



Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Proyecto de Estudio Inicial - Declaración Negativa

preparado por

Ciudad de Santa Bárbara

División de Servicios Medioambientales, Departamento de Sostenibilidad y Resiliencia

801 Garden Street, Suite 200

Santa Barbara, California 93101

preparado con la ayuda de

Rincon Consultants, Inc.

319 East Carrillo Street, Suite 105

Santa Barbara, California 93101

Marzo 2024



RINCON CONSULTANTS, INC.

Environmental Scientists | Planners | Engineers

rinconconsultants.com

Índice

Estudio Inicial.....	1
1. Título Del Plan Propuesto	1
2. Agencia Principal/Contacto Del Patrocinador Del Plan	1
3. Ubicación Del Plan Y Entorno Físico.....	1
4. Entorno Existente.....	4
5. Descripción del Plan.....	10
6. Situación de Proyectos Acumulativos.....	34
7. Aprobaciones Requeridas	35
Factores Medioambientales Potencialmente Afectados	37
Determinación	37
Lista de Verificación Medioambiental	39
1 Estética.....	39
2 Recursos Agrícolas y Forestales	46
3 Calidad del Aire	49
4 Recursos Biológicos.....	55
5 Recursos Culturales.....	62
6 Energía	68
7 Geología y Tierras	72
8 Emisiones de Gases de Efecto Invernadero	79
9 Peligros y Materiales Peligrosos	83
10 Hidrología y Calidad del Agua	88
11 Uso de Tierras y Planificación	94
12 Recursos Minerales.....	96
13 Ruido	99
14 Población y Vivienda	105
15 Servicios Públicos.....	107
16 Recreación.....	109
17 Transporte.....	111
18 Recursos Culturales Tribales	115
19 Servicios Públicos y Sistemas de Servicios	119
20 Incendios Forestales	128
21 Conclusiones de Importancia Obligatorias	131
Referencias	134
Bibliografía.....	134
Lista de Preparadores	139

Tablas

Tabla 1	Emisiones de GEI por Sector a Nivel Comunitario de la Ciudad de Santa Bárbara 2019..	13
Tabla 2	Objetivos de Reducción de Emisiones de GEI de la Ciudad de Santa Bárbara.....	14
Tabla 3	Medidas de Actualización del PAC y Acciones por Estrategia de la Ciudad de Santa Bárbara.....	14
Tabla 4	Objetivo de Reducción de GEI de la Ciudad de Santa Bárbara para 2030 por Sector.....	31
Tabla 5	Proyección de Futuras Emisiones de GEI y objetivo de Reducción de la Ciudad de Santa Bárbara.....	32

Figuras

Figura 1	Ubicación Regional.....	2
Figura 2	Ubicación del Plan.....	3
Figura 3	Proyección de Futuras Emisiones de GEI y Objetivo de Reducción de la Ciudad de Santa Bárbara.....	32

Apéndices

Apéndice A	Fuentes, Efectos de Salud, y Controles Típicos Asociados con los Contaminantes Criterio	
Apéndice B	Descripción de los Gases de Efecto Invernadero de Interés para California	

Estudio Inicial

1. Título Del Plan Propuesto

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara (Actualización PAC) y Límites de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA).

2. Agencia Principal/Contacto Del Patrocinador Del Plan

Agencia principal/patrocinador del plan

Ciudad de Santa Bárbara
801 Garden Street, Suite 200
Santa Bárbara, California 93101

Contacto

Melissa Hetrick, Supervisora del Programa de Resiliencia
Ciudad de Santa Bárbara División de Servicios Medioambientales
Departamento de Sostenibilidad y Resiliencia
(805) 991-2447
mhetrick@santabarbaraca.gov

3. Ubicación Del Plan Y Entorno Físico

La actualización del PAC y los límites de emisiones de GEI de CEQA aplican a todas las áreas dentro de los límites de la Ciudad de Santa Bárbara. La Figura 1 muestra la ubicación regional y la Figura 2 muestra la ubicación del plan. La ubicación del plan incluye todas las tierras incorporadas de Santa Bárbara.

La Ciudad de Santa Bárbara está situada en el estado de California, en la costa sur del Condado de Santa Bárbara; aproximadamente a 30 millas al norte de la Ciudad de Ventura y a 75 millas al sur de la Ciudad de Santa María (Figura 2). En general, la Ciudad abarca aproximadamente 12,636 acres (aproximadamente 19.7 millas cuadradas) y se extiende desde el océano Pacífico en el sur generalmente de 3 a 5 millas hacia el norte en las estribaciones de las Montañas de Santa Ynez.

Los límites de la Ciudad abarcan aproximadamente cinco millas desde el corredor comercial de Coast Village Road, adyacente a la comunidad no incorporada de Montecito al este, hasta Hope Ranch y el este del valle de Goleta al oeste (Figura 2). Los límites de la Ciudad también incluyen los 970 acres del aeropuerto de Santa Bárbara, situado en la zona de Goleta, aproximadamente a cuatro millas al oeste de la Ciudad.

Figura 1 Ubicación Regional



Imagery provided by Esri and its licensors © 2021.
Additional data provided by the County of Santa Barbara, 2021.

-  City of Santa Barbara
 -  County of Santa Barbara
- N

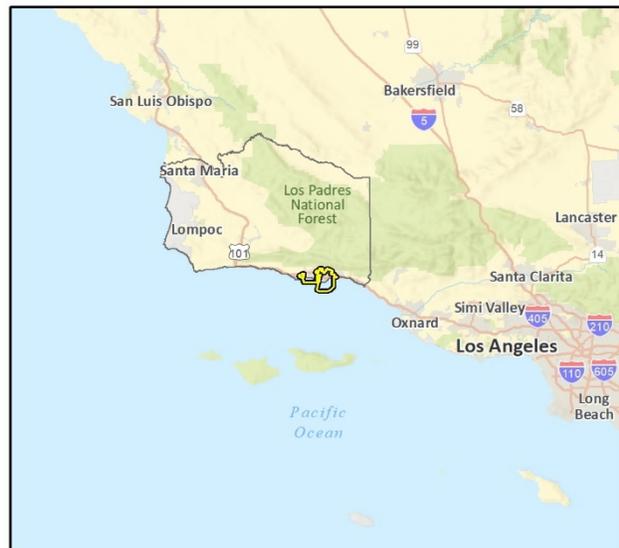
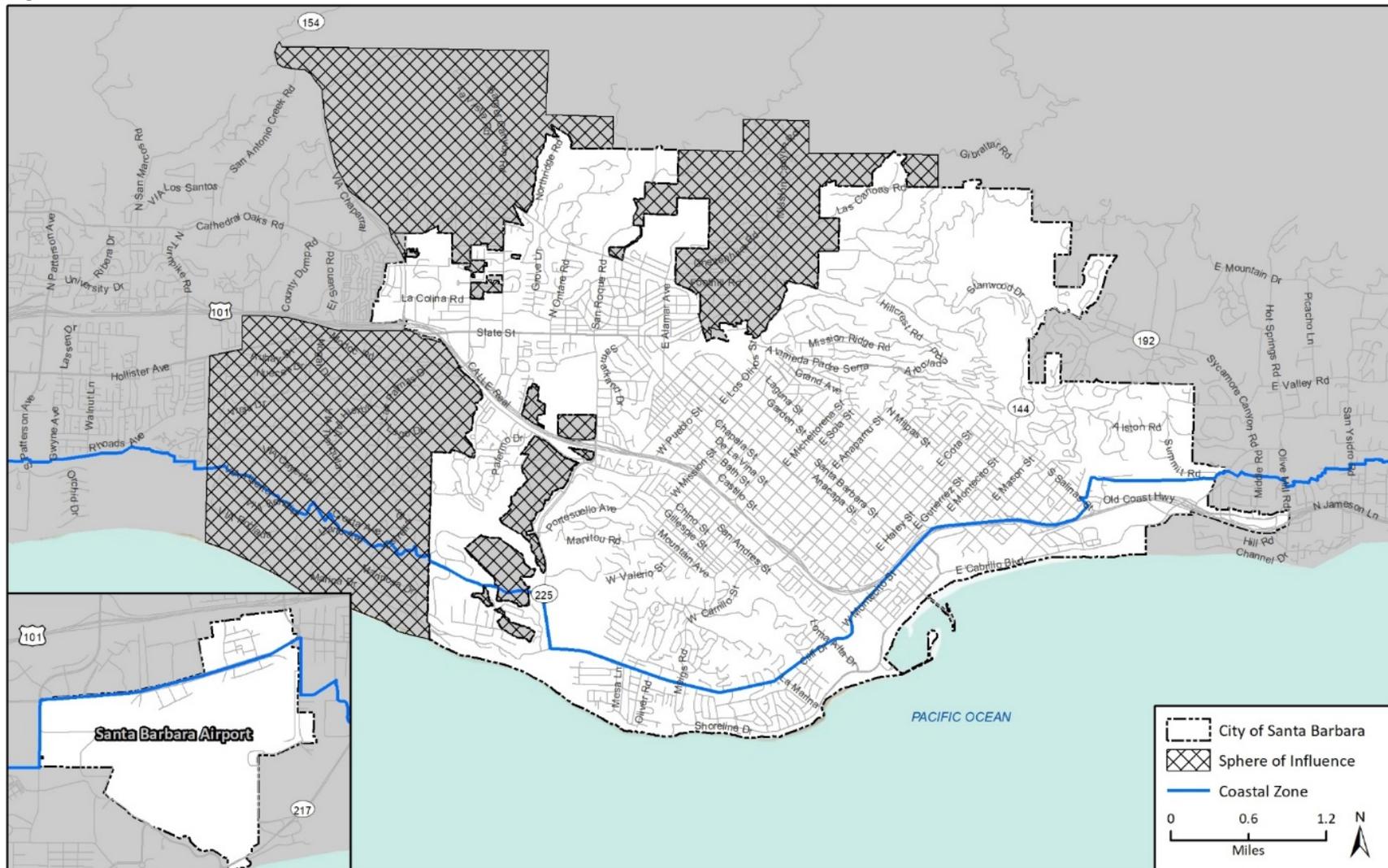


Fig 1 Regional Location

Figura 2 Ubicación Del Plan



Imagery provided by ESRI and its licensors © 2021.
Additional data provided by the County of Santa Barbara, 2021.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

La ciudad de Santa Bárbara está situada en la costa central de California, entre las montañas de Santa Ynez y el océano Pacífico. La Ciudad tiene una mezcla de usos con un centro estilo mediterráneo, suburbios, el aeropuerto de Santa Bárbara, y muchos usos comerciales como restaurantes finos y arte. El centro está situado junto a la autopista US-101, hacia la parte sur de la Ciudad, cerca del puerto de Santa Bárbara y de Stearn's Wharf.

La Ciudad recibe aproximadamente 22 pulgadas de lluvia al año, 283 días soleados al año, con una temperatura máxima en julio de 81°F y una temperatura mínima en enero de 47°F. Al igual que en el resto de la costa central de California, las condiciones climáticas de Santa Bárbara se mantienen benévolas debido a la relatividad de la ciudad con el Océano Pacífico.

4. Entorno Existente

Esfuerzos De Reducción De GEI Y Sostenibilidad De La Ciudad De Santa Bárbara

La Ciudad de Santa Bárbara ha establecido acciones relacionadas con el aumento de la sostenibilidad y la reducción de las emisiones de GEI y los impactos potenciales del cambio climático. Estas acciones se describen en los diversos planes de la ciudad a continuación.

Campaña Juntos Hacia Cero 2035

La Campaña Juntos Hacia Cero engloba el objetivo de la Ciudad de Santa Bárbara de alcanzar la neutralidad de carbono en 2035 a través de diversos planes relacionados con el clima, como el Plan de Acción Climática. Promueve el equilibrio de las emisiones de gases de efecto invernadero con estrategias de eliminación y el desarrollo de audaces estrategias de acción climática centradas en la mejora de las infraestructuras, el transporte activo, la descarbonización de la energía, la descarbonización de los edificios, la eliminación del carbono y la electrificación del transporte.¹

Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara 2012

En septiembre de 2012, el Consejo adoptó el Plan de Acción Climática para afrontar los problemas del cambio climático hasta el año 2030, de acuerdo con el Plan General de Santa Bárbara y la Ley de Soluciones para el Calentamiento Global de California (AB 32). Los objetivos del Plan de Acción Climática incluyen la reducción de la tasa de emisiones de carbono generadas en la comunidad de Santa Bárbara y planificar la adaptación al cambio climático. El plan incluye objetivos de reducción de las emisiones de los vehículos e inventarios de emisiones en toda la Ciudad para los años 2020 y 2030. El plan también incluye estrategias de reducción de emisiones como medidas de energías renovables, medidas de eficiencia de energía y edificios ecológicos, medidas de transporte y uso de terrenos, medidas de vegetación, medidas de reducción de residuos, y medidas de conservación del agua. Las estrategias de planificación de la adaptación al clima incluidas en el plan son la preparación ante emergencias, incendios forestales, inundaciones, calidad del agua, vulnerabilidad costera y planificación de adaptación, servicios públicos, recursos biológicos y estrategias para economías locales.²

¹ Santa Barbara, City of. 2023. Sustainability and Resilience. Together to Zero. Available Online at: <https://sustainability.santabarbaraca.gov/together-to-zero/>. Accessed October 12, 2023.

² Santa Barbara, City of. 2012. Climate Action Plan. Available online at: <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Services/Climate%20Action%20Plan/Final%20Santa%20Barbara%20Climate%20Action%20Plan%20%28September%202012%29.pdf>. Accessed October 12, 2023.

Plan Estratégico de Energía

El Consejo de Santa Bárbara adoptó el Plan Estratégico de Energía (PEE) el 7 de junio de 2017, con un objetivo de electricidad 100% renovable para toda la comunidad en 2030 y un objetivo provisional de electricidad 50% renovable para las instalaciones municipales en 2020. El Plan Estratégico de Energía presenta una vía flexible hacia la realización de estos objetivos a través de una combinación de opciones políticas y programáticas estratégicas centradas en el desarrollo de recursos locales de energía renovable y en el fortalecimiento de la seguridad y resiliencia local. El PEE identifica cinco áreas del programa con estrategias adjuntas priorizadas por la ciudad para la implementación exitosa de los objetivos del plan. Estas áreas del programa incluyen colaboraciones de energía, planes y estructuras, iniciativas de participación comunitaria, fuentes de financiación e incentivos financieros, desarrollo municipal y proyectos piloto, y políticas y procedimientos administrativos.³

Política Municipal De Construcción Sostenible De La Ciudad De Santa Bárbara

La Política Municipal de Construcción Sostenible fue adoptada por el Consejo de Santa Bárbara en septiembre de 2020 y es una revisión de la Política de Construcción Sostenible de la Ciudad de 2008, que promueve la construcción de edificios LEED Plata. La política establece ambiciosos objetivos de eficiencia de energía y propone alcanzar el carbono neto cero para la construcción de nuevos edificios y las renovaciones importantes de todas las propiedades e instalaciones de la Ciudad para avanzar los objetivos de sostenibilidad de la Ciudad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. La política establece requisitos de eficacia medioambiental para las nuevas construcciones, las renovaciones a gran escala, edificios existentes, mejoras de inquilinos y espacios alquilados. También detalla la prevención de residuos de construcción, preservación, restauración, salvamento, reutilización y reciclaje. La política también establece el Comité Directivo de Construcción Sostenible para supervisar y ayudar a avanzar el funcionamiento sostenible de los proyectos de construcción de la Ciudad. Por último, la política establece normas de entrenamiento, financiación, asistencia técnica, informes y actualizaciones de la política para garantizar el éxito de su aplicación.⁴

Plan General de Santa Bárbara 2011

El Plan General de la Ciudad se centra en garantizar que la Ciudad se convierta en una comunidad más sostenible para mejorar los medioambientes naturales y contruidos, la equidad social y la vitalidad económica a medida que el cambio climático influye los recursos locales y las necesidades de la comunidad. Los cinco factores clave del plan son la salud económica y fiscal, el carácter histórico y comunitario, la gestión del desarrollo, la salud pública y comunitaria y la energía y el cambio climático. El plan tiene principios fijos que incluyen la economía, el medioambiente, y la equidad para elaborar los componentes básicos de la sostenibilidad y reflejar los desafíos clave para establecer una Santa Bárbara sostenible. Adicionalmente, el plan estableció el Programa de Gestión Adaptativa para evaluar el progreso hacia la realización de las metas, objetivos, y resultados deseados del plan a lo largo del periodo de planificación de 20 años.⁵ El Plan General de la Ciudad

³ Santa Barbara, City of. Strategic Energy Plan. 2017. Available online at: <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Energy%20Programs/Strategic%20Energy%20Plan%20Overview.pdf>. Accessed October 12, 2023.

⁴ Santa Barbara, City of. Municipal Green Building Policy. 2020. Available online at: https://p7n920.a2cdn1.secureserver.net/wp-content/uploads/2021/11/Green-Building-Policy_Final.pdf. Accessed October 12, 2023.

⁵ Santa Barbara, City of. Plan Santa Barbara. 2011. Available online at: <https://santabarbaraca.gov/government/priorities-policies/general-plan/general-plan-elements-appendices>. Accessed October 12, 2023.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de Santa Bárbara también incluye el Elemento de Vivienda 2023-2031, que proporciona la base para las predicciones de vivienda y población para las emisiones de GEI en toda la Ciudad. Este plan identifica las necesidades de vivienda, los objetivos y las políticas de Santa Bárbara para producir viviendas asequibles y una planificación comunitaria sólida. La Asignación Regional de Necesidades de Vivienda de la Ciudad de Santa Bárbara 2023-2031 (RHNA) se utilizó para proyectar las emisiones de GEI en la Actualización del PAC.

Política de Adquisición de Vehículos de Cero Emisiones

La Ciudad de Santa Bárbara adoptó la Política Municipal de Adquisición de Vehículos de Cero Emisiones en marzo de 2023 para sustituir los vehículos con motor de combustión interna de la flota de la Ciudad por vehículos eléctricos de batería una vez que estos vehículos lleguen al final de su vida útil. Esta política propone acelerar la tasa de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Ciudad, de acuerdo con los objetivos del Plan General de 2011 y la campaña Juntos Hacia Cero.⁶

Plan Maestro de Peatones de Santa Bárbara

El Plan Maestro de Peatones se deriva del Elemento de Circulación de la Ciudad de 1997 y fue adoptado por el Consejo el 18 de julio de 2006. El objetivo principal del plan es apoyar la declaración de visión del Elemento de Circulación, que fomenta formas alternativas de transporte y movilidad para que no sea necesario el uso del automóvil. El plan se divide en cinco objetivos principales que procuran mejorar el sistema peatonal, establecer y mejorar rutas seguras a la escuela, proteger y ampliar el sistema de paseos, crear entornos peatonales atractivos, funcionales y accesibles, y animar a más gente a caminar. En general, el Plan Maestro de Peatones ayudará a la Ciudad a lograr sus objetivos de reducción de emisiones de GEI al apoyar infraestructuras que minimizan el uso de automóviles en toda la ciudad y promueven formas alternativas de transporte.⁷

Sostenibilidad Regional y Esfuerzos de Reducción de GEI

En coordinación con el Condado de Santa Bárbara, Gobiernos Asociados del Condado de Santa Bárbara (SBCAG), Gobiernos Asociados del Sur de California (SCAG), el Estado de California y el gobierno federal, la Ciudad de Santa Bárbara se ha comprometido a aplicar políticas regionales y estatales relacionadas con la reducción de emisiones de GEI. A continuación se presenta un resumen de los esfuerzos regionales de reducción de emisiones de GEI, con los que la Actualización del PAC de la Ciudad de Santa Bárbara se propone cumplir o superar.

Plan de Acción para la Sostenibilidad del Condado de Santa Bárbara 2010

El Condado de Santa Bárbara adoptó el Plan de Acción para la Sostenibilidad con el fin de tomar medidas inmediatas, asequibles y coordinadas para reducir las emisiones colectivas de GEI del Condado. El plan destaca numerosas acciones para disminuir las emisiones de las operaciones gubernamentales, incluyendo el aumento de la eficiencia energética en las flotas de vehículos y edificios, demostrando el uso de fuentes de energía limpias y renovables, implementando planes de transporte de vehículos que reducen el consumo, promoviendo la reducción de residuos y uniéndose a las asociaciones de Santa Bárbara Southern California Edison (SCE) y Pacific Gas &

⁶ Santa Barbara, City of. Municipal Zero Emission Vehicle Acquisition Policy. 2023. Available online at: <https://sustainability.santabarbaraca.gov/together-to-zero/>. Accessed October 12, 2023.

⁷ Santa Barbara, City of. Pedestrian Master Plan. 2006. Available online at: <https://santabarbaraca.gov/government/departments/public-works/public-works-downtown-team/transportation-policy>. Accessed October 12, 2023.

Electric (PG&E). El plan también incluye un inventario de emisiones GEI para todas las operaciones gubernamentales con el fin de identificar y cuantificar las fuentes de emisiones de las operaciones del gobierno del Condado de Santa Bárbara.⁸

Plan de Transporte Regional Conectado 2050 y Estrategia de Comunidades Sostenibles

Gobiernos Asociados del Condado de Santa Bárbara (SBCAG) adoptó el Plan de Transporte Regional y Estrategia de Comunidades Sostenibles Conectadas 2050 (RTP/SCS) en agosto de 2021. Este plan se desarrolló para explorar el uso de terrenos y los hábitos de viaje de la región. También toma en cuenta el aumento demográfico que creará nuevas demandas sobre el uso de terrenos y la infraestructura de viajes y ayuda a lograr los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero del Estado. Adicionalmente, Conectados 2050 incorpora el primer análisis específico de la región sobre indicadores de justicia medioambiental. El plan tiene cinco objetivos centrados en proteger y promover un medioambiente sano, mejorar la movilidad y la fiabilidad del sistema, garantizar la equidad socioeconómica, mejorar la salud y la seguridad, y lograr una economía próspera.⁹

Sostenibilidad Estatal y Esfuerzos de Reducción de GEI

A continuación, se presenta un resumen de los esfuerzos estatales de reducción de emisiones de GEI, con los que la Actualización del PAC de la Ciudad se propone cumplir o superar.

Ley 375 del Senado de California

En 2008, la Ley 375 del Senado (SB 375) mejoró la capacidad del Estado para lograr los objetivos de la Ley 32 de la Asamblea (AB 32) al ordenar al CARB que desarrollara objetivos regionales de reducción de emisiones de GEI que deberán ser logrados por los vehículos de pasajeros para 2020 y 2035. Además, el SB 375 dirige a cada una de las 18 mayores Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO) del Estado a preparar una estrategia de comunidad sostenible (SCS) que contiene una estrategia de desarrollo para lograr objetivos regionales de reducción de emisiones de GEI para su inclusión en el plan de transporte regional (RTP).

Orden Ejecutiva de California S-3-05

En 2005, el gobernador de California decretó la Orden Ejecutiva (OE) S-3-05, que identifica los siguientes objetivos de reducción de emisiones de GEI estatales para lograr la estabilización climática de la siguiente manera:

- Reducir las emisiones de GEI a niveles de 1990 para 2020
- Reducir las emisiones de GEI a un 80% por debajo de los niveles de 1990 para 2050

Ley 32 de la Asamblea de California

En 2006, la legislatura de California firmó AB 32 -la Ley de Soluciones de Calentamiento Global- como ley, exigiendo una reducción de emisiones de GEI estatales a niveles de 1990 para 2020 y la preparación de un Plan de Alcance por parte de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB)

⁸ Santa Barbara, County of. Sustainability Action Plan. 2020. Available online at: <https://content.civicplus.com/api/assets/655aa841-212f-4e39-baeb-db6485dfd466>. Accessed October 12, 2023.

⁹ Santa Barbara County Association of Governments Connected 2050: Regional Transportation Plan and Sustainable Communities Strategy. 2021. Available online at: http://www.sbcag.org/uploads/2/4/5/4/24540302/connected_2050_final.pdf. Accessed October 12, 2023.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero que defina las principales estrategias estatales de reducción de GEI para cumplir el plazo de 2020. Adicionalmente, AB 32 requirió a CARB que adoptara regulaciones para exigir la notificación y verificación de las emisiones de GEI estatales. Basándose en estas directivas, CARB aprobó un nivel de GEI estatal de 1990 y un límite de 427 toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono (MTCO_{2e}) para 2020.

Plan De Alcance para el Cambio Climático de California (2008)

En 2008, CARB aprobó el Plan de Alcance para el Cambio Climático de California original, que incluyó medidas para abordar las estrategias de reducción de emisiones de GEI relacionadas con la eficiencia energética, el uso del agua y el reciclaje y los residuos sólidos, entre otras medidas. Muchas de las medidas de reducción de GEI incluidas en el Plan de Alcance (por ejemplo, el Estándar de Combustible Bajo en Carbono, los Estándares Avanzados de Coches Limpios y el Cap-and-Trade) han sido adoptadas y aplicadas desde la aprobación del Plan de Alcance.

Actualización del Plan De Alcance para el Cambio Climático (2022)

El 8 de septiembre de 2016, el gobernador firmó la ley SB 32, prolongando AB 32 al requerir la reducción estatal de las emisiones de GEI en un 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030 (las demás disposiciones de AB 32 permanecen sin cambios). En noviembre de 2022, CARB aprobó la tercera actualización del Plan de Alcance para el Cambio Climático de California. El Plan de Alcance de 2022 extiende los Planes de Alcance anteriores y establece un camino para alcanzar la neutralidad de carbono no más tarde de 2045, tal y como establece AB 1279. El Plan de Alcance anterior de 2017 establece un camino tecnológicamente viable y económico para lograr el objetivo de reducción de GEI de 2030 mediante el uso de programas existentes como el Estándar de Portafolio de Renovables, Automóviles Limpios Avanzados, Estándar de Combustibles Bajos en Carbono, Estrategia de Reducción de Contaminantes Climáticos de Corta Vida (SLCP), Programa Cap-and-Trade y Estrategia de Fuentes Móviles que incluye estrategias para aumentar la penetración de flotas de vehículos de cero emisiones. El Plan de Alcance de 2022 mira hacia los objetivos climáticos de 2045 y las reducciones de GEI más profundas necesarias para cumplir el objetivo de neutralidad de carbono del Estado especificado en la AB 1279 y la OE B-55-18. Para lograr este objetivo, se presta gran atención a acelerar la transición a los vehículos de cero emisiones, ampliar las fuentes de energía renovables como la solar y del viento, mejorar el secuestro de carbono en tierras naturales y de trabajo y dar prioridad a la justicia medioambiental.¹⁰

Orden Ejecutiva de California B-55-18

En 2018, el gobernador de California decretó la Orden Ejecutiva B-55-18, que estableció un nuevo objetivo a nivel estatal para alcanzar la neutralidad de carbono en 2045 y mantener las emisiones netas negativas a partir de entonces. Este objetivo se añade a los objetivos existentes de reducción de GEI estatales establecidos por SB 32.

Ley 32 del Senado de California

En 2016, el gobernador de California firmó SB 32 como continuación de AB 32 - La Ley de Soluciones para el Calentamiento Global de California de 2006, que requería que el estado redujera sus emisiones de GEI a los niveles de 1990 para 2020. SB-32 designa a la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) como la agencia estatal encargada de supervisar y regular las fuentes de emisiones

¹⁰ CARB. 2022. 2022 Scoping Plan for Achieving Carbon Neutrality. Available at: <https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2023-04/2022-sp.pdf>. Accessed October 2023.

de GEI y de garantizar que las emisiones de GEI del estado se reduzcan a un 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030. Para cumplir estas normas, CARB está obligada a expandir o desarrollar nuevas regulaciones que sean tecnológicamente razonables y a la vez económicas, siempre teniendo en cuenta a las comunidades desaventajadas del estado.

Ley 197 de la Asamblea, Reglamento de GEI de la Junta de Recursos del Aire del Estado

En 2016, la legislatura de California aprobó AB 197, una ley vinculada a SB 32, que aumenta la supervisión de la legislatura sobre CARB y ordena a CARB priorizar a las comunidades desaventajadas en sus reglamentos de cambio climático, y evaluar la efectividad de costos de las medidas. AB 197 requiere que CARB "proteja a las comunidades más afectadas y desaventajadas del Estado [y] considere los costos sociales de las emisiones de gases de efecto invernadero" al desarrollar programas de cambio climático. La ley también añade dos nuevos miembros sin derecho a voto designados legislativamente a CARB, lo que aumenta el rol de la Legislatura en las decisiones de CARB.

Ley 350 del Senado, Ley de Energía Limpia y Reducción de Contaminación de 2015

En octubre de 2015, se firmó la ley SB 350, que establece nuevos objetivos de energía limpia, aire limpio y reducción de GEI para 2030 y más allá. SB 350 codifica los objetivos agresivos de energía limpia del gobernador Jerry Brown y establece el objetivo de reducción de GEI de California para 2030 de un 40% por debajo de los niveles de 1990. Para lograr este objetivo, SB 350 aumenta el objetivo de obtención de electricidad renovable de California del 33% para 2020 (legislación originalmente adoptada en 2002) al 50% para 2030. Los recursos renovables incluyen la energía del viento, solar, geotérmica, de olas, y energía hidroeléctrica pequeña. Además, SB 350 exige que el Estado duplique el ahorro de eficiencia energética estatal en los usos finales de la electricidad y el gas natural (es decir, residencial y comercial) para 2030 con respecto a un año base de 2015.

Ley 100 del Senado, La Ley de Energía 100% Limpia de 2018

En septiembre de 2018, el gobernador Brown firmó SB 100, que requiere que las entidades de servicio de carga del Estado (incluyendo los servicios públicos de energía y los programas de energía de elección comunitaria) deben adquirir energía generada 100% de un Portafolio Estándar de Renovables (RPS) para los recursos renovables elegibles para el año 2045.

Plan Estratégico de Eficiencia Energética de California de 2008

En septiembre de 2008, la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC) adoptó el primer Plan Estratégico de Eficiencia Energética a Largo Plazo de California, que presenta un plan único para lograr el máximo ahorro energético en todos los grupos y sectores principales de California. El Plan Estratégico se actualizó posteriormente en enero de 2011 para incluir un capítulo sobre iluminación. El Plan Estratégico establece como objetivo que todas las nuevas construcciones residenciales y comerciales de California sean de energía neta cero (ZNE) para 2020 y 2030, respectivamente. En 2018, la Comisión de Energía de California votó a favor de adoptar una política que exige que todas las viviendas nuevas de California incorporen techos de energía solar. Este cambio entró en vigor en enero de 2020 con la adopción del Código del Título 24 de 2021 y es un paso hacia lograr el objetivo estatal de que todas las nuevas construcciones residenciales sean ZNE para 2020. Adicionalmente, el Plan Estratégico establece objetivos para que el 50% de los edificios comerciales existentes sean

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero retrofitados para ser ZNE antes de 2030 y para que todos los edificios estatales nuevos y las renovaciones importantes sean ZNE antes de 2025.

Ley del Senado 1275, Iniciativa Avanzar Hacia Adelante

En septiembre de 2014, se firmó la Ley 1275 del Senado, que establece un objetivo estatal de un millón de vehículos de cero emisiones y casi cero emisiones en servicio para 2020 y dirige a la Junta de Recursos del Aire a desarrollar un plan de financiación a largo plazo para alcanzar este objetivo. SB 1275 también estableció la iniciativa Avanzar Hacia Adelante California, que requiere la planificación y elaboración de informes sobre los programas de incentivos vehiculares y el aumento del acceso y beneficios de los vehículos cero emisiones para las comunidades y consumidores desaventajados, de ingresos bajos, y de ingresos moderados.

Ley 1493 de la Asamblea, la Ley Pavley

AB 1493 (2002), el Programa de Coches Limpios Avanzados de California (conocido como Pavley), requiere que CARB desarrolle y adopte reglamentos para lograr "la máxima reducción viable y económica de las emisiones de GEI de los vehículos de motor." El 30 de junio de 2009, la EPA estadounidense concedió a California la exención del derecho preferente de la Ley de Aire Limpio para sus normas de emisiones de GEI de los vehículos de motor a partir del año 2009. Pavley I regula los años de modelo de 2009 a 2016, y Pavley II, que ahora se denomina "Vehículo de Bajas Emisiones (LEV) III GEI", regula los años de modelo de 2017 a 2025. El programa de Vehículos Limpios Avanzados coordina los objetivos de los programas LEV, Vehículos de Emisiones Cero (ZEV) y Escape de Combustibles Limpios, y proporcionaría reducciones importantes de emisiones GEI. Para 2025, cuando las normas se apliquen en su totalidad, los automóviles nuevos emitirán un 34% menos GEI y un 75% menos emisiones formadoras de smog respecto a sus niveles del año 2016.

Ley 97 del Senado, Guía de CEQA para Afrontar las Emisiones de GEI

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) requiere que las agencias públicas revisen los impactos ambientales de proyectos propuestos, incluyendo Planes Generales, Planes Específicos y proyectos de desarrollo específicos. En febrero de 2010, la Oficina de Ley Administrativa de California aprobó las enmiendas recomendadas a las Directrices Estatales de CEQA para afrontar las emisiones de GEI. Las enmiendas se desarrollaron para guiar a las agencias públicas en relación con el análisis, la mitigación y los efectos de las emisiones de GEI en los proyectos de documentos de CEQA.

5. Descripción del Plan

Actualización del PAC

La Actualización del PAC se basa e incorpora los programas de protección del clima mencionados anteriormente que la Ciudad tiene en marcha y que seguirán reduciendo las emisiones de GEI. La Actualización del PAC se basa en el PAC de 2012, que fue el primer plan oficial cualificado de reducción de GEI de la Ciudad. La Ciudad ha desarrollado la Actualización del PAC para lograr una serie de objetivos, entre los que se incluyen una demostración de liderazgo medioambiental, el cumplimiento de las iniciativas medioambientales estatales, la promoción de empleos ecológicos y un mayor desarrollo sostenible.

La actualización del PAC aborda las emisiones de GEI municipales y de toda la comunidad e incluye el objetivo de reducir la producción de emisiones de GEI de toda la comunidad por un total de 378,507 toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente (MT CO₂e) para 2030 (en línea con el objetivo de la Ley 32 del Senado de California para 2030). Además, la Ciudad de Santa Bárbara tiene objetivos aspiracionales para lograr la neutralidad de carbono para 2035, lo que es significativamente más agresivo que el objetivo estatal de reducción de emisiones del 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030 (SB 32) y del 85% por debajo de los niveles de 1990 o neto cero para 2045 (AB 1279).

El Estado de California utiliza 1990 como año de referencia para mantener la coherencia con la Ley de la Asamblea (AB) 32, que codificó el objetivo de emisiones de GEI del Estado para 2020 ordenando a CARB que redujera las emisiones estatales a los niveles de 1990 para 2020. Sin embargo, las ciudades y condados de California suelen optar por utilizar años después de 1990 como años de referencia debido a la mayor fiabilidad de los registros de esos años y a la gran cantidad de desarrollo que se ha producido desde 1990. La Ciudad de Santa Bárbara no dispone de un inventario de GEI de 1990 y, en su lugar, los objetivos desarrollados por la Ciudad en el PAC de 2012 se compararon con una base de referencia de 2005-2008 siguiendo las pautas del Plan de Alcance del Cambio Climático de 2008 de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB). Este plan estima las emisiones de 1990 (también el objetivo de 2020) un 15% por debajo de las emisiones "actuales" (2005-2008). Como tal, el inventario de GEI de 2019 se estableció como la nueva línea de base a seguir y los niveles de emisión se retrocalcularon desde esta línea de base a los niveles de 1990 utilizando la misma proporción de aumento de emisiones de GEI a nivel estatal desde 1990 al nivel actual. Basándose en estos cálculos retrospectivos, la Ciudad de Santa Bárbara emitió aproximadamente 715,530 toneladas de CO₂e en 1990.

En 2019, se emitieron aproximadamente 622,110 toneladas métricas de CO₂e en la Ciudad de Santa Bárbara de los sectores de energía, transporte, residuos sólidos, agua y el sector municipal. El sector municipal es un subconjunto de los sectores de emisiones de la comunidad, que consisten en energía, transporte, residuos sólidos y agua. El sector municipal se desarrolla para establecer métricas que permitan a la Ciudad servir de ejemplo y reducir las emisiones a nivel municipal. El sector energético representa las emisiones resultantes de la electricidad y el gas natural utilizados en edificios e instalaciones del sector privado y público. El sector del transporte incluye las emisiones de los vehículos privados, comerciales y de flota que circulan dentro de la Ciudad, así como las emisiones de los vehículos de tránsito, la flota de la Ciudad y los equipos todoterreno como los equipos de jardinería y construcción. Las emisiones generadas por el uso del agua y la generación de aguas residuales se deben a la electricidad indirecta utilizada para distribuir el agua y recoger y tratar las aguas residuales. La quema de combustibles fósiles asociada a la energía de edificios/instalaciones, el uso de vehículos y (el transporte) son los mayores contribuyentes a las emisiones GEI de Santa Bárbara. La Tabla 1 incluye las emisiones totales de GEI de Santa Bárbara (es decir, comunitarias y municipales) en 2019 por sector, así como el porcentaje de las emisiones totales de la Ciudad.

La mayor parte de las reducciones de emisiones de GEI desde los niveles de 1990 hasta los niveles de 2019 se produjeron en los sectores del transporte y la energía gracias al aumento de la eficiencia del combustible y al incremento de la adquisición de energía renovable por parte de Santa Barbara Clean Energy (SBCE). En 2021, la Ciudad de Santa Bárbara comenzó a recibir electricidad libre de carbono a través de SBCE, lo que se tradujo en una reducción significativa de las emisiones de electricidad hasta casi cero a corto plazo, por delante de los requisitos SB 100. Las reducciones de GEI asociadas al cambio a la electricidad sin carbono de SBCE suponen una reducción de 75,608 MT

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

CO₂e en 2030 y 19,586 MT CO₂e en 2035. La energía sin carbono del SBCE también proporciona la base necesaria para la electrificación de edificios y vehículos, que son las dos vías principales para la reducción de emisiones de GEI en esta Actualización del PAC.

Tabla 1 Emisiones de GEI por Sector a Nivel Comunitario de la Ciudad de Santa Bárbara 2019

Sector/Fuente de Emisión	Emisiones GEI (MT CO ₂ e)	Porcentaje del Total
Gas Natural	134,068	22%
Gas Natural Residencial	63,858	10%
Gas Natural No Residencial	40,788	7%
Fuga De Gas Natural	29,422	5%
Electricidad	110,155	18%
Electricidad Residencial (Ajustada al VE)	35,529	6%
Electricidad No Residencial (Ajustada al VE)	73,888	12%
Vehículos Eléctricos	738	<1%
Transporte	318,966	51%
Transporte De Pasajeros Por Carretera	256,408	41%
Transporte Comercial Por Carretera	10,000	2%
Transporte Por Carretera En Autobús	7,591	1%
Todoterreno - Diesel	26,534	4%
Todoterreno - Gasolina	15,078	2%
Todoterreno - Gas Natural (Lpg)	2,355	<1%
Residuos Sólidos²	52,977	9%
Residuos Sólidos Generado/Eliminado	52,977	9%
Agua	1,658	<1%
Electricidad Indirecta Del Suministro De Agua Potable Importada	229	<1%
Proceso De Tratamiento De Aguas Residuales Y Emisiones Fugitivas	1,429	<1%
Emisiones Acumulativas	622,110	100%

Notas: MT CO₂e = Toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente

¹ Las emisiones de GEI generadas por el consumo de electricidad implicado en la producción de suministros locales de agua subterránea y la recolección y tratamiento de aguas residuales no se añaden al total de emisiones de GEI para evitar su doble contabilización. El consumo eléctrico implicado en estos procesos ya está englobado en el consumo eléctrico no residencial del sector energético.

² Las emisiones de GEI generadas por la recolección y el transporte de residuos generados dentro de la ciudad se engloban en la fuente de vehículos comerciales en el sector del transporte.

La Tabla 1 muestra los mayores sectores de emisiones de GEI relacionados con la energía y el transporte, seguidos por los residuos sólidos y el agua. La Ciudad está preparando la Actualización del PAC para incluir medidas y acciones que afronten las emisiones GEI municipales y comunitarias. Según la Actualización, la Ciudad de Santa Bárbara asume un objetivo de reducción de emisiones del 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030 (año objetivo SB 32) y a lograr un objetivo a largo plazo de neutralidad de carbono para 2035. La Tabla 2 resume los objetivos de reducción de emisiones incluidos en la Actualización del PAC en comparación con las reducciones propuestas del PAC de 2012. Este objetivo de emisiones de GEI para 2030 fue seleccionado para ser coherente con SB 32 y las directivas de CEQA § 15183.5 para una estrategia de reducción de emisiones de GEI, y para ser alcanzable por medidas apoyadas por la Ciudad e identificadas en la Actualización. La Actualización incluye una proyección ajustada de emisiones de GEI que permitirá a la Ciudad estimar cuantitativamente las reducciones de emisiones necesarias para alcanzar su objetivo.

