	~25 acres (10.1 ha)	~0.8 mile (1.3 km) to MP 8 (A1)
West Village Park	—	City of Oxnard	~5 acres (2 ha)	~0.3 mile (0.5 km) to MP 8 (A1)
Rio Lindo Park	—	City of Oxnard	~5 acres (2 ha)	~0.6 mile (1 km) to MP 8 (A1)
Borchard Oak Park	—	City of Oxnard	~1 acre (0.4 hectare)	~0.75 mile (1.2 km) to MP 8 (A1)
Saticoy Country Club	Golf	Ventura County	~100 acres (40.5 ha)	~0.05 mile (0.08 km) to MP 13.5 (P)
Cabrillo Racquet Club	Tennis	Ventura County	~5 acres (2 ha)	~0.01 mile (0.02 km) to MP 13.2 (P)
Sterling Hills Golf Course	Golf	City of Camarillo	~150 acres (60.7 ha)	~0.8 mile (1.3 km) to MP 10 (P/A2/A3)
Spanish Hills Golf and Country Club	Golf	City of Camarillo	~200 acres (80.9 ha)	~0.5 mile (0.8 km) to MP 8.5 (P/A2/A3)

Sources: City of Santa Clarita 2004; City of Oxnard 2004; Ventura County 1988; *City of Oxnard 2005; Ventura County Parks 2005;Yahoo! Maps*

Notes: MP = milepost; ha = hectares.

[a] Pipeline routes in parentheses: P = proposed route; A1 = Center Road Alternative 1; A2 = Center Road Alternative 2; A3 = Center Road Alternative 3.

Oportunidades Recreativas en la Ciudad de Santa Clarita

La Línea 225 del Ducto Periférico atravesaría la Ciudad de Santa Clarita, una ciudad interior situada en el límite del Bosque Nacional Angeles. La tabla 4.15-5, anterior, resume los parques y senderos dentro de 1 milla (1.6 kilómetros) de la Línea 225 del Ducto Periférico y su ruta alterna. La instalación recreativa más grande es el Espacio Abierto Quigley Canyon (158 acres [64 has.]), y la más pequeña es el Parque Almendra (4.3 acres [1.7 ha]).

Table 4.15-5 Public Parks and Trails Within 1 Mile (1.6 km) of Proposed Line 225 Pipeline Loop

Park/Trail Name	Activities	Jurisdiction	Park/Trail Size/Length	Distance to Closest Pipeline Milepost
Quigley Canyon Open Space (not shown on maps)	Hiking and horseback riding.	City of Santa Clarita	158 acres (64 ha)	<1 mile (1.6 km) from MP 0
Newhall Memorial Park	Barbecues; picnic tables; basketball, volleyball, and shuffleboard courts; lighted ball field; rustic areas; play area; swimming pool; community room; and restrooms.	City of Santa Clarita	15 acres (6.1 ha)	~1 mile (1.6 km) from MP 2 (on west side of San Fernando Road)
Circle J Ranch	Children's play area, picnic tables, and restrooms.	Circle J Ranch Homeowners Association/City of Santa Clarita	5.3 acres (2.1 ha)	<1 mile (1.6 km) from MP 2
Valencia Glenn Park	Barbecues, picnic tables, senior courts, basketball court, children's play area, community room, soccer field, swimming pool, and restrooms.	City of Santa Clarita	5.5 acres (2.2 ha)	~1 mile (1.6 km) from MP 2
Almendra Park	Basketball, children's play area, and picnic tables.	City of Santa Clarita	4.3 acres (1.7 ha)	<1 mile (1.6 km) from MP 2
Bridgeport Community Park	Children's play area, picnic tables, and softball.	City of Santa Clarita	16 acres (6.5 ha)	<1 mile (1.6 km) from MP 4
South Fork Multi-Use Trail	Parking facilities for cars and horse trailers on Magic Mountain Parkway	City of Santa Clarita	2.5 miles (4 km)	Crossed by ROW at MP 3.7

Sources: City of Santa Clarita 2004; Los Angeles County 1993, 2005; Yahoo! Maps
Notes: MP = milepost; ha = hectares; ROW = right-of-way.

Las actividades que se ofrecen en las instalaciones para la recreación en esta área son diversas. El Parque 'Newhall Memorial' y el Parque 'Valencia Glenn' ofrecen la más amplia cantidad de actividades (barbacoas, mesas para comidas campestres, baloncesto, áreas para juegos, piscina, baños, y salón comunal). Existen dentro del área dos sistemas de senderos abiertos al público (el Espacio Abierto 'Quigley Canyon' y un sendero multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara). La ruta del ducto atraviesa el sendero multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara.. Todas, a excepción de una de las áreas de recreación identificadas, el Circle J Ranch, las maneja la Ciudad de Santa Clarita. La ruta del ducto incluiría un segmento a lo largo del Magic Mountain Parkway, la ruta de acceso a 'Six Flags/Magic Mountain'. La visita anual a 'Magic Mountain' se estimó en 3.1 millones de personas durante el 2002 (Amusement Business 2002).

El Proyecto no afectaría estos parques ya que el ducto estaría confinada a las vías ROWs existentes; sin embargo, el ducto cruzaría el sendero multi-Usos de la Bifurcación Sur, que proporciona instalaciones de estacionamiento para autos y remolques de caballos en el Magic Mountain Parkway.

4.15.2 Marco Regulatorio

El Estado Mayor y las leyes y regulaciones locales relacionadas con la recreación aparecen en la Tabla 4.15-6.

