

Notificación de preparación

Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington



Prerada por:

Environmental Management Division
Los Angeles Harbor Department
425 S. Palos Verdes Street
San Pedro, CA 90731



Con ayuda de:

 Jones & Stokes

Antonio R. Villaraigosa, Mayor
City of Los Angeles

13 de marzo del 2008

Board of Harbor
Commissioners

S. David Freeman
President

Jerilyn López Mendoza
Vice President

Kaylynn L. Kim

Douglas P. Krause

Joseph R. Radisich

Geraldine Knatz, Ph.D.
Executive Director

ASUNTO: ESTUDIO INICIAL/NOTIFICACIÓN DE PREPARACIÓN (IS/NOP, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) DE UN INFORME DE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL (EIR, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) PARA EL PROYECTO DE DESARROLLO DE LA ZONA COSTERA DE WILMINGTON

El Departamento de Puertos de Los Ángeles (el Puerto) ha preparado un Estudio Inicial/Notificación de Preparación (IS/NOP) del Informe de Impacto Medioambiental (EIR) del siguiente proyecto ubicado en el Puerto de Los Ángeles:

Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington

Adjuntamos el IS/NOP para su evaluación, de acuerdo con las pautas de implementación de la Ciudad de Los Ángeles para la Ley de Calidad Medioambiental de California (California Environmental Quality Act) (CEQA, por sus siglas en inglés) de 1970, artículo I; las pautas estatales de la CEQA, artículo 7, secciones 15082-15083; y el Código de Recursos Públicos de California (California Public Resources Code), sección 21153.



425 S. Palos Verdes Street

Post Office Box 151

San Pedro, CA 90733-0151

Tel/TDD 310 SEA-PORT

www.portoflosangeles.org

Disponibilidad:

Habrá copias del IS/NOP disponibles para su revisión a partir del 14 de marzo del 2008 en: la Biblioteca Pública de Los Ángeles, sucursal de San Pedro, 921 South Gaffey Street, San Pedro, California; Biblioteca Pública de Los Ángeles, sucursal de Wilmington, 1300 North Avalon, Wilmington, California; y la Oficina de Alcance Comunitario de Wilmington (Wilmington Waterfront Outreach Office) ubicada en 218 E. Anaheim Street, Wilmington, California 90744. También se pueden obtener copias del IS/NOP yendo a <http://www.portoflosangeles.org/environmental/publicnotice.htm>, o enviando una solicitud a Ralph G. Appy, Director de Administración Medioambiental (Director of Environmental Management), Los Angeles Harbor Department, 425 South Palos Verdes Street, San Pedro, CA 90731, ó llamando al (310) 732-3675.

Reunión pública:

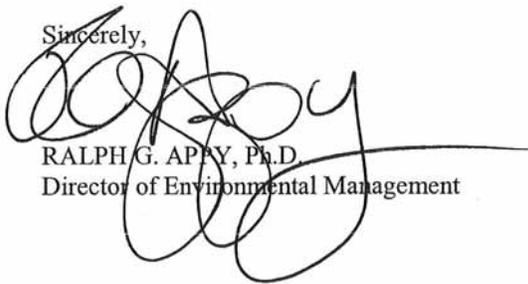
El Puerto llevará a cabo una reunión pública para recibir comentarios del público sobre el IS-NOP para este proyecto el 25 de marzo del 2008 en el Centro Comunitario de Banning Landing, ubicado en 100 E. Water Street, Wilmington CA, de 6:00 a 9:00 pm. Se alienta a las entidades federales, estatales y locales y demás organizaciones y personas interesadas a participar. La reunión se realizará en inglés y se proveerá servicio de traducción inglés/español simultánea.

Comentarios

Se recibirán comentarios escritos sobre el IS/NOP hasta el 14 de abril del 2008, y los mismos deben enviarse a:

Dr. Ralph Appy, Director Environmental Management Division
425 South Palos Verdes Street
San Pedro, CA 90731

Para obtener información adicional, por favor comuníquese con Jan GreenRebstock en el Puerto de Los Ángeles llamando al (310) 732-3950.