Tabla 2 Objetivos de Reducción de Emisiones de GEI de la Ciudad de Santa Bárbara

Año Objetivo	Reducciones Comparadas con Niveles de 1990	Reducciones Comparadas con la Base de 1990	Brecha de Emisiones Restante (MT CO ₂ e)
2020	Alcanzar niveles de 1990	15%	Objetivo superado
2030	40%	47%	50,811

Lograr la neutralidad de carbono exigirá cambios significativos en la tecnología y los sistemas actuales. La Actualización del PAC busca establecer nuevos sistemas resistentes y equitativos y permitir una transición hacia la neutralidad de carbono en el futuro. Esto incluye la electrificación de los sistemas de construcción y transporte, el apoyo a políticas de uso de terrenos y desarrollo que reducen los kilómetros recorridos por los vehículos, el aumento del uso de electricidad neutra en carbono, el aumento de eficiencia en el uso del agua y la reducción y desvío de residuos. A medida que se apliquen estas medidas y acciones, la Ciudad obtendrá más información, surgirán nuevas tecnologías y los proyectos y programas piloto actuales se ampliarán hasta lograr la neutralidad de carbono. Se espera que el estado actualice los reglamentos estatales y aporte ayuda adicional para lograr la neutralidad de carbono en el futuro. Las futuras actualizaciones del PAC más allá de 2030 también definirán medidas y acciones nuevas que la Ciudad de Santa Bárbara pondrá en marcha para cerrar la brecha restante y lograr la neutralidad de carbono. Tabla 3 incluye una lista completa de las medidas y acciones incluidas en la Actualización del PAC por estrategia.

Tabla 3 Medidas de Actualización del PAC y Acciones por Estrategia de la Ciudad de Santa Bárbara

ID #	Medidas y Acciones
Medidas Energéticas Para Edificios	
Medida BE-1	(Municipal) Descarbonizar 50% de edificios e instalaciones municipales para 2030 y todas las instalaciones municipales restantes para 2035
Acción BE-1.1	Desarrollar un plan para electrificar el 50% de edificios municipales que pertenecen a la Ciudad para 2030 y descarbonizar 100% de las instalaciones municipales para 2035. El plan incluirá un inventario de equipos propulsados por combustibles fósiles, las tecnologías de baja o nula emisión de carbono disponibles para sustituir los equipos (cuando estén disponibles) y un calendario a corto y largo plazo para su realización. Considerar los generadores diésel y las recientes inversiones en gas natural. Atender las preocupaciones acerca la descarbonización de las piscinas comunitarias. Edificios que no puedan electrificarse por inviabilidad tecnológica deberán descarbonizarse con otra tecnología.
Acción BE-1.2	Para 2030, desarrollar una ordenanza que exija la instalación de energía solar y/o almacenamiento de energía de reserva en lugar de generadores diésel, donde sea posible.
Acción BE-1.3	Aplicar el plan de descarbonización de edificios municipales desarrollado bajo BE-1.1 para descarbonizar 100% de los edificios municipales para 2035 (los edificios que no puedan electrificarse por inviabilidad tecnológica deberán descarbonizarse con otra tecnología).
Acción BE-1.4	Desarrollar y aplicar un plan para adaptar a LED todas las lámparas públicas restantes, y luces de las instalaciones y semáforos antes de 2035.
Acción BE-1.5	Aprovechar el puesto(s) de redactor de subvenciones de la estrategia A-2.2 para expandir los esfuerzos de financiación para la descarbonización municipal.
Acción BE-1.6	Incluir, al renovar el contrato de arrendamiento, requisitos para que los edificios e instalaciones alquilados de propiedad municipal sean totalmente eléctricos.
Medida BE-2	(Municipal) Adquirir electricidad sin carbono o 100% renovable para operaciones municipales en 2030

ID #	Medidas y Acciones
Acción BE-2.1	Requerir que todas las cuentas eléctricas municipales permanezcan en la opción 100% Verde de SBCE y compren electricidad libre de carbono.

ID #	Medidas y Acciones
Medida BE-3	(Municipal) Aumentar la Generación de Energía Renovable Distribuida de Propiedad Municipal en Toda la Ciudad
Acción BE-3.1	Implementar todos los proyectos viables de microrredes en instalaciones municipales identificados por el estudio de Energía Neta Cero de 2017 y reevaluar la viabilidad de instalaciones adicionales.
Acción BE-3.2	Llevar a cabo un estudio de viabilidad para comprender las barreras a la instalación de recursos adicionales de energía distribuida, como el almacenamiento solar y de baterías, u otras infraestructuras de generación de energía renovable, en las instalaciones municipales. Puede que la Ciudad tenga que reevaluar los planes de financiación, la capacidad de almacenamiento de energía, y los recursos de energía distribuida para realizar estos proyectos. Centrar los esfuerzos municipales en buscar un espacio adecuado para el almacenamiento de energía y los proyectos de microrredes.
Medida BE-4	Expandir la Ordenanza Existente de Prohibición del Gas Natural para Nuevas Construcciones
Acción BE-4.1	En 2025 y cada 3 años después, revisar las ordenanzas de construcción para actualizar el alcance y las exenciones para alinearlas con la tecnología industrial y maximizar la reducción de GEI. Los ejemplos incluyen exigir a todas las remodelaciones importantes (más del 50% del edificio afectado o una adición de más del 50% de la superficie bruta) y eliminar exenciones en los requisitos de edificios totalmente eléctricos. Las actualizaciones del ciclo del código de construcción se tramitan en 2025, entran en vigor en 2026 y se actualizan cada 3 años.
Medida BE-5	Reducir el Consumo Residencial Existente de Gas Natural en un 10% por Debajo de los Niveles de 2019 para 2030 y en un 17% por Debajo de los Niveles de 2019 para 2035
Acción BE-5.1	Adoptar un requisito de eficiencia energética y electrificación en el momento de la renovación para 2025, efectivo en 2026. Esta ordenanza podría exigir la sustitución de los sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado, calentadores de agua y otros electrodomésticos para que sean todos eléctricos y bajos emisores de gases hidrofurocarbonados (HFC) o proporcionar una lista de verificación de opciones económicas de eficiencia y electrificación para que las renovaciones se completen según el alcance del proyecto. Adoptar una ordenanza de electrificación para los edificios residenciales existentes antes de 2028, efectiva en 2029, que se aplique mediante el proceso de permisos de construcción y que prohíba la expansión o reconexión de la infraestructura de gas natural.
Acción BE-5.2	Completar un análisis de viabilidad de electrificación de edificios existentes en colaboración con UCSB u otra institución de estudios antes de 2025 para determinar los costos iniciales y en factura asociados a las estrategias de electrificación de edificios. Esta información se utilizará para informar y apoyar futuras ordenanzas que consideren la electrificación de edificios existentes, así como el acelerador de electrificación de edificios (BE-5.3). El estudio incluirá amplias aportaciones de la comunidad y un análisis de equidad para garantizar que todas las personas tengan acceso asequible a los beneficios de salud, comodidad, economía y resiliencia de la electrificación de edificios.
Acción BE-5.3	Crear un programa acelerador de electrificación de edificios residenciales para aumentar el acceso comunitario a los recursos de electrificación de edificios. Este programa debería incluir la provisión y expansión de recursos necesarios para ayudar a los residentes a electrificar sus hogares. Por ejemplo, ofreciendo reembolsos, financiación mejorada para propietarios con ingresos cualificados, asistencia técnica y apoyo a contratistas.
Acción BE-5.4	Identificar oportunidades para la reducción estratégica de infraestructuras de gas dentro de la Ciudad y desarrollar un programa piloto de recorte de infraestructuras de gas.
Acción BE-5.5	Completar un proyecto piloto de electrificación de viviendas asequibles y de bajos ingresos en colaboración con propietarios de viviendas asequibles, los servicios públicos y la comunidad. El proyecto piloto garantizará que no haya un aumento a las facturas de energía para los ocupantes de edificios piloto.
Acción BE-5.6	Proporcionar un reembolso a la hora de venta para las mejoras de electrificación de edificios cualificadas, incluyendo paneles, cableado, y aparatos de bomba de calor. Aplicar el programa de reembolso antes de 2025.

ID #	Medidas y Acciones
Acción BE-5.7	Mejorar el proceso de permisos de electrificación de edificios de la Ciudad mediante un programa integral de permisos que facilite los procesos, reduzca las tasas, aporte listas de comprobación de permisos e inspecciones, acorte el tiempo de revisión, y eduque a los oficios y al personal afectados, reduciendo así las barreras a la electrificación y desbloqueando los incentivos disponibles.
Acción BE-5.8	Realizar un estudio de viabilidad de un programa de demanda del mercado de edificios inteligentes, como el programa flexgrid de Recurve. El estudio debería incluir un proyecto piloto que permita a los propietarios de edificios monitorizar la generación y el consumo de energía de sus estructuras readaptadas y convertirlo en una opción ampliamente disponible y asequible.
Acción BE-5.9	Desarrollar el programa estudiado en BE-5.8 que permite a propietarios de edificios monitorizar la generación y el consumo de energía de sus estructuras readaptadas para optimizar la gestión de energía.
Acción BE-5.10	Colaborar con ReCurve o una entidad similar para diseñar y aplicar un programa de demanda de mercado que pagaría a los usuarios de energía por ahorrar energía durante las horas de máxima demanda, utilizar la energía con más eficiencia y ayudar a equilibrar la red.
Acción BE-5.11	Expandir programas de educación dirigidos a propietarios e inquilinos acerca de programas de recursos de energía (ejemplos incluyen programas de eficiencia de energía, respuesta a la demanda, y programas de demanda de mercado).
Acción BE-5.12	Promover una legislación de divulgación de la energía residencial, que exija la puntuación de la energía residencial a la hora de anunciar la venta o el alquiler de toda propiedad residencial.
Acción BE-5.13	Establecer un programa que ofrezca servicios específicos de instalación directa y reparto de costos para medidas de electrificación con propietarios de edificios residenciales de varias unidades. La Ciudad cubrirá el costo incremental además de una tarifa eléctrica incremental de SBCE.
Acción BE-5.14	Desarrollar y aplicar un reglamento de propiedades residenciales multifamiliares antes de 2028 para promover la eficiencia de energía y la descarbonización de edificios en fases. El reglamento exigiría inspecciones de energía periódicas y requisitos prescriptivos de eficiencia de energía y puntos de descarbonización a partir de una lista de verificación estandarizada, con un rendimiento requerido creciente.
Acción BE-5.15	Desarrollar un programa de aparatos de agua caliente de emergencia por el cual la Ciudad suministra a los residentes calentadores de agua de gas natural de emergencia dentro de las 24 horas de recibir una solicitud, con un acuerdo de que el calentador de agua de gas del residente será sustituido dentro de 6 meses siguientes por un calentador de agua con bomba de calor.
Acción BE-5.16	Aumentar el conocimiento y comprensión comunitario de beneficios fiscales para la mejora de la eficiencia energética de edificios residenciales (Ejemplo: el Crédito Fiscal a la Propiedad por Eficiencia Energética Residencial).
Acción BE-5.17	Desarrollar incentivos para los programas de tarifas subvencionadas de Tarifas Alternativas de Energía de California (CARE)/Asistencia de Tarifas Eléctricas para Familias (FERA) para clientes residenciales de bajos ingresos con el fin de aumentar la seguridad energética.
Acción BE-5.18	Aplicar programas de instalación directa y/o incentivos que faciliten la instalación de sistemas combinados de energía solar y almacenamiento de energía en baterías en edificios residenciales unifamiliares del área local. Objetivo de 120 instalaciones para 2035.
Acción BE-5.19	Adoptar una fecha de fin de flujo del gas natural para 2040.1 Crear campañas de educación y participación pública alrededor de esta acción para avisar a la comunidad con tiempo, y mostrar todo el progreso que se está haciendo para que esto sea posible.
Medida BE-6	Reducir el Consumo Comercial de Gas Natural un 10% por Debajo de los Niveles de 2019 para 2030 y un 18% por Debajo de los Niveles de 2019 para 2035

ID #	Medidas y Acciones
Acción BE-6.1	Basándose en los resultados de la medida BE-5.2, el análisis de viabilidad de la electrificación de los edificios existentes, desarrollar y adoptar una ordenanza para edificios comerciales existentes en 2025, efectiva en 2026, que exija la sustitución de los sistemas de combustibles fósiles de edificios, como los sistemas HVAC y de agua caliente sanitaria, con bombas de calor a la hora de la renovación. Los edificios que no puedan electrificarse por inviabilidad tecnológica deberán descarbonizarse con otra tecnología. Adoptar una ordenanza de electrificación para los edificios comerciales existentes antes de 2028, efectiva en 2029, que se aplicará a través del proceso de permisos de construcción y que prohíbe la expansión o reconexión de la infraestructura de gas natural.
Acción BE-6.2	Desarrollar e implantar un programa de evaluación comparativa de edificios comerciales y de uso mixto y multifamiliares de más de 20,000 pies cuadrados para 2025, efectivo en 2026. El programa incluiría la notificación de los datos de consumo de electricidad y gas natural (y de cualquier otra fuente de energía) a través del gestor de portafolio Energy Star. Establecería sanciones monetarias en caso de incumplimientos. Las partes residenciales de edificios que formen parte de un desarrollo de uso mixto serían exentas. Crear incentivos para los edificios no sujetos para incentivar el cumplimiento voluntario.
Acción BE-6.3	Desarrollar y aplicar una norma de funcionamiento de los edificios para 2028. La norma debería identificar un límite de emisiones de GEI por metro cuadrado para cada tipo de edificio comercial utilizando los datos recopilados en la acción BE-6.2. El programa comenzará con los edificios comerciales/residenciales multifamiliares más grandes y disminuirá el tamaño con el tiempo.
Acción BE-6.4	Reevaluar el programa de funcionamiento de los edificios cada 3 años para medir el progreso de la aplicación y la posible expansión a edificios de menor tamaño.
Acción BE-6.5	Colaborar (a través de SBCE) con SCE para incentivar las adaptaciones totalmente eléctricas combinando programas de reembolso y mecanismos de financiación para crear paquetes de electrificación económicos. Priorizar a las empresas pequeñas y con pocos recursos.
Acción BE-6.6	<p>Expandir los esfuerzos de educación, comunicación y participación relacionados con la electrificación de edificios y los recursos de energía, incluyendo estas acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Colaborar con la Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara para informar y facilitar la electrificación para propietarios de negocios comerciales. ▪ Realizar una encuesta de pequeñas empresas detallando los obstáculos y recursos necesarios para informar las consideraciones de equidad de la ordenanza. ▪ Llevar a cabo esfuerzos de participación con el sector comercial para identificar formas en las que la Ciudad pueda apoyar las instalaciones comerciales de almacenamiento de energía y las oportunidades de microrredes a escala de vecindarios. ▪ Aprovechar el(los) puesto(s) de redactor de subvenciones de la estrategia A-2.2 para facilitar oportunidades de financiación para la electrificación de empresas comerciales identificando y apoyando las oportunidades de subvenciones disponibles a la comunidad, priorizando la propiedad comunitaria de poblaciones pequeñas y con bajos recursos. ▪ Aplicar los comentarios recibidos durante el proceso de información a las pequeñas empresas y a las empresas de bajos recursos para abordar los posibles impactos sobre la equidad del programa de funcionamiento de edificios.
Acción BE-6.7	Monitorear y requerir divulgaciones de uso de energía de alquiler en todas las propiedades comerciales de más de 10,000 pies cuadrados. Exigir una inspección ASHRAE (Sociedad Americana de Ingenieros de Calefacción, Refrigeración y Aire Acondicionado) de nivel 1 para las propiedades de más de 10,000 pies cuadrados. Propiedades de más de 20,000 pies cuadrados requieren una inspección ASHRAE de nivel 2 divulgada a la Ciudad, inquilinos, y compradores potenciales antes de la venta y/o listado.
Acción BE-6.8	Establecer un programa piloto de tarifas de incentivo a la descarbonización que cobraría a los clientes de SBCE una tarifa de costo marginal reducido por la instalación de medidas específicas de electrificación. Enfoque en cocinas comerciales/restaurantes, hoteles/moteles, etc.

ID #	Medidas y Acciones
Acción BE-6.9	Publicitar deducciones fiscales para las mejoras de eficiencia de energía para edificios comerciales. Por ejemplo, la Deducción de la Sección 179D es una deducción fiscal federal que permite a los propietarios de edificios comerciales deducir hasta \$1.80 por pie cuadrado del costo de las mejoras de eficiencia de energía calificadas hechas a sus edificios, incluyendo sistemas HVAC, luces y mejoras en el conjunto del edificio.
Acción BE-6.10	Aplicar programas de instalación directa y/o incentivos que faciliten la instalación de sistemas combinados de energía solar y almacenamiento de energía en baterías en edificios comerciales del área local. Objetivo de 36 instalaciones para 2035.
Acción BE-6.11	Desarrollar un programa de aparatos de agua caliente de emergencia donde la Ciudad proporciona a los residentes comerciales calentadores de agua de gas natural de emergencia dentro de 24 horas de una solicitud, con un acuerdo de que el calentador de agua caliente será reemplazado dentro de 6 meses con una bomba de calor.
Acción BE-6.12	Crear un programa acelerador de electrificación de edificios comerciales y de uso mixto para aumentar el acceso comunitario a los recursos de electrificación de edificios. Este programa debería incluir la provisión y expansión de recursos necesarios para apoyar la electrificación de edificios. Por ejemplo, proporcionando reembolsos, financiación mejorada para los propietarios de viviendas con ingresos cualificados, asistencia técnica y apoyo a los contratistas.
Medida BE-7	Aumentar el Impacto de Santa Barbara Clean Energy (SBCE)
Acción BE-7.1	Adoptar un código de alcance requiriendo que todas las nuevas construcciones no residenciales y las remodelaciones importantes incluyan energía solar fotovoltaica (PV).
Acción BE-7.2	Convertir a los clientes de acceso directo de SCE a SBCE por medio de programas enfocados, incentivos y participación. Los clientes de acceso directo compran electricidad de un proveedor competitivo llamado Proveedor de Servicios Eléctricos (ESP), en lugar de a una compañía eléctrica regulada como Southern California Edison (SCE).
Acción BE-7.3	Desarrollar estructuras tarifarias específicas y otros incentivos para los clientes comerciales grandes, incluyendo la respuesta a la demanda.
Acción BE-7.4	Desarrollar un programa de educación local detallando los incentivos para la electrificación y promoviendo los beneficios de optar por el servicio de SBCE, especialmente para las poblaciones de bajos recursos.
Acción BE-7.5	Mantener las tasas de exclusión de SBCE por debajo del 10%.
Acción BE-7.6	Crear pilotos innovadores para SBCE a través de colaboraciones locales que afronten las barreras técnicas, de bajos ingresos, de mercado y políticas para progresar en los objetivos de sostenibilidad y resiliencia de la Ciudad. Considerar trabajar con departamentos de UCSB como el Programa de Tecnología y Gestión para soluciones innovadoras que aprovechan la tecnología, ingeniería para soluciones basadas en datos, y ciencias medioambientales para estudios medioambientales innovadores.
Acción BE-7.7	Desarrollar una Tarifa de Aporte para aumentar e incentivar los recursos energéticos distribuidos. Las Tarifas de Aporte permiten a las fuentes de generación de energía renovable a pequeña escala vender su energía de vuelta a la empresa de servicios públicos o a la red principal de energía.
Medidas de Transporte	
Medida T-1	(Municipal) Seguir Desarrollando y Aplicando el Programa Municipal de Gestión de la Demanda De Transporte (TDM)
Acción T-1.1	Proporcionar acceso gratuito o descontado a los abonos de transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas para todos los empleados municipales y expandir el programa WorkTRIP para ofrecer incentivos adicionales a los modos de transporte sin emisiones de carbono o con emisiones reducidas.
Acción T-1.2	Desarrollar una política de programa de trabajo remoto híbrido que apoya a los empleados de oficinas municipales para que trabajen desde casa si es viable (incluyendo horarios de trabajo alternativos cuando sea práctico). La Ciudad proporcionará asistencia financiera para ayudar a compensar los costos asociados con las necesidades de la oficina en casa.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

ID #	Medidas y Acciones
Acción T-1.3	Ofrecer incentivos en efectivo o tiempo libre pagado a los empleados de la Ciudad para viajar al trabajo en bicicleta, a pie o en coche compartido.
Acción T-1.4	Realizar anualmente un encuesta detallada sobre los datos de los viajes al trabajo del personal de la Ciudad incluyendo la opinión de los empleados para identificar las principales fuentes de emisiones y las posibles brechas en la planificación.
Acción T-1.5	Identificar oportunidades para acceder taquillas para bicicletas y duchas en oficinas municipales.
Medida T-2	(Municipal) Electrificar o Descarbonizar la Flota Municipal para 2035.
Acción T-2.1	Completar y aplicar la Política de Adquisición de Vehículos de Cero Emisiones de la Ciudad para convertir los vehículos de la flota municipal de combustible fósil, cuando sea viable, a vehículos eléctricos o descarbonizar la flota para 2035, incluyendo un calendario a corto y largo plazo para su finalización, así como el potencial para la adquisición regional a gran escala. Obtener la aprobación del Consejo Municipal para permitir la compra discrecional de vehículos eléctricos a distintos proveedores.
Acción T-2.2	Instalar cargadores adicionales para vehículos de cero emisiones en los estacionamientos municipales para uso de la flota y de los empleados.
Acción T-2.3	Adquirir biocombustibles (diésel renovable y biogás) para operar equipos de propiedad municipal dentro y fuera de carretera sin oportunidades existentes de descarbonización. Reevaluar periódicamente las oportunidades de descarbonización para asegurar que los biocombustibles no se utilicen en equipos que de otro modo podrían descarbonizarse.
Acción T-2.4	Desarrollar y adoptar una política de adquisición de equipos pequeños (por ejemplo, equipos de landscaping) que incluye revisiones y priorización de equipos libres de emisiones cada vez que se adquiere un equipo.
Medida T-3	Aplicar Programas que Mejoran el Acceso al Transporte Activo Seguro, como Caminar y Andar en Bicicleta, para Aumentar la Proporción del Modo de Transporte Activo al 6% para 2030 y al 10% para 2035.
Acción T-3.1	Aplicar los objetivos y las políticas del Plan Maestro de Bicicletas y del Plan Maestro de Peatones de la Ciudad para mejorar el acceso comunitario a opciones seguras de transporte activo. Utilizando estos documentos de orientación, identificar, diseñar, y obtener financiación para proyectos que puedan impulsar los objetivos del BMP y PMP, y crear infraestructuras para bicicletas y peatones que sean más seguras, fáciles de usar, y ampliamente accesibles para todos los miembros de la comunidad.
Acción T-3.2	Buscar financiación y coordinar con los programas de mantenimiento de calles existentes para cerrar las brechas en la red peatonal y ciclista, tal y como se identifican en el Plan Maestro de Bicicletas, el Plan Maestro Peatonal, y el Programa de Mejora de Capital.
Acción T-3.3	Evaluar los estacionamientos de bicicletas existentes y evaluar cuáles mejoras se pueden hacer para aumentar la oferta de estacionamientos, reducir los robos y aumentar la atracción de ciclistas. Incluir un análisis de las limitaciones y obstáculos de la última milla y añadir estacionamientos de bicicletas cerca de las paradas de tránsito. Considerar AB 2097 y expandir el estacionamiento de bicicletas con instalaciones privadas cuando el estacionamiento de vehículos es limitado.
Acción T-3.4	Adoptar el Programa Estatal de Calles Lentas y expandir los esfuerzos existentes de pacificación del tráfico en los vecindarios de la Ciudad centrándose en consideraciones de equidad para ubicaciones adicionales.
Acción T-3.5	Involucrar a MOVE SBC, SBCAG, MTD, el Departamento de Salud Pública del Condado de Santa Bárbara, el Hospital Cottage, los distritos escolares, las fuerzas policiales locales, promotores del ciclismo y partes interesadas de la comunidad para continuar identificando e implementando mejoras adicionales a corto y largo plazo en la infraestructura de carriles para bicicletas y peatones, mensajes y esfuerzos de Visión Cero, y educación general sobre la utilización segura de nuestra infraestructura pública activa.

ID #	Medidas y Acciones
Acción T-3.6	Construir nuevas infraestructuras para garantizar un acceso equitativo a infraestructuras seguras para bicicletas y peatones en todas las zonas de la Ciudad. Enfocar la planificación, el desarrollo, y la construcción de infraestructuras de transporte activo en las comunidades desaventajadas definidas a nivel regional.
Acción T-3.7	Evaluar la modificación de la ordenanza de zonificación para aumentar el estacionamiento de bicicletas y los tipos de instalaciones de estacionamiento para bicicletas en los proyectos de urbanización.
Acción T-3.8	Implementar las instalaciones para bicicletas recomendadas en el Plan Maestro de Bicicletas de Santa Bárbara para añadir 30 millas de carriles para bicicletas a la Ciudad para 2030.
Acción T-3.9	Aplicar la estrategia Visión Cero de Santa Bárbara para eliminar las lesiones graves y fallecimientos en las calles de la Ciudad.
Acción T-3.10	Aprovechar la tecnología para monitorizar los cambios de modo hacia el transporte activo. Llevar a cabo una revisión anual de los avances en la implementación, la calidad de los datos, y las posibles barreras a la implementación. Una vez que se desarrolle un método de seguimiento eficaz, la Ciudad procurará lograr un aumento del 6% en la cuota del modo de transporte activo para 2030 y del 10% para 2035.
Acción T-3.11	Aumentar el estacionamiento de bicicletas en lugares no residenciales como zonas pobladas, Parques Municipales, playas, etc.
Acción T-3.12	Acelerar la producción y disponibilidad de viviendas asequibles cerca de los centros urbanos actualizando y adoptando el Elemento de Vivienda y el Código de Zonificación para reducir los kilómetros recorridos por los vehículos; explorando estrategias alternativas para crear y preservar viviendas asequibles, como cooperativas, viviendas o fondos de tierras; y agilizando la revisión de proyectos con normas de diseño objetivas.
Medida T-4	Implantar Programas para Incentivar el Transporte Público para Aumentar la Cuota del Modo de Transporte Público hasta el 7% en 2030 y hasta el 8% en 2035.
Acción T-4.1	Explorar formas alternativas de transporte público, como el microtránsito y/o nuevas rutas de autobuses eléctricos, en las zonas con mayor congestión y densidad de población. El microtránsito es un tipo de servicio de transporte compartido según la demanda que suele funcionar con vehículos más pequeños, como furgonetas o minibuses, y ofrece rutas y horarios flexibles.
Acción T-4.2	Comercializar y publicitar las mejoras del transporte público a medida que se planifican y se llevan a cabo mediante diversos métodos (redes sociales, prensa, radio, etc.) e idiomas para facilitar su uso y el éxito de las mejoras.
Acción T-4.3	Colaborar con MTD de Santa Bárbara para determinar los proyectos de prioridad de tránsito y determinar las mejores ubicaciones potenciales para la expansión y el aumento del servicio.
Acción T-4.4	Trabajar con las partes interesadas no lucrativas y de la comunidad para mejorar las oportunidades de transporte público.
Acción T-4.5	Trabajar con MTD de Santa Bárbara para garantizar que el acceso y las mejoras del transporte público tengan prioridad en las zonas de bajos ingresos y alta densidad de población de la Ciudad.
Acción T-4.6	Trabajar con MTD para identificar e implementar proyectos piloto y actualizaciones de infraestructura para hacer el tránsito más seguro, más consistente, y más conveniente.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

ID #	Medidas y Acciones
Medida T-5	Apoyar y Promover Programas Regionales que Reduzcan el Uso de Vehículos de Una Sola Ocupación
Acción T-5.1	Seguir trabajando con SBCAG para incentivar a los empresarios a desarrollar Planes de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM) para sus empleados. Los planes TDM deben incluir incentivos para que los empleados vayan al trabajo en bicicleta, a pie, en coche compartido, o en autobús y deben ser publicados en una página web.
Acción T-5.2	Para mejorar la capacidad de teletrabajo de la comunidad de Santa Bárbara, aplicar el Estudio Regional de Banda Ancha de SBCAG para identificar las zonas de la Ciudad que tienen un acceso limitado al servicio de banda ancha debido a limitaciones infraestructurales y financieras.
Acción T-5.3	Para permitir el teletrabajo, aprovechar el(los) puesto(s) de redactor(es) de subvenciones de la estrategia A-2.2 para identificar oportunidades de financiación que permitan cerrar la brecha de acceso a la banda ancha en la Ciudad, ayudando a financiar la instalación de infraestructuras o subvencionando el servicio de banda ancha para los hogares con bajos ingresos.
Acción T-5.4	Proporcionar recursos de transporte activo y alternativo a todas las empresas de la Ciudad dando prioridad a las empresas pequeñas, de propiedad de mujeres y de propiedad de minorías, independientemente de su pertenencia al Plan de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM).
Acción T-5.5	Implementar la Ley de la Asamblea de California 2097 de 2022 - Tipos de Desarrollo Residencial, Comercial u Otros: Requisitos de Estacionamiento que prohíbe a la Ciudad imponer requisitos mínimos de estacionamiento en desarrollos residenciales y comerciales, si están ubicados con ½ milla de transporte público que sea consistente con AB 2097.
Acción T-5.6	En línea con el Plan General, desarrollar y aplicar un programa para gestionar el estacionamiento de vehículos de un solo ocupante. Utilizar la tarificación del estacionamiento en la calle para todos los estacionamientos del centro y utilizar los ingresos para financiar el transporte activo, proyectos de transporte público, y mejoras en los vecindarios. El programa debería analizar los problemas de estacionamiento en toda la ciudad y considerar medidas para evitar impactos en las zonas circundantes y en el acceso a la costa. Este análisis puede incluir el uso en toda la ciudad de programas de permisos de aparcamiento y otras medidas.
Acción T-5.7	Desarrollar el Programa Piloto de Uso Compartido de Bicicletas hasta convertirlo en una red permanente y fiable de uso compartido de bicicletas que brinde acceso a destinos esenciales en toda la Ciudad, y trabajar con socios regionales para evaluar el potencial de un sistema regional de uso compartido de bicicletas.
Acción T-5.8	Coordinar con SBCAG y los socios regionales la actualización de los mapas regionales de transporte activo. Distribuir mapas de transporte activo y materiales educativos a las distintas partes interesadas. Dar prioridad a la educación de mapas digitales disponibles en plataformas de uso común como Google Maps.
Acción T-5.9	Colaborar con los sectores turísticos y empresariales de la gran región del Condado de Santa Bárbara para identificar vías que permitan aumentar el transporte activo por turistas y empleados.
Acción T-5.10	Reducir la conducción de vehículos de ocupación única mediante la educación y la participación del público. Examinar las preocupaciones de equidad respecto a la reducción de vehículos de ocupación individual y garantizar que haya recursos adecuados disponibles para formas alternativas de transporte.
Acción T-5.11	Explorar opciones para solucionar el estacionamiento para viajeros de larga distancia. Por ejemplo, añadir un estacionamiento fuera del centro de la ciudad para los viajeros de larga distancia y utilizar el modo compartido para llevar a estos empleados al centro de la ciudad desde el nuevo estacionamiento, reduciendo la congestión.
Medida T-6	Aumentar el Uso y la Adopción de Vehículos de Pasajeros de Cero Emisiones hasta el 30% en 2030 y el 55% en 2035
Acción T-6.1	En 2025 y cada 3 años después, enmendar el Código Municipal para exigir un mayor número de espacios de carga para vehículos eléctricos en las nuevas construcciones y en las remodelaciones importantes para desarrollos comerciales, de uso mixto y multifamiliares.

ID #	Medidas y Acciones
Acción T-6.2	En 2025 y cada 3 años después, revisar las ordenanzas de edificios comerciales y multifamiliares para que se actualicen y exijan a los propietarios de edificios comerciales grandes (más de 10,000 pies cuadrados) y multifamiliares grandes (más de 20 unidades) que proporcionan estacionamiento que instalen cargadores de vehículos eléctricos en el 20% de las plazas de estacionamiento de edificios existentes cuando se sometan a una remodelación sustancial (más del 50% del edificio afectado o una adición de más del 50% de la superficie bruta).
Acción T-6.3	Añadir 1,788 (para 2030) y 3,536 (para 2035) estaciones nuevas de recarga de vehículos eléctricos accesibles al público en toda la Ciudad y en las instalaciones propiedad de la Ciudad para apoyar el acceso comunitario a cargadores de vehículos eléctricos.
Acción T-6.4	Apoyar el desarrollo privado de instalaciones de cargadores de vehículos eléctricos agilizando eficazmente los procesos de la Ciudad, como agilizar los permisos, relajar los reglamentos onerosos, desarrollar una guía de diseño de permisos.
Acción T-6.5	Identificar alianzas con el sector privado y desarrollar programas asequibles de vehículos de cero emisiones compartidos para servir a viviendas asequibles y/o urbanizaciones de varias unidades priorizando a las poblaciones con bajos recursos.
Medida T-7	Acelerar el Uso y la Adopción de Vehículos Comerciales de Cero Emisiones hasta el 26% en 2030 y el 45% en 2035
Acción T-7.1	Desarrollar e implementar un Plan de Acción de Vehículos de Cero Emisiones de la Ciudad (ZEVAP) para identificar políticas que aceleren la adopción de ZEV en toda la comunidad.
Acción T-7.2	Identificar y conectar a los propietarios de vehículos comerciales, en particular los que sirven a comunidades de bajos recursos, con recursos que puedan incentivar la electrificación de los vehículos. Esto podría incluir incentivos fiscales locales.
Acción T-7.3	Proporcionar información al público sobre los estándares de combustibles bajos en carbono (LCSF) y sobre cómo las empresas pueden desarrollar créditos LCSF u otros programas estatales y federales para ayudar a financiar la conversión de flotas comerciales a vehículos de cero emisiones.
Acción T-7.4	Crear un programa de recompra de camiones para pequeñas empresas con el fin de recomprar camiones de las pequeñas empresas locales para actualizarlos a eléctricos.
Medida T-8	Electrificar o Descarbonizar el 6% de los Equipos Todoterreno para 2030 y el 20% para 2035
Acción T-8.1	Alinear o superar la Ley 134 de la Asamblea de California de 2021 - Contaminación del Aire: Pequeños Motores Todoterreno y expandir la aplicación de la ordenanza que prohíbe los pequeños motores todoterreno de gas para 2024 (por ejemplo, equipos de césped y jardín). Proporcionar incentivos escalonados por ingresos o programas de recompra para los residentes y empresas con cargas. Identificar las necesidades de personal para un programa de seguimiento de la aplicación y el cumplimiento dirigido por el departamento pertinente de la Ciudad.
Acción T-8.2	Informar, educar y apoyar la transición de los empleadores locales a los equipos todoterreno de cero emisiones, incluyendo las mayores empresas de construcción, fabricantes, paisajistas y empresas de almacenaje.
Acción T-8.3	Investigar las flotas de equipos todoterreno en la Ciudad de Santa Bárbara, identificar las flotas con mayor potencial de descarbonización y comunicar con las comunidades de bajos recursos para entender cómo apoyar la conversión.
Acción T-8.4	Asociarse con el Distrito de Control de la Contaminación Atmosférica del Condado de Santa Bárbara para expandir los programas de descuentos e incentivos para la actualización de equipos todoterreno a híbridos, biocombustibles, o totalmente eléctricos.
Acción T-8.5	Aprovechar el (los) puesto(s) de redactor(es) de subvenciones de la estrategia A-2.2 para obtener financiación estatal para descarbonizar los equipos todoterreno como resultado de la Orden Ejecutiva N-79-20 y el Paquete Estatal de Financiación Climática.
Acción T-8.6	Desarrollar un programa de educación e incentivos para los equipos paisajísticos que incentiven la electrificación de los equipos paisajísticos motorizados (los sopladores de hojas eléctricos ya son obligatorios, pero pueden incluirse en una campaña de educación) para los cortasetos, etc.
Medidas para Residuos, Residuos Sólidos y Aguas Residuales	

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

ID #	Medidas y Acciones
Medida W-1	(Municipal) Aumentar la Adquisición Municipal de Residuos Orgánicos Recuperados
Acción W-1.1	Requerir a las agencias de la Ciudad que adquieran y apliquen compost generado de los residuos orgánicos municipales al exterior de las instalaciones adecuadas como parte de sus operaciones.
Acción W-1.2	Aumentar la publicidad en los edificios municipales, los estacionamientos y los recipientes de basura acerca de los materiales de basura, reciclaje y compostaje aceptados.
Acción W-1.3	Investigar oportunidades para adquirir productos de residuos orgánicos recuperados en las instalaciones municipales.
Medida W-2	(Municipal) Reducir el Consumo Municipal de Agua
Acción W-2.1	Seguir aplicando las políticas de la Ciudad para la mejora de los equipos y las prácticas de conservación del agua en las instalaciones gubernamentales de la Ciudad. Implementar mejoras adicionales en las instalaciones, paisajismo y procedimientos para conservar aún más el agua según se identifique y se determine que es viable.
Acción W-2.2	Crear un Programa de Infraestructuras Comunitarias Ecológicas basado en el Manual de Orientación BMP de Aguas Pluviales con espacios públicos mejorados, estacionamientos ecológicos, callejones ecológicos y un aumento de las infraestructuras ecológicas de aguas pluviales en las instalaciones de la Ciudad.