Table 4.15-6 Major Laws, Regulatory Requirements, and Plans for Recreation

Law/Regulation/Plan/ Agency	Overview; Key Elements and Thresholds; Applicable Permits
The California Coastal Act, 1976 California Code of Regulations, Title 14, Natural Resources, Division 5.5	• The California Coastal Act includes specific policies (see Division 20 of the Public Resources Code) that address coastal issues: shoreline public access and recreation, lower-cost visitor accommodations, terrestrial and marine habitat protection, visual resources, landform alteration, agricultural lands, commercial fisheries, industrial uses, water quality, offshore oil and gas development, transportation, development design, power plants, ports, and public works. • § 30220: Coastal areas suited for water-oriented recreational activities that cannot readily be provided in inland water areas shall be protected for such uses. • § 30221: Oceanfront land suitable for recreational use shall be protected for recreational use and development unless present and foreseeable future demand for public or commercial recreational activities that could be accommodated on the property is already adequately provided for in the area. • § 30222: The use of private lands suitable for visitor-serving commercial recreation facilities designed to enhance public opportunities for coastal recreation shall have priority over private residential, general industrial, or general commercial development, but not over agriculture or coastal-dependent industry. • § 30223: Upland areas necessary to support coastal recreational uses shall be reserved for such uses, where feasible. •

Table 4.15-6 Major Laws, Regulatory Requirements, and Plans for Recreation

Law/Regulation/Plan/ Agency	Overview; Key Elements and Thresholds; Applicable Permits
	• § 30224: Increased recreational boating use of coastal waters shall be encouraged, in accordance with this division, by developing dry storage areas; increasing public launching facilities; providing additional berthing space in existing harbors; limiting non-water-dependent land uses that congest access corridors and preclude boating support facilities; providing harbors of refuge; and providing for new boating facilities in natural harbors, new protected water areas, and areas dredged from dry land. • § 30230: Marine resources shall be maintained, enhanced, and, where feasible, restored. Special protection shall be given to areas and species of special biological or economic significance. Uses of the marine environment shall be carried out in a manner that will sustain the biological productivity of coastal waters and that will maintain healthy populations of all species of marine organisms adequate for long-term commercial, recreational, scientific, and educational purposes. • § 30262(d): Platforms or islands will not be sited where a substantial hazard to vessel traffic might result from the facility or related operations, determined in consultation with the U.S. Coast Guard and the U.S. Army Corps of Engineers. • Consistency with relevant provisions of the Coastal Act is discussed in the impact evaluations.
Local	
Ventura County	• Parks and recreation goals are to promote multi-uses of existing physical resources, e.g, for utility easements, and to ensure compatibility between recreation facilities and adjacent land uses.
City of Oxnard General Plan	• Designates Ormond Beach for industrial and recreational uses, including energy facilities. Priority is given to coastal-dependent, non-energy-related industries.
City of Santa Clarita General Plan	• Park and recreation goals include using the Santa Clara River as a central recreation corridor and providing an efficient public trails system with linkages to other parks. • The General Plan's needs assessment concluded that additional park areas are needed to meet population demands. • The Project's effects must account for demand at neighborhood and regional parks.

4.15.3 Criterios Importantes

Los impactos sobre la recreación se consideraron importantes si la construcción u operación del Proyecto:

- Alterara en forma permanente un recurso recreativo (por ejemplo, desmonte permanente de vegetación única, hábitat, o características sobresalientes del paisaje);

- Ocasionara la pérdida del 10% o más de un lugar de recreación planeado o establecido, o evitara el acceso al lugar, durante sus períodos máximos de uso, o por más de un año;
- Redujera la calidad de las actividades recreativas (por ejemplo, que las operaciones de rutina degradaran el carácter de un área de recreación);
- Aumentara el uso de los parques existentes, ocasionando más del uno por ciento del deterioro físico;
- Estuviere en conflicto con políticas o planes existentes o futuros de áreas amplias o recreativas locales, incluyendo planes para parques u otras áreas para uso especial; o
- Creara usos de terrenos adyacentes incompatibles, como se define en los documentos de planificación.

Para la pesca deportiva deportivas se consideraría como un impacto importante el hecho de que se presentara alguna de las siguientes circunstancias:

- Que las actividades del proyecto redujeran temporalmente los índices de pesca dentro de una milla (1.6 km) del Proyecto en 10% o más, en una sola estación, o redujeran cualquier pesca en 5% o más, durante más de una temporada; o
- Que el tiempo de cosecha se perdiese debido a cierres del puerto o a cambios para los recursos marinos y el hábitat existentes, o que se perdiesen el equipo o los navíos, o se deteriorasen, o se requiriese su reemplazo subsiguiente.

