

## AVISO DE PREPARACION

**FECHA:** 17 de junio, 2021

**PARA:** Oficina de Planificación e Investigación – Centro de Compensación Estatal, Agencia Responsable o Fideicomisaria, y Partes Interesadas

**DE PARTE DE:** Ontario International Airport Authority 1923 East Avion Street Ontario, CA 91761

### **Asunto: Aviso de preparación de un proyecto de informe suplementario de impacto ambiental centrado**

La Autoridad del Aeropuerto Internacional de Ontario (OIAA) será la agencia principal y preparará un informe complementario de impacto ambiental (EIR) enfocado para el proyecto identificado a continuación. Solicitamos las opiniones de su agencia sobre el alcance y el contenido de la información ambiental que son pertinentes a las responsabilidades estatutarias de su agencia en relación con el proyecto propuesto. Su agencia necesitará usar el EIR preparado por nuestra agencia cuando considere su permiso u otra aprobación para el proyecto.

La descripción del proyecto, la ubicación y los posibles efectos ambientales están contenidos en los materiales adjuntos. Se adjunta una copia del Estudio Inicial.

Debido a los plazos exigidos por la ley estatal, su respuesta debe enviarse lo antes posible, pero no más tarde de 30 días después de la recepción de este aviso.

**Fecha de Vencimiento para Comentarios Públicos:** 17 de julio, 2021

### **Ubicación / Dirección del proyecto:**

Ontario International Airport (ONT), 2500 E Airport Drive, Ontario, CA 91761

ONT está ubicado en el Condado de San Bernardino aproximadamente a 35 millas al este del Centro de Los Ángeles en el centro del sur de California (Inland Empire). Este proyecto se centra en la rehabilitación y reconstrucción de la pista 8R-26L, las mejoras asociadas al aeródromo y la reubicación de varios objetos y una carretera de seguridad de vehículos (VSR) actualmente dentro del área de seguridad de pista (RSA) y/o área libre de objetos de pista (ROFA) fuera de estas áreas. La ubicación regional y del proyecto en un mapa base topográfico se muestra en la **Figura 1**.

### **Descripción del Proyecto**

Se está preparando un EIR complementario y centrado, para complementar el EIR final certificado 1991 para terminales, otras instalaciones y operaciones para apoyar a 12 millones de pasajeros anuales ("1991 Certified FEIR") para las mejoras propuestas en ONT para cumplir con los estándares actuales de la Administración Federal de Aviación (FAA), mejorar la seguridad, y mejorar la eficiencia del campo aéreo. Se reconstruirán las taxivías del conector para alinearlas más estrechamente con las normas actuales de la FAA, así como para mejorar

las condiciones de pavimento para el tráfico aéreo en todo el aeródromo. Las secciones de pavimento propuestas serán diseñadas para una vida útil de 20 años para todos los pavimentos de hombro y el deterioro del pavimento, y para el pavimento de la nueva pista de rodaje. La pista 8R-26L requiere rehabilitación y reconstrucción, ya que fue construida en 1979 y ha superado la vida útil prevista del servicio de diseño de 20 años.

Además, hay objetos ubicados dentro del área de seguridad de la pista (RSA) y el área libre de objetos de la pista (ROFA) que necesitan ser reubicados para cumplir con los estándares FAA. El drenaje del aeródromo incluye áreas tributarias en el aeródromo ubicado entre las pistas de aterrizaje y las pistas de rodaje. Las mejoras propuestas no están aumentando las áreas de drenaje del aeródromo, sin embargo, se están modificando para acomodar las taxívas de conexión existentes y la construcción de las nuevas taxívas de conexión. Las mejoras propuestas no darán lugar a un aumento de la capacidad de la pista.

El FEIR certificado de 1991 está disponible para su revisión en las oficinas de administración de la OIAA con cita previa (909-544-5300).

Las mejoras propuestas se ilustran en la **Figura 2**.

**Aprobaciones Necesarias:** La OIAA tiene la responsabilidad principal de aprobar el proyecto propuesto. Las agencias y entidades de la Ciudad que pueden ser requeridas para tomar acciones asociadas con los proyectos propuestos incluyen, pero quizás no será limitadas a los siguiente:

- Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de EE UU. (FAA)
- Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD)
- Distrito de Control de Inundaciones del Condado de SB
- Ciudad de Ontario
- Otras aprobaciones, permisos o acciones Federales, Estatales o locales que se consideren necesarias.

**Recursos Ambientales Potencialmente Afectados:** Impactos relacionados con la calidad del aire, recursos biológicos, emisiones de gases de efecto invernadero, hidrología/calidad del agua, ruido, y sus impactos acumulativos relacionados han sido encontrados potencialmente significativos y serán analizados en un EIR suplementario preparado para el proyecto propuesto. Sin embargo, como se describe en el Estudio Inicial, varios temas individuales dentro de estas áreas de recursos no resultarían en impactos potencialmente significativos y no están planificados para análisis adicionales en el EIR suplementario. El estudio inicial encontró que el proyecto propuesto no tendría ningún impacto, o impactos menos que significativos, o impactos menos que significativos con la mitigación incorporada en todos los demás recursos ambientales (es decir, estética, recursos agrícolas, recursos culturales, geología/suelos, peligros y materiales peligrosos, uso/planificación de la tierra, recursos minerales, población/vivienda, servicios públicos, recreación, transporte/tráfico, y servicios públicos/sistemas de servicio).