ID #	Medidas y Acciones
Medida W-3	Reducir el Consumo de Agua Potable por Cápita un 1.05% para 2030 y un 1.58% para 2035
Acción W-3.1	Aplicar todas las medidas económicas identificadas en el Plan Estratégico de Conservación del Agua.
Acción W-3.2	Aprovechar el(los) puesto(s) de redactor(es) de subvenciones de la estrategia A-2.2 para obtener financiación para los programas y reembolsos del Plan Estratégico de Conservación del Agua.
Acción W-3.3	Educar a la comunidad a través de la división de Recursos de Agua de Obras Públicas para entender los incentivos, opciones, y programas disponibles para reducir el uso de agua per cápita.
Acción W-3.4	Expandir las campañas de participación pública para promover los reembolsos disponibles a través de los Programas de Conservación del Agua de la Ciudad.
Acción W-3.5	Utilizar los datos de consumo de agua mejorados disponibles de la Infraestructura de Medición Automatizada de la Ciudad, junto con el portal del cliente WaterSmart, para educar a los clientes sobre los hábitos de uso del agua y la detección de fugas.
Acción W-3.6	Aprovechar el(los) puesto(s) de redactor(es) de subvenciones de la estrategia A-2.2 para ofrecer reembolsos especializados u otro tipo de financiación a los hogares de ingresos bajos y medios para la instalación de lavaderos a landscape, sistemas de captación de aguas pluviales, electrodomésticos de bajo flujo y reparación de fugas de agua.
Medida W-4	Reducir los Residuos Orgánicos un 80% por Debajo de los Niveles de 2014 para 2030 y un 85% para 2035
Acción W-4.1	<p>Cumplir los requisitos de la Ley 1383 del Senado de California de 2016 para reducir los orgánicos en los vertederos en un 80% por debajo de los niveles de 2014. Incluir las actividades existentes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotar y evaluar tecnologías emergentes como la digestión de residuos orgánicos para reducir los residuos orgánicos de los restaurantes y otros grandes productores de residuos de comida. ▪ Implementar la aplicación y el cobro de tasas por materiales clasificados incorrectamente con sensibilidad hacia la recolección compartida. ▪ ▪ Aumentar la colocación de letreros en los contenedores de las zonas comerciales y residenciales sobre los materiales aceptables en la basura, reciclaje y compostaje.
Acción W-4.2	Crear un modelo de entrenamiento para que las empresas eduquen anualmente a sus empleados sobre las prácticas basadas en la economía circular, proporcionándoles recursos de aprendizaje y un programa de reembolsos para financiar el tiempo que los empleados dediquen a la capacitación. Apoyar a las empresas de envases reutilizables y reducidos de menor impacto.
Acción W-4.3	Realizar campañas multiculturales específicas de educación y asistencia para mejorar la reutilización, las formas de prolongar la vida útil de materiales y artículos comunes, y las prácticas de compra sostenibles.
Acción W-4.4	Llevar a cabo un entrenamiento de educación de "Traiga su Propio Envase" para la comunidad acerca de los envases reutilizables y el uso diario de envases más sostenibles. Proporcione recursos de educación en el sitio web de la Ciudad. Eduque a la comunidad sobre los restos de comida en el centro de recursos.
Acción W-4.5	Realizar estudios de caracterización de residuos cada 4-5 años para informar sobre programas y políticas. Aprovechar el estudio para comprender el volumen de residuos y crear un plan para aumentar la desviación y reducir la contaminación.
Acción W-4.6	Colabore con el Condado y el Distrito de Conservación de Recursos para desarrollar un programa regional de comercio de compost que proporcione a los agricultores compost para cumplir el objetivo de adquisición de productos orgánicos establecido por la Ley 1383 del Senado de California de 2016.
Acción W-4.7	Establecer un consorcio regional para planificar y buscar financiación para infraestructuras más allá de los objetivos de 2025 de la Ley 1383 del Senado de California.
Acción W-4.8	Establecer relaciones con los propietarios/administradores de unidades múltiples para desarrollar cartelería para sus propiedades. Ir de puerta en puerta a cada multi-unidad anualmente para proporcionar suministros y educación para una correcta clasificación.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

ID #	Medidas y Acciones
Acción W-4.9	Llevar a cabo una campaña de información dirigida a los residentes de bajos y medianos ingresos educándolos en temas relacionados con los residuos abandonados e informándoles sobre cómo acceder a los servicios de artículos voluminosos y residuos abandonados sin costo alguno.
Acción W-4.10	Asociarse con el puerto, el aeropuerto y otras instalaciones importantes de Santa Bárbara para promover las prácticas de no utilizar plástico de un solo uso.
Acción W-4.11	Seguir proporcionando diferentes tamaños de contenedores para los residuos verdes, el reciclaje y la basura con diferentes costos (los más pequeños son los más baratos) y trabajar para discontinuar el uso de contenedores de residuos grandes en la medida de lo posible.
Acción W-4.12	Prohibir los artículos sin medios de reciclaje o los mercados de reciclaje, como la venta de poliestireno, bolsas de plástico, envases de plástico, popotes, plásticos #4-7 y materiales mezclados.
Acción W-4.13	Ejecutar un proyecto piloto de envases reutilizables para llevar en restaurantes.
Acción W-4.14	Explorar oportunidades para promover una "economía circular" entre los fabricantes y la industria locales. Aprovechar la legislación AB 619 existente para financiar la reutilización temporal o permanente de artículos de instalaciones alimentarias.
Acción W-4.15	Colaborar con las bibliotecas y otras instalaciones existentes para lanzar campañas sobre la reducción de residuos, la reutilización y la reparación.
Acción W-4.16	Colaborar con UCSB, ICLEI y otras organizaciones para evaluar y desarrollar de forma económica recursos en torno a las emisiones basadas en el consumo. Utilizar el inventario de emisiones basadas en el consumo para conocer los hábitos de consumo más intensivos en carbono de Santa Bárbara y el potencial de reducción de emisiones y promover la economía circular de circuito cerrado. Según los resultados, crear un plan para lograr el objetivo de no aumentar la generación de residuos. Considerar un servicio de pañales reutilizables, dietas basadas en plantas, etc.
Acción W-4.17	Crear un programa de entrenamiento/educación gratuito y accesible a todos los residentes y empleados para aprender sobre las prácticas de la economía circular y las estrategias de desvío y los efectos del consumo excesivo.

Secuestro de Carbono

Medida CS-1	Aumentar el Secuestro de Carbono Manteniendo los Árboles y Terrenos Naturales Existentes y Plantando 4,500 Árboles Nuevos en toda la Comunidad para 2030
Acción CS-1.1	Seguir aplicando y ampliando el Plan de Gestión de los Bosques Urbanos de la Ciudad para incluir objetivos para promover la salud del arbolado de las calles, mejorar la resiliencia, aumentar los beneficios medioambientales y colaterales resultantes del arbolado de las calles y el sombreado, participación comunitaria en torno al bosque urbano. Incluir actividades para promover la salud del arbolado de las calles y el mantenimiento de los árboles existentes mediante asociaciones con la comunidad y organizaciones locales sin fines de lucro.
Acción CS-1.2	Seguir buscando oportunidades para aumentar la secuestro de carbono mediante la adquisición de terrenos y la protección de árboles en consonancia con el Elemento de Espacios Abiertos, Parques y Actividades Recreativas de la Ciudad.
Acción CS-1.3	Aplicar el Plan Comunitario de Protección contra Incendios Forestales de la Ciudad para reducir el riesgo de incendios y la pérdida de carbono debida a los incendios forestales mediante la gestión de la vegetación en toda la Ciudad. Asegurar que los proyectos de gestión de la vegetación minimizan la eliminación total de la vegetación o la conversión del tipo de cubierta terrestre de una cubierta terrestre con mayor secuestro de carbono (arbustos y árboles) a un tipo de cubierta terrestre con menor secuestro de carbono (pastos anuales).
Acción CS-1.4	Desarrollar un análisis y un plan de secuestro de carbono en toda la Ciudad, o participar en uno regional, para explorar las oportunidades de aumentar el secuestro en la Ciudad.

ID #	Medidas y Acciones
Acción CS-1.5	Aplicar el Programa de Árboles de Arroyo de la Ciudad de Santa Bárbara para ayudar a los propietarios privados junto a los arroyos a mejorar el hábitat de la vida salvaje a lo largo de los arroyos de Santa Bárbara mediante la protección y plantación de árboles endémicos. Desarrollar un programa de instalación de hábitats para la vida silvestre en el que la Ciudad proporcione plantas secuestradoras de carbono y árboles en los arroyos y elimine los no endémicos cuando sea viable para las propiedades apropiadas junto a los arroyos. Priorizar las zonas de bajos ingresos para la aplicación del programa de árboles de arroyo y mantener actualizada una página de acceso público en el sitio web de la Ciudad con información importante sobre el programa.
Acción CS-1.6	Actualizar los datos de cobertura de las copas de los árboles dentro de la Ciudad para medir el cambio en la cobertura a lo largo del tiempo en relación con el secuestro como parte de la próxima actualización del Plan de Gestión de Bosques Urbanos.
Acción CS-1.7	Invertir y participar en el desarrollo regional de un programa local de compensación de carbono en asociación con el Condado y/o la Colaboración Regional de la Costa Central.
Acción CS-1.8	Priorizar las zonas de bajos ingresos de la Ciudad con menos cobertura arbórea existente para plantar árboles y aumentar el sombreado en los espacios de reunión.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

ID #	Medidas y Acciones
Medida CS-2	Explorar Nuevas Oportunidades de Captura y Secuestro de Carbono
Acción CS-2.1	Cree una organización (dentro de la Ciudad o a través de una asociación como con UCSB o el Jardín Botánico de Santa Bárbara) que dirija el desarrollo de programas y la investigación para facilitar los planes emergentes de secuestro y captura de carbono relevantes para la Ciudad.
Acción CS-2.2	Pilotar y promover materiales de construcción que secuestren carbono, como el cemento bajo en carbono y la madera masiva.
Acción CS-2.3	Trabajar con arquitectos locales, oficios de construcción, y organizaciones de desarrollo de la mano de obra para ampliar el conocimiento de la industria y la adopción de materiales y técnicas de construcción que secuestren carbono.
Acción CS-2.4	Llevar a cabo un estudio de viabilidad para explorar las oportunidades de captura y almacenamiento de carbono para la comunidad.
Acción CS-2.5	Iniciar un estudio en asociación con instituciones académicas locales y el Centro de ReSource para identificar e investigar formas de crear una economía circular alrededor de los desechos orgánicos y aumentar el rescate de alimentos comestibles.
Acción CS-2.6	Llevar a cabo un estudio de factibilidad para explorar la reutilización de biosólidos en biocarbón a nivel local y la sustitución de fertilizantes convencionales a través del departamento de Obras Públicas.
Acción CS-2.7	Invertir en los esfuerzos existentes de cultivo de algas marinas mediante el estudio de los impactos ambientales regionales y el potencial de secuestro a través de una asociación con UCSB.
Acción CS-2.8	Asociarse con empresas de muebles, renovación de viviendas y construcción para promover la madera sostenible y recolectada localmente para reducir el carbono incorporado en el tránsito de materiales de construcción y reducir el sobreprecio de los usos emergentes de la madera.
Acción CS-2.9	Aprovechar el puesto(s) de redactor de subvenciones de la estrategia A-2.2 para expandir los esfuerzos de financiación para la descarbonización municipal.
Acción CS-2.10	Si hay co-beneficios localizados para cualquier proyecto de secuestro, enfoque el desarrollo, cuando sea posible, para beneficiar a las comunidades de bajos recursos históricamente impactadas de manera adversa.
Medida CS-3	Mantener y Ampliar los Proyectos de Restauración Existentes para Secuestrar Carbono a Través de un Aumento Neto de 25 Acres en las Áreas de Tierra Restauradas para 2030
Acción CS-3.1	Desarrollar un plan de restauración para toda la Ciudad en asociación con la División de Arroyos, el Departamento de Parques y Recreación y el Departamento de Obras Públicas para lograr los objetivos de aumentos netos en áreas de tierra y vías fluviales restauradas. Priorizar la implementación de proyectos de restauración en comunidades de bajos recursos. Facilitar el alcance comunitario a través de encuestas y reuniones públicas sobre las mejores formas de restaurar tierras y vías fluviales dentro de la ciudad, además de identificar áreas prioritarias adicionales.
Acción CS-3.2	En caso de que se identifiquen parcelas para una posible rezonificación de su estado actual a un parque o espacio abierto, considere lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> 1) Proporcionar soluciones flexibles para el desarrollo de parques urbanos en áreas de relleno donde los parques comunitarios y vecinales tradicionales no son viables; 2) Aspirar a lograr el mayor secuestro de carbono posible, dadas las limitaciones en torno al uso y comodidades que se incluirán. El uso y las comodidades los determina el personal del departamento de Parques y Recreación a través de un proceso comunitario; y 3) La selección de parcelas se realizará con el objetivo de servir a comunidades de bajos recursos.
Acción CS-3.3	Ampliar los programas voluntariado de la División de Arroyos para ayudar a mantener los proyectos de restauración de arroyos. Coordinar proyectos con los Departamentos de Parques y Recreación y Sostenibilidad y Resiliencia.

ID #	Medidas y Acciones
Acción CS-3.4	Facilitar la presentación de informes anuales como parte de los esfuerzos de silvicultura urbana, prevención de incendios forestales y restauración en toda la ciudad mediante el desarrollo y mantenimiento de proyectos existentes para medir el progreso a lo largo del tiempo e identificar cualquier brecha relacionada con los proyectos en curso. Incorporar cálculos de reducción de GEI a este plan de seguimiento.
Acción CS-3.5	Aprovechar el puesto(s) de redactor de subvenciones en la estrategia A-2.2 para buscar financiación para actividades de restauración con un enfoque en proyectos que no han llegado a su finalización debido a limitaciones de financiación.
Acción CS-3.6	Incluir el mantenimiento a largo plazo en la planificación e implementación de la restauración asociándose con la comunidad y las organizaciones locales para ayudar en las actividades de mantenimiento. Incluir el mantenimiento continuo y la expansión de los proyectos de la División de Arroyos de Arroyo Upper Las Positas, Arroyo Mission, Palermo Open Space, Arroyo Burro y Andree Clark Bird Refuge.
Medida CS-4	Aumentar el Secuestro de Carbono con la Aplicación de 0.08 Toneladas de Compost per Cápita Anualmente en la Comunidad hasta 2030 y 2035
Acción CS-4.1	Imponer cumplimiento con SB 1383 y aspirar a exceder el requisito básico estableciendo un nivel mínimo de aplicación de compost por año en terrenos aplicables/apropiados en toda la Ciudad, incluidos terrenos de propiedad de la Ciudad, el doble que los requisitos de SB 1383.
Acción CS-4.2	Identificar ubicaciones adicionales dentro de la ciudad para aplicar compost y brindar incentivos a los hogares para la implementación de compost a pequeña escala.
Acción CS-4.3	Mantener pólizas de adquisiciones para cumplir con los requisitos de SB 1383 para que las jurisdicciones compren productos de desechos orgánicos recuperados.
Acción CS-4.4	Trabajar con el Centro de ReSource para proporcionar a los residentes, empresas y propietarios con material educativo sobre dónde se puede adquirir compost y cómo se puede utilizar (i.e., paisajismo).
Acción CS-4.5	Colaborar con el colegio comunitario de Santa Barbara, UC Santa Barbara, escuelas locales y el departamento de Obras Públicas para identificar oportunidades para aplicar abono al paisajismo.
Medida CS-5	Reducir las Emisiones de GEI de Materiales de Construcción Residenciales y Comerciales por un 20% para 2030 y por un 40% para 2035, de Acuerdo con AB 2446
Acción CS-5.1	Realizar un estudio de factibilidad sobre tecnologías de captura de carbono para producir localmente carbonato de calcio (hormigón bajo en carbono) creando secuestro a través de materiales de construcción. Determinar la viabilidad dentro de la Ciudad y la demanda del proyecto.
Acción CS-5.2	Asociarse con UCSB para poner a prueba un proyecto de reducción de carbono incorporado específico para la construcción planificada.
Acción CS-5.3	Desarrollar un plan estratégico de construcción y adquisiciones para promover proyectos de construcción que utilicen materiales alternativos para reducir el carbono incorporado. Incluir criterios de puntuación en la solicitud de propuestas de la Ciudad para proyectos de construcción que identifiquen características de resiliencia como eficiencia hídrica y energética, reducción del calor urbano y disminución del carbono incorporado de acuerdo con AB 2446.
Potencial Climático Comunitario	
Medida CP-1	Potenciar la Economía Verde Local a Través de la Inversión en una Mano de Obra de Tecnología Verde
Acción CP-1.1	Crear una incubadora de tecnología verde en asociación con UCSB para determinar la investigación de avances tecnológicos en energía limpia, avances en el medioambiente construido y secuestro de carbono.
Acción CP-1.2	Aprovechar el puesto(s) de redactor de subvenciones de la estrategia A-2.2 para expandir los esfuerzos de financiación para la incubadora de Tecnología Verde a través de la participación de capitalistas de riesgo y empresas de capital privadas.
Acción CP-1.3	Facilitar la capacitación de la fuerza laboral asociándose con instituciones académicas locales para ofrecer becas a estudiantes que se dedican a oficios climáticos.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

ID #	Medidas y Acciones
Acción CP-1.4	Asociarse con el colegio comunitario de Santa Barbara y/o UCSB para desarrollar un programa de certificación de tecnología de energía limpia.
Acción CP-1.5	Aprovechar el puesto(s) de redactor de subvenciones en la estrategia A-2.2 para establecer un Bootcamp de Innovación con financiación de SBCE para fomentar ideas y proyectos piloto de sostenibilidad y resiliencia con visión al futuro. El Bootcamp de Innovación tendrá niveles según las etapas.
Acción CP-1.6	Crear un concurso de innovación climática para estudiantes del área local donde el premio sea una beca o subvención.

Origen: Santa Barbara, Ciudad de. 2023. Actualización de PAC.

Las medidas incluidas en la Actualización del PAC, combinadas con la legislación y las iniciativas estatales y los programas regionales de transporte, permitirán a la Ciudad cumplir su objetivo de reducción de emisiones de un 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030. La Tabla 4 muestra la contribución de las iniciativas estatales junto con las medidas incluidas en la Actualización del PAC. La Ciudad necesita lograr una reducción de 211,647 MT CO₂e para 2030 para cumplir su objetivo. Las reducciones de GEI estimadas en la Actualización del PAC combinadas con las reducciones de GEI de las iniciativas estatales y del SBCE suman un total de 320,089 MT CO₂e para 2030.

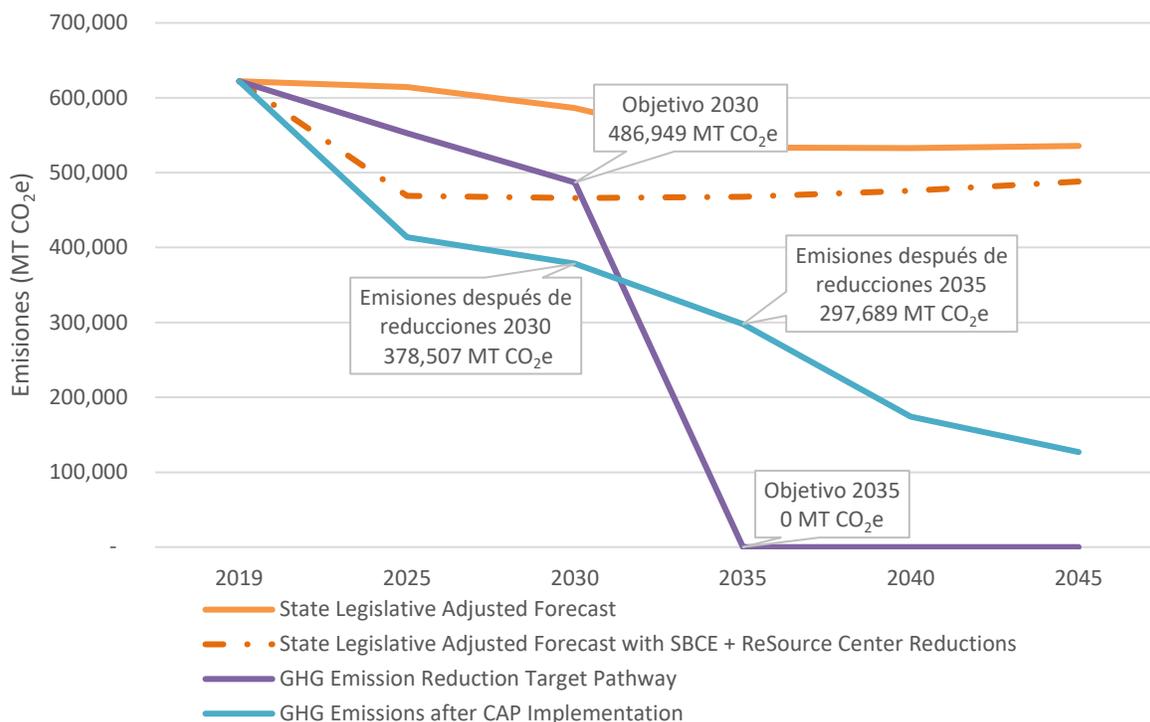
Tabla 4 Objetivo de Reducción de GEI de la Ciudad de Santa Bárbara para 2030 por Sector

Iniciativa Estatal	Sector	2030 Reducción de Emisiones de la Ciudad (MTCO ₂ e)
Programa Avanzado de Coches Limpios, Estándares Pavley, Programa de Vehículos Cero Emisiones, Tránsito Limpio	Transporte por carretera	63,081
SB 1383	Agua, Residuos Sólidos y Aguas Residuales	45,733
Título 24	Electricidad y Gas Natural Residencial/No-residencial	13,594
A. Reducción Total de Emisiones de la Iniciativa Estatal y SBCE		187,784
B. Reducciones totales de emisiones de la Actualización del PAC de la Ciudad		132,305
C. Total de Reducciones de Emisiones Esperadas (A+B)		320,089
D. Requisito de Reducción de Emisiones de la Ciudad de Santa Bárbara		211,647
E. ¿Cumple/excede los Objetivos Estatales? (C > D)		Sí

Source: Santa Barbara, City of. 2023. PAC Update.

La Tabla 4 y la Figura 3 La Tabla 4 y la Figura 3 ilustran cómo se estima que aumentarán las emisiones BAU, ampliando así las reducciones de emisiones necesarias para 2030. La Figura 3 también muestra las reducciones de emisiones que se esperan de las acciones a nivel estatal, así como las reducciones necesarias para alcanzar el objetivo de emisiones de la ciudad de Santa Bárbara.

Figura 3 Proyección de Futuras Emisiones de GEI de la Ciudad de Santa Bárbara y Objetivo de Reducción



Fuente: Ciudad de Santa Bárbara. 2021. PAC de Santa Bárbara.

Tabla 5 Proyección de Futuras Emisiones de GEI y Objetivo de Reducción de la Ciudad de Santa Bárbara

Descripción	Emisiones (MTCO ₂ e)
Emisiones 1990	715,530
Emisiones 2019	622,110
Emisiones BAU 2030	698,596
2030 Adjusted Forecast	510,812
Objetivo de Emisiones 2030 (49% por debajo del nivel 1990)	486,949
Reducción Requerida de las Medidas 2030	132,305

Fuente: Ciudad de Santa Bárbara. 2023. Proyecto de Actualización del PAC

La aplicación de las medidas enumeradas en la Tabla 3 podría resultar en cambios físicos en el entorno que potencialmente podrían tener un impacto significativo sobre el medioambiente. Aunque los proyectos individuales resultantes de estas medidas no se han identificado a efectos de este documento, los tipos de acciones que podrían resultar de la realización de las medidas se tienen en cuenta a la hora de considerar los impactos medioambientales potenciales que podrían producirse mediante la aplicación de la Actualización del PAC. Por ejemplo, los proyectos o acciones que requieren aprobación ministerial, como la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos e infraestructuras de apoyo, nuevas instalaciones para bicicletas o peatones y energía solar fotovoltaica (FV), pueden introducir cambios físicos relacionados con la presencia temporal y el funcionamiento de vehículos y equipos de construcción durante la instalación de las instalaciones

requeridas y la presencia a largo plazo de nuevas instalaciones como instalaciones para bicicletas y peatones, paneles solares y estaciones de recarga de vehículos eléctricos, que podrían alterar los patrones de tráfico peatonal y vehicular.

Adicionalmente, las adaptaciones para la electrificación pueden cambiar el entorno físico debido a la necesidad de actualizar los paneles de servicio y eléctricos, las actualizaciones de los circuitos derivados y la instalación de desagües de condensados para facilitar la instalación de bombas de calor eléctricas para la calefacción de agua y espacios. Los impactos asociados de la construcción y los cambios físicos que supondrían estas actualizaciones y ampliaciones dependen del año de construcción del edificio y de la ubicación de los paneles eléctricos y de servicio y de la plomería para la conexión de los drenajes de condensado, que en algunos casos pueden incluir modificaciones en el interior y/o exterior de los edificios para el cableado y el reemplazo de los paneles, y excavaciones menores para la conexión del drenaje a los sistemas de alcantarillado. Los proyectos realizados en apoyo de la Actualización del PAC serían revisados en cuanto a su coherencia con el Plan General, otras acciones reguladoras del uso de terrenos aplicables y estarían sujetos a cualquier evaluación medioambiental requerida que se completaría antes de la aprobación de cualquier proyecto. Los planes o proyectos futuros estarían sujetos a una revisión medioambiental conforme a la CEQA, y los análisis de impacto individuales identificarían las medidas de mitigación requeridas específicas del plan o del proyecto en su caso.

Límite de Emisiones de GEI CEQA

En 2007, SB 97 reconoció que el cambio climático es una cuestión medioambiental que requiere análisis en los documentos de la CEQA, y en 2010 la Agencia de Recursos Naturales de California adoptó enmiendas a las Guías Estatales de la CEQA para la mitigación viable de las emisiones de GEI o de los efectos de las emisiones de GEI. Las directivas adoptadas otorgaron a las agencias líderes la discreción de establecer límites cuantitativos o cualitativos para la evaluación y mitigación de los GEI y los impactos del cambio climático. El artículo 15183.5(b)(1)A-G del Título 14 del Código de Reglamentos de California fue modificado para establecer que un Plan de Reducción de GEI cualificado pueda utilizarse para escalonar y agilizar el análisis de las emisiones de GEI en la evaluación posterior de un proyecto conforme a la CEQA, siempre que el Plan de Reducción de GEI haga lo siguiente:

- Cuantifica las emisiones de GEI, tanto las existentes como las previstas para un periodo de tiempo específico, resultantes de actividades dentro de una zona geográfica definida
- Establece un nivel, basado en pruebas sustanciales, por debajo del cual la contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero de las actividades cubiertas por el plan no sería acumulativamente considerable
 - Identifica y analiza las emisiones de GEI resultantes de acciones específicas o categorías de acciones previstas dentro de la zona geográfica
 - Especifica medidas o un grupo de medidas, incluyendo normas de rendimiento, que pruebas sustanciales demuestran que, si se aplican proyecto por proyecto, lograrían colectivamente el nivel de emisiones especificado
 - Establece un mecanismo para supervisar el progreso del plan hacia lograr el nivel y para exigir su modificación si el plan no logra los niveles especificados
 - Ser adoptado en un proceso público tras la revisión medioambiental

Por lo tanto, la Ciudad propone adoptar también un límite cuantitativo de eficiencia para utilizarlo en la evaluación de si las emisiones de GEI de un plan o proyecto resultarían en un impacto medioambiental potencialmente significativo según la CEQA para planes o proyectos con años de construcción o funcionamiento inicial anteriores a 2030. El límite de emisiones de GEI de la CEQA se aplicaría a los planes o proyectos que no puedan quedar fuera del análisis ambiental para la Actualización del PAC de la Ciudad (tal como figura en este IS/ND) porque el plan o proyecto no sería coherente con las designaciones de uso de terrenos y zonificación del Plan General para el sitio del proyecto y daría lugar a mayores emisiones de GEI que el desarrollo existente, o el plan o proyecto no sería coherente con la Lista de Verificación del Cumplimiento del Análisis de Emisiones de GEI de la CEQA.

El límite está fijado en el nivel de emisiones de GEI que el nuevo desarrollo tendría que lograr para ser coherente con el objetivo de reducción de emisiones comunitario de la Actualización del PAC de un 40% por debajo de los niveles de emisiones de 1990 para 2030. El límite de eficiencia, que se enumera a continuación, se expresa en términos de MT CO₂e por persona de servicio y es aplicable a los planes o proyectos con años de desarrollo o de funcionamiento inicial anteriores a 2030:

- 2.13 MT CO₂e por persona de servicio¹¹

Los límites de eficiencia para más allá de 2030 se establecerían más adelante junto con las sucesivas Actualizaciones del PAC. Los planes o proyectos que no se gradúen a partir de la IS/ND de la Actualización del PAC de la Ciudad que generarían emisiones de GEI en exceso de estos límites resultarían en un impacto potencialmente significativo sobre el medioambiente relacionado con las emisiones de GEI y el cambio climático. Sería necesario identificar medidas de mitigación para reducir los impactos potencialmente significativos resultantes de dichos planes o proyectos. Los planes o proyectos que no puedan reducir las emisiones de GEI por debajo de esos límites mediante la aplicación de las medidas de mitigación identificadas resultarían en un impacto ambiental significativo e inevitable. El Límite de Emisiones de GEI sirve de guía durante la revisión de la CEQA y no propone el desarrollo o cambios en el uso de terrenos y la zonificación. Por lo tanto, la aplicación del Límite de Emisiones de GEI no tendría impactos directos en la construcción ni en el funcionamiento.

Designación y Zonificación del Plan General

La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI se aplicarían en toda la Ciudad y tendrían lugar en todas las designaciones del Plan General de Santa Bárbara y designaciones de zonificación. El plan no alteraría ninguna designación existente.

6. Situación de Proyectos Acumulativos

Para los fines del análisis de impactos acumulativos de la CEQA de la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI, el escenario de proyectos acumulativos es el aumento total proyectado de la población, y el desarrollo acumulativo previsto para acomodar ese aumento, para Santa Bárbara en 2030. Los factores de aumento basados en la población y el empleo utilizan las previsiones demográficas más recientes del SBCAG 2050 Conectado - Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS). Los factores de aumento basados en los hogares utilizan de forma similar las previsiones RTP/SCS 2020 del SBCAG; sin embargo, éstas se ajustan para tener en cuenta la asignación de necesidades de vivienda para la Ciudad de Santa

¹¹ Santa Barbara, City of. 2023. CAP Update.

Bárbara según la Evaluación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) del 6º Ciclo entre 2023 y 2031. Como tal, se espera que el número de hogares en la región SBCAG crezca en 8,274 unidades entre 2019 y 2030. Como se indica en el PAC, la población incluida en el PAC es diferente de la población incluida en el Elemento de Vivienda porque el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario (HCD) recomienda que cada jurisdicción cree un margen en el inventario del elemento de vivienda de al menos entre un 15% y un 30% más capacidad que el requerido para garantizar que exista suficiente capacidad en el elemento de vivienda para acomodar la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda a lo largo del periodo de planificación. La inclusión de un margen en el PAC podría dar lugar a una previsión y un objetivo de reducción de emisiones excesivamente conservadores, ya que estos escenarios se calculan en parte basándose en escenarios de población futura.

7. Aprobaciones Requeridas

Ciudad de Santa Bárbara

Las aprobaciones requeridas incluyen:

- Adopción de la Actualización del PAC y del Estudio Inicial-Declaración Negativa de las Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
- Adopción de la Actualización del PAC
- Adopción del Límite de Emisiones GEI

Aunque los planes o proyectos individuales puedan ejecutarse más adelante bajo la Actualización del PAC, cada plan o proyecto individual estaría sujeto a una revisión medioambiental separada conforme a la CEQA.

Otras Agencias Públicas

La Ciudad de Santa Bárbara tiene autoridad exclusiva de aprobación sobre la Actualización del PAC. No hay otras agencias públicas cuya aprobación sea necesaria.

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

Factores medioambientales potencialmente afectados

Este proyecto potencialmente afectaría a los factores medioambientales marcados a continuación, implicando al menos un impacto que es "Potencialmente Significativo" o "Poco Significativo con Mitigación Incorporada" tal y como se indica en la lista de verificación en las páginas siguientes.

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Estética | <input type="checkbox"/> Recursos Agrícolas y Forestales | <input type="checkbox"/> Calidad del Aire |
| <input type="checkbox"/> Recursos Biológicos | <input type="checkbox"/> Recursos Culturales | <input type="checkbox"/> Energía |
| <input type="checkbox"/> Geología y Tierras | <input type="checkbox"/> Emisiones de Gases de Efecto Invernadero | <input type="checkbox"/> Peligros y Materiales Peligrosos |
| <input type="checkbox"/> Hidrología y Calidad del Agua | <input type="checkbox"/> Uso de Terrenos y Planificación | <input type="checkbox"/> Recursos Minerales |
| <input type="checkbox"/> Ruido | <input type="checkbox"/> Población/Vivienda | <input type="checkbox"/> Servicios Públicos |
| <input type="checkbox"/> Recreación | <input type="checkbox"/> Transporte | <input type="checkbox"/> Recursos Culturales Tribales |
| <input type="checkbox"/> Sistemas y Servicios Públicos | <input type="checkbox"/> Incendios Forestales | <input type="checkbox"/> Conclusiones de Importancia Obligatorias |

Determinación

Basándose en esta evaluación inicial:

- Determino que el proyecto propuesto NO PODRÍA tener un efecto significativo sobre el medioambiente, por lo que se preparará una DECLARACIÓN NEGATIVA.
- Determino que, aunque el proyecto propuesto podría tener un efecto significativo sobre el medioambiente, en este caso no se producirá un efecto significativo porque el proponente del proyecto ha realizado o aceptado revisiones del proyecto. Se preparará una DECLARACIÓN NEGATIVA MITIGADA.
- Determino que el proyecto propuesto PUEDE tener un efecto significativo sobre el medioambiente y se requiere un INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL.
- Determino que el proyecto propuesto PUEDE tener un impacto "potencialmente significativo" o "menos significativo con mitigación incorporada" sobre el medioambiente, pero al menos un efecto (1) ha sido analizado adecuadamente en un documento anterior de conformidad con las normas legales aplicables, y (2) ha sido resuelto mediante medidas de mitigación basadas en el análisis anterior, tal y como se describe en las hojas adjuntas. Se requiere un INFORME DE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL, pero éste debe analizar únicamente los efectos que quedan por abordar.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

- Determino que aunque el proyecto propuesto podría tener un efecto significativo sobre el medioambiente, debido a que todos los posibles efectos significativos (a) han sido analizados adecuadamente en una EIR o DECLARACIÓN NEGATIVA anterior de conformidad con las normas aplicables, y (b) han sido evitados o mitigados de conformidad con esa EIR o DECLARACIÓN NEGATIVA anterior, incluidas las revisiones o medidas de mitigación que se imponen al proyecto propuesto, no se requiere nada más.

Firma

Fecha

Nombre en letra

Título

Lista de Verificación Medioambiental

1 Estética

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

Excepto por lo establecido en la Sección 21099 del Código de Recursos Públicos, el proyecto:

- | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| a. ¿Tendrá un efecto adverso sustancial sobre una vista panorámica? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. ¿Dañaría sustancialmente los recursos pintorescos, incluyendo, pero sin limitarse a, árboles, roquedos y edificios históricos dentro de una carretera panorámica estatal? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c. ¿En zonas no urbanizadas, degradaría sustancialmente el carácter visual existente o la calidad de las vistas públicas del lugar y sus alrededores? (Las vistas públicas son aquellas que se experimentan desde un punto de vista accesible al público). Si el proyecto se encuentra en una zona urbanizada, ¿entraría en conflicto con la zonificación aplicable y otros reglamentos que regulan la calidad del paisaje? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d. ¿Crearía una nueva fuente de luz o deslumbramiento sustancial que afectaría negativamente a las vistas durante el día o la noche en la zona? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- a. *¿Tendrá un efecto adverso sustancial sobre una vista panorámica?*
- b. *¿Dañaría sustancialmente los recursos pintorescos, incluyendo, pero sin limitarse a, árboles, roquedos y edificios históricos dentro de una carretera panorámica estatal?*

Como se describe en Localización del Plan y Entorno Físico, la Ciudad de Santa Bárbara está situada en la Costa Sur del Condado de Santa Bárbara, y los límites de la ciudad se extienden hasta el Océano Pacífico. La mayor parte de Santa Bárbara está urbanizada y la urbanización más densa y los edificios más grandes se encuentran en el centro de la ciudad. Las principales arterias viarias de la ciudad son la autopista U.S. 101 (U.S. 101), la autopista U.S. 192 (U.S. 192) y la ruta estatal 154 (SR 154). Las vistas al sur de la U.S. 101 incluyen playas, acantilados costeros y la Mesa. Al norte de la U.S. 101, el centro, las montañas de Santa Ynez y las colinas circundantes, con urbanizaciones

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

residenciales de una sola unidad dispersas en la Riviera en las elevaciones más bajas, forman parte del paisaje de la Ciudad. Al este de los límites de la Ciudad, Santa Bárbara bordea la comunidad boscosa y semirural de Montecito, mientras que al oeste, los usos residenciales suburbanos, comerciales, y agrícolas forman Hope Ranch y el Valle de Goleta.

El Informe de Impacto Medioambiental del Programa de la Ciudad de 2010 para la Actualización del Plan General (EIR del Plan General) identifica como Recursos Visuales Importantes las crestas y estribaciones de las montañas; el océano, la playa y el puerto; y considerables zonas de espacios abiertos.¹² Las empinadas laderas, los picos y los roquedos de las montañas de Santa Ynez contribuyen a la calidad del paisaje de la Ciudad. Los parques situados en las laderas, como los de Parma y Skofield, cuentan con millas de caminos panorámicos y ofrecen vistas del océano Pacífico y de la Ciudad. Tres sistemas de arroyos, el Sycamore, el Mission y el Arroyo Burro, proporcionan corredores naturales que contrastan con el desarrollo urbano existente. Grandes arboledas de sicomoros y robles maduros a lo largo de los arroyos Sicomoro y Mission contrastan con las zonas urbanizadas de la Ciudad, y los bosques a lo largo del Arroyo Burro son importantes características naturales en los vecindarios de San Roque, Hitchcock y Hidden Valley. Además, la Ciudad cuenta con aproximadamente 35,000 árboles en las calles, más de 9,000 árboles públicos en parques desarrollados y zonas ajardinadas de instalaciones públicas, y alrededor de 30,000 árboles dentro de espacios abiertos gestionados por la Ciudad.¹³ Estos árboles difuminan el aspecto de los edificios, carreteras y aparcamientos, lo que proporciona un contraste visual a las multitudes de edificios además de un paisaje agradable para residentes, empleados y turistas. El inventario de árboles de la Ciudad contiene 456 variedades diferentes de árboles.¹⁴ Estos incluyen especímenes de árboles que son identificados por la Comisión de Parques y Recreación de la Ciudad como de alto valor debido a su tipo, tamaño y/o edad.

La costa de Santa Bárbara se extiende aproximadamente siete millas desde Montecito, al este, hasta Hope Ranch, al oeste, e incluye playas, algunas con urbanizaciones residenciales y comerciales existentes. Las playas públicas y los parques frente al mar y en los acantilados permiten el acceso público al paisaje natural de la zona, que incluye amplias playas de arena y acantilados empinados. El muelle de Santa Bárbara ofrece vistas panorámicas del océano y las montañas, con estructuras de una sola planta a lo largo del muelle que permiten contemplar el océano y las montañas. La línea de palmeras dentro del parque Chase Palm contribuye al carácter escénico de la zona.

Dentro de ciertas vecindades y en ciertas calles públicas elevadas dentro de las colinas se puede disfrutar de amplias vistas de la Ciudad. Los vecindarios de Riviera y Eucalyptus Hill, y el lado norte de la Mesa y TV Hill, ofrecen vistas de la Ciudad, el Océano Pacífico y las laderas circundantes. Las calles situadas dentro de las colinas, como Alameda Padre Serra y Mountain Drive, ofrecen vistas del centro y del Océano Pacífico

Las vistas desde el centro de Santa Bárbara se caracterizan por vistas del entorno urbano, incluyendo edificios, carreteras, aceras, árboles en las calles y zonas de estacionamiento. Las calles del centro incluyen una red de calles con bloques cortos e instalaciones de transporte activo (aceras/carriles bici). La arquitectura, los parques dispersos, y los estacionamientos dan una

¹² Santa Barbara, City of. 2010. Program Environmental Impact Report for the Plan Santa Barbara General Plan Update. September 2010. <https://www.santabarbaraca.gov/services/planning/plan.asp>. Accessed October 27, 2023.

¹³ Santa Barbara, City of. 2022. Trees and Urban Forestry. <https://sbparksandrec.santabarbaraca.gov/programs-services/trees-and-urban-forestry#:~:text=The%20City%20of%20Santa%20Barbara%20Urban%20Forestry%20Program%2C,and%20around%2030%2C000%20trees%20within%20City-managed%20open%20spaces>. Accessed October 27, 2023.

¹⁴ Santa Barbara, City of. 2014. Urban Forest Management Plan. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Parks%20%26%20Recreation/Urban%20Forestry/Urban%20Forest%20Management%20Plan.pdf>. Accessed October 27, 2023.

sensación de apertura a través del centro. Las vistas de las montañas de Santa Ynez, las laderas, y la Rivera se dan de forma intermitente por todo el centro urbano, principalmente a lo largo de las calles, las intersecciones, y a través de los estacionamientos más grandes y los edificios más bajos. Estas vistas se ven interrumpidas por edificios más altos y árboles callejeros. Los espacios abiertos, como la Plaza De la Guerra, el Club de Golf municipal de Santa Bárbara y el Parque Alameda, ofrecen vistas públicas de las montañas. También pueden apreciarse vistas de los alrededores desde los pisos superiores de edificios como el Juzgado del Condado y desde lo alto de los estacionamientos. Estructuras notables como el Juzgado del Condado y la Oficina Principal de Correos contribuyen al carácter visual del centro de Santa Bárbara.