Los criterios importantes han sido abordados en el análisis de impactos y fueron utilizados para desarrollar apropiadas medidas de mitigación a fin de evitar, reducir o minimizar los impactos. La Solicitante también ha diseñado el Proyecto y ha incorporado medidas que eviten alcanzar todo el potencial de ciertos impactos. Por lo tanto, los siguientes criterios importantes no son aplicables y no continuarán siendo analizados:

- El Proyecto no resultaría en la pérdida de 10% o más de un lugar de recreación establecido o planeado o impediría el acceso a este lugar durante sus periodos de máxima afluencia.
- El Proyecto propuesto no resultaría en impactos permanentes a los parques dado que la construcción generalmente se limita a las vías ROWs existentes o campos agrícolas. Sin embargo, se generarían molestias menores temporales como ruido, polvo y luz.
- El acceso a un sendero en Santa Clarita sería temporalmente restringido.
- La construcción en Playa Ormond no impactaría en las oportunidades de recreo ya que el uso de tecnología de Barrenado Direccional Horizontal (HDB) eliminaría cualquier necesidad de actividades de construcción más invasivas (picado, apilamiento, etc.) que tipicamente requieren el cercado o confinamiento de la construcción. Adicionalmente el ducto sería tendido por debajo de Playa

Ormond directamente a la propiedad de la Estación de Generación de Energía de Playa Ormond. Toda actividad constructiva ocurriría en esta propiedad y no afectaría la recreación, el estacionamiento, el acceso o los planes futuros (de recreación o restauración) en Playa Ormond. En la Sección 2.6.1 “Cruce costero vía HDB” se incluye información adicional.

- El Proyecto no causaría conflicto con políticas o planes de recreo locales o zonales existentes o futuros, incluyendo parques o áreas de uso especial, tampoco generaría usos incompatibles con las tierras adyacentes.
- El Proyecto no incrementaría el uso de los parques existentes, resultando en un deterioro físico de más del 1%. La costrucción del Proyecto traería un mínimo de trabajadores nuevos al área del Proyecto. Estos trabajadores tendrían diversas alternativas de recreación en el área, y ninguna instalación recreativa sufriría un incremento de uso significativo.

4.15.4 Análisis del Impacto y Medidas de Mitigación

Las medidas propuestas por la Solicitante (AM) y las medidas de mitigación recomendadas por la agencia (MM) se definen en la sección 4.1.5, “Medidas de la Solicitante y Medidas de Mitigación”.

Impacto REC-1: Restricciones Temporales sobre la Navegación y la Pesca Recreativa Costa afuera durante la Construcción y Reducción Temporal de la Pesca

Las actividades de la construcción restringirían temporalmente la navegación y la pesca marina recreativa (Clase III).

Las actividades de construcción que podrían afectar la navegación y la pesca costa afuera incluyen la instalación de los ductos costa fuera y el HDB en el cruce costero. El punto de salida del HDB estaría en aguas del Estado. Una barcaza para instalación de ductos y otros navíos estarían estacionadas en el punto de salida por aproximadamente 35 días durante las actividades de HDB y se moverían luego a lo largo de la ruta del ducto a medida que este sea tendido. Véase la Sección 2.6 “Construcción e Instalación: Ductos Costa Afuera y Cruce Costero”, para mayor detalle.

Durante la construcción, el Proyecto propuesto restringiría temporalmente el acceso público al mar en las locaciones de construcción dentro de aguas del Estado. El tráfico de navíos en el área sería restringido durante la costrucción para garantizar la seguridad pública y la exitosa instalación del ducto.

La FSRU se ubicaría en aguas donde las profundidades son de 2,900 pies (884 m). La mayor parte de la pesca en barco de alquiler en el área se presenta en aguas de menos de 328 pies (100 m) de profundidad, donde el fondo es plano y arenoso (Consultores de Recursos Naturales 2003). La pesca deportiva para el rockfish y el lingcod se obtiene alrededor de fondos rocosos en profundidades inferiores a 197 pies (60 m). La pesca deportiva del hipogloso se obtiene en áreas con fondos arenosos o de

grava en profundidades inferiores a 492 pies (150 m). Por consiguiente, la instalación de la FSRU probablemente no interrumpiría la pesca recreativa en alta mar.

Durante la construcción del ducto, la pesca estaría restringida temporalmente a lo largo de la longitud del ducto. Así, el área en la cual podría haber pesca deportiva se reduciría durante la construcción. Sin embargo, el área restringida a la pesca sería pequeña comparada con el área en la cual tendría lugar la pesca deportiva, y sería temporal. Los barcos de pesca deportiva podrían elegir ubicaciones alternas durante la construcción y de esta forma no se reduciría la pesca. De acuerdo con el análisis hecho en la sección 4.7, "Recursos Biológicos – Marina" la construcción no ocasionaría degradación del hábitat piscícola a largo plazo.

El impacto potencial sería insignificante, y no se necesitan medidas de mitigación.

Impacto REC-2: Pesca Recreativa Restringida Debido al Área a Evitarse

Las actividades operacionales podrían restringir las actividades de recreo debido a la creación de un Área a Evitarse de 2 NM (2.3 millas o 3.7 km) alrededor de la FSRU y una zona de seguridad alrededor de los barcos de LNG/(Gas Natural Licuado) (Clase III).

Se solicitaría a todos los pescadores mantener una distancia mínima de 1,640 pies (500 m) (la 'zona de seguridad') de la FSRU y se les informaría sobre el Área a Evitarse (ATBA) de 2 NM (2.3 millas o 3.7 km), ambas áreas deberían figurar en las cartas náuticas. La pesca recreativa estaría prohibida dentro de la zona de seguridad, y se esperaría que los pescadores evitaran el ATBA. Se mantendría permanentemente un bote remolcador en la FSRU para patrullar la zona de seguridad. El área excluída de pesca recreativa es pequeña con respecto al área de mar abierto remanente para este uso y se encuentra en aguas mucho más profundas que aquellas típicamente utilizadas para pesca deportiva (véase Impacto REC-1, arriba). Por consiguiente, el impacto sería adverso, pero no importante, y no requeriría medidas de mitigación.