**Próximos pasos:** La OIAA está solicitando información durante el período de revisión pública de 30 días de NOP de las agencias, organizaciones y ciudadanos privados interesados con respecto al alcance y contenido de la información ambiental que se incluirá en el EIR

suplementario. En el futuro, las agencias públicas que reciban este aviso podrán utilizar el EIR suplementario preparado por la OIAA al considerar sus permisos u otras aprobaciones para el proyecto propuesto.

La OIAA solicita cualquier comentario sobre los posibles impactos ambientales del proyecto y las cuestiones que deben abordarse en el EIR suplementario. Todos los comentarios se considerarán en la preparación del EIR suplementario. Los comentarios escritos deben presentarse al contacto y a la oficina que se indica a continuación a más tardar a las 5:00 p.m. de 7 de julio, 2021.

Por favor, dirija sus comentarios a Nicole Walker, Gerente de Planificación Ambiental, en la siguiente dirección. Por favor incluya el nombre de una persona de contacto en su agencia.

Nicole Walker, Environmental Planning Manager  
Ontario International Airport Authority  
1923 East Avion Street  
Ontario, CA 91761

O correo electrónico: [nwalker@flyontario.com](mailto:nwalker@flyontario.com)

**Date:** 17 de junio, 2021

**Firma:** \_\_\_\_\_ *NJ Walker*

Nicole Walker

**Título:** Environmental Planning Manager

**Teléfono:** 310-883-5812

**Referencia:** California Code of Regulations, Title 14, (CEQA Guidelines) Sections 15082(a), 15103, 15375.

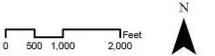


Rehabilitation of Runway 8R-26L and Associated Airfield Improvements Initial Study at Ontario International Airport



- Legend**
- Airport Property
  - Direct Study Area
  - County Boundary

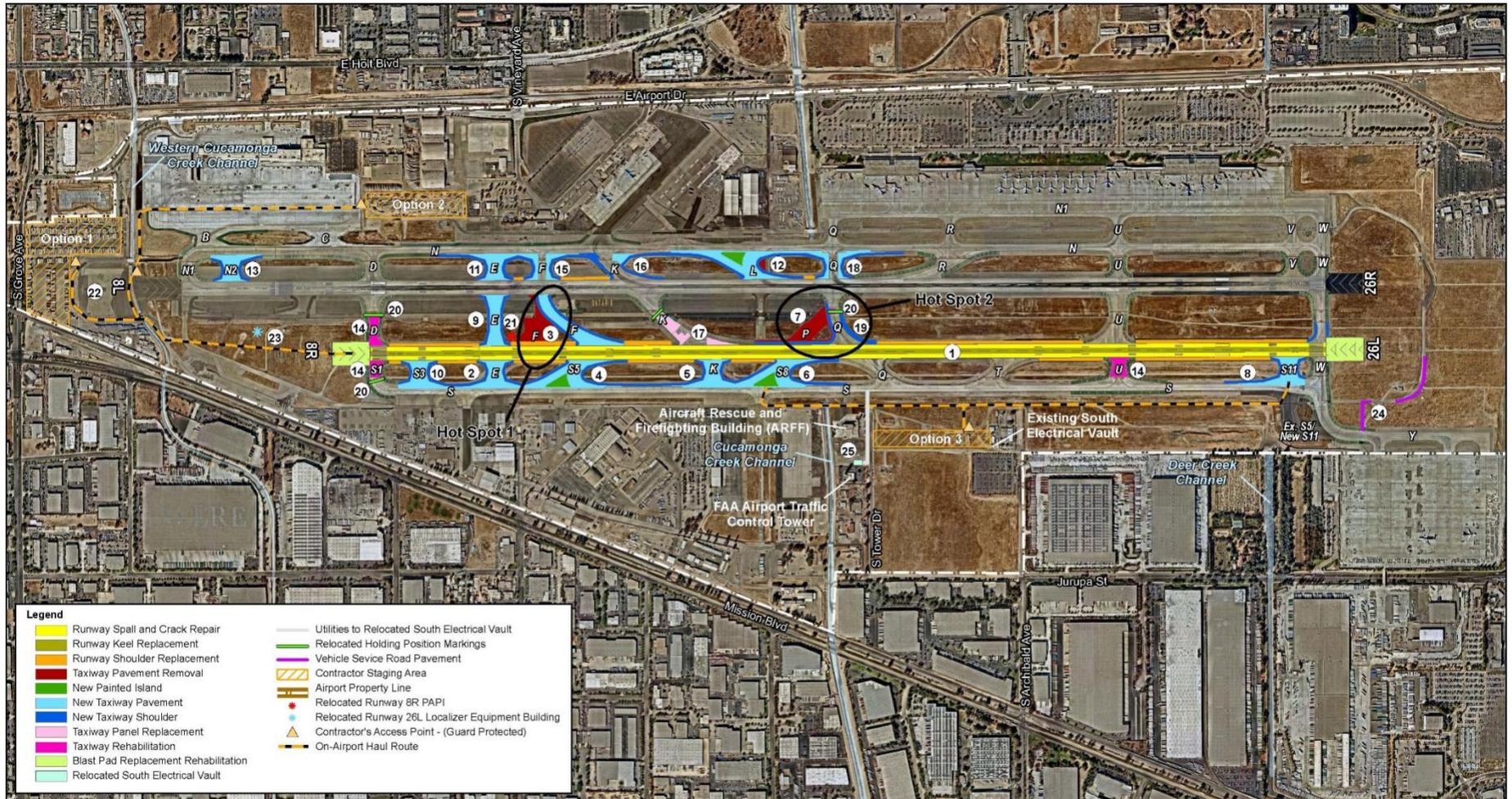
**Figure 1**  
 Regional and Project Location