Según el Sistema de Carreteras Escénicas de California, hay una carretera escénica designada oficialmente (SR 154) y una carretera escénica elegible (U.S. 101) en la Ciudad.¹⁵ El Programa de Carreteras Escénicas de California preserva y protege los corredores de las carreteras escénicas de cambios que disminuirían el valor estético de los terrenos adyacentes a estas carreteras escénicas. El Elemento de Circulación del Plan General de la Ciudad contiene el Elemento de Carreteras Escénicas que proporciona normas de planificación, diseño y mantenimiento para las carreteras dentro de la Ciudad incluyendo Cabrillo Boulevard y Sycamore Canyon Road. El Plan de Uso de Terrenos Costeros de la Ciudad de Santa Bárbara (LUP Costero) identifica el segmento de la U.S. 101 dentro de la Zona Costera como una puerta de entrada visual distintiva a la Ciudad con sus paisajes, vistas de las montañas y el océano, y estructuras de carretera únicas.¹⁶ La U.S. 101 entra en la Zona Costera de la Ciudad en Mission Creek y se extiende hasta Olive Mill Road. Además, el LUP Costero reconoce Cabrillo Boulevard y Shoreline Drive por sus cualidades visuales, como la vista del Canal de Santa Bárbara y la línea costera.¹⁷

El Plan General de la Ciudad contiene varios objetivos y políticas relacionados con la estética y los recursos visuales dentro del Elemento de Uso de Terrenos, el Elemento de Circulación, y el Elemento de Recursos Medioambientales. El Elemento de Uso de Terrenos guía el carácter físico y socioeconómico de la Ciudad a través de la protección medioambiental, la gestión del crecimiento, el diseño comunitario, y las vecindades. El Objetivo LG-12 del Elemento de Uso de Terrenos busca reforzar y mejorar las normas y el proceso de revisión del diseño y el desarrollo para realzar el carácter de la comunidad, promover la vivienda asequible, y luchar por los principios de sostenibilidad de la comunidad. La inclusión de directrices de diseño garantiza que el desarrollo propuesto no impida la preservación de los activos visuales; y las normas de construcción, incluyendo los perímetros, la altura y las proporciones de superficie construida. Las actuales directrices de diseño de Santa Bárbara incluyen las Directrices de la Junta de Revisión de Arquitectura, las Directrices de la Calle Chapala, las Directrices del Distrito de El Pueblo Viejo, las Directrices de Diseño de Haley-Milpas, las Directrices del Distrito de Diseño Especial de la Riviera Baja, las Directrices de Diseño de Iluminación Exterior, etc.¹⁸

El Elemento de Circulación contiene el Elemento de Carreteras Escénicas que proporciona objetivos para el desarrollo, establecimiento y protección de carreteras escénicas. Dentro de la Ciudad, la

¹⁵ California Department of Transportation (Caltrans). 2018. California State Scenic Highway System Map. <https://caltrans.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=465dfd3d807c46cc8e8057116f1aaca>. Accessed October 2023.

¹⁶ Santa Barbara, City of. 2019. Local Coastal Program. <https://www.santabarbaraca.gov/civicax/filebank/blobdload.aspx?BlobID=202908>. Accessed October 2023.

¹⁷ Santa Barbara, City of. 2019. Local Coastal Program. <https://www.santabarbaraca.gov/civicax/filebank/blobdload.aspx?BlobID=202908>. Accessed October 2023.

¹⁸ Santa Barbara, City of. 2011. Land Use Element. <https://www.santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Land%20Use%20Element%2A.pdf>. Accessed October 2023.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Ruta Estatal (SR) 154 es la única carretera escénica designada oficialmente y la U.S. 101 es elegible para una designación oficial. Una carretera Estatal elegible se convierte en designada oficialmente sólo si el gobierno local toma medidas para perseguir la nominación de una ruta elegible. El elemento de carreteras paisajísticas contiene objetivos para las posibles carreteras paisajísticas estatales (Cabrillo Boulevard [ya no es una carretera estatal] y Sycamore Canyon Road (SR 144), Stanwood Drive (SR 192), Mission Ridge Road, (SR 192) Mountain Drive) y las posibles rutas paisajísticas de la ciudad (Shoreline Drive), incluyendo el ajardinamiento del derecho de paso público y el establecimiento de controles de arquitectura y retranqueos.¹⁹

El Elemento de Recursos Medioambientales, que incluye el Elemento de Conservación de 1979, considera recursos visuales, incluyendo laderas, costas, árboles y espacios abiertos en toda la Ciudad. El Mapa de Recursos Escénicos del Elemento de Conservación designa específicamente los recursos escénicos como:

- Recursos de espacios abiertos ribereños/a orillas de arroyos;
- Laderas (con inclinación del 30% o superior);
- Costa; y
- Espacios abiertos (incluyendo la Reserva de la Familia Douglas, el Campo de Golf Montecito, el Refugio de Aves Andree Clark, la Finca Clark, la Finca Child y la propiedad "Kim Nursery" en el lado oeste).

Estos recursos están cartografiados en la Ciudad como Visual Único, Visual Ladera y Visual Costera, derivados del mapa de Recursos Visuales de la MEA de la Ciudad.

El Elemento de Recursos Medioambientales/Conservación incorpora objetivos y políticas que pretenden mantener el carácter pintoresco de la Ciudad. Las políticas aplicadas limitan la alteración de la topografía natural y la vegetación de las laderas, protegen los árboles, limitan la obstrucción de los corredores de vistas panorámicas, y evitan la degradación de los entornos ribereños.²⁰ Las medidas y acciones del PAC sirven como políticas de orientación de alto nivel que se adherirían a las directrices de diseño existentes en la Ciudad, minimizando los impactos sobre las vistas panorámicas y la estética.

Los proyectos ejecutados en apoyo de la Actualización del PAC tendrían que adherirse a los reglamentos de desarrollo de la Ciudad y a las políticas del Plan General para conservar el carácter de la Ciudad y minimizar los impactos medioambientales. Además, se revisaría la coherencia de los proyectos ejecutados en apoyo de la Actualización del PAC con el Plan General, con otras acciones reguladoras del uso de terrenos aplicables y estarían sujetos a cualquier evaluación medioambiental requerida que se completaría antes de la aprobación de cualquier proyecto. Además, todas las medidas del PAC que puedan dar lugar a cambios visuales potenciales estarán sujetas a la revisión de la Ciudad para garantizar su coherencia con las actuales guías de diseño de la Ciudad. Aunque algunos proyectos pueden dar lugar a cambios a corto plazo relacionados con la construcción en curso, la modernización de instalaciones y las mejoras del transporte, estos cambios se someterían a la revisión de la Ciudad para garantizar un calendario y un enfoque estético adecuados para minimizar cualquier cambio visual potencial. Entre las medidas de este tipo que podrían dar lugar a

¹⁹ Santa Barbara, City of. 2011. Circulation Element.

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Circulation%20Element%2A%20%28include%20Scenic%20Highways%29.pdf>. Accessed October 2023.

²⁰ Santa Barbara, City of. 2011. Environmental Resources Element.

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Environmental%20Resources%20Element%20%28includes%20Noise%2A%20and%20Conservation%2A%29.pdf>. Accessed October 2023.

cambios visuales a corto plazo se incluyen la Medida BE-1, la Medida T-3 y la Medida CS-1. Estas medidas incluyen la actualización de la infraestructura existente para mejorar la electrificación de los edificios, la infraestructura para ir en bicicleta y a pie, y la plantación de más árboles en toda la Ciudad. Como tal, la Actualización del PAC no daría lugar a impactos adversos relacionados con las vistas panorámicas, los corredores de observación o las carreteras panorámicas dentro de la Ciudad. Además, debido al desarrollo intermedio típico de un entorno urbano, los proyectos propuestos incluidos en la Actualización del PAC probablemente no serían visibles desde las vistas o recursos escénicos. Así pues, los recursos de paisaje como árboles, roquedos y edificios históricos no resultarían dañados dentro de una carretera escénica. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los límites del GEI darían lugar a un impacto poco significativo en relación con las vistas panorámicas y con los recursos del paisaje dentro de las autopistas panorámicas.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- c. *¿Degradaría sustancialmente el proyecto, en zonas no urbanizadas, el carácter visual existente o la calidad de las vistas públicas del sitio y sus alrededores? (Las vistas públicas son las que se experimentan desde un punto de vista accesible al público). Si el proyecto se encuentra en una zona urbanizada, ¿entraría en conflicto con la zonificación aplicable y otros reglamentos que regulan la calidad del paisaje??*

El carácter de la Ciudad de Santa Bárbara es generalmente urbanizado. Según la Sección 15387 de las Guías CEQA, la Ciudad de Santa Bárbara es una "zona urbanizada" porque es una ciudad con una población de 50,000 habitantes o más. Distintos estilos arquitecturales, como el adobe californiano, el renacimiento de Monterrey y el renacimiento colonial español son fundamentales para el carácter visual de la Ciudad.²¹

Según la Sección 21099 del Código de Recursos Públicos, los impactos estéticos y de estacionamiento derivados de nuevos desarrollos dentro de una zona de prioridad de tránsito están exentos de ser considerados significativos según la CEQA para cualquier proyecto que se considere desarrollo residencial, desarrollo de uso mixto, o un centro de empleo. Según la Sección 21099(a)(7) del Código de Recursos Públicos de California, por zona de prioridad de tránsito se entiende una zona situada en un radio de media milla de una parada de tránsito importante existente o prevista, si la parada prevista está programada para completarse dentro del horizonte de planificación incluido en un Programa de Mejora del Transporte.

La Actualización del PAC y los Límites de Emisiones GEI incluirían requisitos para los nuevos desarrollos, como los requisitos de edificios totalmente eléctricos. Aunque estas políticas influirían el desarrollo, no alterarían el carácter visual de partes de Santa Bárbara, por ejemplo, no causarían cambios en las alturas de los edificios que sobrepasaran los límites de altura de la Zonificación y la Carta de la Ciudad, ni tampoco en la masificación. Nuevos desarrollos previstos de acuerdo con la Actualización del PAC estarían sujetos a las normas de desarrollo y guías de diseño de la ordenanza de zonificación. Así, todos los proyectos estarían sujetos a la altura máxima permitida establecida en la Carta de la Ciudad.

Los proyectos sujetos a las normas objetivas, como las remodelaciones de edificios y las infraestructuras de transporte activo, seguirían exigiendo coherencia con las normas de diseño de la Ciudad y podrían requerir la aprobación de la junta de diseño según la Carta Municipal, pero su revisión se limitaría a confirmar que los proyectos cumplen las normas objetivas. Los solicitantes de

²¹ Santa Barbara, City of. 2010. Program Environmental Impact Report for the Plan Santa Barbara General Plan Update. <https://www.santabarbaraca.gov/services/planning/plan.asp>. Accessed October 2023.

proyectos que opten por utilizar las normas objetivas de diseño y desarrollo seguirían estando obligados a cumplir otras normas objetivas aplicables del Código Municipal, entre las que se incluyen la altura, la iluminación exterior, los estilos arquitecturales específicos para proyectos dentro de las zonas de los Distritos Monumentales e Históricos, y los materiales de jardinería.

Si un proyecto se encuentra dentro de una zona de prioridad de tránsito, seguiría estando sujeto a estas políticas de la Ciudad, ya que la Sección 21099 del Código de Recursos Públicos no altera ni limita la capacidad de la Ciudad para ejecutar las ordenanzas locales de diseño. El cumplimiento obligatorio de los procedimientos de revisión, políticas, guías, y normas de diseño existentes garantizaría que un desarrollo razonablemente previsible en el marco de la Actualización del PAC no degradaría sustancialmente el carácter visual existente ni la calidad de las vistas públicas del sitio y sus alrededores, ni entraría en conflicto con la zonificación aplicable ni con otros reglamentos que regulan la calidad del paisaje. Por lo tanto, este impacto sería poco significativo.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

d. *¿Crearía el proyecto una nueva fuente de luz o deslumbramiento sustancial que afectaría negativamente a las vistas durante el día o la noche en la zona?*

El deslumbramiento es un fenómeno común en la Ciudad, debido principalmente al gran número de días al año con luz solar directa y a la naturaleza altamente urbanizada de la Ciudad. El deslumbramiento durante el día puede deberse al reflejo de la luz solar en los cristales, en otros elementos estructurales de los edificios y en los parabrisas de los vehículos estacionados y en movimiento dentro de las calles de la Ciudad. El desarrollo previsto de acuerdo con la Actualización del PAC estaría obligado a cumplir las disposiciones del Código Municipal de la Ciudad, incluida la Sección 30.180.070, que establece que ningún uso funcionará de manera que un resplandor significativo y directo, incidental al funcionamiento del uso, sea visible más allá de los límites del lote donde se ubica el uso. El Título 30 y el Título 22 establecen que cualquier proyecto que implique iluminación exterior con potencial aparente de crear un deslumbramiento significativo en las parcelas vecinas debe someterse a una audiencia de revisión del diseño notificada.²² La sección 22.75.060 establece normas para controlar el alumbrado molesto y el deslumbramiento en zonas residenciales y adyacentes a ellas mediante medidas coercitivas aplicadas por el Departamento de Desarrollo Comunitario. Dichas medidas podrían incluir la preparación y aplicación de un plan de iluminación profesional, el control mediante el uso de vegetación o el uso de un apantallamiento adecuado. Un desarrollo razonablemente previsible según la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI no crearía una nueva fuente de luz o deslumbramiento sustancial que afectara negativamente a las zonas circundantes o a las vistas públicas importantes durante el día o la noche en la zona. Por lo tanto, los impactos potenciales de luz y deslumbramiento serían poco significativos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. Los impactos acumulativos relacionados con los recursos escénicos, el carácter visual y el aumento de la luz y el deslumbramiento serían generalmente específicos de cada lugar, y no se anticipa que los proyectos acumulativos contribuyan a los

²² Santa Barbara, City of. 2022. Santa Barbara Municipal Code. https://library.qcode.us/lib/santa_barbara_ca/pub/municipal_code. Accessed October 2023.

impactos estéticos acumulativos con la adherencia al Código Municipal de la Ciudad y a las políticas del Plan General. Debido a la naturaleza desarrollada de Santa Bárbara, los futuros proyectos de infraestructuras como la electrificación de edificios y las infraestructuras de transporte activo en el marco de la Actualización del PAC, en combinación con otros proyectos acumulativos, no tendrían un impacto negativo en el carácter visual de la Ciudad porque cumplirían las normas y ordenanzas de diseño existentes. Las futuras urbanizaciones de la Ciudad, en las que influiría esta actualización del PAC, tendrían que cumplir las normas de diseño objetivas de la Ciudad y ser revisadas con respecto a las políticas aplicables del Plan General y las normas y guías de diseño de la Ciudad para comprobar la calidad del diseño y la compatibilidad con los usos de terrenos adyacentes. Además, como documento orientativo, los Límite de Emisiones GEI no darían lugar a impactos acumulativos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y de los Límites de GEI tendría como resultado un impacto acumulativo poco significativo relacionado con la estética.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

2 Recursos Agrícolas y Forestales

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

a. ¿Convertiría Tierras Agrícolas de Gran Calidad, Tierras Agrícolas Únicas o Tierras Agrícolas de Importancia Estatal (Tierras Agrícolas), tal y como aparecen en los mapas elaborados conforme al Programa de Cartografía y Seguimiento de Tierras Agrícolas de la Agencia de Recursos de California, a un uso no agrícola?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b. ¿Estaría en conflicto con la zonificación existente para uso agrícola o con un contrato de la Ley Williamson?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c. ¿Estaría en conflicto con la zonificación existente, o causaría la recalificación de tierras forestales (definidas en el Código de Recursos Públicos, Sección 12220(g)); tierras madereras (definidas en el Código de Recursos Públicos, Sección 4526); o tierras madereras zonificadas para la Producción Maderera (definidas en el Código Gubernamental, Sección 51104(g))?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
d. ¿Resultaría en la pérdida de tierras forestales o en la conversión de tierras forestales a un uso no forestal?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
e. ¿Implicaría otros cambios en el entorno existente que, debido a su ubicación o naturaleza, podrían dar lugar a la conversión de tierras agrícolas en tierras de uso no agrícola o a la conversión de tierras forestales en tierras de uso no forestal?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

a. *¿Convertiría el Proyecto Tierras Agrícolas de Gran Calidad, Tierras Agrícolas Únicas o Tierras Agrícolas de Importancia Estatal (Tierras Agrícolas), tal y como aparecen en los mapas elaborados conforme al Programa de Cartografía y Seguimiento de Tierras Agrícolas de la Agencia de Recursos de California, a un uso no agrícola?*

o

- b. *¿Estaría en conflicto con la zonificación existente para uso agrícola o con un contrato de la Ley Williamson?*

La Ciudad de Santa Bárbara no contiene tierras agrícolas. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite GEI no causarían ningún impacto relacionado con la degradación de los recursos agrícolas o la conversión de tierras agrícolas a usos no agrícolas, ni habría conflicto con la zonificación existente o las designaciones de uso de terrenos del Plan General.

NO IMPACTO

- c. *¿Estaría en conflicto el Proyecto con la zonificación existente, o causaría la recalificación de tierras forestales (definidas en el Código de Recursos Públicos, Sección 12220(g)); tierras madereras (definidas en el Código de Recursos Públicos, Sección 4526); o tierras madereras zonificadas para la Producción Maderera (definidas en el Código Gubernamental, Sección 51104(g))?*

o

- d. *¿Resultaría el proyecto en la pérdida de tierras forestales o en la conversión de tierras forestales a un uso no forestal?*

La ciudad no contiene recursos forestales ni madereros. Además, la Medida CS-1 facilita la aplicación y ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana y busca plantar y mantener 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite GEI no causarían ningún impacto relacionado con la degradación de los recursos forestales o la conversión de terrenos forestales a usos no forestales, ni se produciría un conflicto con la zonificación existente o las designaciones de uso de terrenos del Plan General.

NO IMPACTO

- e. *¿Implicaría el proyecto otros cambios en el entorno existente que, debido a su ubicación o naturaleza, podrían dar lugar a la conversión de tierras agrícolas en tierras de uso no agrícola o a la conversión de tierras forestales en tierras de uso no forestal?*

Vea las discusiones de impacto anteriores en los Temas 2a a 2d. La Actualización del PAC y el Límite GEI no resultarían en otros cambios al entorno existente que, debido a su ubicación o naturaleza, resultarían en la conversión de tierras agrícolas a un uso no agrícola o en la conversión de tierras forestales a un uso no forestal. No ocurriría ningún impacto.

NO IMPACTO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La Ciudad no contiene tierras de labranza ni tierras utilizadas con fines agrícolas. Además, la Ciudad no contiene recursos forestales o madereros. No se prevé que los proyectos acumulativos contribuyan a los impactos forestales acumulativos con el cumplimiento de las políticas del Plan General. Además, La Actualización del PAC y el Límite GEI no implicarían cambios en el uso de terrenos o en la zonificación que pudieran dar lugar a impactos acumulativos relacionados con la conversión o la pérdida de terrenos agrícolas o forestales. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y del Límite GEI no daría lugar a ningún impacto acumulativo relacionado con los recursos agrícolas y forestales.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

NO IMPACTO

3 Calidad del Aire

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

- | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| a. ¿Entraría en conflicto u obstruiría la aplicación del plan de calidad del aire aplicable? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. ¿Resultaría en un aumento neto acumulativamente considerable de cualquier contaminante criterio para el que la región del proyecto no cumpla una norma federal o estatal aplicable de calidad del aire ambiente? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c. ¿Expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d. ¿Resultaría en otras emisiones (como las que provocan olores) que afecten negativamente a un número sustancial de personas? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- a. *¿Entraría el proyecto en conflicto u obstruiría la aplicación del plan de calidad del aire aplicable?*

La ciudad de Santa Bárbara está situada en la Cuenca Atmosférica de la Costa Centro Sur (SCCAB), que incluye los condados de San Luis Obispo, Santa Bárbara y Ventura. La parte del Condado de Santa Bárbara de la SCCAB está bajo la jurisdicción del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Condado de Santa Bárbara (SBPACCD). Las características geográficas que influyen en la calidad del aire de Santa Bárbara incluyen el Canal de Santa Bárbara (Océano Pacífico) al sur, y las Montañas de Santa Ynez de tendencia este-oeste al norte, con elevaciones de hasta 4,707 pies. El clima regional en el SCCAB es mediterráneo y se caracteriza por veranos cálidos e inviernos moderados con un clima relativamente seco. La precipitación anual promedia las 22 pulgadas, y la mayor parte (el 95%) se produce durante la temporada de lluvias, que generalmente abarca de octubre a abril. El mes más cálido es agosto y el más frío enero.^{23,24}

Como agencia local de gestión de la calidad del aire, el SBPACCD está obligado a controlar los niveles de contaminantes atmosféricos para garantizar que se cumplan las normas estatales y federales de calidad del aire y, si no se cumplen, a desarrollar estrategias para cumplirlas. Dependiendo de si las normas se cumplen o se exceden, la Cuenca Atmosférica de la Costa Centro Sur se clasifica como en

²³ Western Regional Climate Center. 2016. Recent Climate in the West. <https://www.wrcc.dri.edu>. Accessed October 2023.

²⁴ Cal-Adapt. 2023. Local Climate Snapshot for Santa Barbara, California. Available online at: <https://cal-adapt.org/tools/local-climate-change-snapshot>. Accessed November 2023.

"cumplimiento" o "no cumplimiento". Según la ley Estatal, los distritos de aire están obligados a preparar un plan de mejora de la calidad del aire para los contaminantes para los que el distrito se encuentre en incumplimiento. La parte del Condado de Santa Bárbara del SBPACCD no está en cumplimiento con las Normas de Calidad del Aire Ambiental de California (CAAQS) para las normas de ozono y PM10 (partículas de hasta 10 micras de tamaño).²⁵

De acuerdo con la ley estatal, los distritos de aire deben preparar un plan de mejora de la calidad del aire para los contaminantes con los que el distrito no cumpla la norma. El Plan de Aire Limpio de 2001 (2002) fue el primer plan elaborado por el SBPACCD y estableció requisitos de planificación específicos para mantener la norma estatal de ozono de una hora. En 2006, CARB revisó la CAAQS y añadió un promedio de 8 horas a la norma de ozono. Ambos componentes de la norma deben cumplirse ahora antes de que CARB pueda designar un área como en cumplimiento. El actual Plan de Ozono 2022 fue adoptado por el SBPACCD en diciembre de 2022 y es la décima actualización del Plan de Aire Limpio de 2001. El Plan de Ozono 2022 aborda el progreso de SBPACCD hacia el logro de la norma federal y estatal de ozono. Al igual que las actualizaciones anteriores, la de 2022 incluye una evaluación de las medidas de reducción viables para las fuentes estacionarias y tiene en cuenta numerosos factores como los avances tecnológicos, las medidas de eficacia, la rentabilidad y la aplicación con éxito de medidas en otros distritos de aire de California. Se han aplicado todas las medidas de control que se consideraron viables en las actualizaciones anteriores del plan del ozono.²⁶

La evaluación de si un proyecto entraría en conflicto u obstruiría la aplicación del plan de calidad del aire aplicable se basa en la coherencia del proyecto con las previsiones de uso de terrenos y población que subyacen a las previsiones de emisiones de contaminantes atmosféricos contenidas en el plan. Por lo tanto, la coherencia con el Plan de Ozono de 2022 se basa en si el aumento de población previsto en la Actualización del PAC se tuvo en cuenta en la Previsión de Crecimiento Regional de SBCAG. Además, para ser coherentes con el Plan de Ozono 2022, los proyectos que incluyan actividades de movimiento de tierras deberán aplicar las medidas estándar de control del polvo del SBPACCD.

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría ningún impacto en el crecimiento de la población asociado a la Actualización del PAC y no provocaría impactos en la construcción ni en las operaciones. Además, la Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. La aplicación de las medidas propuestas sería beneficiosa al ayudar a Santa Bárbara a cumplir los objetivos aplicables del plan de calidad del aire y, en general, al reducir la exposición de los receptores sensibles a las concentraciones de contaminantes. Aunque el propósito y el efecto previsto de la Actualización del PAC es reducir las emisiones de GEI generadas en la Ciudad para ayudar a reducir los efectos del cambio climático, muchas de sus medidas y acciones de apoyo también reducirían las emisiones de contaminantes criterio (es decir, de calidad del aire).

Las medidas relacionadas con la energía y el transporte mencionadas en la Figura 3 reducirían las emisiones de la calidad del aire, así como las emisiones de GEI. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite GEI tendrían un impacto poco significativo relacionado con un conflicto u obstrucción del plan de calidad del aire aplicable.

²⁵ California Air Resources Board (CARB). 2022. Top 4 summary: Select Pollutant, Years, & Area. <https://www.arb.ca.gov/adam/topfour/topfour1.php>. Accessed October 2023.

²⁶ Santa Barbara County Air Pollution Control District. 2022. Ozone Plan <https://www.ourair.org/wp-content/uploads/2022-Ozone-Plan.pdf>. Accessed October 2023.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- b. *¿Resultaría el proyecto en un aumento neto acumulativamente considerable de cualquier contaminante criterio para el que la región del proyecto no cumpla una norma federal o estatal aplicable de calidad del aire ambiente?*

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no causaría impactos en la construcción ni en las operaciones relacionados con un aumento de los contaminantes criterio. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Como documento político, la Actualización del PAC no provocaría impactos relacionados con los contaminantes criterio. Sin embargo, la aplicación de las siguientes medidas podría promover el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización.

La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la expansión de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM busca ofrecer incentivos en efectivo para que los empleados de la Ciudad viajen en bicicleta, a pie o en coche compartido al trabajo, mientras que la Medida T-3 se propone aplicar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso, y la creación de proyectos piloto. La Medida T-7 busca acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 propone electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Por otra parte, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030. Los impactos en la calidad del aire relacionados con la construcción están generalmente asociados al polvo fugitivo (PM10 y PM2.5) y a las emisiones de escape de los vehículos pesados de construcción y de los camiones de transporte de tierra, además de los gases orgánicos reactivos (ROG) que se liberarían durante el secado de los revestimientos arquitecturales. Sin embargo, los proyectos o planes futuros se revisarían para comprobar su coherencia con los reglamentos de calidad del aire del SBPACCD y otros reglamentos locales, estatales, y federales aplicables. Una vez que se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos, éstos se someterían a una revisión medioambiental conforme a la CEQA, y los análisis de impacto individuales identificarán las medidas de mitigación requeridas por el plan o el proyecto en su caso. Además, los proyectos incluidos en las medidas y acciones no justificarían normalmente emisiones de construcción sustanciales debido a su escala mínima, manteniendo sus emisiones por debajo de los límites de construcción para su revisión conforme a la CEQA. Dichos proyectos podrían incluir la realización de reformas en los edificios para aumentar su electrificación, el incremento del acceso al carril de bicicletas y la construcción de más vías peatonales para fomentar el transporte alternativo. Así pues, la construcción asociada a la aplicación de la Actualización del PAC tendría como resultado un impacto poco significativo relacionado con el aumento neto de contaminantes criterio.

Con respecto a las emisiones operativas, muchas medidas tendrían el beneficio secundario de reducir las emisiones de contaminantes criterio. Las medidas incluidas en la Actualización del PAC pretenden aumentar el uso de energías renovables en toda la Ciudad, promover los vehículos eléctricos, reducir el uso de gas natural en los edificios, reducir el uso de combustible de gasolina en

carretera, y reducir las millas recorridas por los vehículos. La aplicación de tales medidas sería beneficiosa al ayudar a Santa Bárbara a cumplir los objetivos aplicables del plan de calidad del aire. Además, los proyectos implementados en apoyo de la Actualización del PAC serían revisados en cuanto a su coherencia con el Plan General, y otras acciones reguladoras del uso de terrenos aplicables, y estarían sujetos a cualquier evaluación medioambiental requerida que se completaría antes de la aprobación de cualquier proyecto. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI tendrían como resultado un impacto poco significativo relacionado con las emisiones de contaminantes criterio.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

c. ¿Expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes?

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no provocaría impactos en la construcción ni en el funcionamiento relacionados con la exposición de receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes. La aplicación de las siguientes medidas podría promover el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización.

La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la ampliación de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso, y la creación de proyectos piloto. La Medida T-7 busca acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 pretende electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Además, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030.

Los impactos en la calidad del aire relacionados con la construcción están generalmente asociados con el polvo fugitivo (PM_{10} y $PM_{2.5}$) y las emisiones de escape de los vehículos pesados de construcción y los camiones de transporte de tierra, además de los ROG que se liberarían durante la fase de secado al aplicar los revestimientos arquitecturales. Aunque la Actualización del PAC podría dar lugar a algunos impactos relacionados con la construcción por contaminantes tóxicos del aire y exposición a receptores sensibles, se revisaría la coherencia de los proyectos incluidos en la Actualización del PAC para cumplir con los reglamentos de calidad del aire del SBPACCD y otros reglamentos locales, estatales y federales aplicables una vez que se conozcan los detalles y ubicaciones de los proyectos, ya que los planes o proyectos futuros estarían sujetos a revisión ambiental según la CEQA, y los análisis de impacto individuales identificarán las medidas de mitigación requeridas específicas del plan o proyecto cuando proceda. Si el proyecto está exento de estos reglamentos, no necesitaría someterse a esta revisión. Así pues, la construcción asociada a la ejecución de la Actualización del PAC no daría lugar a emisiones sustanciales de contaminantes tóxicos del aire ni a la exposición de los receptores sensibles. No se prevén emisiones operativas de contaminantes tóxicos del aire con la aplicación de la Actualización del PAC. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los Límites de GEI tendrían un impacto poco significativo en relación con la exposición de los receptores sensibles a los contaminantes tóxicos del aire.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- d. *¿Resultaría el proyecto en otras emisiones (como las que provocan olores) que afecten negativamente a un número sustancial de personas?*

El Manual de Uso de Terrenos para la Calidad del Aire CARB 2005: Una Perspectiva de Salud Comunitaria sirve de guía para las normas relacionadas con los olores al identificar los usos de terrenos asociados a quejas por olores, entre los que se incluyen: plantas de tratamiento de aguas residuales, vertederos, instalaciones de reciclaje, estaciones de transferencia de residuos, refinerías de petróleo, operaciones de biomasa, talleres de automóviles, operaciones de revestimiento, fabricación de fibra de vidrio, fundiciones, plantas de transformación y operaciones de ganado.²⁷ La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con los olores. La Medida W-1 busca aumentar la adquisición municipal de productos de desechos orgánicos recuperados y promueve la participación en programas de reciclaje y desechos orgánicos. Como tal, la Actualización del PAC podría dar lugar a olores menores relacionados con el compost. Sin embargo, los contenedores de recogida de residuos verdes y la aplicación de compost no se identifican en la lista de "Fuentes de quejas por olores" (Tabla 1-4) que aparece en el Manual de Uso de Terrenos para la Calidad del Aire de la CARB y no se prevé que den lugar a otras emisiones, como las que provocan olores, que afecten negativamente a un número considerable de personas. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los Límites de GEI no facilitarían desarrollos que pudieran crear olores adversos, y habría un impacto poco significativo relacionado con la exposición a los olores.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La Actualización del PAC y el Límite de GEI tendrían una contribución poco significativa en relación con los posibles impactos acumulativos sobre la calidad del aire dentro de la cuenca atmosférica y sobre los receptores sensibles dentro de la Ciudad de Santa Bárbara, dado que la Actualización del PAC tendría como resultado una reducción en toda la Ciudad de las emisiones de GEI, el uso de energía, los desplazamientos en vehículos ocupados por una sola persona, el uso de agua, y la generación de residuos. Como tal, la aplicación de la Actualización del PAC y de los Límites de GEI no daría lugar a impactos adversos relacionados con la contribución de contaminantes criterio a la cuenca atmosférica, la exposición de receptores sensibles a contaminantes tóxicos del aire, o los olores. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y del Límite de GEI daría lugar a un impacto acumulativo poco significativo relacionado con la calidad del aire.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

²⁷ California Air Resources Control Board (CARB). 2005. Air Quality and Land Use Handbook: A Community Health Perspective. <https://ww3.arb.ca.gov/ch/handbook.pdf>. Accessed October 2023.

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

4 Recursos Biológicos

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--	--	----------------------------------	---------------

El proyecto:

- | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| a. ¿Tendría un efecto adverso sustancial, ya sea directamente o a través de modificaciones del hábitat, sobre cualquier especie identificada como candidata, sensible o de estatus especial en planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. ¿Tendría un efecto adverso sustancial sobre cualquier hábitat ribereño u otra comunidad natural sensible identificada en planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c. ¿Tendría un efecto adverso sustancial en los pantanos protegidos a nivel estatal o federal (incluidos, entre otros, los pantanos, las lagunas vernaes, las zonas costeras, etc.) a través de la eliminación directa, el relleno, la interrupción hidrológica u otros medios? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d. ¿Interferirá sustancialmente con el movimiento de cualquier especie nativa residente o migratoria de peces o fauna silvestre o con corredores establecidos de fauna silvestre nativa residente o migratoria, o impediría el uso de lugares de cría de fauna silvestre nativa? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e. ¿Estaría en conflicto con cualquier política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, como una política u ordenanza de preservación de árboles? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f. ¿Estaría en conflicto con las disposiciones de un Plan de Conservación de Hábitats, un | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
Plan de Conservación de Comunidades Naturales u otro plan de conservación de hábitats local, regional o estatal aprobado?				

a. *¿Tendría un efecto adverso sustancial, ya sea directamente o a través de modificaciones del hábitat, sobre cualquier especie identificada como candidata, sensible o de estatus especial en planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.?*

Santa Bárbara es una comunidad principalmente urbanizada con corredores de arroyos, playas, parques y espacios recreativos y abiertos incorporados por toda la Ciudad, incluyendo hábitats ribereños, humedales y hábitats costeros. Los Títulos 14, 15, 22,28 y 30 del Código Municipal de la Ciudad, el Programa Costero Local y el Elemento de Recursos Medioambientales del Plan General incorporan objetivos, políticas y medidas para proteger los recursos biológicos, como árboles, hábitats vegetales, y vida salvaje.

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con la modificación del hábitat. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Como documento político, la Actualización del PAC no provocaría directamente impactos relacionados con especies de fauna silvestre identificadas como candidatas, sensibles o de estatus especial. Sin embargo, la aplicación de las siguientes medidas de la Actualización del PAC podría promover el desarrollo y la reurbanización de infraestructuras y podría dar lugar a impactos sobre las especies a través de la modificación del hábitat con fines de instalación de infraestructuras.

La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales mediante la retroadaptación de las infraestructuras existentes. Dado que la retroadaptación se realizaría dentro del edificio, no afectaría a las especies a través de la modificación del hábitat. La Medida BE-3 promueve el aumento de la generación de energía renovable distribuida de propiedad municipal en toda la Ciudad, incluyendo la búsqueda de nuevos espacios para proyectos de almacenamiento de energía, lo que podría impactar en el hábitat a través de la instalación de infraestructuras. La Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural y la electrificación de los edificios comerciales y de uso mixto existentes, lo que podría implicar adaptaciones dentro de la envolvente del edificio y no tendría impacto en el hábitat cercano. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM pretende ofrecer incentivos en metálico para que los empleados de la Ciudad vayan al trabajo en bicicleta, a pie o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 pretende implantar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. Estas medidas implican la construcción de infraestructuras mejoradas para caminar y montar en bicicleta por toda la Ciudad, lo que podría tener un impacto sobre las especies sensibles a través de la modificación del hábitat y la instalación de infraestructuras.

Los futuros proyectos relacionados tendrían que someterse a una revisión medioambiental que incluye la evaluación y la incorporación de medidas de mitigación en cuanto se conozcan los detalles

y la ubicación de los proyectos. Las medidas incluidas en la Actualización del PAC no entrarían en conflicto con el Código Municipal ni con los objetivos/políticas del Elemento de Recursos Medioambientales del Plan General, sino que serían coherentes con dichos planes y los promoverían. Como tal, la Actualización del PAC y el Límite de GEI en sí no tendrían un efecto adverso sustancial sobre las especies de fauna silvestre de estatus especial ni directamente a través de la toma individual ni indirectamente a través de la modificación del hábitat de las especies. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de GEI resultarían en un impacto poco significativo en relación con las especies de fauna silvestre de estatus especial.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- b. *¿Tendría un efecto adverso sustancial sobre cualquier hábitat ribereño u otra comunidad natural sensible identificada en planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.?*
- c. *¿Tendría un efecto adverso sustancial en los pantanos protegidos a nivel estatal o federal (incluidos, entre otros, los pantanos, las lagunas vernaes, las zonas costeras, etc.) a través de la eliminación directa, el relleno, la interrupción hidrológica u otros medios?*

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con los hábitats ribereños u otros hábitats especiales. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Como documento político, la Actualización del PAC podría provocar impactos relacionados con el hábitat, ya sea ribereño, de pantano, o de otra comunidad natural sensible. De acuerdo con las Medidas de Implementación del Uso Sostenible de los Recursos del Plan General, los nuevos edificios y otros elementos del ambiente urbanizado deben ser diseñados para mejorar la red de corredores de vida silvestre, preservar los árboles existentes dentro de los corredores de vida silvestre identificados, instalar y mantener un paisajismo nativo apropiado, minimizar la perturbación de los recursos biológicos existentes, aumentar el hábitat ribereño dentro de la Ciudad, ubicar el nuevo desarrollo fuera de los bosques ribereños en la medida de lo posible, y cumplir con las normas de retroceso de los arroyos.²⁸

La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales mediante la retroadaptación de las infraestructuras existentes. Dado que la retroadaptación se produciría dentro del edificio, no afectaría a las especies a través de la modificación del hábitat. La Medida BE-3 promueve el aumento de la generación de energía renovable distribuida de propiedad municipal en toda la ciudad, incluyendo la búsqueda de nuevos espacios para proyectos de almacenamiento de energía, lo que podría impactar en el hábitat a través de la instalación de infraestructuras. La Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural y la electrificación de los edificios comerciales y de uso mixto existentes, lo que podría implicar adaptaciones dentro del edificio y no afectaría al hábitat cercano. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM pretende ofrecer incentivos en metálico para que los empleados de la Ciudad vayan al trabajo en bicicleta, a pie o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 pretende implantar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. Estas medidas

²⁸ Santa Barbara, City of. 2011. General Plan. Environmental Resources Element. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Environmental%20Resources%20Element%20%28includes%20Noise%2A%20and%20Conservation%2A%29.pdf>. Accessed October 2023.

implican la construcción de infraestructuras mejoradas para caminar y montar en bicicleta por toda la ciudad, lo que podría tener un impacto sobre las especies sensibles a través de la modificación del hábitat y la instalación de infraestructuras.

Los futuros proyectos relacionados tendrían que someterse a una revisión medioambiental, incluyendo la evaluación y la incorporación de medidas de mitigación una vez que se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos. Se revisaría la coherencia de los proyectos con los reglamentos locales, regionales, y estatales aplicables en cuanto se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos. Estas medidas y acciones no entrarían en conflicto con el Código Municipal ni con los objetivos y políticas del Plan General, sino que serían coherentes con dichos planes y los promoverían. Como tales, la Actualización del PAC y los Límites de GEI no tendrían un efecto adverso sustancial sobre el hábitat ribereño o la comunidad natural sensible, como los pantanos. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de GEI tendrían un impacto poco significativo en relación con las comunidades vegetales naturales sensibles.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- d. *¿Interferirá sustancialmente con el movimiento de cualquier especie nativa residente o migratoria de peces o fauna silvestre o con corredores establecidos de fauna silvestre nativa residente o migratoria, o impediría el uso de lugares de cría de fauna silvestre nativa?*

Los corredores de migración en la Ciudad existen principalmente dentro de los corredores ribereños que proporcionan caminos casi continuos de vegetación nativa y natural utilizados por las especies de fauna para moverse entre las tierras abiertas de las colinas y los espacios abiertos urbanos más grandes. Los corredores migratorios de tierras altas, como los bosques de robles, las arboledas de eucaliptos y los matorrales costeros de salvia, proporcionan hábitat a las aves migratorias en la Ciudad. Mission Creek, Sycamore Creek y Arroyo Burro proporcionan hábitat de procreación y cría para el steelhead del sur y hábitat para el tidewater goby. Estos corredores pueden estar bordeados a ambos lados por usos de terrenos urbanos que podrían actuar como barreras potenciales al movimiento. Se producirían efectos potencialmente significativos sobre el movimiento de la fauna si la perturbación temporal durante la construcción o el nuevo desarrollo residencial permanente provocara la fragmentación o degradación de los corredores de fauna o de los sitios de cría.

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con la interferencia con el movimiento de especies. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Como documento político, la Actualización del PAC no tendría impactos relacionados con la interferencia con el movimiento de especies. Sin embargo, la aplicación de las siguientes medidas de la Actualización del PAC podría promover el desarrollo y la reurbanización de infraestructuras.

La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la ampliación de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM se propone ofrecer incentivos en efectivo a los empleados de la Ciudad para que vayan al trabajo en bicicleta, a pie, o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 busca aplicar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la

cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso y la creación de proyectos piloto. La Medida T-7 propone acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 pretende electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Por otra parte, la Medida CS-1 facilita la expansión del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030.