El ATBA representa una reducción a largo plazo del área de pesca deportiva; no obstante, dado que el ATBA sería pequeña con respecto a la totalidad del área disponible (menos del 5 por ciento del área de pesca), no se reduciría el recurso regional de pesca deportiva de manera importante. Además, el área alrededor de la FSRU propuesta no es de uso intensivo para la pesca deportiva. Por consiguiente, el impacto sería adverso pero menos que significativo y no requeriría medidas de mitigación.

Además, la Guardia Costera de los Estados Unidos de América (USCG) fijaría una zona de seguridad, por ejemplo, de aproximadamente 1,000 yardas (914 m) hacia delante y de 500 yardas (457 m) por la popa para los transportadores de LNG (Gas Natural Licuado) que viajan a Cabrillo Port dentro de aguas territoriales. Estas zonas móviles de seguridad podrían afectar a los pescadores aficionados, pero el efecto sería localizado y temporal.

En la Seccion 4.3 “Tráfico Marino” se analiza los impactos potenciales como resultado del incremento del tráfico de navíos, así como los detalles adicionales sobre el ATBA. En la sección Tráfico Marino del 33 Código de Regulaciones Federales (CFR) § 160 se establece que los transportadores de LNG deberán enviar una Notificación de Arribo 96 horas antes del arribo, dando su posición, último puerto contactado, próximo puerto a contactar, lista de tripulantes, manifiesto de carga, tiempo de arribo y el reporte de cualquier falla en el equipo que pueda afectar la seguridad.

El impacto a la pesca recreativa por el acceso restringido cerca de transportadores de gas natural licuado (LNG) en tránsito, sería temporal y por consiguiente, adverso pero no significativo, y no requeriría medidas de mitigación.

Impacto REC-3: Reducción de la Calidad de la Experiencia Recreativa Costa Afuera

Durante las operaciones del Proyecto, la presencia de la FSRU alteraría las actividades recreativas de los navegantes de botes de recreo, incluyendo a los visitantes en viajes de avistamientos de ballenas, y a otros visitantes al CINP (Clase I).

Según lo analizado previamente, la mayoría de los navegantes de botes de Ventura (10 millas [16 kilómetros] al norte de Playa Ormond) y el Puerto de Channel Islands (5 millas [8 kilómetros] al norte de Ormond Beach) se dirigen al CINP. Cabrillo Port se localizaría a 18.71 NM (21.5 millas o 34.7 km) al sudeste de la Isla Anacapa, la isla más cercana en el CINP. En general, los navegantes de los botes de recreo que viajan a estas islas no pasarían por Cabrillo Port en su ruta hacia el CINP. Los botes de recreo que viajan desde estos puertos estarían normalmente a aproximadamente 18.71 NM (21.5 millas o 34.7 km) de distancia de la FSRU. Debido a esta distancia, la FSRU no sería visible para la mayor parte de los navegantes (véase la Subsección 4.4, "Estética").

Mientras que muchos navegantes de botes de recreo se dirigen hacia el CINP), existen igualmente navegantes de botes que viajan por toda el área costa afuera. Los viajes de avistamientos de ballenas se hacen también por toda el área y podrían tener una posición más cercana y ventajosa que muchos otros navegantes en botes de recreo. Durante las operaciones, no se restringirá al público de ningúna vía ROWs del Proyecto.

Los canales para el tráfico del transporte comercial (esquema de separación de tráfico [TSS]) están localizados entre el litoral y el sitio para la FSRU propuesta así que los navegantes de los botes de recreo están acostumbrados a ver naves comerciales grandes en el área – 5,000 grandes navíos comerciales transitan en TSS del Canal de Santa Barbara anualmente (10,000 tránsitos en total).

El cambio a largo plazo en el carácter de la actividad recreativa para quienes navegan cerca de la costa sería pequeño ya que la FSRU se podría ver desde las áreas cercanas a la costa como un espesamiento apenas distinguible del horizonte (véase la

Sección 4.4, "Estética"). El proyecto no ocasionaría alteración significativa de las actividades de navegación en bote cercanas a la costa.

Aunque los navegantes de los botes de recreo que viajan dentro del área que circunda el sitio para la FSRU verían a menudo grandes navíos viajando por los canales de transporte, la presencia de la FSRU representaría un cambio de la marina, a largo plazo, en el área. Se les solicitaría a todos los navegantes de los botes de recreo mantener una distancia de 1,640 pies (500 m) desde el puerto y se esperaría que evitaran la zona de precaución de unas 2 NM adicionales (2.3 millas o 3.7 kilómetros) alrededor de la FSRU. Sin embargo, ellos aún podrían ver la FSRU, la cual sería estacionaria, en contraste con las naves que viajan por las rutas adyacentes de transporte. Además, un transportador de LNG atracaría periódicamente adyacente a la FSRU, mientras que descarga en Puerto Cabrillo.

Según se analiza en la Sección 4.4, "Estética," el cambio en el carácter de la marina por la instalación y operación de la FSRU podría representar un impacto adverso. Juzgar la intensidad del impacto con respecto a los navegantes de los botes de recreo resulta subjetivo. Algunos de ellos no considerarían como un impacto adverso importante a la FSRU en sus actividades recreativas, debido a que están acostumbrados a ver grandes barcos que viajan alrededor en las rutas de transporte. Sin embargo, debido a que algunos navegantes de botes de recreo responderían al cambio en el carácter de la marina como un impacto adverso importante, este documento concluye que estos navegantes experimentarían un cambio a largo plazo y permanente en el carácter del recurso recreativo costa afuera. Por lo tanto, el Proyecto daría lugar a un impacto significativo sobre la recreación costa afuera. No se dispone de medidas de mitigación factibles para reducir este impacto a menos de significativo.