Sources: OIAA, Nearmap, HNTB Analysis



Rehabilitation of Runway 8R-26L and Associated Airfield Improvements Initial Study at Ontario International Airport



Legend	
	Runway Spall and Crack Repair
	Runway Keel Replacement
	Runway Shoulder Replacement
	Taxiway Pavement Removal
	New Painted Island
	New Taxiway Pavement
	New Taxiway Shoulder
	Taxiway Panel Replacement
	Taxiway Rehabilitation
	Blast Pad Replacement Rehabilitation
	Relocated South Electrical Vault
	Utilities to Relocated South Electrical Vault
	Relocated Holding Position Markings
	Vehicle Service Road Pavement
	Contractor Staging Area
	Airport Property Line
	Relocated Runway 8R PAPI
	Relocated Runway 26L Localizer Equipment Building
	Contractor's Access Point - (Guard Protected)
	On-Airport Haul Route

**PROPOSED ACTION PROJECTS**

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) REHABILITATE RUNWAY 8R-26L</li> <li>(2) MODIFY EXISTING CONNECTOR TAXIWAY F AND REDESIGNATE AS TAXIWAY E</li> <li>(3) REMOVE EXISTING TAXIWAY F BETWEEN RUNWAYS 8L-26R AND 8R-26L AND CONSTRUCT NEW EXIT TAXIWAY F</li> <li>(4) CONSTRUCT EXIT TAXIWAY S5</li> <li>(5) RECONSTRUCT EXISTING EXIT TAXIWAY K</li> <li>(6) RECONSTRUCT EXISTING EXIT TAXIWAY P TO A HIGH-SPEED EXIT AND REDESIGNATE AS TAXIWAY S8</li> <li>(7) REMOVE EXISTING TAXIWAY P BETWEEN RUNWAYS 8L-26R AND 8R-26L</li> <li>(8) CONSTRUCT BYPASS TAXIWAY S11</li> <li>(9) CONSTRUCT CROSSING TAXIWAY E</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>(10) CONSTRUCT BYPASS TAXIWAY S3</li> <li>(11) CONSTRUCT CROSSING TAXIWAY E</li> <li>(12) RECONSTRUCT EXISTING TAXIWAY L AS A HIGH-SPEED EXIT TAXIWAY</li> <li>(13) CONSTRUCT BYPASS TAXIWAY N2</li> <li>(14) RESURFACE TAXIWAY D, TAXIWAY S1 AND TAXIWAY U PAVEMENT</li> <li>(15) CONSTRUCT FILLET MODIFICATIONS ON TAXIWAY F BETWEEN RUNWAY 8L-26R AND TAXIWAY N</li> <li>(16) CONSTRUCT FILLET MODIFICATIONS ON TAXIWAY K BETWEEN RUNWAY 8L-26R AND TAXIWAY N</li> <li>(17) REPLACE PANELS ON TAXIWAY K BETWEEN RUNWAYS</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>(18) CONSTRUCT FILLET MODIFICATIONS ON TAXIWAY Q BETWEEN RUNWAY 8L-26R AND TAXIWAY N</li> <li>(19) CONSTRUCT FILLET MODIFICATIONS ON TAXIWAY Q BETWEEN RUNWAYS</li> <li>(20) RELOCATE HOLDING POSITION MARKINGS*</li> <li>(21) RELOCATE RUNWAY 8R PAPI</li> <li>(22) RELOCATE PERIMETER FENCE AND REMOVE OBJECTS WITHIN ROFA</li> <li>(23) RELOCATE RUNWAY 26L (8R END) LOCALIZER EQUIPMENT BUILDING</li> <li>(24) MODIFY EXISTING VEHICLE SERVICE ROAD</li> <li>(25) RELOCATE SOUTH ELECTRICAL VAULT * DEPICTED IN MULTIPLE LOCATIONS</li> </ul> |
|---|--|--|

**Figure 2**  
**Proposed Project**

0 250 500 1,000 Feet

Sources: OIAA, Nearmap, HNTB Analysis