Los proyectos futuros tendrían que someterse a una revisión medioambiental, incluyendo la evaluación y la incorporación de medidas de mitigación en cuanto se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos. Estas medidas de la Actualización del PAC y acciones de apoyo no entran en conflicto con el Código Municipal ni con los objetivos y políticas del Plan General y, por el contrario, son coherentes con dichos planes y los promueven. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI darían lugar a un impacto poco significativo relacionado con la interferencia con el movimiento de especies.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- e. *¿Estaría en conflicto con cualquier política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, como una política u ordenanza de preservación de árboles?*

Santa Bárbara es una comunidad principalmente urbanizada con parques y espacios recreativos y abiertos incorporados por toda la Ciudad, incluyendo hábitats ribereños, pantanos y hábitats costeros. Los Títulos 14, 15, 22, 28, y 30 del Código Municipal de la Ciudad, el Programa Costero Local y el Elemento de Recursos Medioambientales del Plan General incorporan objetivos, políticas y medidas para proteger los recursos biológicos, como árboles, hábitats vegetales y vida salvaje. El capítulo 15.20 del Código Municipal de la Ciudad detalla la Ordenanza del Arbolado de las Calles, incluyendo reglamentos para la siembra, en conformidad con el Plan Maestro del Arbolado de las Calles, mantenimiento, permisos, eliminación, y más.²⁹

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con los recursos biológicos. La Actualización del PAC no implica cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. El propósito y el efecto previsto de la Actualización del PAC es reducir las emisiones de GEI generadas en la comunidad de Santa Bárbara, incluyendo las relacionadas con las operaciones municipales de la Ciudad, para ayudar a reducir los efectos del cambio climático. La aplicación de las medidas y acciones propuestas sería beneficiosa al ayudar a Santa Bárbara a cumplir las políticas y ordenanzas locales aplicables para proteger los recursos naturales y biológicos. La Actualización del PAC no entraría en conflicto ni obstruiría la aplicación de las políticas aplicables para preservar los recursos biológicos y no afectaría a la capacidad de la Ciudad para alcanzar los objetivos y políticas que protegen los recursos biológicos. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los Límites de GEI darían lugar a un impacto poco significativo relacionado con la coherencia con las políticas locales de protección de los recursos biológicos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- f. *¿Estaría en conflicto con las disposiciones de un Plan de Conservación de Hábitats, un Plan de Conservación de Comunidades Naturales u otro plan de conservación de hábitats local, regional o estatal aprobado?*

²⁹ Santa Barbara, City of. Municipal Code Title 15 Recreation, Beaches, and Parks.
https://library.qcode.us/lib/santa_barbara_ca/pub/municipal_code/item/title_15-chapter_15_20?view=all

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

La Ciudad de Santa Bárbara no se encuentra dentro de ningún Plan de Conservación de Hábitats o Plan de Conservación de Comunidades Naturales aprobado a nivel local, regional, o estatal.³⁰ Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI no entrarían en conflicto con ningún plan de conservación aplicable.

NO IMPACTO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La ejecución de los proyectos acumulativos podría provocar impactos en los recursos biológicos durante la construcción de infraestructuras y edificios. La Actualización del PAC promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Sin embargo, el desarrollo de infraestructuras o la reurbanización resultantes de la aplicación de la Actualización del PAC tendrían que cumplir las políticas aplicables del Plan General y los requisitos normativos estatales y federales relativos a la evitación de especies y hábitats especiales de fauna y flora silvestres. Como documento guía, los Límites de Emisiones GEI no provocarían impactos acumulativos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y de los Límites de GEI daría lugar a un impacto acumulativo poco significativo en relación con los recursos biológicos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

³⁰ California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2022. California Natural Diversity Database. <https://apps.wildlife.ca.gov/bios/?tool=cnddbQuick>. Accessed October 2023.

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

5 Recursos Culturales

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
El proyecto:				
a. ¿Causará un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso histórico de conformidad con §15064.5?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. ¿Causará un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso arqueológico de conformidad con §15064.5?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. ¿Perturbaría algún resto humano, incluyendo aquellos enterrados fuera de cementerios formales?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

a. *¿Causará un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso histórico de conformidad con §15064.5?*

La Ciudad ha establecido reglamentos de preservación a través del Elemento de Recursos Históricos del Plan General que definen los objetivos y políticas generales dirigidos a preservar y proteger los recursos históricos, culturales y tribales de Santa Bárbara.³¹ Además, Santa Bárbara cuenta con 17 propiedades inscritas en el Registro Nacional de Lugares Históricos, incluyendo el Edificio Andalucía, la Misión de Santa Bárbara, el Presidio de Santa Bárbara y el Hotel Virginia.³²

La Ordenanza de Preservación Histórica de la Ciudad y el Elemento de Recursos Históricos contienen un marco regulador que proporciona protecciones contra la demolición de monumentos y estructuras de mérito designados por la Ciudad y establece procedimientos para el desarrollo propuesto que tenga el potencial de afectar a los recursos históricos designados. El Historiador Arquitectónico de la Ciudad mantiene y actualiza el Inventario de Recursos Históricos, que enumera las estructuras históricas calificadas de más de 50 años que no están actualmente designadas como Hitos, Estructuras de Mérito o que contribuyen a una Zona de Superposición de Distrito Histórico. Cualquier estructura de más de 50 años debe ser evaluada antes de cualquier adición, alteración o demolición para determinar si la estructura califica como recurso histórico según los requisitos de la CEQA. De acuerdo con el Código Municipal de la Ciudad, estos recursos también se definen como recursos históricos y están sujetos a los mismos reglamentos locales que los recursos históricos designados. Los proyectos que alterarían estos recursos históricos elegibles, según lo determinado por el Historiador Arquitectónico de la Ciudad y/o la Comisión de Monumentos

³¹ Santa Barbara, City of. 2012. General Plan Historic Resources Element. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Historic%20Resources%20Element.pdf>. Accessed October 2023.

³² National Parks Service. National Register Database and Research. <https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/database-research.htm> Accessed October 2023.

Históricos, estarían sujetos a una revisión medioambiental específica del proyecto mediante la cual se minimizarían los efectos adversos sobre los recursos históricos.

Bajo los reglamentos existentes, los proyectos individuales son revisados por la Ciudad para comprobar su conformidad con la Ordenanza de Preservación Histórica. La Comisión de Monumentos Históricos revisa los proyectos que puedan tener un efecto significativo en los rasgos que definen el carácter de un recurso histórico.

Las políticas y procesos reguladores existentes en la Ciudad proporcionan un amplio marco para la preservación de la integridad de importantes recursos y distritos históricos y emblemáticos. La aplicación de las disposiciones del Código Municipal minimizaría los impactos potenciales sobre el carácter de los recursos y distritos históricos de la Ciudad. Las Guías MEA de la Ciudad para los Recursos Arqueológicos establecen procedimientos para la evaluación y protección de los recursos y sitios arqueológicos, consistentes con el Estatuto y las Guías CEQA. Adicionalmente, el Capítulo 22.12 del Código Municipal establece condiciones estándar en caso de descubrimiento imprevisto de recursos arqueológicos. Mediante la imposición de condiciones estándar, requisitos de prospección y procedimientos para descubrimientos imprevistos, la Ciudad garantiza que se minimicen los impactos sobre los recursos arqueológicos en las solicitudes de desarrollo discrecional.

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no daría lugar a impactos de construcción u operativos relacionados con los recursos históricos. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación. Por el contrario, la Actualización del PAC promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización.

La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería la modernización energética de los edificios, así como el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización, que serían complementarios al desarrollo existente. Los proyectos en Santa Bárbara estarían obligados a cumplir con la Ordenanza de Conservación Histórica y el Elemento de Recursos Históricos.

La aplicación de las siguientes medidas puede promover el desarrollo y la reurbanización de infraestructuras, lo que podría tener un impacto potencial sobre los recursos históricos conocidos y desconocidos de la Ciudad. La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la ampliación de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. Estas medidas de construcción regulan el desarrollo nuevo y existente, como la exigencia de edificios totalmente eléctricos o la modernización de edificios. Normalmente, la electrificación de los edificios se realiza de forma que no afecte al carácter del edificio que lo califica como recurso histórico. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM busca ofrecer incentivos en efectivo para que los empleados de la Ciudad viajen en bicicleta, a pie, o en coche compartido al trabajo, mientras que la Medida T-3 pretende implantar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso, y la creación de proyectos piloto. Estas medidas de transporte alternativo implican la adición de rutas de transporte alternativo, carriles para bicicletas, y medidas de seguridad para peatones y ciclistas. La

construcción de infraestructuras de transporte alternativo puede tener lugar en o cerca de un lugar histórico.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

b. ¿Causará un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso arqueológico de conformidad con §15064.5?

La región de Santa Bárbara fue propicia para el asentamiento de nativos americanos y la Ciudad contiene sitios arqueológicos conocidos y áreas de sensibilidad arqueológica. Existe la posibilidad de encontrar recursos arqueológicos no identificados previamente en sitios que puedan ser desarrollados con usos residenciales bajo la Actualización del PAC. Aunque la Ciudad está en gran parte urbanizada con pocas parcelas vacantes, las propiedades no urbanizadas tienen una mayor probabilidad de contener recursos arqueológicos no identificados previamente dada la probable falta de actividades previas de alteración del suelo en estas propiedades. Sin embargo, la alteración del terreno en suelos nativos (no alterados previamente) en cualquier sitio de desarrollo podría encontrar recursos del periodo prehistórico o histórico no descubiertos previamente. Existe la posibilidad de que haya recursos arqueológicos bajo la superficie del suelo en toda Santa Bárbara, que podrían ser perturbados y dañados por las actividades de nivelación y excavación asociadas al desarrollo de nuevas viviendas.

Las Guías de la MEA de la Ciudad para los Recursos Arqueológicos establecen procedimientos para la evaluación y protección de los recursos y sitios arqueológicos, en consonancia con el Estatuto y las Guías de la CEQA. Además, el Capítulo 22.12 del Código Municipal establece condiciones estándar en caso de descubrimiento imprevisto de recursos arqueológicos. Mediante la imposición de condiciones estándar, requisitos de prospección, y procedimientos para descubrimientos imprevistos, la Ciudad garantiza que se minimicen los impactos sobre los recursos arqueológicos en las solicitudes de desarrollo discrecional.

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con los recursos arqueológicos.

La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, pero promovería la modernización energética de los edificios, así como el desarrollo y la reurbanización de las infraestructuras.

La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la expansión de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. Estas medidas de construcción promueven el desarrollo de nuevas infraestructuras, como la modernización de edificios y el aumento de la red eléctrica de la Ciudad. Por lo tanto, el desarrollo implicado en estas medidas podría afectar a los recursos históricos potenciales de la Ciudad. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM busca ofrecer incentivos en efectivo para que los empleados de la Ciudad vayan al trabajo en bicicleta, a pie, o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 pretende aplicar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso y la creación de proyectos piloto. Estas medidas de transporte alternativo implican la

adición de rutas de transporte alternativo y carriles para bicicletas. La construcción que conlleven estos proyectos puede interferir con posibles lugares históricos. La Medida T-7 pretende acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 pretende electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Además, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030.

Como documento político, La Actualización del PAC no tendría como resultado directo impactos relacionados con los recursos arqueológicos. La aplicación de las medidas de la Actualización del PAC y las acciones de apoyo pueden promover el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización que podrían resultar en un impacto sobre estos recursos durante la construcción. Los futuros proyectos relacionados tendrían que someterse a una revisión ambiental, que incluiría la evaluación y la incorporación de medidas de mitigación en cuanto se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos. La Actualización del PAC no entraría en conflicto ni obstruiría las políticas aplicables para preservar los recursos arqueológicos y no afectaría a la capacidad de la Ciudad para alcanzar los objetivos y políticas que protegen los recursos arqueológicos. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI darían lugar a un impacto poco significativo relacionado con los recursos arqueológicos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

c. ¿Perturbaría algún resto humano, incluyendo aquellos enterrados fuera de cementerios formales?

Los enterramientos humanos fuera de los cementerios formales pueden ocurrir en contextos arqueológicos prehistóricos. Las excavaciones durante las actividades de construcción podrían tener el potencial de perturbar estos recursos, que podrían incluir enterramientos de nativos americanos. Aunque es poco probable que haya restos humanos, el desarrollo previsto de acuerdo con la Actualización del PAC tiene al menos la posibilidad de descubrir restos humanos no identificados previamente.

Los enterramientos humanos, además de ser recursos arqueológicos potenciales, tienen estipulaciones específicas para su tratamiento en la Sección 5097 del PRC. El Código de Salud y Seguridad de California (Sección 7050.5, 7051, y 7054) cuenta con estipulaciones específicas para la protección de los restos de enterramientos humanos. Los reglamentos existentes establecen la ilegalidad de interferir con los restos de entierros humanos y los protegen de la perturbación, el vandalismo o la destrucción. También incluyen procedimientos establecidos que deben aplicarse si se descubren restos esqueléticos de nativos americanos. La sección 5097.98 del PRC también se refiere a la disposición de los enterramientos de nativos americanos, protege dichos restos, y estableció la NAHC para resolver cualquier disputa relacionada.

Todos los proyectos de urbanización están sujetos a la Sección 7050.5 del Código de Salud y Seguridad del Estado de California, que establece que, si se desentierran restos humanos, no puede producirse ninguna otra perturbación hasta que el Forense del Condado haya realizado las averiguaciones necesarias sobre el origen y la disposición de los restos de conformidad con la Sección 5097.98 del PRC. Si se determina que los restos son de ascendencia nativa americana, el forense del Condado dispone de 24 horas para notificar a la NAHC, que determinará y notificará a un descendiente más probable (MLD). El MLD completará la inspección del lugar y hará recomendaciones al propietario en un plazo de 48 horas desde que se le conceda el acceso.

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con restos humanos. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación. En cambio, la Actualización del PAC promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización que podrían tener un impacto sobre estos recursos durante la construcción. Por lo tanto, el desarrollo previsto de acuerdo con la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI tendría impactos poco significativos respecto a los restos humanos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. Existe la posibilidad de encontrar depósitos arqueológicos enterrados y restos humanos en toda Santa Bárbara. La aplicación de los proyectos acumulativos incluiría el desarrollo de infraestructuras y edificios que podrían tener un impacto en los recursos culturales durante la construcción. Los impactos a los recursos históricos y arqueológicos son generalmente específicos al sitio. En consecuencia, tal y como exigen las leyes y reglamentos aplicables, los impactos potenciales asociados a los desarrollos acumulativos se abordarían caso por caso. Ningún recurso cultural conocido sería eliminado, modificado o afectado de otro modo por la aplicación de La Actualización del PAC. Además, los futuros proyectos en Santa Bárbara, incluyendo aquellos asociados con la implementación de La Actualización del PAC, estarían obligados a cumplir con la Ordenanza de Preservación Histórica y el Elemento de Recursos Históricos, con el propósito principal de reconocer, preservar y proteger los recursos históricos en interés de la salud, la prosperidad, el enriquecimiento social y cultural, y el bienestar general del pueblo. Además, como documento guía, el Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos acumulativos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y del Límite de GEI resultaría en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con los recursos culturales.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

6 Energía

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
El proyecto:				
a. ¿Resultaría en un impacto medioambiental potencialmente significativo debido al consumo innecesario, ineficiente o desperdiciador de recursos energéticos, durante la construcción o el funcionamiento del proyecto?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. ¿Entraría en conflicto u obstruiría un plan estatal o local de energías renovables o eficiencia energética?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- a. a. *¿Resultaría el proyecto en un impacto medioambiental potencialmente significativo debido al consumo innecesario, ineficiente o desperdiciador de recursos energéticos, durante la construcción o el funcionamiento del proyecto?*

California es uno de los consumidores de energía per cápita más bajos de Estados Unidos, ocupando el puesto 48 del país, debido a sus programas de eficiencia energética y a su clima templado. California consumió 285,488 gigavatios-hora (GWh) de electricidad y 2,137,920 pies cúbicos de gas natural en 2018. El mayor sector de uso final para el consumo de energía en California es el transporte (39.1%), seguido por la industria (23.5%), el comercio (18.3%) y el sector residencial (18.3%). Aprobado en 2018, el SB 100 acelera el Programa de Estándares de Portafolio Renovable del Estado, codificado en la Ley de Servicios Públicos, exigiendo a los proveedores de electricidad que aumenten la obtención a partir de recursos de energía renovable elegibles al 33% de las ventas minoristas totales para 2020, al 60% para 2030 y al 100% para 2045.

La Ciudad de Santa Bárbara ha demostrado su compromiso con la eficiencia energética y las energías renovables. Southern California Edison (SCE) suministra electricidad a Santa Bárbara, adquirida por Santa Barbara Clean Energy. Como mínimo, la energía adquirida a través de Santa Barbara Clean Energy proporciona un 50% de energía libre de carbono, y los edificios se acogen automáticamente al sistema de Santa Barbara Clean Energy. Como tal, el desarrollo previsto de acuerdo con la Actualización del PAC utilizaría un mínimo del 50% de energía libre de carbono, que es más energía libre de carbono que la que actualmente sirven colectivamente las empresas de servicios públicos propiedad de inversores de California (36%) y ayuda a alcanzar el objetivo de los Estándares de Portafolio Renovable del 60% de ventas al por menor de energía renovable para 2030. La Ciudad también ha completado un inventario de emisiones GEI totales (es decir, comunitarias y municipales) para 2019, que se resume en la Tabla 1. Los mayores sectores de emisiones GEI están relacionados con la energía y el transporte, seguidos de los residuos sólidos y el

agua. Según la Comisión de Energía de California (CEC), el condado de Santa Bárbara consumió aproximadamente 2,804 GWh en 2022.³³

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con el desperdicio de recursos energéticos. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas de acción climática y acciones de apoyo para reducir las emisiones de GEI de Santa Bárbara. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, sino que promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Además, el propósito y el efecto previsto de la Actualización del PAC es reducir las emisiones de GEI generadas en la Ciudad para ayudar a reducir los efectos del cambio climático, incluyendo aquellas emisiones generadas por la demanda y el suministro de energía. La Actualización del PAC fomenta la electrificación, el uso de energías renovables y la eficiencia energética en el conjunto de edificios residenciales y comerciales existentes, así como en los nuevos edificios residenciales y comerciales propuestos.

Las Medidas BE-1 a BE-7 proponen la expansión de los esfuerzos de descarbonización y electrificación para los edificios municipales y la construcción, así como aumentar el impacto de Santa Barbara Clean Energy (SBCE) en toda la Ciudad. Además, la Medida T-8 se centra en la electrificación de los equipos todoterreno utilizados en la construcción y otros trabajos de mantenimiento para garantizar el cumplimiento de la Ley de la Asamblea 1346. Como tal, La Actualización del PAC no resultaría en el uso de recursos no renovables de manera desperdiciosa o ineficiente. Por lo tanto, la Actualización del PAC resultaría en un impacto poco significativo relacionado con el desperdicio, la ineficiencia o el consumo innecesario de energía. Por el contrario, la Actualización del PAC y el Límite de GEI contribuirían a reducir el uso de recursos energéticos no renovables.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

b. ¿Entraría el proyecto en conflicto u obstruiría un plan estatal o local de energías renovables o eficiencia energética?

El nuevo desarrollo previsto de acuerdo con la Actualización del PAC estaría sujeto a los requisitos de conservación de energía del Código de Energía de California (Título 24, Parte 6 del Código de Reglamentos de California, Normas de Eficiencia Energética de California para Edificios Residenciales y No Residenciales) y del Código de Normas de Construcción Ecológica de California (Título 24, Parte 11 del Código de Reglamentos de California). Por lo tanto, la Actualización del PAC no entraría en conflicto con los planes adoptados de energías renovables o de conservación de la energía. El Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con la coherencia con un plan estatal o local de energía renovable. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la coherencia con los planes estatales y locales de energía renovable y eficiencia energética. Por el contrario, la Actualización del PAC sería coherente con los planes estatales y locales de energías renovables y eficiencia energética.

Así, la Actualización del PAC revisaría, pero no entraría en conflicto con los planes adoptados de energías renovables o de conservación de la energía. Por lo tanto, La Actualización del PAC resultaría en un impacto poco significativo relacionado con la coherencia con los planes estatales y locales de energía renovable y eficiencia energética. Por el contrario, la Actualización del PAC y el

³³ California Energy Commission. 2016. Electricity Consumption by County. <<http://ecdms.energy.ca.gov/elecbycounty.aspx>>. Accessed October 2023.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Límite de GEI serían coherentes con los planes estatales y locales de energías renovables y eficiencia energética.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La Actualización del PAC resultaría en la reducción del uso de recursos energéticos no renovables en toda la comunidad y, en particular, con las remodelaciones y las nuevas construcciones. Como tal, la construcción de proyectos acumulativos dentro de la Ciudad podría resultar en impactos temporales de consumo de energía. Sin embargo, la energía utilizada no sería derrochadora y cumpliría todos los requisitos aplicables. Además, como documento orientativo, los Límites de Emisiones GEI no resultarían en impactos acumulativos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y de los Límite de Emisiones GEI resultaría en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con la energía.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

7 Geología y Tierras

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

a. Causaría efectos adversos potenciales sustanciales, directa o indirectamente, incluyendo el riesgo de pérdidas, lesiones o muerte que impliquen:				
▪ ¿Ruptura de una falla sísmica conocida, según lo delineado en el Mapa de Zonificación de Fallas Sísmicas Alquist-Priolo más reciente emitido por el Geólogo Estatal para la zona o basado en otra evidencia sustancial de una falla conocida?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
▪ ¿Fuertes sacudidas sísmicas del terreno?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
▪ ¿Falla del terreno relacionada con sismos, incluyendo licuefacción?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
▪ ¿Deslizamientos de tierra?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. ¿Resultará en una erosión sustancial del suelo o en la pérdida de la capa superior del mismo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. ¿Estaría ubicado en una unidad geológica o suelo que sea inestable, o que se volvería inestable como resultado del proyecto, y que potencialmente resultaría en un deslizamiento de tierra, propagación lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del sitio?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. ¿Estaría ubicado en un suelo expansivo, tal y como se define en la Tabla 1-B del Código Uniforme de Edificación (1994), creando riesgos sustanciales directos o indirectos para la vida o la propiedad?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. ¿Tener suelos incapaces de sostener adecuadamente el uso de fosas sépticas o sistemas alternativos de evacuación de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
aguas residuales cuando no se disponga de alcantarillado para la evacuación de las aguas residuales?				
f. ¿Destruiría directa o indirectamente un recurso o sitio paleontológico único o una característica geológica única?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

a. *Causaría efectos adversos potenciales sustanciales, directa o indirectamente, incluyendo el riesgo de pérdidas, lesiones o muerte que impliquen:*

- *¿Ruptura de una falla sísmica conocida, según lo delineado en el Mapa de Zonificación de Fallas Sísmicas Alquist-Priolo más reciente emitido por el Geólogo Estatal para la zona o basado en otra evidencia sustancial de una falla conocida?*
- *¿Fuerzas sacudidas sísmicas del terreno?*
- *¿Falla del terreno relacionada con sismos, incluyendo licuefacción?*
- *¿Deslizamientos de tierra?*

La Ciudad de Santa Bárbara, al igual que la mayor parte del Estado de California, es susceptible a la actividad sísmica. Establecidas en la Ley de Zonificación de Fallas Sísmicas de Alquist-Priolo, las zonas de fallas sísmicas de Alquist-Priolo son zonas de regulación recopiladas por el Servicio Geológico de California que designan las trazas superficiales de las fallas activas de California. A efectos de la Ley de Zonificación de Fallas Sísmicas Alquist-Priolo, una falla activa se define como una falla que se ha roto en los últimos 11,000 años. No hay zonas de falla sísmica Alquist-Priolo que intersecten parcial o totalmente la Ciudad. La zona de falla sísmica Alquist-Priolo más cercana es la Falla de la Montaña Roja - Cordón Sur, situada aproximadamente a 12.6 millas al sureste de la Ciudad. Como tal, no se aplican los reglamentos de retroceso para el desarrollo pertenecientes a la Ley de Zonificación de la Falla Sísmica de Alquist-Priolo. Sin embargo, existen varias fallas documentadas dentro de la Ciudad que podrían indicar la existencia de fallas cercanas a la superficie y alabeos superficiales; estas fallas no han sido evaluadas a fondo en cuanto a su actividad. Para los proyectos de desarrollo en o cerca de zonas de fallas en el mapa geológico de la Ciudad, pueden requerirse evaluaciones geológicas y geotécnicas durante el proceso de obtención de permisos. La incorporación de medidas específicas del proyecto, como la evitación del peligro de fallas, los retranqueos y las soluciones de ingeniería estructural para acomodar niveles aceptables de movimiento discreto y alabeo de la superficie, no resultarían en impactos medioambientales significativos.

Según el Sistema de Análisis e Impresión de Mapas de la Ciudad, existe un alto potencial de licuefacción en el aeropuerto de Santa Bárbara y en la parte sureste de la Ciudad adyacente a un tramo de costa desde Leadbetter Beach hasta East Beach y que se extiende hacia el noroeste hasta el centro de la Ciudad. Las urbanizaciones propuestas situadas en zonas de alto potencial de licuefacción (identificadas en el Sistema de Análisis e Impresión de Mapas de la Ciudad) pueden requerir un informe geotécnico durante el proceso de obtención de permisos. Los informes geotécnicos identifican el potencial de licuefacción y proporcionan recomendaciones para minimizar el potencial de que se produzcan impactos asociados a la licuefacción. El Código Municipal, Capítulo

22.04, enumera las adopciones de los Códigos de California por referencia, lo que incluye el CBC y medidas subsiguientes como la exigencia de investigaciones geotécnicas específicas del emplazamiento y la incorporación de recomendaciones específicas del emplazamiento en relación con la aptitud y el diseño de los cimientos. El cumplimiento del Código Municipal y de los requisitos del CBC garantizaría el seguimiento de las prácticas y normas de ingeniería actuales, reduciendo los impactos relacionados con los efectos adversos del riesgo de licuefacción.

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes que impliquen la ruptura de una falla sísmica conocida, fuertes sacudidas sísmicas del terreno, fallas del terreno relacionadas con sismos, incluyendo licuefacción, o deslizamientos de tierra. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas climáticas y acciones de apoyo para reducir las emisiones de GEI y es coherente con el Plan General de Santa Bárbara y otros reglamentos regionales. La Actualización del PAC no propone un desarrollo habitable que pueda resultar en la exposición de personas o estructuras a posibles efectos adversos sustanciales, incluido el riesgo de pérdidas, lesiones o muerte que impliquen la ruptura de una falla sísmica conocida, fuertes sacudidas sísmicas del terreno, fallas del terreno relacionadas con sismos, incluyendo licuefacción, o deslizamientos de tierra. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con peligros sísmicos y relacionados con deslizamientos de tierra.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

b. ¿Resultará en una erosión sustancial del suelo o en la pérdida de la capa superior del mismo?

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con la pérdida sustancial de la capa superior del suelo. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, pero promovería el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Como documento político, La Actualización del PAC no requeriría directamente actividades de alteración del suelo. Sin embargo, la aplicación de las siguientes medidas podría promover el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales. La Medida BE-4 promueve la expansión de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. Estas medidas de construcción implican la regulación de las nuevas infraestructuras y las adaptaciones de electrificación. Para llevar a cabo estas adaptaciones, la construcción asociada podría interferir con los suelos alrededor de las urbanizaciones existentes y nuevas. Del mismo modo, las siguientes medidas de transporte implican la creación de nuevos carriles para bicicletas y peatones en toda la Ciudad. Esta construcción también podría resultar en la pérdida de la capa superior del suelo alrededor de las obras y contribuir a la erosión. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM busca ofrecer incentivos en efectivo para que los empleados de la Ciudad vayan al trabajo en bicicleta, a pie, o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 pretende aplicar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso y la creación de proyectos piloto. Además, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030. Aumentar el bosque urbano mediante la plantación de árboles podría resultar en la erosión

del suelo o en la pérdida de la capa superior del mismo, ya que los trabajadores podrían tener que alterar el suelo actual para plantar los árboles. Aunque esta alteración del suelo puede producirse en toda la Ciudad a medida que se planten los árboles, estos efectos probablemente serán temporales y volverán a la normalidad una vez plantados los árboles.

Los cambios físicos que supondrían estas instalaciones y mejoras dependen de la ubicación de las obras para las conexiones de carga de vehículos eléctricos, las vías de transporte activo y los árboles/espacios verdes, que en algunos casos pueden incluir pequeñas excavaciones temporales. Como tal, la Actualización del PAC podría resultar en impactos de erosión del suelo relacionados con la construcción y pérdida de la capa superior del suelo asociados con tales instalaciones y plantaciones. No obstante, se revisaría la coherencia de los proyectos con las políticas del Plan General de Santa Bárbara y otros reglamentos locales y estatales sobre geología y suelos antes de su emplazamiento definitivo y construcción. Además, el cumplimiento de los reglamentos existentes, incluyendo los requisitos del Código de Construcción de California, los requisitos de los permisos emitidos por la Ciudad y los requisitos de los permisos generales de construcción, minimizaría los posibles impactos sísmicos y geológicos acumulativos. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la erosión del suelo, la pérdida de la capa superior del suelo y la presencia de suelos inestables.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- c. *¿Estaría ubicado en una unidad geológica o suelo que sea inestable, o que se volvería inestable como resultado del proyecto, y que potencialmente resultaría en un deslizamiento de tierra, propagación lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del sitio?*
- d. *¿Estaría ubicado en un suelo expansivo, tal y como se define en la Tabla 1-B del Código Uniforme de Edificación (1994), creando riesgos sustanciales directos o indirectos para la vida o la propiedad?*

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con la ubicación del proyecto en suelo expansivo. Además, La Actualización del PAC es un documento normativo que contiene medidas coherentes con el Plan General. Algunas de las medidas propuestas en la Actualización del PAC apoyarían proyectos de construcción, como la construcción de estaciones de carga de vehículos eléctricos. Sin embargo, la División de Construcción y Seguridad de la Ciudad determinaría cuáles proyectos estarían obligados a realizar estudios geotécnicos basados en el alcance del desarrollo y adherirse a las recomendaciones relacionadas antes del emplazamiento final y la construcción que reducirían los impactos. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los riesgos asociados a la ubicación en una unidad geológica o suelo inestable, o que se volvería inestable como resultado del proyecto, y que potencialmente resultaría en un deslizamiento de tierra dentro o fuera del sitio, propagación lateral, hundimiento, licuefacción o colapso, así como suelos expansivos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- e. *¿Tener suelos incapaces de sostener adecuadamente el uso de fosas sépticas o sistemas alternativos de evacuación de aguas residuales cuando no se disponga de alcantarillado para la evacuación de las aguas residuales?*

La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI no implicarían el desarrollo de estructuras habitables ni, por tanto, el uso de fosas sépticas o sistemas alternativos de evacuación de aguas

residuales. Por lo tanto, no se produciría ningún impacto relacionado con la capacidad del suelo para sostener sistemas alternativos de evacuación de aguas residuales.

NO IMPACTO

f. ¿Destruiría directa o indirectamente un recurso o sitio paleontológico único o una característica geológica única?

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con los recursos paleontológicos. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación. La Actualización del PAC promovería más bien el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. Como documento político, la Actualización del PAC no resultaría directamente en impactos relacionados con los recursos paleontológicos o las características geológicas únicas. Sin embargo, la aplicación de las siguientes medidas y acciones de apoyo de la Actualización del PAC podría promover el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización.

La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la expansión de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM busca ofrecer incentivos en efectivo para que los empleados de la Ciudad vayan al trabajo en bicicleta, a pie, o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 pretende aplicar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso y la creación de proyectos piloto. La Medida T-7 pretende acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 pretende electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Además, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030. Sin embargo, se requerirían estudios geotécnicos y de directrices de diseño para futuros proyectos, además del cumplimiento con las recomendaciones relacionadas antes del emplazamiento final y la construcción. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los recursos paleontológicos o las características geológicas únicas.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

Los proyectos acumulativos podrían exponer a más personas y propiedades a los peligros sísmicos y geológicos presentes en la región. La magnitud de los peligros geológicos de los proyectos individuales, incluidos los asociados a la ejecución de la Actualización del PAC, dependería de la ubicación, el tipo y el tamaño del desarrollo y de los peligros específicos asociados a los emplazamientos individuales. Los peligros geológicos específicos asociados a sitios de proyectos individuales se limitarían a esos sitios sin afectar a otras zonas. Del mismo modo, los impactos potenciales a los recursos paleontológicos asociados con cada sitio individual se limitarían a ese sitio sin afectar a otras zonas, y los impactos relacionados con estos recursos se minimizarían caso por caso. El cumplimiento de los Reglamentos existentes, incluyendo los requisitos del Código de

Construcción de California, los requisitos de los permisos expedidos por la Ciudad y los requisitos de los permisos generales de construcción, minimizaría los posibles impactos sísmicos y geológicos acumulativos. Los peligros sísmicos y geológicos se abordarían caso por caso y no resultarían en impactos acumulativos. Además, como documento guía, el Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos acumulativos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y del Límite de Emisiones GEI resultaría en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con la geología y los suelos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

8 Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

- a. ¿Generaría emisiones de gases de efecto invernadero, directa o indirectamente, que podrían tener un impacto significativo en el medioambiente?
- b. ¿Estaría en conflicto con un plan, política o reglamento aplicable adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- a. ¿Generaría el proyecto emisiones de gases de efecto invernadero, directa o indirectamente, que podrían tener un impacto significativo en el medioambiente?

El efecto invernadero es un fenómeno natural que ayuda a regular la temperatura de la Tierra. La mayor parte de la radiación procedente del Sol penetra la superficie de la Tierra y la calienta. A su vez, la superficie devuelve el calor a la atmósfera, lo que se conoce como radiación infrarroja. Los gases y las nubes de la atmósfera atrapan e impiden que parte de este calor escape al espacio y lo vuelven a radiar en todas direcciones. Este proceso es esencial para sustentar la vida en la Tierra porque calienta el planeta aproximadamente 60°F. Las emisiones de las actividades humanas desde el comienzo de la revolución industrial (hace aproximadamente 270 años) han estado contribuyendo al efecto invernadero natural al aumentar los gases en la atmósfera que atrapan el calor y contribuyen a un aumento del promedio de la temperatura de la Tierra. El calentamiento global es el aumento observado en la temperatura media de la superficie de la Tierra, y el cambio climático es el cambio resultante en los hábitos de los vientos, las precipitaciones y las tormentas durante un periodo prolongado.

Los GEI producidos por las actividades humanas incluyen el CO₂, el metano (CH₄), el óxido nitroso (N₂O), los hidrofluorocarbonos (HFCs), los compuestos perfluorados (PFC), y el hexafluoruro de azufre (SF₆). La combustión de combustibles fósiles (gasolina, gas natural y carbón), la deforestación y la descomposición de residuos liberan a la atmósfera carbono que había quedado encerrado bajo tierra y almacenado en depósitos de petróleo, gas y otros hidrocarburos o en la biomasa de la vegetación de superficie. Desde 1750, las concentraciones estimadas de CO₂, CH₄, y N₂O en la atmósfera han aumentado más de un 36%, un 148% y un 18% respectivamente, debido principalmente a la actividad humana. Las emisiones de GEI afectan directamente a la atmósfera al cambiar su composición química.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Los cambios en la superficie terrestre también afectan indirectamente a la atmósfera al modificar la forma en que la Tierra absorbe los gases de la atmósfera. Los impactos potenciales en California debidos al cambio climático incluyen la subida del nivel del mar, más días de calor extremo y días de alto índice de ozono, incendios forestales más grandes y frecuentes, y más años de sequía. Aunque las emisiones de GEI no suelen causar impactos sanitarios directos a nivel local, las emisiones de GEI pueden resultar en impactos sanitarios indirectos al contribuir al cambio climático, lo que puede tener implicaciones para la salud pública. Los principales impactos del cambio climático sobre la salud pública son los siguientes:³⁴

- Aumento de la incidencia de hospitalizaciones y muertes debido al aumento de incidencias de episodios de calor extremo
- Aumento de las incidencias de los efectos a la salud relacionados con la contaminación por ozono troposférico debido al aumento de las temperaturas medias que facilitan la formación de ozono
- Aumento de la incidencia de enfermedades respiratorias provocadas por el humo de incendios forestales debido al aumento de la incidencia de incendios forestales
- Aumento de las enfermedades transmitidas por vectores debido a la creciente extensión de los climas cálidos
- Aumento del estrés y de los traumas mentales debido a fenómenos y catástrofes extremas, trastornos económicos y desplazamientos residenciales

La Ciudad de Santa Bárbara ha completado un inventario total de emisiones GEI de Santa Bárbara (es decir, comunitarias y municipales) para el año 2019, que se resume en la Tabla 1. Los mayores sectores de emisiones GEI están relacionados con la energía y el transporte, seguidos por los residuos sólidos y el agua. Las medidas y acciones afrontan las emisiones GEI municipales y comunitarias. Según la Actualización del PAC, la Ciudad de Santa Bárbara se ha comprometido a alcanzar un objetivo de reducción de emisiones del 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030 (año objetivo del SB 32) y a alcanzar un objetivo a más largo plazo de neutralidad de carbono para 2035. La Tabla 2 resume los objetivos de reducción de emisiones incluidos en la Actualización del PAC en comparación con las reducciones propuestas en el PAC de 2012. Este objetivo de emisiones de GEI para 2030 se ha seleccionado para ser coherente con SB 32 y las Directrices CEQA § 15183.5 para una estrategia cualificada de reducción de emisiones de GEI, así como para ser alcanzable mediante medidas apoyadas por la Ciudad e identificadas en la Actualización del PAC. La Actualización del PAC incluye una previsión de emisiones de GEI en condiciones normales (BAU) y ajustada que permitirá a la Ciudad estimar la cantidad de reducciones de emisiones necesarias para cumplir su objetivo.

La Actualización del PAC incluye medidas para aumentar el uso de vehículos de cero emisiones; aumentar el uso del transporte público, activo y compartido; reducir el consumo de agua y la generación de residuos; aumentar el reciclaje y el compostaje; y aumentar la plantación de árboles. Tabla 3 Las medidas incluidas en la Actualización del PAC, combinadas con la legislación y las iniciativas estatales y los programas de transporte regionales, permitirán a la Ciudad cumplir su objetivo de reducción de emisiones de un 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030 (año objetivo de la SB 32) y su objetivo de neutralidad de carbono para 2035. Tabla 5 muestra la contribución de las iniciativas a nivel estatal junto con las medidas y acciones. La Ciudad necesita lograr 132,305 MT CO₂e de reducción de emisiones de GEI para 2030 para cumplir su objetivo. Las

³⁴ California Natural Resources Energy. 2018. California's Fourth Climate Change Assessment Statewide Summary Report. <<http://www.climateassessment.ca.gov/state/>>. Accessed October 2023.

reducciones totales estimadas de GEI contabilizadas en la Actualización del PAC suman 320,089 MT CO₂e para 2030.

Figura 3 y Tabla 5 ilustran cómo se estima que aumentarán las emisiones BAU, ampliando así las reducciones de emisiones necesarias para 2030. Figura 3 también muestra las reducciones de emisiones que se esperan de las acciones a nivel estatal, así como las reducciones necesarias para alcanzar el objetivo de emisiones de Santa Bárbara. Las medidas y acciones de apoyo combinadas con la legislación y las iniciativas Estatales y los programas de transporte del Condado permitirán a la Ciudad de Santa Bárbara alcanzar su objetivo de reducción de emisiones para 2030.

La Actualización del PAC incluye una lista de medidas destinadas a reducir las emisiones de GEI de Santa Bárbara. La Actualización del PAC resultaría en la reducción de las emisiones GEI operativas comunitarias y municipales, a la vez que sólo generaría emisiones GEI temporales durante la construcción de infraestructuras de desarrollo y reurbanización como estaciones de recarga de vehículos eléctricos, carriles para bicicletas, etcétera. Además, la Actualización del PAC serviría como vía para reducir las emisiones de GEI e introducir otros efectos beneficiosos para el medioambiente y la sostenibilidad. Estos beneficios incluyen la reducción del consumo energético de los edificios y de los kilómetros recorridos por los vehículos (y, por tanto, de la contaminación atmosférica), del consumo de agua y de la generación de residuos sólidos. El Límite de Emisiones GEI establecería objetivos de emisiones GEI y metodologías de análisis que se aplican durante la revisión CEQA con la intención de reducir las emisiones GEI asociadas a la construcción y el funcionamiento de futuros proyectos y planes en la Ciudad. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la generación de emisiones GEI.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

b. ¿Estaría el proyecto en conflicto con un plan, política o reglamento aplicable adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero?