Impacto REC-4: Reducción de las Actividades Recreativas en Playa Ormond o Restricción de Acceso

Las actividades de construcción o mantenimiento en el cruce costero podrían impedir temporalmente los usos o degradar las actividades recreativas en Playa Ormond a causa del ruido, el polvo y la luz generados durante la construcción o reparaciones, por liberación accidental de lodos de perforación o derrame de gas (Clase III).

La construcción a través de Playa Ormond consiste del tendido de ductos por debajo de la playa desde la propiedad de Reliant Energy costa afuera. Se emplearía tecnología de HDB para colocar los ductos submarinos al menos 50 pies (15.24 m) por debajo de la playa. Los dos acercamientos HDB a la orilla tendrían una longitud aproximada de 4,265 pies (1,300 m) y sería paralelas, con una separación de alrededor de 100 pies (30.5 m). Las actividades de HDB costa adentro tendrían una duración aproximada de 108 días en la locación de Playa Ormond (véase la Sección 2.6.1, “Cruce costero vía HDB” para mayor detalle).

No habrá construcción alguna en Playa Ormond, y las áreas de construcción HDB estarían limitadas entre la propiedad de la Estación Reliant de Generación de Energía

de Playa Ormond y costa afuera; por consiguiente, las áreas de recreación o las vías de acceso público a la playa no serían afectadas. La presencia de los ductos en Playa Ormond no restringiría el acceso al litoral, ni daría lugar a efectos físicos adversos de importancia sobre las instalaciones recreativas.

La construcción o presencia de los ductos no impedirían los esfuerzos de restauración de humedales en Playa Ormond. (Estos esfuerzos pueden representar mayores oportunidades recreativas.) El Ducto de Center Road sería instalado a lo largo de la vía ROW existente al este de la Vía Edison. Este área se encuentra fuera del área marcada por Conservación Costera de California (2005) para restauración de humedales. La Sección 4.13 “Uso de la Tierra”, contiene información específica sobre los planes de restauración para Playa Ormond.

La tecnología HDB incluye un sistema periférico semi-cerrado para devolver el exceso de lodos a la plataforma de perforación para su reuso o reciclaje (véase la Sección 2.6.1, “Cruce costero vía HDB”). Esto minimiza la probabilidad de una descarga al ambiente. Si se presentare una liberación inadvertida de los lodos de perforación del HDB en Playa Ormond, las actividades recreativas, incluyendo la pesca, la natación, y el buceo, se restringirían durante un período indefinido mientras el sitio se limpia. Este sería un impacto potencialmente significativo porque el mismo reduciría la calidad de las actividades recreativas; sin embargo, la implementación de un plan de contingencia de HDB limitaría los efectos de tal accidente. Los efectos de una liberación de lodos de perforación serían temporales, por tanto el impacto sobre la recreación en el área sería adverso, pero no significativo, y no requiere mitigación.

De manera similar, ante el evento de un derrame de gas u otro daño que requiera una reparación mayor de una parte o de la totalidad del ducto, las actividades recreativas serían temporalmente restringidas en Playa Ormond hasta que el ducto fuera reparado a fin de asegurar la seguridad pública. Los efectos del cierre de la playa para reparar el ducto serían temporales y por tanto no representan un impacto significativo para la recreación en el área. Véase Impactos PS-4, PS-5 y PS-6 en la Sección 4.2 “Seguridad Pública: Análisis de Peligros y Riesgos”, para un análisis de daños al ducto y de posibles impactos a la salud pública en escenarios a largo plazo y en el peor de los casos.

La estación de medición y las instalaciones de odorización se adicionarían sobre los terrenos de la Estación Reliant de Generación de Energía de Playa Ormond y no reduciría las oportunidades de recreación en Playa Ormond.

Finalmente, se proporcionaría estacionamiento para todos los trabajadores de la construcción en el sitio de Reliant y no restringiría la ya escasa oferta de estacionamiento para el acceso a la playa al terminal de la Vía Arnold.

Debido a que la mayor parte de la construcción ocurriría en la propiedad de la Estación Reliant de Generación de Energía de Playa Ormond, la construcción costa adentro en esta área no representaría un cambio importante para el carácter del área ni limitaría su

uso recreativo, aunque la calidad de la experiencia recreativa sería temporalmente reducida durante la cosntrucción debido al polvo, el ruido y la luz.

Este impacto es considerado adverso pero no significativo y no requiere medidas de mitigación.

Impacto REC-5: Reducir o Restringir el Acceso a Parques o Reducir el Disfrute del Usuario

Las actividades de la construcción podrían restringir temporalmente el acceso a los parques debido al incremento de congestión de tráfico y otras molestias en general en el área de parques en la vecindad de la construcción del ducto (Clase III).

La ruta del ducto propuesto pasaría dentro de 1 milla (1.6 kilómetros) de los parques enumerados en las Tablas 4.15-4 y 4.15-5. La única instalación de recreación que la construcción del ducto cruzaría, y, por tanto, afectaría directamente, sería el Sendero multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara en Santa Clarita (para el análisis de este impacto, véase Impacto REC-6 más adelante). Además, el ducto sería paralelo a la vía de acceso del Saticoy Country Club aproximadamente por 1,500 pies (457 m), aunque sería construido dentro de los campos agrícolas adyacentes más que dentro de la vía ROW.