La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI son documentos a nivel político que establecen estrategias para reducir las emisiones GEI dentro de la Ciudad en un esfuerzo por cumplir también con los reglamentos estatales. Como ya se ha comentado en el Tema 8a, la Actualización del PAC incluye medidas y acciones para reducir las emisiones de GEI de la Ciudad respecto a los niveles previstos en aproximadamente 132,035 MT CO₂e para 2030. El propósito de la Actualización del PAC es cumplir con la parte proporcional justa de Santa Bárbara del objetivo de reducción de emisiones de GEI estatal establecido por AB 32 y SB 32 y trabajar hacia el objetivo a más largo plazo del Estado de neutralidad de carbono identificado en la Orden Ejecutiva B-55-18. La Actualización del PAC no entraría en conflicto con ningún plan de reducción de GEI aplicable, incluidos el Plan de Alcance del Cambio Climático de California y las Actualizaciones del Plan de Alcance del Cambio Climático de California. Por ejemplo, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI incluyen específicamente políticas y un límite cuantitativo localmente apropiado y coherente con los objetivos per cápita estatales, tal y como recomienda el Plan de Alcance de 2022. La Actualización del PAC identifica cómo lograría la Ciudad la conformidad con el límite de emisiones de GEI Estatal.

El Límite de Emisiones GEI establecería objetivos de emisiones GEI y metodologías de análisis que se aplicarían durante la revisión CEQA con la intención de reducir las emisiones GEI asociadas a la construcción y el funcionamiento de futuros proyectos y planes en la Ciudad. La Actualización del PAC serviría como vía para reducir las emisiones de GEI e introducir otros efectos beneficiosos para el medioambiente y la sostenibilidad. Estos beneficios incluyen la reducción del consumo energético

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

de los edificios y de los kilómetros recorridos por los vehículos (y, por tanto, de la contaminación atmosférica), del consumo de agua y de la generación de residuos sólidos. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la coherencia con los planes, políticas, y reglamentos aplicables de reducción de emisiones GEI.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

Los análisis de las emisiones de GEI y del cambio climático son acumulativos por naturaleza, ya que afectan a la acumulación de emisiones de GEI en la atmósfera. Los proyectos acumulativos que excedan los límites antes mencionados tendrían un impacto significativo relacionado con las emisiones de GEI y el cambio climático, tanto individual como acumulativamente. La Actualización del PAC crea una estrategia de reducción de emisiones de GEI (coherente con la Sección 15183.5 de las Directrices CEQA) para la Ciudad de Santa Bárbara. La Actualización del PAC incluye una serie de estrategias, medidas y acciones que pretenden reducir las emisiones de GEI de la comunidad en aproximadamente un 40% por debajo de los niveles de 1990 para 2030, lo que supone un avance sustancial hacia el cumplimiento del objetivo de neutralidad de carbono de la Ciudad para 2035, al tiempo que se cumplen los objetivos estatales. La Actualización del PAC reconoce que serán necesarias acciones adicionales más allá de las identificadas en el plan para lograr la neutralidad de carbono y, por lo tanto, proporciona un mecanismo para actualizar y adoptar un nuevo plan cada tres años con el fin de incorporar nuevas medidas y tecnologías que impulsen a la Ciudad hacia el logro de su objetivo de neutralidad de carbono. Como tal, la Actualización del PAC resultaría en la reducción de emisiones de GEI en lugar de generar emisiones de GEI. Además, como documento guía, el Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos acumulativos. Más bien, el Límite de Emisiones GEI establecería objetivos de emisiones GEI y metodologías de análisis que se aplican durante la revisión de la CEQA con la intención de reducir las emisiones GEI asociadas a la construcción y el funcionamiento de la construcción acumulativa.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

9 Peligros y Materiales Peligrosos

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

- | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| a. ¿Crearía un peligro significativo para el público o el medioambiente a través del transporte, uso o eliminación rutinarios de materiales peligrosos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. ¿Crearía un peligro significativo para el público o el medioambiente a través de condiciones de alteración y accidente razonablemente previsibles que impliquen la liberación de materiales peligrosos al medioambiente? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c. ¿Emitiría emisiones peligrosas o manejaría materiales, sustancias o residuos peligrosos o de riesgo agudo a menos de 0.25 millas de una escuela existente o propuesta? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d. ¿Estaría ubicada en un lugar incluido en una lista de lugares con materiales peligrosos compilada de conformidad con la Sección 65962.5 del Código de Gobierno y, como resultado, crearía un peligro significativo para el público o el medioambiente? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e. En el caso de un proyecto situado en un plan de uso de terrenos aeroportuarios o, cuando no se haya adoptado dicho plan, a menos de dos millas de un aeropuerto público o de uso público, ¿resultaría el proyecto un peligro para la seguridad o un ruido excesivo para las personas que residan o trabajen en la zona del proyecto? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f. ¿Perjudicaría la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencia adoptados o interferiría físicamente con ellos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
g. ¿Expondría a las personas o estructuras, directa o indirectamente, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte relacionado con incendios forestales?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

a. ¿Crearía un peligro significativo para el público o el medioambiente a través del transporte, uso o eliminación rutinarios de materiales peligrosos?

b. ¿Crearía un peligro significativo para el público o el medioambiente a través de condiciones de alteración y accidente razonablemente previsibles que impliquen la liberación de materiales peligrosos al medioambiente?

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con la creación de un peligro significativo. La Actualización del PAC es un documento político que contiene acciones y medidas de apoyo para reducir las emisiones de GEI. La Actualización del PAC propuesta no implica un desarrollo específico del emplazamiento identificado, ni facilitaría un nuevo desarrollo. La puesta en práctica de las medidas y acciones de apoyo de la Actualización del PAC no implicaría el transporte, uso o eliminación rutinarios de materiales peligrosos y no crearía condiciones de alteración y/o accidentales razonablemente previsibles que impliquen la liberación de materiales peligrosos al medioambiente.

La aplicación de algunas de las medidas y acciones de La Actualización del PAC, como la instalación de instalaciones para bicicletas, la modernización energética y las estaciones de carga de vehículos eléctricos, puede implicar el uso y transporte de combustibles, fluidos lubricantes y disolventes, entre otras actividades. Este tipo de materiales no se consideran extremadamente peligrosos y su almacenamiento, manipulación y eliminación están regulados por el Departamento de Control de Sustancias Tóxicas de California (CDTSC), la Agencia de Protección Medioambiental de Estados Unidos (USEPA), la Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo (OSHA) y el Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles - División de Salud Medioambiental. Además, la urbanización futura estaría sujeta a revisión por parte de la Ciudad para comprobar su conformidad con el Plan General y el Código Municipal y también estaría obligada a cumplir los Reglamentos locales, estatales y federales aplicables. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la creación de un peligro significativo.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

c. ¿Emitiría emisiones peligrosas o manejaría materiales, sustancias o residuos peligrosos o de riesgo agudo a menos de 0.25 millas de una escuela existente o propuesta?

La aplicación del Límite de Emisiones GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con la manipulación de materiales peligrosos. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones para reducir las emisiones de GEI. La Actualización del PAC propuesta no incluye propuestas y desarrollos específicos de sitios, ni emitiría o manejaría materiales peligrosos. La aplicación de algunas medidas y acciones puede requerir futuros desarrollos o mejoras, como carriles para bicicletas, paneles solares, estaciones de carga de

vehículos eléctricos, almacenamiento de baterías o mejoras en los edificios relacionadas con la electrificación. Sin embargo, se revisaría la coherencia de los proyectos con el Plan General y el Código Municipal y con los Reglamentos locales, estatales y federales aplicables. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la manipulación de materiales peligrosos en las proximidades de una escuela existente o propuesta.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- d. *¿Estaría ubicada en un lugar incluido en una lista de lugares con materiales peligrosos compilada de conformidad con la Sección 65962.5 del Código de Gobierno y, como resultado, crearía un peligro significativo para el público o el medioambiente?*

La aplicación del Límite de Emisiones de GEI no provocaría impactos en la construcción ni en las operaciones relacionados con la ubicación del sitio del proyecto en un lugar incluido en la lista de sitios con materiales peligrosos. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones de apoyo para reducir las emisiones de GEI. La Actualización del PAC no incluye propuestas y desarrollos específicos de sitios, pero la aplicación de las medidas y acciones podría dar lugar a proyectos que podrían ubicarse en un sitio incluido en la lista de materiales peligrosos. Sin embargo, se revisaría la coherencia de los futuros proyectos con el Plan General y el Código Municipal y se les exigiría el cumplimiento de la normativa local, estatal y federal aplicable. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo en relación con la ubicación en un sitio listado de materiales peligrosos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- e. *En el caso de un proyecto situado en un plan de uso de terrenos aeroportuarios o, cuando no se haya adoptado dicho plan, a menos de dos millas de un aeropuerto público o de uso público, ¿resultaría el proyecto un peligro para la seguridad o un ruido excesivo para las personas que residan o trabajen en la zona del proyecto?*

La Ciudad opera el Aeropuerto de Santa Bárbara, situado en Goleta, aproximadamente a cuatro millas al oeste de la Ciudad. La propiedad del Aeropuerto está dentro de la jurisdicción de la Ciudad, y los patrones de uso del suelo y zonificación designados por la Ciudad se aplican a la propiedad de aproximadamente 950 acres. La zonificación del aeropuerto, definida por el Título 29 del Código Municipal de la Ciudad de Santa Bárbara, establece restricciones para el desarrollo residencial.^{35 36}

La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI son documentos normativos y su aplicación no aumentaría la actividad aeroportuaria ni incrementaría de otro modo la exposición potencial a peligros relacionados con las aeronaves. Adicionalmente, los proyectos asociados a la Actualización del PAC se someterían a una revisión CEQA a nivel de proyecto. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los riesgos asociados a la ubicación próxima a un aeropuerto público.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- f. *¿Perjudicaría la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencia adoptados o interferiría físicamente con ellos?*

³⁵ Santa Barbara, City of. 2021. Santa Barbara Municipal Code. <https://qcode.us/codes/santabarbara/>. Accessed October 2023.

³⁶ Santa Barbara, City of. 2003. Coastal Plan Component 9: Airport. <https://www.santabarbaraca.gov/civicax/filebank/blobdload.aspx?BlobID=16924>. Accessed October 2023.

Las actividades de construcción asociadas con el desarrollo previsto de acuerdo con las Medidas de Energía Edificatoria y Transporte incluidas en la Actualización del PAC podrían interferir con los planes adoptados de respuesta a emergencias o evacuaciones como resultado de las actividades temporales de construcción dentro de los derechos de paso, lo que podría impedir el acceso de emergencia. Cualquier barricada temporal de construcción u otras obstrucciones que pudieran impedir el acceso de emergencia en los sistemas/rutas de carreteras estatales estarían sujetas a las normas establecidas en el Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico de California (Manual).³⁷ El Manual exige la creación y aprobación de planes temporales de control del tráfico que se utilizarán para facilitar el paso de los usuarios de la carretera por una zona de obras. El cumplimiento de los requisitos del Manual para toda actividad de construcción minimizaría los impactos potenciales asociados con el deterioro o la interferencia física de un plan adoptado de respuesta a emergencias o de los procedimientos de evacuación de las carreteras estatales. El futuro desarrollo previsto de acuerdo con la Actualización del PAC será revisado por el Departamento de Bomberos de la Ciudad de Santa Bárbara para garantizar la coherencia con los requisitos de acceso de emergencia. Las mejoras infraestructurales que impliquen trabajos en el derecho de paso público estarían sujetas a los requisitos aplicables de la Ciudad para garantizar un control adecuado del tráfico, de conformidad con el Capítulo 10.55 del Código Municipal de Santa Bárbara. Además, como parte de los procedimientos de desarrollo estándar en la Ciudad, los planes de desarrollo deben presentarse al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para su revisión y aprobación, con el fin de garantizar que todos los nuevos desarrollos dispondrían de accesos de emergencia y vías de escape adecuados, de conformidad con los reglamentos vigentes de la Ciudad y del Departamento de Bomberos, de acuerdo con los reglamentos establecidos por el CWPP.

La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI son documentos políticos destinados a reducir las emisiones de GEI. La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI propuestos no implican un desarrollo específico del emplazamiento. Cualquier nuevo desarrollo asociado al PAC estaría sujeto adherirse al Manual, a la revisión del Departamento de Bomberos de la Ciudad de Santa Bárbara y/o al Capítulo 10.55 del Código Municipal asegurando que se cumplen los requisitos adecuados de acceso de emergencia y que la construcción no interferiría con los planes de emergencia adoptados. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con el deterioro o la interferencia con la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o de evacuación.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- g. ¿Expondría a las personas o estructuras, directa o indirectamente, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte relacionado con incendios forestales?*

La Actualización del PAC es un documento a nivel de políticas que no propone cambios físicos específicos o de otro tipo, como el desarrollo habitable que podría ponerse en riesgo en el caso de un incendio forestal, ni concede derechos para el desarrollo que tendría el potencial de causar directamente un incendio forestal. En cambio, la Actualización del PAC tendría como objetivo reducir las infraestructuras de gas natural que suponen un riesgo de incendio forestal si resultan dañadas durante eventos sísmicos y soterrar las líneas eléctricas nuevas o reestructuradas que suponen un riesgo de incendio forestal si resultan dañadas durante eventos de fuertes vientos. Por

³⁷ California Department of Transportation (Caltrans). 2021. California Manual on Uniform Traffic Control Devices. 2014 Edition Revision 6. <https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/safety-programs/documents/ca-mutcd/rev6/camutcd2014-rev6.pdf>. Accessed October 2023.

lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los incendios forestales.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. Los impactos de peligros y materiales peligrosos son típicamente específicos del sitio por naturaleza. No se prevé que los proyectos acumulativos, incluyendo la Actualización del PAC, contribuyan a los impactos acumulativos de peligros y materiales peligrosos con el cumplimiento de las políticas aplicables del Plan General, los reglamentos regionales y del Condado aplicables y los requisitos normativos estatales y federales aplicables. Además, como documento guía, los Límites de Emisiones de GEI no resultarían en impactos acumulativos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y del Límite de Emisiones de GEI resultaría en un impacto acumulativo menos significativo relacionado con los peligros y los materiales peligrosos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

10 Hidrología y Calidad del Agua

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

a. ¿Infringiría alguna norma de calidad del agua o algún requisito de vertido de residuos o degradaría de otro modo sustancialmente la calidad de las aguas superficiales o subterráneas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. ¿Disminuiría sustancialmente las reservas de aguas subterráneas o interferiría sustancialmente con la recarga de las aguas subterráneas de tal manera que el proyecto pudiera impedir la gestión sostenible de las aguas subterráneas de la cuenca?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Alteraría sustancialmente el esquema de drenaje existente del sitio o de la zona, incluyendo a través de la alteración del curso de un arroyo o río o a través de la adición de superficies impermeables, de manera que:				
(i) Resultaría en una erosión o sedimentación sustancial dentro o fuera del emplazamiento;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(ii) Aumentaría sustancialmente el índice o la cantidad de escorrentía superficial de manera que resultaría en inundaciones dentro o fuera del sitio;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(iii) Crearía o aportaría agua de escorrentía que excedería la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o proporcionaría fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada; o	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(iv) ¿Impediría o redirigiría los flujos de inundación?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
d. ¿En zonas de riesgo de inundación, tsunami, o seiche, suponen un riesgo de emisión de contaminantes debido a la inundación del proyecto?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. ¿Entraría en conflicto u obstaculizaría la aplicación de un plan de control de la calidad del agua o de un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- a. *Would the project violate any water quality standards or waste discharge requirements or otherwise substantially degrade surface or ground water quality?*

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con las normas de calidad del agua. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones destinadas a reducir las emisiones de GEI en la Ciudad. Se revisaría la coherencia de los proyectos futuros con los reglamentos locales y estatales, incluyendo la aplicación de planes de prevención de la contaminación de las aguas pluviales (SWPPP). Como tales, los cambios de infraestructura relacionados con la Actualización del PAC no utilizarían ni alterarían el suministro de agua ni resultarían en un vertido de aguas residuales nuevo o diferente. Además, los proyectos serían de pequeña escala y no garantizarían normalmente impactos adversos sustanciales de la construcción relacionados con la calidad de las aguas superficiales o subterráneas, manteniendo así los niveles de impacto por debajo de los límites de la CEQA. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un poco significativo relacionado con la calidad de las aguas superficiales o subterráneas en Santa Bárbara.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- b. *Would the project substantially decrease groundwater supplies or interfere substantially with groundwater recharge such that the project may impede sustainable groundwater management of the basin?*

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con los suministros de aguas subterráneas. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones de apoyo coherentes con el Plan General de la Ciudad. Además, la aplicación de las acciones de la Actualización del PAC relacionadas con el desarrollo y la reurbanización de infraestructuras no degradaría sustancialmente la calidad de las aguas subterráneas ni su recarga. Como resultado, no se produciría ningún impacto adverso relacionado con los suministros o recursos de aguas subterráneas.

La Medida CS-1 facilita la expansión del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030. El fomento de la plantación de árboles aumentaría la cantidad de zonas permeables en la Ciudad, incrementando así la recarga de las aguas subterráneas. Como tal, la aplicación de la Actualización del PAC tendría un efecto beneficioso relacionado con la recarga de las aguas subterráneas locales, además de apoyar la gestión de las aguas subterráneas en Santa Bárbara. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el

Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con el impedimento de la gestión sostenible de las aguas subterráneas en las cuencas locales de Santa Bárbara.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- c. *Alteraría sustancialmente el esquema de drenaje existente del sitio o de la zona, incluyendo a través de la alteración del curso de un arroyo o río o a través de la adición de superficies impermeables, de manera que:*
- i. Resultaría en una erosión o sedimentación sustancial dentro o fuera del emplazamiento;
 - ii. Aumentaría sustancialmente el índice o la cantidad de escorrentía superficial de manera que resultaría en inundaciones dentro o fuera del sitio;
 - iii. Crearía o aportaría agua de escorrentía que excedería la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o proporcionaría fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada; o
 - iv. ¿Impediría o redirigiría los flujos de inundación?

La aplicación de los Límite de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con alteraciones en la escorrentía contaminada. La aplicación de las siguientes medidas de la Actualización del PAC y acciones de apoyo puede promover el desarrollo de infraestructuras y la reurbanización. La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la expansión de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM busca ofrecer incentivos en efectivo para que los empleados de la Ciudad vayan al trabajo en bicicleta, a pie, o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 pretende aplicar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso y la creación de proyectos piloto. La Medida T-7 pretende acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 pretende electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Además, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030.

Los proyectos estarían obligados a someterse a una revisión medioambiental, que incluiría la evaluación y la incorporación de medidas paliativas, incluida la aplicación de un SWPPP y el cumplimiento de los reglamentos locales, estatales y federales aplicables una vez que se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos. Además, los cambios de infraestructura relacionados con la Actualización del PAC estarían diseñados para no resultar en una erosión o escorrentía adicional sustancial. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los flujos de drenaje y la escorrentía contaminada.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

d. *¿En zonas de riesgo de inundación, tsunamis, o seiche, suponen un riesgo de emisión de contaminantes debido a la inundación del proyecto?*

Tal y como se describe en el Plan de Respuesta a los Tsunamis de Santa Bárbara, algunas partes de la Ciudad son designadas como zonas de inundación por tsunami, incluyendo la zona del muelle que se extiende hasta el centro de la Ciudad y el Aeropuerto de Santa Bárbara. Algunas partes de la Ciudad se encuentran dentro de las zonas de inundación de 100 y 500 años definidas por la Agencia Federal de Gestión de Emergencias (FEMA).³⁸

De acuerdo con la Ordenanza de Gestión de Zonas Inundables de la Ciudad, el desarrollo propuesto situado en las Zonas de Peligro de Inundación de la FEMA requiere una determinación de la elevación de la inundación base por parte de la División de Construcción y Seguridad.³⁹ La nueva urbanización prevista de acuerdo con La Actualización del PAC que tenga lugar dentro de una zona especial de riesgo de inundación deberá obtener un permiso de urbanización por inundación concedido por el Administrador de Zonas Inundables de la Ciudad de Santa Bárbara, de acuerdo con la Sección 22.24.110 del Código Municipal de la Ciudad de Santa Bárbara.⁴⁰ El Administrador de Zonas Inundables concede el permiso con la condición de que se hayan cumplido todos los requisitos de permiso del Capítulo 22.24, incluyendo las normas sobre elevaciones de suelo, elevaciones en zonas de inundación poco profunda, elevación o impermeabilización de estructuras no residenciales, normas de impermeabilización húmeda, invasiones de cauces de inundación, y normas de desarrollo costero.⁴¹ Toda urbanización en una zona especial de riesgo de inundación debe atenerse a estas normas. Como resultado, la aplicación del Límite de Emisiones de GEI y la Actualización del PAC no entrarían en conflicto con los reglamentos de los canales de inundación o las llanuras aluviales y este impacto sería poco significativo.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

e. *¿Entraría en conflicto u obstaculizaría la aplicación de un plan de control de la calidad del agua o de un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas?*

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con la obstrucción de un plan de control de la calidad del agua. Las medidas de la Actualización del PAC no incluirían la extracción directa de aguas subterráneas y fomentarían más bien el ahorro de agua mediante la conservación. La Actualización del PAC no interferiría ni obstruiría la aplicación de las normas de calidad del agua ni los requisitos de descarga de residuos, ni degradaría de otro modo sustancialmente la calidad de las aguas superficiales o subterráneas. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la coherencia con un plan de control de la calidad del agua o un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

³⁸ Santa Barbara, City of. 2018. City Flood Zones. <https://www.santabarbaraca.gov/services/home/floodzones.asp>. Accessed October 2023.

³⁹ Santa Barbara, City of. 2022. Environmental Review Universal Screening Tool. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Services/Planning%20Handouts%20-%20updated/Environmental%20Screening%20Guide.pdf>. Accessed October 2023.

⁴⁰ Santa Barbara, City of. 2021. Santa Barbara Municipal Code. <https://qcode.us/codes/santabarbara/>. Accessed October 2023.

⁴¹ Santa Barbara, City of. 2021. Santa Barbara Municipal Code. <https://qcode.us/codes/santabarbara/>. Accessed October 2023.

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. No se anticipa que los proyectos acumulativos, incluyendo la Actualización del PAC, contribuyan a los impactos acumulativos sobre la hidrología y la calidad del agua con la adhesión a las políticas aplicables del Plan General y otras políticas aplicables de la Ciudad, así como a los requisitos reguladores estatales y federales aplicables. La Actualización del PAC no contribuiría a un aumento del crecimiento y el desarrollo en Santa Bárbara, pero podría resultar en proyectos de desarrollo o reurbanización de infraestructuras, incluyendo instalaciones de energías renovables y vías de transporte alternativas. Como tal, la aplicación de la Actualización del PAC y de otros proyectos acumulativos podría tener impactos incrementales relacionados con la hidrología y la calidad del agua, con posibles alteraciones menores de los esquemas de drenaje existentes en la Ciudad. Sin embargo, los proyectos acumulativos cumplirían los reglamentos locales, estatales y federales aplicables relacionados con la hidrología y la calidad del agua. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC resultaría en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con la hidrología y la calidad del agua.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

11 Uso de Tierras y Planificación

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
El proyecto:				
a. ¿Dividiría físicamente una comunidad establecida?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b. ¿Causaría un impacto medioambiental significativo debido a un conflicto con cualquier plan, política o reglamento de uso de terrenos adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto medioambiental?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

a. ¿Dividiría físicamente una comunidad establecida?

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con la división de una comunidad establecida. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones coherentes con el Plan General de Santa Bárbara y no incluye proyectos de desarrollo específicos que dividirían una comunidad establecida. La Medida T-1 incluye el desarrollo y la aplicación de un Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte, la Medida T-3 incluye la mejora del acceso al transporte activo seguro, como caminar o montar en bicicleta, la Medida T-4 incluye la aplicación de programas para fomentar el transporte público y la Medida T-5 apoya y promueve la reducción de vehículos de ocupación individual. Estas medidas tienen como objetivo disminuir las millas recorridas por los vehículos y aumentar el transporte activo dentro de la Ciudad. Tales medidas y acciones de apoyo contribuirían a aumentar la conectividad dentro de la comunidad de Santa Bárbara. Por lo tanto, la Actualización del PAC no resultaría en ningún impacto relacionado con la división de una comunidad establecida.

NO IMPACTO

b. ¿Causaría un impacto medioambiental significativo debido a un conflicto con cualquier plan, política o reglamento de uso de terrenos adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto medioambiental?

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos relacionados con el conflicto con un plan de uso de terrenos. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones que son coherentes con el Plan General de Santa Bárbara y que están diseñadas para reducir los impactos medioambientales adversos asociados al cambio climático. No obstante, la aplicación de la Actualización del PAC requeriría algunas modificaciones de las políticas existentes, incluido el desarrollo y la aplicación de nuevos programas y proyectos, o la modificación de los existentes. Por ejemplo, las medidas BE-1, BE-2, T-1, T-2, T-3, T-4, T-5, T-6, T-7, W-1 y CS-1 exigen la adopción de nuevos códigos/ordenanzas relacionados con la electrificación de edificios, la

instalación de infraestructuras solares y de carga de vehículos eléctricos, la prohibición del gas natural, la recogida y recuperación de residuos orgánicos y los árboles de sombra.

Los cambios físicos que supondrían estas mejoras y ampliaciones dependen del año de construcción del edificio y de la ubicación de los paneles eléctricos y de servicio y de la fontanería para la conexión de los desagües de condensados, que en algunos casos pueden incluir modificaciones en el interior y/o exterior de los edificios para la sustitución del cableado y los paneles y pequeñas excavaciones para la conexión de los desagües a los sistemas de alcantarillado. Para aplicar estas medidas y las acciones de apoyo, es posible que sea necesario modificar el Código Municipal de la Ciudad, el Plan General y otros documentos aplicables para reflejar los requisitos nuevos o modificados.

Sin embargo, cuando sea necesario modificar las políticas existentes, como las actualizaciones de las políticas relacionadas con la energía y el transporte activo, las medidas resultarían en una mayor evitación o reducción de los efectos medioambientales. Por lo tanto, La Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la coherencia con los planes o políticas actuales de uso de terrenos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones coherentes con el Plan General de la ciudad. No obstante, la implementación de la Actualización del PAC requeriría algunas modificaciones de las políticas y ordenanzas existentes, incluyendo el desarrollo e implementación de nuevos programas y proyectos, o la modificación de los ya existentes. Los cambios políticos propuestos son coherentes con la intención de los objetivos y políticas establecidos en el Plan General de la Ciudad y en el Reglamento de Zonificación y no contribuirían de forma acumulativa al crecimiento de la población ni a la pérdida de viviendas. Los proyectos acumulativos, incluyendo la Actualización del PAC, tendrían que adherirse a los reglamentos de desarrollo de la Ciudad y a las políticas del Plan General para conservar el carácter del uso de terrenos y minimizar los impactos medioambientales. Todos los proyectos de la Actualización del PAC se revisarían para comprobar su coherencia con el Plan General y con otras actuaciones normativas aplicables en materia de uso de terrenos antes de su aprobación. Además, como documento orientativo, los Límites de Emisiones de GEI no resultarían en impactos acumulativos. Por tanto, la aplicación de la Actualización del PAC resultaría en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con el uso de terrenos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

12 Recursos Minerales

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

a. ¿Resultaría en la pérdida de disponibilidad de un recurso mineral conocido que sería de valor para la región y los residentes del estado?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b. ¿Resultaría en la pérdida de disponibilidad de un lugar de recuperación de recursos minerales de importancia local delineado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso de terrenos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

- a. ¿Resultaría en la pérdida de disponibilidad de un recurso mineral conocido que sería de valor para la región y los residentes del estado??
- b. ¿Resultaría en la pérdida de disponibilidad de un lugar de recuperación de recursos minerales de importancia local delineado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso de terrenos?

El Mapa Del Servicio Geológico De California (CGS) Actualizado De Clasificación De Tierras Minerales Para Agregados De Grado De Concreto En La Región De Producción-Consumo De San Luis Obispo-Santa Bárbara, California - Mitad Sur indica que la Ciudad se encuentra dentro de las Zonas de Recursos Minerales-1 (MRZ) y MRZ -3 (CGS 2011). Las designaciones MRZ-1 indican áreas que contienen pocos o ningún depósito mineral y las designaciones MRZ-3 indican depósitos identificados pero que requieren una evaluación adicional. La Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI no facilitarían proyectos de desarrollo de infraestructuras dentro de la ciudad que pudieran resultar en la pérdida de disponibilidad de recursos minerales conocidos. Por lo tanto, La Actualización del PAC no resultaría en ningún impacto relacionado con los recursos minerales.

NO IMPACTO

Impactos Acumulativos

La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no incluyen componentes PAC susceptibles de limitar o extraer recursos minerales conocidos. La Ciudad de Santa Bárbara no gestiona instalaciones de extracción de minerales y el desarrollo previsto de acuerdo con la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no se ubicaría en una zona donde haya recursos minerales importantes. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no resultarían en la pérdida de un sitio de

recuperación de recursos minerales importante a nivel local y no tendrían un impacto acumulativo relacionado con los recursos minerales.

NO IMPACTO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

13 Ruido

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto resultaría en:

- | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| a. ¿La generación de un aumento sustancial, temporal, o permanente, de los niveles de ruido ambiental en las proximidades del proyecto por encima de las normas establecidas en el plan general local o en la ordenanza sobre ruido, o de las normas aplicables de otros organismos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. ¿Generación de niveles excesivos de vibración o ruido en el suelo? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c. En el caso de un proyecto situado en las proximidades de una pista de aterrizaje privada o de un plan de uso de terrenos aeroportuarios o, cuando no se haya adoptado dicho plan, en un radio de dos millas de un aeropuerto público o de uso público, ¿expondría el proyecto a las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto a niveles de ruido excesivos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- a. *¿La generación de un aumento sustancial, temporal, o permanente, de los niveles de ruido ambiental en las proximidades del proyecto por encima de las normas establecidas en el plan general local o en la ordenanza sobre ruido, o de las normas aplicables de otros organismos?*

El ruido es un sonido no deseado que perturba la actividad humana. Los niveles de ruido ambiental suelen fluctuar a lo largo del tiempo, y para tener en cuenta esta variabilidad se utilizan distintos tipos de descriptores del ruido. Las medidas del nivel de ruido incluyen la intensidad, la frecuencia y la duración, así como el momento en que se produce. El nivel de ruido (o volumen) se mide generalmente en decibelios (dB) utilizando el nivel de presión sonora ponderado A (dBA). Debido a la forma en que funciona el oído humano, un sonido debe ser unos 10 dBA más alto que el sonido de referencia para ser juzgado como el doble de fuerte. En general, un cambio de 3 dBA en los niveles de ruido de la comunidad es perceptible, mientras que los cambios de 1-2 dBA no suelen percibirse. Las zonas suburbanas silenciosas suelen tener niveles de ruido en el rango de 40-50 dBA, mientras que las calles arteriales están en el rango de 50-60+ dBA. Los niveles normales de conversación se sitúan en el rango de 60-65 dBA, y los niveles de ruido ambiental más altos de 65 dBA pueden interrumpir las conversaciones.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Los niveles de ruido suelen atenuarse (o disminuir) a un ritmo de 6 dBA por duplicación de la distancia desde fuentes puntuales (como los equipos de construcción). El ruido procedente de carreteras poco transitadas suele atenuarse a un ritmo de unos 4.5 dBA por duplicación de la distancia. El ruido procedente de carreteras muy transitadas suele atenuarse a unos 3 dBA por duplicación de la distancia, mientras que el ruido procedente de una fuente puntual suele atenuarse a unos 6 dBA por duplicación de la distancia. Los niveles de ruido también pueden reducirse mediante la introducción de estructuras intermedias. Por ejemplo, una sola hilera de edificios entre el receptor y la fuente de ruido reduce el nivel de ruido en unos 5 dBA, mientras que un muro sólido o una berma que rompa la línea de visión reduce los niveles de ruido entre 5 y 10 dBA.

El Elemento de Recursos Medioambientales del Plan General de la Ciudad, que incorpora el Elemento de Ruido de 1979, pretende identificar las fuentes de ruido y proporcionar metas, objetivos y políticas que garanticen que el ruido procedente de diversas fuentes, incluyendo el transporte y las fuentes estacionarias, no cree un entorno acústico inaceptable. La Ciudad ha adoptado normas de compatibilidad del uso de terrenos para su uso en la evaluación de la compatibilidad de diversos tipos de uso de terrenos con los niveles de ruido. El entorno acústico de Santa Bárbara se caracteriza predominantemente por las fuentes de transporte: vehículos, trenes de mercancías y pasajeros, y sobrevuelos de aviones. El ruido de los vehículos afecta a amplias zonas de la Ciudad a lo largo de los principales corredores de transporte, en particular a las comunidades cercanas a la Ruta 101 de EE. UU. (U.S. 101), que genera niveles de ruido iguales o superiores a 70 dBA Ldn extendiéndose generalmente entre 250 y 300 pies desde el corredor. Entre las principales vías que generan ruido entre 65-69 dBA Ldn se incluyen Upper State Street, Las Positas Road y Cabrillo Boulevard, mientras que entre las vías que generan ruido entre 60-64 dBA Ldn se incluyen las situadas en el centro de la Ciudad y los vecindarios de la Mesa. Las operaciones de los trenes de mercancías y de pasajeros generan de forma intermitente altos niveles de ruido que a menudo superan los 100 dBA a 100 pies de la línea central de la vía. Por ejemplo, partes del ruido de la U.S. 101 se solapan con el asociado al ferrocarril Union Pacific (UPRR), lo que aumenta intermitentemente la exposición al ruido en las comunidades cercanas a estas partes del corredor. Los sobrevuelos de aviones también crean niveles intermitentes de ruido más elevados en toda la Ciudad. Sin embargo, el aeropuerto más cercano es el de Santa Bárbara, que está dentro de los límites de la Ciudad, pero situado en la zona de Goleta, aproximadamente a cuatro millas al oeste de la ciudad propiamente dicha. El contorno de ruido de 65 dBA CNEL del aeropuerto se extiende aproximadamente 3,000 pies al este del aeropuerto que no llega a la Ciudad, situada junto al Club de Campo La Cumbre.⁴²

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con niveles excesivos de ruido. La Actualización del PAC es un documento político que contiene programas coherentes con el Plan General. Algunas de las medidas y acciones incluidas en la Actualización del PAC apoyarían proyectos de construcción, como la construcción de estaciones de carga de vehículos eléctricos, que podrían resultar en un aumento temporal de los niveles de ruido. Sin embargo, los futuros proyectos identificados como medidas/acciones en la Actualización del PAC se revisarían para comprobar su coherencia con el Elemento de Recursos Ambientales del Plan General y la ordenanza sobre ruido de la Ciudad, que se encuentra en el

⁴² Santa Barbara, City of. 2010. Program Environmental Impact Report for the Plan Santa Barbara General Plan Update. [https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General Plan/Certified Final Program Environmental Impact Report/Vol I.pdf](https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/Certified%20Final%20Program%20Environmental%20Impact%20Report/Vol%20I.pdf). Accessed October 2023.

Capítulo 16 del Título 9 del Código Municipal, y tendrían que cumplir los reglamentos locales, Estatales y Federales aplicables.⁴³

El Plan General de la Ciudad de Santa Bárbara identifica los usos de terrenos sensibles al ruido y las fuentes de ruido, así como las políticas para proteger a la comunidad de los efectos adversos del ruido excesivo. La Actualización del PAC abarca un conjunto de oportunidades de reducción del GEI que afectan al sector del transporte. Por ejemplo, la Medida T-1 incluye el desarrollo y la aplicación de un Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte, la Medida T-3 incluye la mejora del acceso al transporte activo seguro, como caminar o montar en bicicleta, La Medida T-4 incluye la aplicación de programas para fomentar el transporte público y la Medida T-5 apoya y promueve la reducción de vehículos de ocupación individual. Estas medidas no sólo reducirían las millas recorridas por los vehículos, sino también el ruido relacionado con el tráfico en Santa Bárbara. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no generarían niveles de ruido excesivos y, por lo tanto, resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la exposición al ruido.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

b. ¿Generación de niveles excesivos de vibración o ruido en el suelo?

Aunque las personas tienen distintas sensibilidades a las vibraciones de diferentes frecuencias, en general son más sensibles a las vibraciones de baja frecuencia. Las vibraciones en los edificios, como las producidas por actividades de construcción cercanas, pueden hacer que las ventanas, los objetos de las estanterías y los cuadros de las paredes vibren. La vibración de los componentes de los edificios también puede adoptar la forma de un ruido retumbante audible de baja frecuencia, conocido como ruido del suelo. Aunque la vibración transmitida por el suelo es a veces perceptible en ambientes exteriores, casi nunca resulta molesta para las personas que se encuentran al aire libre. La principal preocupación de las vibraciones es que pueden resultar intrusivas y molestas para los ocupantes de los edificios y los usos de terrenos sensibles a las vibraciones.

Las amplitudes de vibración suelen expresarse en velocidad pico de las partículas (PPV) o velocidad de vibración media cuadrática (RMS). La VPP y la velocidad RMS se describen normalmente en pulgadas por segundo (pulg./seg.). La VPP se define como el pico máximo instantáneo positivo o negativo de una señal de vibración. La VPP se utiliza a menudo en la supervisión de las vibraciones de las voladuras porque está relacionada con las tensiones que experimentan los edificios.⁴⁴ La importancia de las vibraciones oscila entre aproximadamente 50 decibelios de vibración (VdB), que es el nivel típico de vibración-velocidad de fondo, y 100 VdB, el límite general en el que pueden producirse daños menores en edificios frágiles.⁴⁵ La respuesta humana general a diferentes niveles de velocidad de vibración del suelo se describe en la Table 6.

⁴³ Santa Barbara, City of. 2020. Municipal Code Chapter 9.16. Noise.

https://library.qcode.us/lib/santa_barbara_ca/pub/municipal_code/item/title_9-chapter_9_16. Accessed October 2023

⁴⁴ Federal Highway Administration (FHWA). 2006. Highway Construction Noise Handbook. (FHWAHEP-06-015; DOT-VNTSC-FHWA-06-02). <http://www.fhwa.dot.gov/environment/construction_noise/handbook>. Accessed October 2023.

⁴⁵ Federal Transit Administration (FTA). 2018. Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual.

<https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/docs/research-innovation/118131/transit-noise-and-vibration-impact-assessment-manual-fta-report-no-0123_0.pdf>. Accessed October 2023.

Table 6 Respuesta Humana a Diferentes Niveles de Vibración del Suelo

Nivel de Velocidad de Vibración	Reacción Humana
65 VdB	Límite aproximado de percepción para muchas personas.
75 VdB	Línea divisoria aproximada entre apenas perceptible y claramente perceptible. Muchas personas consideran que las vibraciones relacionadas con el transporte a este nivel son inaceptables.
85 VdB	Vibración aceptable sólo si hay un número infrecuente de eventos al día

VdB = decibelios de vibración

Fuente: Administración Federal de Tránsito. Manual de Evaluación del Impacto del Ruido y las Vibraciones en el Tránsito. 2018.⁴⁶

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con las vibraciones del suelo. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas coherentes con el Plan General. Algunas de las medidas y acciones apoyarían proyectos de construcción, como la construcción de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, que podrían resultar en un aumento temporal de las vibraciones transmitidas al suelo. Sin embargo, los proyectos futuros estarían sujetos a revisión por la Ciudad para su conformidad con el Plan General y el Código Municipal y se les exigiría el cumplimiento de los reglamentos locales, estatales y federales aplicables. Además, debido a la pequeña escala de los proyectos incluidos en las medidas y acciones, es poco probable que se utilicen equipos grandes que alteren el suelo, lo que minimizaría los casos de vibraciones transmitidas por el suelo. Por lo tanto, el PAC resultaría en un impacto poco significativo relacionado con las vibraciones transmitidas por el suelo.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- c. *En el caso de un proyecto situado en las proximidades de una pista de aterrizaje privada o de un plan de uso de terrenos aeroportuarios o, cuando no se haya adoptado dicho plan, en un radio de dos millas de un aeropuerto público o de uso público, ¿expondría el proyecto a las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto a niveles de ruido excesivos?*

El contorno de ruido de 65 dBA CNEL del aeropuerto de Santa Bárbara se extiende aproximadamente 3,000 pies al este del aeropuerto; sin embargo, el Límite de Emisiones de GEI y La Actualización del PAC no proponen nuevos usos residenciales dentro de este contorno de ruido. Por lo tanto, cualquier desarrollo que se produjera inmediatamente alrededor del aeropuerto de Santa Bárbara queda fuera del alcance del Límite de Emisiones de GEI y de la Actualización del PAC, y ningún desarrollo residencial se situaría dentro del contorno de ruido de 65 CNEL del aeropuerto. Aunque los sobrevuelos de aviones tienen el potencial de exponer a las personas que residen o trabajan en la Ciudad al ruido de los aviones, esta perturbación acústica intermitente y temporal está presente en las condiciones existentes. La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de exposición al ruido relacionados con aeropuertos, pistas de aterrizaje o helicópteros. La Actualización del PAC no propone cambios en el uso de terrenos o en la zonificación relacionados con aeropuertos, pistas de aterrizaje o helipuertos, ni incluye un desarrollo que aumentaría la exposición a niveles de ruido excesivos asociados con el funcionamiento de aeropuertos, pistas de aterrizaje o helipuertos. y la aplicación de los Límites de Emisiones de GEI.