El Saticoy Country Club es la instalación recreativa más cercana del ducto Center Road, aproximadamente a 125 pies (38 m) del punto más cercano de la ruta. Las actividades de construcción en el lado sudeste del campo de golf podrían causar molestias temporales por el polvo y el ruido. Entre la ruta del ducto y el campo de golf hay huertos y varios árboles grandes que acortaría estos impactos durante la construcción, bloqueando algo del polvo y ruido. El siguiente parque más cercano al ducto Center Road es el Parque West Village, a 0.3 millas (0.5 km) de la ruta del ducto. LA distancia protegería a estos parques de contaminación significativa por ruido, polvo y luz que resultaran de la construcción del ducto.

Magic Mountain está situada aproximadamente a una 1 milla (1.6 kilómetros) al oeste de la Línea 225 del Ducto Periférico propuesto. Es improbable que la vista y los ruidos de la construcción interrumpan la calidad de las actividades recreativas en ese sitio. Los cierres de la ruta a lo largo del Magic Mountain Parkway podrían ocasionar impactos importantes en el tráfico para los visitantes durante la temporada máxima, en el verano. Para evitar estos impactos significativos sobre el tráfico, la Solicitante presentaría un Plan de Manejo del Tráfico a la Ciudad de Santa Clarita para mostrar cómo se manejaría el tráfico durante la construcción, a efecto de evitar afectar significativamente el tráfico en el parque de atracciones.

Como se analiza en la Sección 4.17, “Transporte”, los ductos propuestos serán construidos en su mayoría en la vía ROW existente. En todos los casos, se mantendría el tráfico desviándose alrededor de la construcción según se necesite. Durante las actividades de construcción, se mantendrá los accesos a las instalaciones a lo largo de

la ruta. La construcción costa adentro del ducto porcedería típicamente desde 300 a 500 pies (91 a 152 m) por día a través de las calles de la ciudad hasta 600 a 700 pies (183 a 213 m) por día a través de las áreas agrícolas, incluyendo huertos. Por lo tanto, la congestión de tráfico en la vecindad del Proyecto sería temporal, y el acceso vehicular a las áreas de recreación no sería afectado adversamente.

Finalmente, aunque no es de esperarse, podrían ocurrir cambios temporales en el uso del parque, pero no al grado de generar deterioro físico a los otros parques como resultado del sobreuso. Por consiguiente, en caso ocurriesen cambios temporales, el impacto sería adverso pero no significativo y no requeriría mitigación.

Para más información con respecto a los efectos del proyecto sobre patrones de tráfico, véase la Subsección 4.17, "Transporte."

La Solicitante ha incorporado lo siguiente dentro del proyecto propuesto:

AM REC-5a. **Localizaciones del Área de Montaje** Las áreas de montaje estarían ubicadas por lo menos a una (1) milla (1.6 kilómetros) de distancia del parque y de las áreas de recreación.

<u>Medidas de Mitigación para el Impacto REC-5: Disuasión Temporal del Uso del Parque Debido a la Congestión del Tráfico</u>

MM TRANS-2a. **Los Planes de Control del Tráfico** se aplicarían para este impacto (véase la Sección 4.17, "Transporte").

La implementación de estas medidas aseguraría que los impactos sobre el tráfico debidos a la congestión durante la construcción, no reducirían o restringirían el acceso a los parques de manera significativa.

Impacto REC-6: Reducir o Restringir el Acceso a Senderos

Las actividades de la construcción de la Línea 225 del Ducto Periférico cerrarían temporalmente los senderos multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara (Clase II).

La ruta de la Línea 225 del Ducto Periférico propuesto seguiría la Bifurcación Sur del Río Santa Clara y correría paralela a un sendero recreativo multi-usos por aproximadamente 1.5 millas (2.4 kilómetros) (hito MP 2 a hito MP 3). Las actividades de la construcción se desarrollarían cerca al sendero multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara durante aproximadamente 10 a 14 días. Durante este tiempo, los visitantes no podrían utilizar el sendero. Además, la calidad de las actividades recreativas a lo largo de las partes adyacentes del sendero se alteraría debido al ruido de la construcción y por la imposibilidad de viajar a lo largo del sendero.

Medidas de Mitigación para el Impacto REC-6: Cierre temporal de los Senderos de Recreación

MM REC-6a. Señalización e Información de Cierre del Sendero. La Solicitante o su representante designado fijará señales y diseminará información entre el público sobre el sendero multi-uso a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara, especificando la duración del cierre, cuando será restaurado, y rutas alternas.

MM REC-6b. Restauración del Sendero. La Solicitante o su representante designado restaurará a su condición original el sendero multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara durante los 21 días posteriores a la completación de la sección del ducto a lo largo del sendero.

Con la implementación de estas medidas de mitigación, la alteración del sendero multi-uso sería minimizada y este impacto sería reducido a un nivel menor a su criterio de importancia.

Un resumen de impactos potenciales a la recreación y las medidas de mitigación propuestas aparece en la Tabla 4.15-7.

Tabla 4.15-7 Resumen de los Impactos a la Recreación y Medidas Mitigación

Impacto	Medida(s) de Mitigación
REC-1: Las actividades de la construcción restringirían temporalmente la navegación y la pesca marina recreativa (Clase III).	Ninguna.
REC-2: Las actividades operacionales podrían restringir las actividades de recreo debido a la creación de un Área a Evitarse de 2 NM (2.3 millas o 3.7 km) alrededor de la FSRU y una zona de seguridad alrededor de los barcos de LNG (Clase III).	Ninguna.
REC-3: La presencia de la FSRU alteraría las actividades recreativas de los navegantes de botes de recreo, incluyendo a los visitantes en viajes de avistamientos de ballenas, y a otros visitantes al CINP (Clase I).	Ninguna.
REC-4: Las actividades de construcción o mantenimiento en el cruce costero podrían impedir temporalmente los usos o degradar las actividades recreativas en Playa Ormond a causa del ruido, el polvo y la luz generados durante la construcción o reparaciones, por liberación accidental de lodos de perforación o derrame de gas (Clase III).	Ninguna.
REC-5: Las actividades de la construcción podrían restringir temporalmente el acceso a los parques debido al incremento de congestión de	**AM REC-5a. Localizaciones del Área de Montaje.** Las áreas de montaje estarían localizadas a menos de una (1) milla (1.6

Tabla 4.15-7 Resumen de los Impactos a la Recreación y Medidas Mitigación

Impacto	Medida(s) de Mitigación
tráfico y otras molestias en general en el área de parques en la vecindad de la construcción del ducto (Clase III).	kilómetros) de distancia del parque y las áreas de recreación. **MM TRANS-2a. Los Planes de Control del Tráfico** aplican aquí (véase la Sección 4.17, "Transporte").
Rec-6: Las actividades de la construcción de la Línea 225 del Ducto Periférico cerrarían temporalmente los senderos multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara (Clase II).	**MM REC-6a. Señalización e Información de Cierre del Sendero.** La Solicitante o su representante designado fijará señales y diseminará información entre el público sobre el sendero multi-uso a los largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara, comenzando con la duración del cierre, cuando reabrirá y rutas alternas. **MM REC-6b. Restauración del Sendero.** La Solicitante o su representante designado restaurará a su condición original el sendero multi-usos a lo largo de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara durante los 21 días posteriores a la completación de la sección del ducto a lo largo del sendero.

4.15.5 Alternativas

4.15.5.1 Alternativa de No Acción

La "Alternativa No Acción" (detallada en la Sección 3.4.1), MARAD negaría la licencia para ejecutar el Proyecto de Cabrillo Port y/o la CSLC negaría la solicitud para la arriendo de las tierras para el ROW del ducto. La Alternativa No Acción significa que el Proyecto no tomaría lugar y que el FSRU, ducto submarinos asociados, y ductos costa adentro e instalaciones relevantes no se construirían. Asimismo, ninguno de los impactos ambientales potenciales identificados para la construcción y operación del Proyecto propuesto tomaría lugar.

Ya que el Proyecto propuesto tiene financiamiento privado, no se sabe si la Solicitante financiaría otro proyecto de energía en California; sin embargo, de ser seleccionado la Alternativo No Acción, las necesidades de energía identificadas en la Sección 1.2, "Propósito del Proyecto, Necesidad y Objetivos", serían tratadas de otras formas, probablemente por otros proyectos de LNG o similares. Tales Proyectos propuestos podrían resultar en impactos ambientales potenciales de la misma magnitud que este Proyecto propuesto, así como impactos particulares a sus respectivas configuraciones y operaciones. Sin embargo, tales impactos no pueden ser predichos con seguridad en este momento.

4.15.5.2 Ubicación Alterna del Puerto de Aguas Profundas-Cruce Costero Mandalay/Canal Santa Bárbara/Ducto Vía González

Los impactos de carácter recreativo costa afuera de esta alternativa serían similares a los del Proyecto propuesto, con excepción de los impactos visuales. La FSRU estaría situada 5 millas (8 kilómetros) más cerca a la costa. Por lo tanto, podría ser más visible desde la tierra por parte de los visitantes del litoral y los navegantes en bote en el área cercana a la costa. También estaría más cerca a la Isla Santa Cruz pero aproximadamente a la misma distancia de la Isla Anacapa, comparada con el Proyecto propuesto. Además, estaría más cerca a la ruta que los navegantes en bote de Santa Bárbara utilizarían para visitar Channel Islands. Esta localización alterna daría lugar a un impacto potencialmente más significativo para los navegantes en botes de recreo que utilizan el área, que el del Proyecto propuesto.

El cruce costero comprendería actividades de HDB entre la Playa Estatal McGrath y el Parque Costero Mandalay y la conexión con la Estación Reliant de Generación de Energía. La construcción a través de la playa resultaría en actividades de construcción e impactos similares a los del cruce costero propuesto en Playa Ormond.

Las playas y parques cercanas incluyen la Playa Estatal McGrath, el Parque Playa Mandalay y Oxnard Shores. A lo largo de la Vía West Gonzales, el ducto costa adentro el ducto pasaría cerca pero no directamente adyacente a los siguientes parques: Parque Cabrillo, Campo de Golf River Ridge, Campo de Golf Buenaventura, Parque Connelly, Parque Eastwood, Parque Sierra Linda, Parque South Bank, Parque Orchard, Parque Rio Lindo, Parque Borchard y el Parque West Village. No habría impacto directo sobre estas instalaciones recreativas. Al igual que con la ruta propuesta, el impacto principal se debería a la congestión temporal del tráfico en el área general de la construcción, y se aplicarían las mismas medidas de mitigación.

4.15.5.3 Rutas Alternas para el Ducto Costa Adentro

Alternativa 1 del Ducto de Center Road

Esta alternativa tendría impactos similares a los de la ruta propuesta. No se cruzaría a través ni estaría adyacente a ningún parque y, al igual que las alternativas 2 y 3, se situaría más lejos del Saticoy Country Club. El impacto principal se debería a la congestión del tráfico en el área general, y se aplicaría las mismas medidas mitigación.