46 Federal Transit Administration. 2018. Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual. <https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/docs/research-innovation/118131/transit-noise-and-vibration-impact-assessment-manual-fta-report-no-0123_0.pdf>. Accessed October 2023.

Por lo tanto, los impactos de la Actualización del PAC y de los Límites de Emisiones de GEI relacionados con la exposición al ruido de la aviación serían poco significativos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el crecimiento total de población previsto en Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones coherentes con el Plan General de la Ciudad de Santa Bárbara. Algunas de las medidas apoyarían proyectos de construcción, como la construcción de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, que podrían resultar en un aumento temporal de los niveles de vibración o ruido en el suelo. Sin embargo, los proyectos acumulativos, incluida la Actualización del PAC, estarían sujetos a revisión por parte de la Ciudad para comprobar su conformidad con el Plan General y el Código Municipal y se les exigiría el cumplimiento de los Reglamentos estatales y federales aplicables. Además, La Actualización del PAC engloba un conjunto de oportunidades de reducción de GEI que reducirían el tráfico y el ruido relacionado con el tráfico. Como tal, la aplicación de la Actualización del PAC no generaría niveles excesivos de vibración o ruido en el suelo. Por lo tanto, la Actualización del PAC resultaría en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con el ruido.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

14 Población y Vivienda

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

- a. ¿Induciría un aumento sustancial no planificado de la población en una zona, ya sea directamente (por ejemplo, proponiendo nuevas viviendas y empresas) o indirectamente (por ejemplo, mediante la ampliación de carreteras u otras infraestructuras)?
- b. ¿Desplazaría a un número sustancial de personas o viviendas existentes, haciendo necesaria la construcción de viviendas de sustitución en otro lugar?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

- a. *a. ¿Induciría un aumento sustancial no planificado de la población en una zona, ya sea directamente (por ejemplo, proponiendo nuevas viviendas y empresas) o indirectamente (por ejemplo, mediante la ampliación de carreteras u otras infraestructuras)?*
- o*
- b. *¿Desplazaría a un número sustancial de personas o viviendas existentes, haciendo necesaria la construcción de viviendas de sustitución en otro lugar?*

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con un crecimiento sustancial no planificado de la población. De forma similar, la Actualización del PAC no incluye medidas o acciones que aumenten la población o induzcan un aumento adicional que desplace a personas o viviendas. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no resultarían en ningún impacto relacionado con la población y la vivienda.

NO IMPACTO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. No se anticipa que los proyectos acumulativos, incluyendo la Actualización del PAC, desplacen a personas o viviendas ni induzcan un crecimiento demográfico sustancial no planificado en la Ciudad. Específicamente, la Actualización del PAC no contribuiría al desplazamiento de personas o viviendas en la Ciudad de Santa Bárbara ni resultaría en un crecimiento de la población más allá del ya asumido y planificado en el Plan General. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no resultarían en un impacto acumulativo relacionado con la población y la vivienda.

NO IMPACTO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

15 Servicios Públicos

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
a. ¿Resultaría el proyecto en impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas, cuya construcción podría causar impactos medioambientales significativos, con el fin de mantener ratios de servicio aceptables, tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para cualquiera de los servicios públicos:				
▪ ¿Protección contra incendios?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
▪ ¿Protección policial?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
▪ ¿Escuelas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
▪ ¿Parques?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
▪ ¿Otras instalaciones públicas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

a. *¿Resultaría el proyecto en impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas, cuya construcción podría causar impactos medioambientales significativos, con el fin de mantener ratios de servicio aceptables, tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para cualquiera de los servicios públicos:*

- *¿Protección contra incendios?*
- *¿Protección policial?*
- *¿Escuelas?*
- *¿Parques?*
- *¿Otras instalaciones públicas?*

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con los servicios públicos. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones coherentes con el Plan General de Santa Bárbara. La Actualización del PAC no resultaría en aumentos de población ni un crecimiento demográfico adicional. Como tal, La Actualización del PAC no requeriría la construcción de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas para servir a la población adicional, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos. Además, los proyectos futuros

identificados como medidas/acciones en la Actualización del PAC se revisarían para comprobar su coherencia con el Plan General de la Ciudad de Santa Bárbara y otros reglamentos locales y estatales aplicables.

Sin embargo, la aplicación de la Actualización del PAC requeriría algunas modificaciones de las políticas existentes, incluyendo el desarrollo y la aplicación de nuevos programas y proyectos, o la modificación de los ya existentes. La Actualización del PAC está diseñada para reducir los impactos medioambientales adversos asociados al cambio climático. Si bien es necesario modificar las políticas existentes, las medidas y acciones incluidas en la Actualización del PAC no resultarían en aumentos de población ni inducirían un crecimiento demográfico adicional que resultara en la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas o en la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no resultarían en un impacto relacionado con los servicios públicos en términos de necesidad de construcción de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas.

NO IMPACTO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La aplicación de los proyectos acumulativos, incluyendo la Actualización del PAC, no resultaría en aumentos de población ni un crecimiento demográfico adicional más allá del supuesto en el Plan General de la Ciudad de Santa Bárbara. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC no resultaría en una necesidad acumulativa sustancial de ampliar las instalaciones de servicios públicos. Por lo tanto, La Actualización del PAC no resultaría en un impacto acumulativo relacionado con los servicios públicos.

NO IMPACTO

16 Recreación

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
a. ¿Aumentaría el proyecto el uso de los parques comunitarios y regionales existentes o de otras instalaciones recreativas de forma que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial de las instalaciones?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b. ¿Incluye el proyecto instalaciones recreativas o requiere la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pudieran tener un efecto físico adverso sobre el medioambiente?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

- a. *¿Aumentaría el proyecto el uso de los parques comunitarios y regionales existentes o de otras instalaciones recreativas de forma que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial de las instalaciones?*
- b. *¿Incluye el proyecto instalaciones recreativas o requiere la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pudieran tener un efecto físico adverso sobre el medioambiente?*

Las instalaciones recreativas de Santa Bárbara incluyen aproximadamente 1,827 acres de terrenos para parques compuestos de parques pasivos, parques vecinales, parques comunitarios, parques regionales, parques de playa, parques de espacios abiertos y campos deportivos. Muchos de estos parques incluyen instalaciones cubiertas y al aire libre que ofrecen o acogen clases para adultos, actividades acuáticas, campamentos, picnics al aire libre, bodas, sesiones fotográficas, y eventos especiales. Parques y Recreación de la Ciudad cobra tarifas de uso que financian al personal de Parques y a las tripulaciones de mantenimiento para garantizar que las instalaciones no se deterioren.

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con los parques vecinales o regionales. La Actualización del PAC es un documento político que contiene programas coherentes con el Plan General de Santa Bárbara. Además, La Actualización del PAC no resultaría en un aumento sustancial de la población ni en cambios directos en el uso de terrenos. Como tal, la implementación de la Actualización del PAC no resultaría en un deterioro físico sustancial de los parques u otras instalaciones recreativas ni resultaría en la necesidad de ampliar las instalaciones recreativas. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no resultarían en un impacto relacionado con la necesidad de construir instalaciones recreativas nuevas o modificadas.

NO IMPACTO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La aplicación de los proyectos acumulativos, incluyendo la Actualización del PAC, no resultaría en aumentos de población ni induciría un crecimiento demográfico adicional al previsto en el Plan General. Además, La Actualización del PAC no resultaría en un crecimiento de la población ni en un cambio directo del uso de terrenos. Por lo tanto, la implementación de la Actualización del PAC no resultaría en un deterioro físico acumulativo sustancial de los parques u otras instalaciones recreativas ni resultaría en la necesidad acumulativa de ampliar las instalaciones recreativas. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y del Límite de Emisiones de GEI no resultaría en un impacto acumulativo relacionado con las actividades recreativas.

NO IMPACTO

17 Transporte

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

a. ¿Entraría en conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones para el tránsito, las carreteras, las bicicletas y los peatones?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. ¿Entraría en conflicto o son incoherentes con la subdivisión (b) de la sección 15064.3 de las Directrices CEQA?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. ¿Aumentaría sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico (por ejemplo, curvas cerradas o intersecciones peligrosas) o a un uso incompatible (por ejemplo, maquinaria agrícola)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. ¿Resultaría en un acceso de emergencia inadecuado?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- a. *¿Entraría en conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones para el tránsito, las carreteras, las bicicletas y los peatones?*
- b. *¿Entraría en conflicto o son incoherentes con la subdivisión (b) de la sección 15064.3 de las Directrices CEQA?*

Los problemas de transporte se consideran en los planes, políticas y reglamentos adoptados por la Ciudad, el Condado, el Estado y el gobierno federal. Dentro de la Ciudad, la responsabilidad principal de estas cuestiones se aborda en el Plan General de la Ciudad y en el Código Municipal, administrados por los Departamentos de Obras Públicas y Desarrollo Comunitario de la Ciudad. En 2011, el Consejo Municipal adoptó el Plan Santa Bárbara, que incluye una readopción del Elemento de Circulación de 1997 y nuevas políticas del Elemento de Circulación de 2011. El objetivo global y la visión del Elemento de Circulación de 2011 son: "Al tiempo que se mantiene o aumenta la vitalidad económica y la calidad de vida, Santa Bárbara debe ser una ciudad en la que las formas alternativas de transporte y movilidad estén tan disponibles y sean tan atractivas que el uso del automóvil sea una elección, no una necesidad." Entre los documentos de apoyo a la planificación del transporte se incluyen el Plan Maestro de Peatones (2006), el Plan Maestro de Bicicletas (2016) y la Estrategia Visión Cero (2018), cuyo objetivo es eliminar todas las lesiones graves y muertes en la red de carreteras de la Ciudad. También existen planes de gestión del transporte específicos para cada barrio (NTMP) que se centran en la habitabilidad de los barrios mediante la mejora de la red de

transporte activo. Algunos ejemplos de planes de barrio son el NTMP del lado Este (2013), el NTMP del lado Oeste y Bajo Oeste (2020), el Esfuerzo de Planificación Visión Cero de Cliff Drive (2022) y el Corredor de la Calle Milpas (2020/2022).

La Ciudad adopta una dirección política para hacer de Santa Bárbara un lugar donde se aliente y promueva el uso de la bicicleta y el caminar, y donde se proporcione seguridad, educación e instalaciones como parte continua de la planificación y los programas de transporte y recreo. Aunque permitir que la gente circule sin coches es un énfasis del Elemento de Circulación, otro énfasis es conseguir que la gente comparta viajes y reduzca el número de viajes en vehículo. Las medidas de transporte del PAC son coherentes con el Elemento de Circulación, que incluye varias políticas relativas a formas alternativas de transporte. Dichas políticas incluyen temas como la reducción de la dependencia del automóvil, la mejora del uso del peatón y de la bicicleta, la mejora de los servicios e infraestructuras de transporte alternativo, el logro de la igualdad de conveniencia entre las opciones de transporte, el desarrollo de normas de diseño urbano que faciliten el transporte alternativo, el aumento de los servicios de tránsito regional, la designación de un Coordinador de Bicicletas, la ampliación de los programas de Gestión de la Demanda de Transporte y la educación de los residentes sobre formas alternativas de transporte.

Adicionalmente, SBCAG está obligada por las leyes estatales y federales a preparar, actualizar y adoptar un Plan Regional de Transporte (RTP) cada cuatro años. La actualización más reciente del RTP fue completada por SBCAG en 2021 (Connected 2050) y establece un objetivo de planificación del transporte a largo plazo que describe cómo satisfará la región sus necesidades de transporte para el periodo de 30 años comprendido entre 2020 y 2050. Conectado 2050 ofrece una visión colectiva del futuro de la región que equilibra las necesidades de transporte y vivienda con los objetivos sociales, económicos y medioambientales. Conectado 2050 ayuda a orientar los futuros esfuerzos de planificación y las decisiones políticas que afectan al transporte, incluyendo su relación con la vivienda y el uso de terrenos, con el objetivo de reducir las emisiones regionales de gases de efecto invernadero. Conectado 2050 se basa, en parte, en la Previsión del Desarrollo Regional de SBCAG, que proyecta los datos de población y empleo hasta 2050. SBCAG designa las asignaciones de la RHNA basándose en la Previsión de crecimiento regional.

Conectados 2050 incluye cinco áreas de objetivos - medioambiente, movilidad y fiabilidad del sistema, equidad, salud y seguridad, y economía próspera - con sus respectivas políticas para cumplir cada una de ellas, que se espera resulten en beneficios significativos para la región, no sólo con respecto al transporte y la movilidad, sino también a la actividad económica, la seguridad y la equidad social. Las políticas de Conectado 2050 aplicables a la Actualización del PAC abordan el uso de terrenos, la circulación, el transporte alternativo, la vivienda asequible y las carreteras y autopistas seguras.

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con un conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación del transporte. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones coherentes con el Elemento de Circulación del Plan General de la Ciudad, con muchas de ellas destinadas a facilitar la aplicación de los programas y mejoras del transporte local.

La aplicación de algunas de las medidas y acciones incluidas en la Actualización del PAC puede requerir el desarrollo o la mejora de futuras infraestructuras, como carriles de bicicletas y taquillas. Sin embargo, los proyectos estarían sujetos a revisión por parte de la Ciudad para su conformidad con el Plan General y se les exigiría el cumplimiento de los reglamentos locales, Estatales y Federales

aplicables. Además, los proyectos incluidos en las medidas y acciones apoyan la disminución de las millas recorridas en vehículo mediante la promoción de formas alternativas de transporte y el desarrollo de infraestructuras relacionadas, reduciendo así las emisiones totales de GEI procedentes del transporte en toda la Ciudad. Esta reducción de las millas recorridas en vehículo apoya el Manual de Límites Medioambientales y Directrices de la Ciudad actualizado en 2021, que proporciona directrices y normas para las millas recorridas en vehículo para proyectos residenciales, de empleo y de comercio minorista.⁴⁷ Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la coherencia con los planes que abordan el sistema de circulación del transporte.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- c. *¿Aumentaría sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico (por ejemplo, curvas cerradas o intersecciones peligrosas) o a un uso incompatible (por ejemplo, maquinaria agrícola)?*
- d. *¿Resultaría en un acceso de emergencia inadecuado?*

La aplicación del Límite de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con el riesgo asociado con el diseño o las características del transporte. La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones de apoyo que son coherentes con el Plan General de la Ciudad y no facilitarían el desarrollo más allá de lo permitido por el Plan General. Las medidas del PAC y las acciones de apoyo incluidas en la Tabla 3 promoverían el transporte activo, el número de usuarios y las prácticas de transporte sostenible dentro de la comunidad para mejorar la conectividad ciclista, peatonal y de tránsito. El desarrollo de la infraestructura de transporte alternativo se produciría de forma que cumpliera las directrices y ordenanzas vigentes de la Ciudad y no se diseñaría ni desarrollaría de forma que aumentara los peligros o causara un acceso de emergencia inadecuado.

La Actualización del PAC no incluye medidas y acciones que aumenten sustancialmente los riesgos de transporte debido a una característica de diseño o usos de terrenos incompatibles. Además, se revisaría la coherencia de los proyectos con el Plan General de Santa Bárbara y otros reglamentos locales y Estatales aplicables. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los peligros de transporte y el acceso de emergencia.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. . La Actualización del PAC es un documento político que contiene medidas y acciones coherentes con el Plan General de la Ciudad y, al igual que los demás proyectos acumulativos, la Actualización del PAC no propone un desarrollo superior al previsto en el Plan General que requiera instalaciones de transporte. Las medidas y acciones incluidas en la Actualización del PAC promueven modos alternativos de transporte y la reducción de la cantidad de millas recorridas en vehículo en toda la Ciudad. Además, las medidas y acciones de la Actualización del PAC no entrarían en conflicto con los objetivos y políticas del Plan General, sino que serían coherentes con dichos planes y los promoverían. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los Límite

⁴⁷ Santa Barbara, County of. Planning and Development. Environmental Thresholds and Guidelines Manual. 2021. <https://cosantabarbara.app.box.com/s/vtxutffe2n52jme97lgmV66os7pp3lm5>. Accessed 2024.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
de Emisiones de GEI resultarían en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con el transporte.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

18 Recursos Culturales Tribales

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--	--	----------------------------------	------------

Causaría el proyecto un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso cultural tribal, definido en una Sección 21074 del Código de Recursos Públicos como un sitio, característica, lugar o entorno cultural que está geográficamente definido en términos del tamaño y alcance del entorno, lugar sagrado u objeto con valor cultural para una tribu nativa americana de California, y que es:

- | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| a. Includido o apto para su inclusión en el Registro de Recursos Históricos de California, o en un registro local de recursos históricos según se define en la Sección 5020.1(k) del Código de Recursos Públicos, o | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. Un recurso determinado por la agencia principal, a su discreción y apoyado por pruebas sustanciales, como significativo de acuerdo con los criterios establecidos en la subdivisión (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos. Al aplicar los criterios establecidos en la subdivisión (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos, la agencia principal deberá considerar la importancia del recurso para una tribu nativa americana de California. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- a. ¿Causaría el proyecto un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso cultural tribal, tal y como se define en la Sección 21074 del Código de Recursos Públicos, que esté includido o apto para su inclusión en el Registro de Recursos Históricos de California, o en un registro local de recursos históricos, tal y como se define en la Sección 5020.1(k) del Código de Recursos Públicos?
- b. ¿Causaría el proyecto un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso cultural tribal, tal y como se define en el Código de Recursos Públicos 21074, que sea un recurso que la agencia líder haya determinado, a su discreción y con el apoyo de pruebas sustanciales, que es importante de acuerdo con los criterios establecidos en la subdivisión (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos?

La región de Santa Bárbara fue favorable para el asentamiento de nativos americanos y la Ciudad contiene sitios arqueológicos conocidos y áreas de sensibilidad arqueológica. Existe la posibilidad de encontrar recursos arqueológicos no identificados previamente en emplazamientos que puedan ser urbanizados con usos residenciales en virtud de la Actualización del PAC. Aunque la Ciudad está en gran parte urbanizada con pocas parcelas vacantes, las propiedades no urbanizadas tienen una

mayor probabilidad de contener recursos arqueológicos no identificados previamente dada la probable falta de actividades previas de alteración del suelo en estas propiedades. Sin embargo, la alteración del terreno en suelos nativos (no alterados previamente) en cualquier solar urbanizable podría encontrar recursos del periodo prehistórico o histórico no descubiertos previamente. Existe la posibilidad de que haya recursos culturales tribales bajo la superficie del suelo en toda Santa Bárbara, que podrían ser perturbados y dañados por las actividades de nivelación y excavación asociadas al desarrollo de nuevas viviendas.

La aplicación del Límite de Emisiones de GEI no tendría impactos de construcción u operativos relacionados con los recursos arqueológicos. La Actualización del PAC no implicaría cambios en el uso de terrenos ni en la zonificación, pero promovería la modernización energética de los edificios, así como el desarrollo y la reurbanización de infraestructuras. Por ejemplo, la Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-5 promueve la reducción del consumo residencial de gas natural, y la Medida B-6 promueve la reducción del consumo comercial de gas natural. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. Además, el Programa TDM busca ofrecer incentivos en efectivo para que los empleados de la Ciudad vayan al trabajo en bicicleta, a pie, o en coche compartido, mientras que la Medida T-3 pretende aplicar programas para mejorar el acceso a un transporte activo seguro. La Medida T-4 promueve la aplicación de programas para aumentar la cuota del modo de transporte público a través de mejoras en el transporte público, la educación, el aumento del acceso y la creación de proyectos piloto. La Medida T-7 pretende acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 pretende electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Además, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030. Los cambios físicos que supondrían estas instalaciones y mejoras dependen de la ubicación de la construcción para las conexiones de carga de vehículos eléctricos y el transporte activo.

La aplicación de estas medidas podría afectar a recursos culturales tribales desconocidos durante la construcción que implique actividades bajo el nivel del suelo. Sin embargo, se requeriría que los proyectos cumplieran con la Ordenanza de Preservación Histórica de la Ciudad y el Elemento de Recursos Históricos que requieren la identificación y preservación de sitios y estructuras de importancia arquitectónica, histórica, arqueológica y cultural. Esto incluye sitios, estructuras y áreas que están asociadas con actividades culturales tribales o personas que contribuyen al carácter cultural de los artefactos. Como tales, los recursos culturales tribales serían protegidos en el momento de su descubrimiento y, por lo tanto, los impactos se reducirían a un nivel mínimo. Además, los futuros proyectos relacionados tendrían que someterse a una revisión medioambiental, que incluiría la evaluación y la incorporación de medidas de mitigación en cuanto se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los recursos culturales tribales.

El 10 de mayo de 2023, la Ciudad solicitó a la Comisión del Patrimonio Nativo Americano una Lista de Consulta Tribal del Gobierno Local actualizada. El 11 de mayo de 2023, la NACH proporcionó dicha lista. El 23 de mayo de 2023, la Ciudad notificó a las tribus incluidas en la lista, de conformidad con las leyes SB 52 y SB 18, informándoles sobre la intención de la Ciudad de desarrollar un Plan de Acción Climática y una declaración negativa CEQA y preguntándoles si deseaban entrar en un

proceso de consulta. El 24 de mayo de 2023, la Banda de Indios Chumash de Santa Ynez respondió que les gustaría celebrar una consulta formal. El personal de la Ciudad se reunió con representantes de la tribu el 22 de junio de 2023, y aunque los representantes no tenían ninguna preocupación particular con el PAC en ese momento, solicitaron que se les mantuviera informados con el proyecto de PAC y ND. El 27 de junio de 2023, el Consejo Tribal Chumash del Norte solicitó participar en la consulta. El 26 de septiembre de 2023, el personal de la Ciudad se reunió con un representante del Consejo Tribal Chumash del Norte que hizo varias preguntas sobre el proyecto y pidió que se le mantuviera en la lista de notificación del proyecto del PAC y el ND.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. Los proyectos acumulativos podrían aumentar el potencial de efectos adversos sobre los recursos culturales tribales desconocidos de la Ciudad. Los impactos sobre los recursos culturales tribales son específicos de cada lugar; por lo tanto, como exigen las leyes y reglamentos aplicables, los impactos potenciales asociados a los desarrollos acumulativos se abordarían caso por caso a medida que se conozcan los detalles y ubicaciones de los proyectos acumulativos. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con los recursos culturales tribales.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

19 Servicios públicos y sistemas de servicios

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

- | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| a. ¿Requeriría o resultaría en la reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones, cuya construcción o reubicación podría causar efectos medioambientales significativos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. ¿Tendría suficientes suministros de agua disponibles para servir al proyecto y al desarrollo futuro razonablemente previsible durante los años normales, secos y de sequía múltiple? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| c. ¿Resultaría en una determinación por parte del proveedor de tratamiento de aguas residuales que sirve o puede servir al proyecto de que tiene la capacidad adecuada para servir a la demanda proyectada del proyecto además de los compromisos existentes del proveedor? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| d. ¿Generaría residuos sólidos por encima de las normas estatales o locales, o por encima de la capacidad de la infraestructura local, o perjudicaría de otro modo la consecución de los objetivos de reducción de residuos sólidos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e. ¿Cumpliría con los estatutos y reglamentos federales, estatales y locales de gestión y reducción relacionados con los residuos sólidos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- a. *¿Requeriría o resultaría el proyecto en la reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía*

eléctrica, gas natural o telecomunicaciones, cuya construcción o reubicación podría causar efectos medioambientales significativos?

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no tendría impactos directos en la construcción ni en el funcionamiento relacionados con los servicios públicos y los sistemas de servicios. La Actualización del PAC es un documento político destinado a reducir el consumo de agua y energía y las emisiones de GEI relacionadas en toda la Ciudad de Santa Bárbara y no incluye diseños de infraestructuras o propuestas de proyectos específicos para cada lugar. La Actualización del PAC no resultaría en un aumento de la población y la vivienda ni facilitaría un crecimiento superior al previsto por el Plan General. Como tal, la implementación de la Actualización del PAC no crearía una nueva demanda relacionada con los servicios públicos de agua, aguas residuales, drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones.

Sin embargo, los proyectos resultantes de la aplicación de la Actualización del PAC podrían incluir la remodelación y/o reestructuración de las instalaciones e infraestructuras eléctricas y de gas natural. La Medida BE-1 promueve la descarbonización del 50% de los edificios municipales, la Medida BE-4 promueve la expansión de la Ordenanza de Prohibición del Gas Natural existente para las nuevas construcciones. La Medida T-1 implica el desarrollo y la aplicación del Programa Municipal de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM), cuyo objetivo es aumentar el acceso gratuito al transporte público y al programa de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad. La Medida T-7 pretende acelerar el uso y la adopción de vehículos comerciales de cero emisiones hasta el 26% para 2030 y la Medida T-8 pretende electrificar o descarbonizar el 6% de los equipos todoterreno para 2030. Además, la Medida CS-1 facilita la ampliación del Plan de Gestión Forestal Urbana de la Ciudad y exige la plantación y el mantenimiento de 4,500 nuevos árboles netos para el año 2030. Por lo tanto, el impacto acumulativo relacionado con la nueva demanda relacionada con los servicios de agua, aguas residuales, drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, energía de gas natural o telecomunicaciones sería poco significativo. Los impactos sobre la demanda de agua, aguas residuales, drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, energía de gas natural o servicios de telecomunicaciones se detallan a continuación.

Instalaciones/Infraestructuras de Suministro de Agua

Los suministros de agua de la Ciudad se gestionan de acuerdo con el Plan Mejorado de Gestión de Aguas Urbanas (EUWMP). El área de servicio del sistema de agua de la Ciudad incluye la mayoría de las zonas dentro de los límites de la Ciudad, aparte del Aeropuerto de Santa Bárbara, que recibe el servicio del Distrito de Agua de Goleta, y las zonas de Coast Village Road y Westmont Road, que reciben el servicio del Distrito de Agua de Montecito.⁴⁸ La mayor parte del agua potable de la Ciudad se trata en la Planta de Tratamiento de Agua de Cater (WTP) que tiene una Capacidad de 37 millones de galones por día (MGD) y se utiliza para proporcionar tratamiento de agua para el Distrito de Agua de Montecito y el Distrito de Agua de Carpintería Valley.⁴⁹ El sistema de distribución de agua potable de la Ciudad consta de aproximadamente 312 millas de tubería principal de distribución, 15 reservas de balance, 15 estaciones de bombeo y 9 pozos de producción. El sistema de agua cuenta con el apoyo de aproximadamente 70 empleados del Departamento de Obras

⁴⁸ Santa Barbara, City of. 2021. 2020 Enhanced Urban Water Management Plan. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Water%20Vision/Final%202020%20Enhanced%20Urban%20Water%20Management%20Plan.pdf>. Accessed October 2023.

⁴⁹ Santa Barbara, City of. 2021. 2020 Enhanced Urban Water Management Plan. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Water%20Vision/Final%202020%20Enhanced%20Urban%20Water%20Management%20Plan.pdf>. Accessed October 2023.

Públicas de la Ciudad, División de Recursos de Agua.⁵⁰ El suministro de agua de la Ciudad se obtiene de una diversa cartera de suministro de agua que incluye lo siguiente⁵¹:

- **Lago Cachuma.** La Oficina de Reclamación de EE. UU. construyó el lago Cachuma y la presa Bradbury a principios de la década de 1950. La parte del rendimiento anual que corresponde a la Ciudad es de 8,277 acres-pies al año (AFY). El agua se entrega para su tratamiento en la Planta de Tratamiento de Agua (WTP) de Cater a través del Túnel Tecolote y el Conducto de la Costa Sur. La Ciudad puede almacenar agua asignada de Cachuma en el Lago Cachuma para el año siguiente, lo que le permite utilizar otros suministros disponibles y acumular reservas de suministros de Cachuma.
- **Reservorio de Gibraltar.** La Ciudad tiene derechos de apropiación de agua anteriores a 1914⁵² para desviar agua del río Santa Ynez. La construcción de la presa de Gibraltar se completó en 1920. El reservorio tenía una capacidad de almacenamiento inicial de 15,793 acres-pies (AF). A partir de 2020, la sedimentación ha reducido la Capacidad del embalse a 4,559 AF. El agua del embalse se transporta a través del Túnel Misión para su tratamiento en el WTP de Cater.
- **Desvío del Cañón del Diablo.** La Ciudad tiene derechos de apropiación de agua anteriores a 1914 para desviar el agua de El Arroyo del Cañón del Diablo y mantiene una pequeña presa de desviación en El Arroyo del Cañón del Diablo por debajo de la Presa de Gibraltar, que desvía el agua de El Arroyo del Cañón del Diablo hacia el Túnel de la Misión.
- **Infiltración del Túnel Misión.** El Túnel Misión recorre 3.7 millas y transporta agua desde el Embalse de Gibraltar a través de las montañas de Santa Ynez hasta la Ciudad. La infiltración a través de grietas y fisuras en el túnel desde las cuencas hidrográficas a ambos lados de las montañas contribuye al suministro de agua de la Ciudad. La infiltración en el túnel de Mission depende de las precipitaciones.
- **Proyecto Estatal de Agua.** La Ciudad tiene derecho a solicitar hasta 3,300 AFY del Proyecto Estatal de Agua (SWP). El agua se transporta al lago Cachuma desde las instalaciones del SWP en el valle central a través del ramal de la costa central del acueducto de California. Una vez en el lago Cachuma, el agua se transporta junto con el agua del Proyecto Cachuma, a través del Túnel Tecolote, a el WTP de Cater para su tratamiento y distribución.
- **Agua Suplementaria.** La tubería del SWP permite a la Ciudad transportar compras de agua suplementarias para aumentar los suministros en años de sequía. Durante la reciente sequía, la Ciudad compró agua a otros contratistas de agua del SWP.
- **Desalinización.** La planta desalinizadora Charles E. Meyer se reactivó en 2017 en respuesta a la reciente sequía. La planta puede proporcionar 3.0 millones de galones por día (MGD) de suministro, equivalente a 3,125 AFY al 93% de la capacidad de producción. La Ciudad mantiene permisos para proporcionar un suministro de desalinización de hasta 10,000 AFY.
- **Aguas Subterráneas.** La Ciudad bombea agua subterránea de la Cuenca Foothill y de la Cuenca Santa Bárbara, que se subdivide en dos cuencas de almacenamiento de agua: Unidad de Almacenamiento 1 y Unidad de Almacenamiento 3. La Unidad de Almacenamiento 1 está

⁵⁰ Santa Barbara, City of. 2021. 2020 Enhanced Urban Water Management Plan. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Water%20Vision/Final%202020%20Enhanced%20Urban%20Water%20Management%20Plan.pdf>. Accessed October 2023.

⁵¹ Santa Barbara, City of. 2021. 2020 Enhanced Urban Water Management Plan. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Water%20Vision/Final%202020%20Enhanced%20Urban%20Water%20Management%20Plan.pdf>. Accessed October 2023.

⁵² Los tribunales de California han aclarado que, desde 1914, la única forma de adquirir un nuevo derecho de agua es recibir un permiso de derecho de agua de la Junta Estatal de Control de los Recursos de Agua. Sin embargo, algunas jurisdicciones tienen derechos de apropiación de agua anteriores a 1914 que son válidos en la actualidad y no requieren un permiso de derecho de agua.

situada bajo el centro de Santa Bárbara y cubre aproximadamente siete millas cuadradas. La Unidad de Almacenamiento 3 se encuentra al suroeste de la Unidad de Almacenamiento 1 y cubre aproximadamente 2.5 millas cuadradas. La Unidad de Almacenamiento 3 se encuentra al suroeste de la Unidad de Almacenamiento 1 y cubre aproximadamente 2.5 millas cuadradas. Foothill Basin y la Unidad de Almacenamiento 1 se utilizan para abastecer el sistema de agua potable. La Unidad de Almacenamiento 3 se utiliza únicamente para complementar el sistema de agua reciclada, en caso necesario.

- **Agua Reciclada.** El agua reciclada se produce en el Centro de Recursos Hídricos (WRC) de El Estero para su distribución al sistema de agua reciclada para la irrigación de terrenos grandes y la descarga de inodoros en un puñado de lugares públicos. La Ciudad actualizó el sistema de tratamiento de agua reciclada en 2015.

La Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI no resultarían en nuevos usos de terrenos que contribuyeran al aumento del consumo de agua en comparación con las condiciones existentes o que requirieran la reubicación o construcción de nuevas infraestructuras hídricas. Además, las Medidas W-2 y W-3 apoyan la reducción del consumo de agua en toda la Ciudad mediante la creación del Programa de Infraestructuras Comunitarias Ecológicas y la ampliación del Programa de Conservación del Agua de la Ciudad. Por lo tanto, no se produciría ningún impacto relacionado con la necesidad de construcción o ampliación de instalaciones e infraestructuras de suministro de agua.

Instalaciones/Infraestructuras de Tratamiento de Aguas Residuales

La Ciudad maneja un sistema de recogida de aguas residuales y pluviales que consiste en 255 millas de tuberías de alcantarillado y siete estaciones elevadoras que transportan el agua a la WRC de El Estero. El Estero WRC también suministra agua reciclada desde su planta de tratamiento terciaria para regar parques, terrenos escolares, campos de golf y otros grandes paisajes.^{53,54} Cada día se producen aproximadamente cuatro toneladas secas de biosólidos en la WRC de El Estero que se convierten en abono y se utilizan en granjas y parques como enmienda del suelo rica en nutrientes. El gas generado en el proceso de tratamiento se convierte en electricidad para compensar aproximadamente el 50% de las necesidades de electricidad en El Estero WRC.⁵⁵ La circularidad del WRC de El Estero está alineada con las medidas de la Actualización del PAC, específicamente las medidas W-1 y W-4, que incluyen el aumento de la aplicación de agua reciclada y compost en toda la Ciudad. La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no requerirían la reubicación o construcción de nueva infraestructura de recolección o tratamiento de aguas residuales. Por lo tanto, no se produciría ningún impacto relacionado con la necesidad de construcción o expansión de instalaciones e infraestructuras de tratamiento de aguas residuales.

Instalaciones/Infraestructuras de Drenaje de Aguas Pluviales

Las aguas pluviales de la Ciudad que no se infiltran en el suelo se convierten en escorrentía superficial, que fluye hacia las vías fluviales superficiales o se canaliza hacia el sistema de drenaje de aguas pluviales de la Ciudad, que transporta el agua de lluvia hacia los arroyos y el Océano

⁵³ Santa Barbara, City of. 2022. El Estero Water Resource Center. <https://santabarbaraca.gov/government/departments/public-works/water-resources/wastewater-system/el-estero-water-resource>. Accessed October 2023.

⁵⁴ Santa Barbara, City of. 2021. 2020 Enhanced Urban Water Management Plan. <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Water%20Vision/Final%202020%20Enhanced%20Urban%20Water%20Management%20Plan.pdf>. Accessed October 2023.

⁵⁵ Santa Barbara, City of. 2022. El Estero Water Resource Center. <https://santabarbaraca.gov/government/departments/public-works/water-resources/wastewater-system/el-estero-water-resource>. Accessed October 2023.

Pacífico.⁵⁶ El Departamento de Obras Públicas es responsable de la propiedad y el mantenimiento de los desagües pluviales de la Ciudad o de las calles. Los vertidos del sistema de drenaje de aguas pluviales de la Ciudad al océano y a los arroyos están permitidos por el Permiso General del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes (NDES) de la Junta Estatal de Control de los Recursos Hídricos para vertidos de aguas pluviales de pequeños sistemas municipales de alcantarillado pluvial separado (MS4), Orden No. 2013-0001-DWQ.^{57,58}

La construcción de infraestructuras de desarrollo y reurbanización podría resultar en erosión y en una posible reorientación de los flujos de inundación o de los sistemas de drenaje. Sin embargo, la ejecución de las acciones propuestas no incluiría cambios en las infraestructuras que resultaran en fuentes adicionales de escorrentía contaminada. Además, se requeriría que los futuros proyectos relacionados se sometieran a una revisión medioambiental, incluyendo la evaluación y la incorporación de medidas de mitigación una vez que se conozcan los detalles y la ubicación de los proyectos. Como resultado, no se producirá ningún impacto negativo relacionado con la escorrentía contaminada. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC no tendría ningún efecto sobre la escorrentía contaminada. Como tal, la aplicación de la Actualización del PAC no requeriría un Plan de Prevención de la Contaminación de las Aguas Pluviales (SWPPP). Por lo tanto, no se produciría ningún impacto relacionado con la necesidad de construcción o ampliación de instalaciones e infraestructuras de drenaje de aguas pluviales.

Instalaciones/Infraestructura de Energía Eléctrica

Las medidas BE-5 y BE-6 proponen reducir el consumo de gas natural residencial y comercial un 10% por debajo de los niveles de 2019 para 2030 e incorporar programas aceleradores de electrificación para estos edificios. Además, la instalación de nuevas estaciones de recarga de vehículos eléctricos implicaría la construcción de nuevas instalaciones e infraestructuras de energía eléctrica y también podría suponer la reubicación de infraestructuras de energía eléctrica y líneas de transmisión existentes. La Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI servirían como vía para reducir las emisiones de GEI y otros efectos beneficiosos para el medioambiente y la sostenibilidad. Estos beneficios incluyen una reducción del consumo de energía. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la construcción, ampliación o reubicación de instalaciones e infraestructuras de energía eléctrica.

Instalaciones/Infraestructuras Eléctricas de Gas Natural

La Actualización del PAC no implicaría nuevos usos de terrenos que requieran un servicio de gas natural nuevo o adicional. Sin embargo, la aplicación de la Actualización del PAC podría implicar la reubicación o eliminación de instalaciones e infraestructuras de gas natural existentes. La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI servirían como vía para reducir las emisiones de GEI y otros efectos beneficiosos para el medioambiente y la sostenibilidad. Estos beneficios incluyen una reducción del consumo de energía. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de

⁵⁶ Santa Barbara, City of. 2022. Wastewater Collection System. <https://santabarbaraca.gov/government/departments/public-works/water-resources/wastewater-system/wastewater-collection-system>. Accessed October 2023.

⁵⁷ City of Santa Barbara Parks & Recreation. 2022. Storm Water Management Program (SWMP). <https://sbparksandrec.santabarbaraca.gov/programs-services/creek-and-ocean-water-quality/water-quality-improvement/storm-water-management>. Accessed October 2023.

⁵⁸ State Water Resources Control Board (SWRCB). 2013. National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) General Permit for Waste Discharge Requirements (WDRs) for Storm Water Discharges from Small Municipal Separate Storm Sewer Systems (MS4s). February 5, 2013. https://www.waterboards.ca.gov/water_issues/programs/stormwater/docs/remediated_phase2ms4permit_v2.pdf. Accessed October 2023.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la eliminación de instalaciones e infraestructuras de energía de gas natural.

Instalaciones/Infraestructuras de Telecomunicaciones

El plan propuesto no involucraría nuevos usos de terrenos que requirieran infraestructura de telecomunicaciones y no se anticipa que implique la reubicación de instalaciones de telecomunicaciones existentes. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con la necesidad de construcción o ampliación de instalaciones e infraestructuras de telecomunicaciones.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

- b. *¿Tendría suficientes suministros de agua disponibles para servir al proyecto y al desarrollo futuro razonablemente previsible durante los años normales, secos y de sequía múltiple?*
- c. *¿Resultaría en una determinación por parte del proveedor de tratamiento de aguas residuales que sirve o puede servir al proyecto de que tiene la capacidad adecuada para servir a la demanda proyectada del proyecto además de los compromisos existentes del proveedor?*

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con el suministro de agua. La Actualización del PAC es un documento a nivel de políticas que no incluye diseños de infraestructuras o propuestas de proyectos específicos de emplazamientos, ni concede derechos para desarrollos que tendrían el potencial de aumentar la demanda de suministro de agua o de otros servicios públicos. La aplicación de la Actualización del PAC no incluiría nuevas construcciones residenciales y no tendría ningún efecto sobre la demanda de agua ni de tratamiento de aguas residuales. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no resultarían en ningún impacto relacionado con el suministro de agua y el tratamiento de aguas residuales.

NO IMPACTO

- d. *¿Generaría residuos sólidos por encima de las normas estatales o locales, o por encima de la capacidad de la infraestructura local, o perjudicaría de otro modo la consecución de los objetivos de reducción de residuos sólidos?*
- e. *¿Cumpliría con los estatutos y reglamentos federales, estatales y locales de gestión y reducción relacionados con los residuos sólidos?*

Los servicios de recolección de residuos sólidos en la Ciudad son proporcionados por el transportista de residuos franquiciado de la Ciudad, MarBorg Industries.⁵⁹ Los residuos sólidos se transportan a la Estación de Reciclaje y Transferencia de la Costa Sur, propiedad del Condado y situada en el número 4430 de la Calle Real, entre las Ciudades de Goleta y Santa Bárbara. La Estación de Reciclaje y Transferencia de la Costa Sur actúa como punto de consolidación de residuos. El Condado separa los materiales reciclables de los no reciclables y transfiere los no reciclables al vertedero de Tajiguas. Las instalaciones de Reciclaje y Transferencia de la Costa Sur tienen permiso para procesar hasta 550 toneladas diarias de residuos sólidos.⁶⁰ El vertedero de Tajiguas tiene un rendimiento diario máximo permitido de 1,500 toneladas al día y una capacidad restante de aproximadamente 4,336,335 yardas cúbicas. El vertedero de Tajiguas tiene previsto cerrar el 1 de enero de 2036.⁶¹ Adicionalmente, el vertedero de Tajiguas incluye el Centro ReSource del Condado de Santa Bárbara con una Instalación de Recuperación de Materiales (MRF) y un digestor anaeróbico. La MRF separa cualquier exceso de material reciclable y orgánico entregado a Tajiguas. Los materiales orgánicos se procesan en el digestor anaeróbico. El Centro ReSource convierte los materiales orgánicos para su uso en tierras.^{62 63}

Los residuos de construcción y demolición se eliminan principalmente en instalaciones locales de reciclaje de construcción y demolición. Entre ellas se encuentran la Instalación de Reciclaje de

⁵⁹ Santa Barbara, City of. 2022. Trash & Recycling. <https://santabarbaraca.gov/services/utilities/trash-recycling>. Accessed October 2023.

⁶⁰ California Department of Resources, Recycling, and Recovery (CalRecycle). 2022. South Coast Recycling & Transfer Station (42-AA-0014). <https://www2.calrecycle.ca.gov/SolidWaste/SiteActivity/Details/1251?siteID=3282>. Accessed October 2023.

⁶¹ California Department of Resources, Recycling, and Recovery (CalRecycle). 2022. Tajiguas Res Rec Proj & Sanitary LF (42-AA-0015). <https://www2.calrecycle.ca.gov/SolidWaste/SiteActivity/Details/1252?siteID=3283>. Accessed October 2023.

⁶² Santa Barbara, City of. 2022. Foodscraps Composting. <https://santabarbaraca.gov/services/utilities/trash-recycling/collection-types/foodscraps-composting>. Accessed October 2023.

⁶³ Santa Barbara, County of. 2022. ReSource Center. https://lessismore.org/material_categories/9-trrp/. Accessed November 2022.

Ciudad de Santa Bárbara

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Construcción y Demolición de MarBorg, Lash Construction y Granite Construction.⁶⁴ Se aceptan materiales reciclables, metal y vidrio, anticongelante, aceite y residuos electrónicos en múltiples instalaciones de depósito, como el Centro de Reciclaje del Centro de la Ciudad, el Centro de Reciclaje de Goleta, Santa Barbara Iron & Metal Recyclers, M & M Scrap Metals y el Centro Comunitario de Recolección de Residuos Domésticos Peligrosos de la Universidad de California Santa Bárbara.⁶⁵

La Ciudad estableció un servicio de recolección de restos de comida en 2009 para el sector comercial, y cuenta con más de 200 negocios participantes, entre los que se incluyen cafeterías, restaurantes, hoteles, así como escuelas y edificios de apartamentos de varias unidades. Los restos de comida son transportados por MarBorg Industries a la Estación de Reciclaje y Transferencia de la Costa Sur y luego transferidos al Centro ReSource.

La aplicación de los Límites de Emisiones de GEI no resultaría en impactos de construcción u operativos relacionados con los residuos sólidos. La Actualización del PAC no implicaría nuevos usos de terrenos que requieran un servicio nuevo o adicional de recogida de residuos sólidos. La Actualización del PAC incluye la Medida W-4, cuyo objetivo es disminuir la cantidad de residuos orgánicos en el flujo de residuos, así como educar a las partes interesadas y colaborar con el Condado para reducir el uso y la compra de productos no reciclables y mejorar las prácticas de compra sostenibles. Así, la Actualización del PAC no facilitaría el desarrollo y reduciría la demanda de recolección y desecho de residuos sólidos. Además, dado que el PAC es un documento político que no facilitaría el crecimiento más allá del previsto por el Plan General, no generaría residuos sólidos por encima de las normas Estatales o locales. Además, si se produjera algún aumento potencial de residuos debido al desarrollo de infraestructuras de adaptación, se cumpliría la legislación estatal. Por lo tanto, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los residuos sólidos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el crecimiento total previsto de la población de Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. Los proyectos acumulativos dentro de la Ciudad podrían resultar en aumentos de población y en un uso o necesidad adicional de servicios públicos y sistemas de servicios. Aunque la ejecución de la Actualización del PAC y los proyectos de infraestructura relacionados no darían lugar a aumentos de población ni inducirían un aumento adicional de la población que requiriera un uso adicional de los servicios públicos o sistemas de servicios existentes en la Ciudad, la ejecución de infraestructuras de energía o transporte nuevas o de sustitución en el marco de la Actualización del PAC podría resultar en impactos acumulativos poco significativos de la construcción de servicios públicos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC y del Límite de Emisiones de GEI resultaría en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con los servicios públicos y los sistemas de servicios.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

⁶⁴ Santa Barbara, City of. 2022. Drop-Off Locations (Self Haul). <https://santabarbaraca.gov/services/utilities/trash-recycling/drop-locations-self-haul>. Accessed October 2023.

⁶⁵ Santa Barbara, City of. 2022. Drop-Off Locations (Self Haul). <https://santabarbaraca.gov/services/utilities/trash-recycling/drop-locations-self-haul>. Accessed October 2023.

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.

20 Incendios Forestales

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

Si se encuentra dentro o cerca de zonas de responsabilidad estatal o de terrenos clasificados como zonas de muy alta gravedad de peligro de incendio, el proyecto:

- | | | | | | |
|----|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| a. | ¿Perjudicaría sustancialmente un plan adoptado de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencia? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. | Debido a la inclinación, los vientos dominantes y otros factores, ¿exacerbaría los riesgos de incendio forestal y, por tanto, expondría a los ocupantes del proyecto a concentraciones de contaminantes procedentes de un incendio forestal o a la propagación incontrolada de un incendio forestal? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c. | ¿Requeriría la instalación o el mantenimiento de infraestructuras asociadas (como carreteras, cortafuegos, fuentes de agua de emergencia, tendidos eléctricos u otros servicios públicos) que pudieran exacerbar el riesgo de incendio o que pudieran resultar en impactos temporales o continuos para el medioambiente? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d. | ¿Expondría a las personas o estructuras a riesgos significativos, incluyendo laderas inclinadas o inundaciones aguas abajo o corrimientos de tierras, como resultado de la escorrentía, la inestabilidad de las laderas tras el incendio o los cambios en el drenaje? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

-
- a. *¿Perjudicaría sustancialmente un plan adoptado de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencia?*
- b. *Debido a la inclinación, los vientos dominantes y otros factores, ¿exacerbaría los riesgos de incendio forestal y, por tanto, expondría a los ocupantes del proyecto a concentraciones de contaminantes procedentes de un incendio forestal o a la propagación incontrolada de un incendio forestal?*

- c. *¿Requeriría la instalación o el mantenimiento de infraestructuras asociadas (como carreteras, cortafuegos, fuentes de agua de emergencia, tendidos eléctricos u otros servicios públicos) que pudieran exacerbar el riesgo de incendio o que pudieran resultar en impactos temporales o continuos para el medioambiente?*
- d. *¿Expondría a las personas o estructuras a riesgos significativos, incluyendo laderas inclinadas o inundaciones aguas abajo o corrimientos de tierras, como resultado de la escorrentía, la inestabilidad de las laderas tras el incendio o los cambios en el drenaje?*

La Ciudad incluye Zonas de Muy Alto Riesgo de Incendios designadas por el Estado en las porciones noreste y noroeste de la Ciudad y Zonas de Alto Riesgo de Incendios designadas localmente principalmente en áreas con designaciones de uso de terrenos de espacios abiertos, residenciales de baja densidad en laderas y residenciales de baja densidad, así como una pequeña porción de terreno designada residencial de densidad media.⁶⁶

La Ciudad completó una actualización del Plan Comunitario de Protección contra Incendios Forestales (CWPP) en 2021, destinado a mitigar los impactos de los incendios forestales. La Política 7.9 del CWPP requiere que el Departamento de Bomberos de la Ciudad de Santa Bárbara lleve a cabo un estudio detallado de evacuación que aborde el aumento de la densidad residencial sobre las capacidades de las carreteras y de evacuación.⁶⁷ El Anexo de la Ciudad al Plan Multijurisdiccional de Mitigación de Peligros del Condado (2023) incluye un proyecto de alta prioridad para combinar el análisis del CWPP y de los procedimientos de evacuación de 2014, identificar las carreteras que no cumplen las normas del Departamento de Bomberos y realizar un estudio detallado de evacuación.

Como parte de los procedimientos estándar de desarrollo en la Ciudad, los planes de urbanización deben presentarse al Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad para su revisión y aprobación con el fin de garantizar que las nuevas urbanizaciones cuenten con accesos de emergencia y vías de escape adecuados, de conformidad con los reglamentos vigentes de la Ciudad y del Departamento de Bomberos. La Actualización del PAC no introduciría nuevas características o políticas que impidan la aplicación o alteren estas políticas o procedimientos. Por lo tanto, la aplicación de la Actualización del PAC no perjudicaría la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencia adoptados ni interferiría físicamente con ellos, y este impacto sería poco significativo.

La Actualización del PAC es un documento a nivel político que no propone cambios físicos específicos o de otro tipo como el desarrollo habitable que podría ponerse en riesgo en caso de incendio forestal, ni concede derechos para el desarrollo que tendría el potencial de causar directamente incendios forestales. Más bien, el PAC pretende reducir las infraestructuras de gas natural que suponen un riesgo de incendio forestal si resultan dañadas durante eventos sísmicos y soterrar las líneas eléctricas nuevas o reestructuradas que suponen un riesgo de incendio forestal si resultan dañadas durante eventos de fuertes vientos. Así pues, La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los incendios forestales.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

⁶⁶ California Department of Forestry and Fire Protection (CAL FIRE). 2008. Very High Fire Hazard Severity Zones in LRA As Recommended by CAL FIRE. September 2, 2008. https://osfm.fire.ca.gov/media/5929/santa_barbara.pdf. Accessed October 2023.

⁶⁷ Santa Barbara, City of. 2021. Community Wildfire Protection Plan. February 2021. https://cwpp.santabarbaraca.gov/wp-content/uploads/2021/03/SB-CWPP-Final_Feb-2021_OPT_signed.pdf. Accessed October 2023.

Impactos Acumulativos

El escenario de proyectos acumulativos es el aumento total de población previsto para Santa Bárbara (96,637 personas) en 2030. La Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI no incluyen nuevos desarrollos habitables que podrían estar en riesgo de incendio forestal, ni concede derechos para desarrollos que tendrían el potencial de causar incendios forestales. Por lo tanto, la Actualización del PAC y el Límite de Emisiones de GEI resultarían en un impacto acumulativo poco significativo relacionado con los incendios forestales.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

21 Conclusiones de Importancia Obligatorias

	Impacto Potencialmente Significativo	Menos Significativo con Mitigación Incorporada	Impacto Poco Significativo	No Impacto
--	--------------------------------------	--	----------------------------	------------

El proyecto:

- | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| <p>a. ¿Tiene el potencial de degradar sustancialmente la calidad del medioambiente, reducir sustancialmente el hábitat de una especie de peces o fauna salvaje, hacer que una población de peces o fauna salvaje descienda por debajo de los niveles de autosuficiencia, amenazar con eliminar una comunidad vegetal o animal, reducir sustancialmente el número o restringir el área de distribución de una planta o animal raro o en peligro de extinción o eliminar ejemplos importantes de los principales periodos de la historia o prehistoria de California?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>b. ¿Tiene impactos que son individualmente limitados, pero acumulativamente considerables? ("Acumulativamente considerables" significa que los efectos incrementales de un proyecto son considerables cuando se consideran en conexión con los efectos de proyectos pasados, los efectos de otros proyectos actuales y los efectos de probables proyectos futuros)?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>c. ¿Tiene efectos medioambientales que causarán efectos adversos sustanciales en los seres humanos, ya sea directa o indirectamente?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

-
- a. *¿Tiene el proyecto el potencial de degradar sustancialmente la calidad del medioambiente, reducir sustancialmente el hábitat de una especie de peces o fauna salvaje, hacer que una población de peces o fauna salvaje descienda por debajo de los niveles de autosuficiencia,*
-

amenazar con eliminar una comunidad vegetal o animal, reducir sustancialmente el número o restringir el área de distribución de una planta o animal raro o en peligro de extinción o eliminar ejemplos importantes de los principales periodos de la historia o prehistoria de California?

La intención de la Actualización del PAC es reducir las emisiones de GEI de la comunidad de Santa Bárbara y de las operaciones municipales mediante la aplicación de medidas y acciones correspondientes. Las medidas y acciones correspondientes son coherentes con el Plan General de Santa Bárbara de 2011 y animan a los residentes, a las empresas y a la Ciudad a reducir la energía, el uso de combustible, el uso de agua, los kilómetros recorridos por los vehículos y la generación de residuos sólidos y las emisiones de GEI asociadas. La Actualización del PAC no facilitaría un desarrollo que eliminara o amenazara los hábitats de la vida silvestre o eliminara ejemplos importantes de los principales periodos de la historia o la prehistoria de California. Además, como documento guía, los Límites de Emisiones de GEI no resultarían en impactos significativos sobre los recursos biológicos y culturales. Por lo tanto, como se analiza con más detalle en la Sección 4, Recursos Biológicos, y en la Sección 5, Recursos Culturales, La Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI resultarían en un impacto poco significativo relacionado con los recursos biológicos y culturales.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

b. ¿Tiene impactos que son individualmente limitados, pero acumulativamente considerables? ("Acumulativamente considerables" significa que los efectos incrementales de un proyecto son considerables cuando se consideran en conexión con los efectos de proyectos pasados, los efectos de otros proyectos actuales y los efectos de probables proyectos futuros)?

La Actualización del PAC resultaría en una reducción acumulativa beneficiosa de las emisiones de GEI en toda la Ciudad. Además, como se discute a lo largo de las respectivas discusiones sobre impactos acumulativos dentro de este documento, la Actualización del PAC no resultaría en impactos acumulativos significativos. Más bien, la aplicación de la Actualización del PAC sería coherente con las políticas del Plan General destinadas a reducir las emisiones de GEI y contaminantes atmosféricos, reducir las millas recorridas por los vehículos, reducir las demandas de suministro de energía y agua a los servicios públicos y disminuir la generación de residuos sólidos. Además, como documento orientativo, los Límites de Emisiones de GEI no resultarían en impactos acumulativos. Por lo tanto, la Actualización del PAC y los Límites de Emisiones de GEI resultarían en un impacto acumulativo general poco significativo en relación con todos los temas de la CEQA tratados en este documento.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

c. ¿Tiene efectos medioambientales que causarían efectos adversos sustanciales en los seres humanos, ya sea directa o indirectamente?

La Actualización del PAC no resultaría en efectos adversos para los seres humanos. Más bien, como se discute a lo largo de este documento, la Actualización del PAC serviría como vía para reducir las emisiones de GEI y otros efectos positivos sobre el medioambiente y la sostenibilidad. Estos beneficios incluyen la reducción del consumo de energía no renovable de los edificios y de los kilómetros recorridos por los vehículos (y, por tanto, de la contaminación atmosférica), de las emisiones de GEI relacionadas con el transporte, del consumo de energía y agua y de la generación de residuos sólidos. Sin embargo, como se analiza con más detalle en la Sección 3, Calidad del Aire, en la Sección 13, Ruido, y en la Sección 17, Transporte, la Actualización del PAC podría causar

impactos temporales de la construcción relacionados con el transporte, la calidad del aire y el ruido que, a su vez, podrían afectar a los seres humanos, pero no resultarían en un efecto ambiental adverso sustancial. Además, como documento orientativo, los Límites de Emisiones de GEI no resultarían en impactos acumulativos. Por lo tanto, la Actualización del PAC resultaría en un impacto poco significativo relacionado con el potencial de efectos adversos sobre los seres humanos.

IMPACTO POCO SIGNIFICATIVO

Referencias

Bibliografía

- Best Places. 2021. Climate in Santa Barbara, California. Available at:
<https://www.bestplaces.net/climate/city/california/santa-barbara> Accessed October 12, 2023.
- California Air Resources Board (CARB). 2017. California's 2017 Climate Change Scoping Plan. Available: <https://ww3.arb.ca.gov/cc/scopingplan/scopingplan.htm>. Accessed February 2, 2021.
- _____. 2022. Top 4 summary: Select Pollutant, Years, & Area.
<https://www.arb.ca.gov/adam/topfour/topfour1.php>. Accessed October 2023.
- _____. 2005. Air Quality and Land Use Handbook: A Community Health Perspective.
<https://ww3.arb.ca.gov/ch/handbook.pdf>. Accessed February 3, 2021
- California Department of Conservation (DOC). 2019. Alquist-Priolo Earthquake Fault Zones.
<https://www.conservation.ca.gov/cgs/alquist-priolo> Accessed May 2022.
- _____. 2021. Earthquake Zones of Required Investigation. September 23, 2021.
<https://maps.conservation.ca.gov/cgs/EQZApp/app/> . Accessed May 2022.
- California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2022. California Natural Diversity Database.
<https://apps.wildlife.ca.gov/bios/?tool=cnddbQuick>. Accessed October 2023.
- California Department of Forestry and Fire Protection (CAL FIRE). 2008. Very High Fire Hazard Severity Zones in LRA As Recommended by CAL FIRE. September 2, 2008.
https://osfm.fire.ca.gov/media/5929/santa_barbara.pdf. Accessed June 2022.
- California Department of Resources, Recycling, and Recovery (CalRecycle). 2022. South Coast Recycling & Transfer Station (42-AA-0014).
<https://www2.calrecycle.ca.gov/SolidWaste/SiteActivity/Details/1251?siteID=3282>. Accessed November 2022.
- _____. 2022. Tajiguas Res Rec Proj & Sanitary LF (42-AA-0015).
<https://www2.calrecycle.ca.gov/SolidWaste/SiteActivity/Details/1252?siteID=3283>. Accessed November 2022.
- California Department of Transportation (Caltrans). 2013. Transportation and Construction Vibration Guidance Manual (CT-HWANP-RT-13-069.25.3).
http://www.dot.ca.gov/hq/env/noise/pub/TCVGM_Sep13_FINAL.pdf. Accessed February 16, 2021.
- _____. 2018. California State Scenic Highway System Map.
<https://caltrans.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=465dfd3d807c46cc8e8057116f1aaca>. Accessed October 2023.
- _____. 2021. California Manual on Uniform Traffic Control Devices. 2014 Edition Revision 6.
<https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/safety-programs/documents/ca-mutcd/rev6/camutcd2014-rev6.pdf>. Accessed October 2023.
-

- California Energy Commission (CEC). 2009. Environmental Health and Equity Impacts from Climate Change and Mitigation Policies in California: A Review of the Literature. Accessed January 2, 2021.
- _____. 2021. 2018 Total System Electric Generation. <https://www.energy.ca.gov/data-reports/energy-almanac/california-electricity-data/2019-total-system-electric-generation/2018>. Accessed January 5, 2021
- _____. 2021. Environmental Health and Equity Impacts from Climate Change and Mitigation Policies in California: A Review of the Literature. Accessed February 2, 2021.
- _____. 2016. Electricity Consumption by County. <http://ecdms.energy.ca.gov/elecbycounty.aspx>. Accessed February 8, 2021
- California Natural Resources Energy. 2018. California's Fourth Climate Change Assessment Statewide Summary Report. <http://www.climateassessment.ca.gov/state/>. Accessed January 2, 2021.
- California Public Utilities Commission. 2022. CCA Regulatory Information – List of Registered CCA's – Community Choice Aggregators. <https://www.cpuc.ca.gov/consumer-support/consumer-programs-and-services/electrical-energy-and-energy-efficiency/community-choice-aggregation-and-direct-access-/cca-regulatory-information>. Accessed October 2023.
- City of Santa Barbara Parks & Recreation. 2022. Storm Water Management Program (SWMP). <https://sbparksandrec.santabarbaraca.gov/programs-services/creek-and-ocean-water-quality/water-quality-improvement/storm-water-management>. Accessed November 2022
- Federal Highway Administration (FHWA). 2006. Highway Construction Noise Handbook. (FHWAHEP-06-015; DOT-VNTSC-FHWA-06-02). http://www.fhwa.dot.gov/environment/construction_noise/handbook. Accessed February 16, 2021.
- Federal Transit Administration (FTA). 2018. Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual. https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/docs/research-innovation/118131/transit-noise-and-vibration-impact-assessment-manual-fta-report-no-0123_0.pdf. Accessed February 16, 2021.
- Governor's Office of Planning and Research (OPR). 2017. General Plan Guidelines. Ch 8 Climate Change. P. 228. https://opr.ca.gov/docs/OPR_C8_final.pdf
- HCD. June 10, 2020. Housing Element Site Inventory Guidebook Government Code Section 65583.2. https://www.hcd.ca.gov/community-development/housing-element/docs/sites_inventory_memo_final06102020.pdf
- National Parks Service. National Register Database and Research. <https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/database-research.htm> Accessed February 5, 2021.
- Southern California Association of Governments (SCAG). 2016. 2016-2040 Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy. What is the 2016 RTP/SCS? <http://scagrtpscs.net/Pages/2016RTPSCS.aspx>. Accessed February 2, 2021.
- Santa Barbara Clean Energy. 2022. Services and Incentives. <https://www.sbcleanenergy.com/services-incentives>. Accessed October 2023.

Santa Barbara County Air Pollution Control District. 2022. Ozone Plan <https://www.ourair.org/wp-content/uploads/2022-Ozone-Plan.pdf>. Accessed October 2023.

Santa Barbara County Association of Governments. 2020. 2050 Connected Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy.

https://www.sbcag.org/uploads/2/4/5/4/24540302/connected_2050_final.pdf. Accessed October 2023.

_____. 2021. Regional Housing Needs Allocation Plan 6th Cycle 2023-2031.

https://www.sbcag.org/uploads/2/4/5/4/24540302/final_rhna_plan.pdf. Accessed October 2023.

Santa Barbara, City of. 2003. Coastal Plan Component 9: Airport.

<https://www.santabarbaraca.gov/civicax/filebank/blobdload.aspx?BlobID=16924>. Accessed October 2023.

_____. 2010. Program Environmental Impact Report for the Plan Santa Barbara General Plan Update. [https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General Plan/Certified Final Program Environmental Impact Report/Volume I.pdf](https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/Certified%20Final%20Program%20Environmental%20Impact%20Report/Vol%20I.pdf). Accessed October 2023.

_____. 2011. Circulation Element.

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Circulation%20Element%2A%20%28includes%20Scenic%20Highways%29.pdf>. Accessed October 2022.

_____. 2011. Environmental Resources Element.

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Environmental%20Resources%20Element%20%28includes%20Noise%2A%20and%20Conservation%2A%29.pdf>. Accessed October 2023.

_____. 2011. General Plan. Environmental Resources Element.

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Environmental%20Resources%20Element%20%28includes%20Noise%2A%20and%20Conservation%2A%29.pdf>. Accessed October 2023.

_____. 2011. Land Use Element.

<https://www.santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Land%20Use%20Element%2A.pdf>. Accessed October 2023.

_____. 2011. Santa Barbara 2011 General Plan.

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Introduction.pdf>. Accessed October 24, 2023.

_____. 2012. Climate Action Plan. Available online at:

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Services/Climate%20Action%20Plan/Final%20Santa%20Barbara%20Climate%20Action%20Plan%20%28September%202012%29.pdf>. Accessed October 12, 2023.

_____. 2012. General Plan Historic Resources Element.

<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/General%20Plan/General%20Plan/Historic%20Resources%20Element.pdf>. Accessed October 2023.

- _____. 2012. Tsunami Response Plan.
<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Fire/City%20Emergency%20Plan/2012%20Tsunami%20Response%20Plan.pdf>. Accessed October 2023.
- _____. 2014. Urban Forest Management Plan.
<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Parks%20%26%20Recreation/Urban%20Forestry/Urban%20Forest%20Management%20Plan.pdf>. Accessed October 27, 2023.
- _____. 2018. City Flood Zones. <https://www.santabarbaraca.gov/services/home/floodzones.asp>. Accessed June 2022.
- _____. 2019. Local Coastal Program.
<https://www.santabarbaraca.gov/civicax/filebank/blobload.aspx?BlobID=202908>. Accessed October 2023.
- _____. 2020. Municipal Code Chapter 9.16. Noise.
https://library.qcode.us/lib/santa_barbara_ca/pub/municipal_code/item/title_9-chapter_9_16. Accessed October 2023
- _____. 2021. 2020 Enhanced Urban Water Management Plan.
<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Water%20Vision/Final%202020%20Enhanced%20Urban%20Water%20Management%20Plan.pdf>. Accessed November 2022.
- _____. 2021. Community Wildfire Protection Plan. February 2021.
https://cwpp.santabarbaraca.gov/wp-content/uploads/2021/03/SB-CWPP-Final_Feb-2021_OPT_signed.pdf. Accessed June 2022.
- _____. 2021. Santa Barbara Municipal Code. <https://qcode.us/codes/santabarbaraca/>. Accessed May _____, 2022. Drop-Off Locations (Self Haul).
<https://santabarbaraca.gov/services/utilities/trash-recycling/drop-locations-self-haul>. Accessed November 2022.
- _____. 2022. El Estero Water Resource Center.
<https://santabarbaraca.gov/government/departments/public-works/water-resources/wastewater-system/el-estero-water-resource>. Accessed November 2022.
- Santa Barbara, City of. 2022. Environmental Review Universal Screening Tool.
<https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Services/Planning%20Handouts%20-%20updated/Environmental%20Screening%20Guide.pdf> (accessed December 2022).
- _____. 2022. Foodscraps Composting. <https://santabarbaraca.gov/services/utilities/trash-recycling/collection-types/foodscraps-composting>. Accessed November 2022.
- _____. 2022. Resources Inventory.
<https://sbparksandrec.santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Parks%20%26%20Recreation/Parks%20%26%20Recreation/Parks%20and%20Recreation%20Resources%20Inventory.pdf>. Accessed December 2022.
- _____. 2022. Santa Barbara Municipal Code.
https://library.qcode.us/lib/santa_barbara_ca/pub/municipal_code. Accessed October 2023.

- _____. 2022. Trash & Recycling. <https://santabarbaraca.gov/services/utilities/trash-recycling>. Accessed November 2022.
- _____. 2022. Trees and Urban Forestry. <https://sbparksandrec.santabarbaraca.gov/programs-services/trees-and-urban-forestry#:~:text=The%20City%20of%20Santa%20Barbara%20Urban%20Forestry%20Program%2C,and%20around%2030%2C000%20trees%20within%20City-managed%20open%20spaces>. Accessed October 27, 2023.
- _____. 2022. Wastewater Collection System. <https://santabarbaraca.gov/government/departments/public-works/water-resources/wastewater-system/wastewater-collection-system>. Accessed November 2022.
- _____. 2023. Sustainability and Resilience. Together to Zero. Available Online at: <https://sustainability.santabarbaraca.gov/together-to-zero/>. Accessed October 12, 2023.
- _____. Municipal Green Building Policy. 2020. Available online at: https://p7n920.a2cdn1.secureserver.net/wp-content/uploads/2021/11/Green-Building-Policy_Final.pdf. Accessed October 12, 2023.
- _____. Municipal Zero Emission Vehicle Acquisition Policy. 2023. Available online at: <https://sustainability.santabarbaraca.gov/together-to-zero/>. Accessed October 12, 2023.
- _____. Pedestrian Master Plan. 2006. Available online at: <https://santabarbaraca.gov/government/departments/public-works/public-works-downtown-team/transportation-policy>. Accessed October 12, 2023.
- _____. Plan Santa Barbara. 2011. Available online at: <https://santabarbaraca.gov/government/priorities-policies/general-plan/general-plan-elements-appendices>. Accessed October 12, 2023.
- _____. Strategic Energy Plan. 2017. Available online at: <https://santabarbaraca.gov/sites/default/files/documents/Public%20Works/Energy%20Programs/Strategic%20Energy%20Plan%20Overview.pdf>. Accessed October 12, 2023.
- Santa Barbara, County of. 2022. ReSource Center. https://lessismore.org/material_categories/9-trrp/. Accessed November 2022.
- _____. Sustainability Action Plan. 2020. Available online at: <https://content.civicplus.com/api/assets/655aa841-212f-4e39-baeb-db6485dfd466>. Accessed October 12, 2023.
- Southern California Association of Governments (SCAG). 2020. 2020-2045 Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy. Available: <https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-plan>. Accessed February 2, 2021.
- State Water Resources Control Board (SWRCB). 2013. National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) General Permit for Waste Discharge Requirements (WDRs) for Storm Water Discharges from Small Municipal Separate Storm Sewer Systems (MS4s). February 5, 2013. https://www.waterboards.ca.gov/water_issues/programs/stormwater/docs/remediated_hase2ms4permit_v2.pdf. Accessed November 2022
- United States Energy Information Administration (USEIA). 2018. California Profile Overview. <https://www.eia.gov/state/?sid=CA> . Accessed January 5, 2021.

- _____. 2018. Natural Gas Consumption by End Use.
https://www.eia.gov/dnav/ng/ng_cons_sum_dcu_SCA_a.htm . Accessed February 2, 2021.
- United States Energy Information Administration (USEIA). 2018. California Profile Overview.
<https://www.eia.gov/state/?sid=CA>. Accessed February 2, 2021.

Lista de Preparadores

Rincón preparó esta Actualización del PAC y el Estudio Inicial del Límite de Emisiones de GEI-Declaración Negativa bajo contrato con la Ciudad de Santa Bárbara. Entre las personas que participaron en la recopilación de datos, el análisis del impacto ambiental, la revisión de la calidad, la preparación de gráficos y el formateo del documento se incluyen las siguientes.

Rincon Consultants, Inc.

Tommy King, Planificador de Sostenibilidad
Kerry Nixon, Planificador de Sostenibilidad
Lexi Journey, Planificador Principal de Sostenibilidad
Matthew Maddox, Director de Medioambiente/Sostenibilidad

Apéndice A

Fuentes, efectos de salud, y controles típicos asociados con los contaminantes criterio

Fuentes, Efectos de Salud y Controles Típicos Asociados a los Contaminantes Criteriales

Contaminante	Fuente	Efectos de Salud	Controles Típicos
Ozono (O ₃)	Se forman cuando los gases orgánicos reactivos (ROG) y los óxidos de nitrógeno reaccionan en presencia de la luz solar. Las fuentes de ROG incluyen cualquier fuente que queme combustibles (por ejemplo, gasolina, gas natural, madera, petróleo); disolventes; procesamiento y almacenamiento de petróleo.	Dificultades respiratorias, daños en el tejido pulmonar, daños en la vegetación, daños a la goma y a algunos plásticos.	Reducir las emisiones de gases orgánicos reactivos (ROG) y óxidos de nitrógeno (NO _x) de los vehículos de motor mediante normas de emisión, combustibles reformulados, programas de inspecciones y un menor uso de los vehículos. Limitar las emisiones de ROG procedentes de operaciones comerciales, instalaciones de repostaje de gasolina y productos de consumo. Limitar las emisiones de ROG y NO _x procedentes de fuentes industriales como centrales eléctricas e instalaciones de fabricación.
Monóxido de Carbono (CO)	Cualquier fuente que queme combustible como automóviles, camiones, maquinaria pesada de construcción y agrícola, calefacción residencial.	Dolor de pecho en pacientes cardíacos, dolores de cabeza, agudeza mental reducida.	Controle las emisiones de los vehículos de motor y de la industria. Utilizar gasolina oxigenada durante los meses de invierno. Conservar la energía.
Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)	Ver Monóxido de Carbono.	Irritación y daños pulmonares. Reacciona en la atmósfera para formar ozono y lluvia ácida.	Controlar las emisiones de los vehículos de motor y de la combustión industrial. Conservar la energía.
Dióxido de Azufre (SO ₂)	Centrales eléctricas e industrias que queman carbón o petróleo, refinerías, motores diesel.	Aumenta las enfermedades pulmonares y los problemas respiratorios de los asmáticos. Reacciona en la atmósfera para formar lluvia ácida.	Reducir el uso de combustibles con alto contenido en azufre (por ejemplo, utilizar gasóleo reformulado con bajo contenido en azufre o gas natural). Conservar la energía.
Partículas Respirables (PM ₁₀)	Polvo de la carretera, polvo levantado por el viento, agricultura y construcción, chimeneas. También formados por otros contaminantes (NO _x , SO _x , orgánicos).	Aumento de las enfermedades respiratorias, daños pulmonares, cáncer, muerte prematura, reducción de la visibilidad, manchas superficiales.	Controlar las fuentes de polvo, las emisiones industriales de partículas, las estufas y chimeneas de leña. Reducir los contaminantes secundarios que reaccionan para formar PM ₁₀ . Conserve la energía.
Partículas Finas (PM _{2.5})	Combustión de combustibles en vehículos de motor, equipos y fuentes industriales; quema residencial y agrícola. También formados por la reacción de otros contaminantes (NO _x , SO _x , orgánicos, and NH ₃).	Aumenta las enfermedades respiratorias, los daños pulmonares, el cáncer y la muerte prematura, reduce la visibilidad y ensucia las superficies. Las partículas pueden empeorar enfermedades cardíacas como la insuficiencia cardíaca congestiva y la enfermedad de las arterias coronarias.	Reducir las emisiones de combustión de los vehículos de motor, los equipos, las industrias y las quemaduras agrícolas y residenciales. Los controles de precursores, como los del ozono, reducen la formación de partículas finas en la atmósfera.

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Contaminante	Fuente	Efectos de Salud	Controles Típicos
Plomo	Fundiciones de metal, recuperación de recursos, gasolina con plomo, deterioro de la pintura con plomo.	Problemas de aprendizaje, daños cerebrales y renales. Controlar las fundiciones de metales.	Sin plomo en la gasolina o la pintura.
Dióxido de Azufre (SO ₂)	Centrales eléctricas e industrias que queman carbón o petróleo, refinerías, motores diesel.	Aumenta las enfermedades pulmonares y los problemas respiratorios de los asmáticos. Reacciona en la atmósfera para formar lluvia ácida.	Reducir el uso de combustibles con alto contenido en azufre (por ejemplo, utilizar gasóleo reformulado con bajo contenido en azufre o gas natural). Conserve la energía.
Sulfatos	Producido por la reacción en el aire del SO ₂ , (ver fuentes de SO ₂), un componente de la lluvia ácida.	Dificultades respiratorias, empeora el asma, visibilidad reducida.	Ver SO ₂
Hydrogen Sulfide	Centrales geotérmicas, producción y refinado de petróleo, gas de alcantarillado.	Olor molesto (olor a huevo podrido), dolor de cabeza y dificultades respiratorias (concentraciones más elevadas).	Controle las emisiones de las centrales geotérmicas, la producción y el refinado de petróleo, las alcantarillas y las plantas de tratamiento de aguas residuales.
Partículas Reductoras de la Visibilidad	Ver PM _{2.5}	Visibilidad reducida (por ejemplo, oculta montañas y otros paisajes), seguridad aeroportuaria reducida.	Ver PM _{2.5}
Cloruro de Vinilo	Gases de escape de fábricas que fabrican o procesan cloruro de vinilo (industrias de la construcción, embalaje y transporte).	Efectos al sistema nervioso central (por ejemplo, mareos, sueño, dolores de cabeza), irritación renal, daño al hígado, cáncer de hígado.	Control de las emisiones de las plantas que fabrican o procesan cloruro de vinilo, instalación de sistemas de vigilancia.
Contaminante Tóxico del Aire (TAC)	Motores de combustión (fijos y móviles), combustión de gasóleo, almacenamiento y uso de sustancias que contienen TAC (por ejemplo, gasolina, fundición de plomo, etc.)	Depende del TAC, pero puede incluir cáncer, efectos mutagénicos y/o teratogénicos, otros efectos agudos o crónicos sobre la salud.	Las mejores tecnologías de control disponibles (T-BACT), limitan las emisiones de fuentes conocidas.

Fuente: Recopilado por Rincon Consultants, Inc. en septiembre de 2020

Apéndice B

Descripción de los Gases de Efecto Invernadero de Interés para California

Descripción de los Gases de Efecto Invernadero de Interés para California

Gas de efecto invernadero	Descripción Física y Propiedades	Potencial de Calentamiento Global (100 años)	Tiempo de Permanencia Atmosférica (años)	Fuentes
Dióxido de carbono (CO ₂)	Gas natural, inodoro, e incoloro.	1	50–200	Quema de carbón, petróleo, gas natural y madera; descomposición de materia orgánica muerta; respiración de bacterias, plantas, animales y hongos; evaporación oceánica; desgasificación volcánica; producción de cemento; cambios en el uso de terrenos.
Metano (CH ₄)	Gas inflamable y es el principal componente del gas natural.	28	12	Depósitos geológicos (zonas de gas natural) extracción; vertederos; fermentación del estiércol; y descomposición de la materia orgánica
Óxido nitroso (N ₂ O)	El óxido nitroso (gas de la risa) es un GEI incoloro.	298	114	Procesos microbianos en el suelo y el agua; combustión de carburantes; procesos industriales
Clorofluorocarburos (CFCs)	No tóxico, no inflamable, insoluble y químicamente no reactivo en la troposfera (nivel del aire en la superficie de la Tierra); se forma sintéticamente sustituyendo todos los átomos de hidrógeno del metano o etano por átomos de cloro y/o flúor.	3,800–8,100	45–640	Refrigerantes propulsores de aerosoles; disolventes de limpieza.
Hidrofluorocarburos (HFCs)	Productos químicos sintéticos fabricados por el ser humano que se utilizan como sustitutos de los CFC y contienen carbono, cloro y al menos un átomo de hidrógeno.	140 - 11,700	1–50,000	Acondicionadores de aire para automóviles; refrigerantes.
Per-fluoro-carburos (PFCs)	Estructuras moleculares estables y sólo se descomponen por los rayos ultravioleta a unos 60 kilómetros por encima de la superficie terrestre.	6,500 - 9,200	10,000–50,000	Producción primaria de aluminio; fabricación de semiconductores
Hexafluoruro de azufre (SF ₆)	Human-made, inorganic, odorless, colorless, and nontoxic, nonflammable gas.	22,800	3,200	Aislamiento de equipos de transmisión de energía eléctrica; industria del

Actualización del Plan de Acción Climática de la Ciudad de Santa Bárbara y Directrices Principales de Evaluación Medioambiental para el Análisis de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Gas de efecto invernadero	Descripción Física y Propiedades	Potencial de Calentamiento Global (100 años)	Tiempo de Permanencia Atmosférica (años)	Fuentes
Trifluoruro de nitrógeno (NF ₃)	Inorgánico, se utiliza como sustituto de los PFC y es un potente agente oxidante.	17,200	740	magnesio, fabricación de semiconductores; un gas trazador
				Fabricación electrónica de semiconductores y pantallas de cristal líquido

Fuente: Recopilado por Rincon Consultants, Inc. en septiembre de 2020

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.