Alternativa 2 del Ducto de Center Road

Esta alternativa tendría impactos similares a los de la ruta propuesta. No se cruzaría a través ni estaría adyacente a ningún parque y, al igual que las alternativas 1 y 3, se situaría más lejos del Saticoy Country Club. El impacto principal se debería a la congestión del tráfico en el área general, y se aplicaría las mismas medidas de mitigación.

Alternativa 3 del Ducto de Center Road

Esta alternativa tendría impactos similares a los de la ruta propuesta. No se cruzaría a través ni estaría adyacente a ningún parque y, al igual que las alternativas 1 y 2, se situaría más lejos del Saticoy Country Club. El impacto principal se debería a la congestión del tráfico en el área general, y se aplicaría las mismas medidas de mitigación.

Línea 225 del Ducto Periférico

La Alternativa de la Línea 225 del Ducto Periférico afectaría las mismas áreas de recreación que las de la ruta del Proyecto propuestoy lresultaría en un impacto adverso sobre el sendero multi-usos de la Bifurcación Sur del Río Santa Clara. Se aplicarían las mismas medidas de mitigación.

4.15.5.4 Cruces Costeros Alternos y Rutas de Conexión del Ducto

Cruce Costero de la Vía Arnold/Ducto Vía Arnold

El acceso a Playa Ormond es principalmente por la Vía Perkins y la Vía Arnold. La Vía Arnold es una vía rural estrecha que ofrece estacionamiento limitado cerca del punto de acceso a la playa.

Este alternativa tendría impactos similares a los de la ruta propuesta. Las mismas medidas de mitigación del Proyecto propuesto se aplicarían para esta alternativa. No cruzaría ni estaría adyacente a ningún parque, y el impacto principal se debería a la congestión del tráfico en el área general.

Cruce Costero del Point Mugu/Ducto Vía Casper

Se presentarían menos impactos sobre la recreación costa adentro en esta localización alterna del cruce costero ya que Point Mugu de la Base Naval del Condado de Ventura (NBVC) no está abierto al público debido a protocolos de seguridad para la misión militar. La policía de Point Mugu de la NBVC patrulla la base y supervisa los límites de los costados oriental y occidental para evitar que los transgresores entren a través de las cercas. A los visitantes que van a Point Mugu de la NBVC para tomar parte en las actividades relacionadas con los recursos naturales se les permite la visita únicamente en grupos, y solo si tienen permiso del personal militar y han obtenido un pase de la oficina de pases de la base. Una vez que se encuentren en la base, se espera que todos los visitantes cumplan con las regulaciones de la instalación y observen las restricciones del área de la base.

Además, el acceso es restringido a la mayor parte de la base, aún para el personal de la instalación, debido a las actividades de la misión y la naturaleza sensible de los recursos naturales. Las áreas abiertas al personal de la base para la recreación incluyen la Playa Familiar, las áreas para comidas campestres, acampamento campestre y cacería durante la estación abierta. La mayor parte del costado occidental de la base está encerrado en un Arco de Seguridad de Armas para actividades

operacionales y relacionadas con misiles. Las áreas dentro del Arco de Seguridad de Armas están cerradas para todo el personal.

Bajo esta alternativa, dado que el ducto no atravesaría ni sería adyacente a ningún parque y que evadiría áreas públicas de Playa Ormond, las medidas de mitigación propuestas por el Proyecto para la construcción costa adentro y la operación no serían aplicables, y no se requeriría medidas adicionales.

4.15.6 Referencias

Allcoast Sport Fishing Fish Reports. 2002. Available at http://www.sport-fish-info.com/fishcnt0.html.

Amusement Business. 2002. Top 50 North American Amusement/Theme Parks. http://www.amusementbusiness.com.

California Department of Boating and Waterways. 2002. Available at http://www.dbw.ca.gov/.

City of Oxnard. July 2000. Coastal Land Use Plan. Oxnard, California.

City of Oxnard General Plan (with amendments). 2000. Oxnard, California.

City of Santa Clarita General Plan. 1991. Santa Clarita, California.

Los Angeles County General Plan. 1993. Open Space and Conservation Element. Los Angeles, California.

Los Angeles County Department of Parks and Recreation. http://parks.co.la.ca.us/.

Minerals Management Service. 1987. OCS Environmental Assessment of Proposed Development for Lease OCS-P 0205, Santa Clara Unit, Chevron U.S.A., Inc. U.S. Department of the Interior, Minerals Management Service, Pacific OCS Region, Los Angeles, CA.

Natural Resource Consultants. 2003. Commercial and Recreational Fisheries in the Vicinity of a Proposed Pipeline Near Ventura, California. Prepared for Fugro Seafloor Surveys, Inc., March 10, 2003. (Submitted to USCG and CSLC November 2003.) pp 22–23.

U.S. Department of the Interior. 2001. Delineation Drilling Activities in Federal Waters Offshore Santa Barbara County, California. Draft Environmental Impact Statement. Minerals Management Service, Pacific Outer Continental Shelf Region.

U.S. Geological Survey, 1980. Environmental Impact Report/Environmental Assessment, Union Oil Company, Platform Gina and Platform Gilda Project, Lease OCS P-0202 and OCS P-0216, Offshore Ventura County, California, Volume II.

Ventura County Parks. http://www.ventura.org/gsa/parks/.