Sincerely,

RALPH G. APPY, Ph.D
Director of Environmental Management

Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington

Descripción del Proyecto

Introducción

Esta notificación de preparación (NOP, por sus siglas en inglés) fue preparada con el fin de informarles a los organismos responsables y agencias fiduciarias, a los organismos públicos y al público que el Departamento de Puertos de la Ciudad de Los Ángeles (LAHD, por sus siglas en inglés) preparará un informe de impacto medioambiental (EIR, por sus siglas en inglés) del Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington (el Proyecto). El EIR del Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington se preparará siguiendo los lineamientos de la Ley de Calidad Medioambiental de California (California Environmental Quality Act - CEQA), y del artículo 21000 y siguientes del Código de Recursos Públicos de California (California Public Resources Code). El LAHD busca obtener comentarios de los organismos y el público en relación con el alcance y el contenido de este EIR. En el caso de los organismos, el LAHD busca obtener comentarios respecto del alcance y el contenido de la información medioambiental que resulte pertinente para las responsabilidades legales de cada organismo en lo que se refiere al EIR y las diferentes acciones y actividades que serán evaluadas en el EIR.

El LAHD administra el Puerto de Los Ángeles (el Puerto) en virtud de la Ley del Fideicomiso de las Marismas de California de 1911 (California Tidelands Trust Act). El Puerto domina el área que se encuentra al sur de Wilmington, y separa a la comunidad de la zona costera. El Puerto es el mayor puerto construido por el hombre en el hemisferio occidental y funciona como el primer puerto de contenedores de los Estados Unidos y octavo del mundo. Es, esencialmente, un gigantesco complejo industrial y funciona como centro crítico en la cadena de abastecimiento mundial. Ocupa una superficie de 7,500 acres y cuenta con terminales para automóviles, contenedores, ovni (para usos varios), carga heterogénea y de cruceros, instalaciones para cargas a granel secas y líquidas, y una extensa infraestructura de transporte para mover cargas en camiones o por ferrocarril. El Puerto les presta servicios a 80 agentes y empresas transportistas a lo largo de 43 millas de zona costera. El LAHD fue creado con el fin de desarrollar y operar el Puerto para beneficiar a los usuarios marítimos. Además, funciona como arrendador de las instalaciones del Puerto a más de 300 arrendatarios. Como centro de la actividad recreativa acuática del área de Los

Ángeles, el Puerto ofrece varaderos para cerca de 6,000 embarcaciones de recreo, pesca deportiva y fletamento. El Puerto también alberga empresas de pesca comercial, fábricas de conservas, astilleros y astilleros de reparación, así como instalaciones recreativas, comunitarias y educacionales.

Sinopsis y resumen del proyecto

El Proyecto propuesto incluye 58 acres a lo largo del corredor del bulevar Avalon y el Distrito de la Zona Costera. Este terreno linda con la comunidad de Wilmington y está limitada, en términos generales, por la avenida Lagoon, la avenida Broad, la calle C y Banning's Landing. El proyecto propuesto también incluye conexiones a lo largo de la calle Front, el bulevar John S. Gibson y el bulevar Harry Bridges. Los elementos principales del proyecto propuesto incluyen:

- Instalaciones para peatones y un paseo y parque marítimos en la zona costera,
- Mejora del corredor del bulevar Avalon,
- Desarrollo de instalaciones comerciales/industriales y de tiendas minoristas,
- Espacios abiertos, áreas de parques vecinales y una torre de observación,
- Conexiones de transporte, optimizaciones y mejoras y
- Prolongación de la línea Red Car y senderos multiuso relacionados (determinados de manera pragmática) y construcción de un museo de Red Car.

Antecedentes del proyecto

Se desarrolló un plan maestro para guiar las mejoras públicas del área de Wilmington. El proyecto propuesto forma parte del Programa de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington, que surge de un proceso de planificación que llevó un año de preparación concebido por representantes de la comunidad, empleados del Puerto, los organismos y las partes interesadas afectados y el público en general.

El Programa de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington incluye dos proyectos separados e independientes: (1) el proyecto propuesto (también conocido como el desarrollo del corredor del bulevar Avalon), cuya finalidad es proveer acceso a la zona costera y oportunidades de desarrollo comercial para la zona de Wilmington y (2) la zona de amortiguación del área de Harry Bridges, creada para ofrecer espacio físico entre la comunidad de Wilmington y el Puerto. Sin embargo, los dos proyectos se encuentran en diferentes etapas de planificación y desarrollo, y no dependen el uno del otro para su implementación. Cada uno podría construirse y sostenerse sin el otro. La zona de amortiguación del área Harry Bridges se analiza en el EIR y la Declaración de Impacto Medioambiental (EIS, por sus siglas en inglés) del Proyecto de la Terminal de

Contenedores de los amarraderos 136-147 (TraPac) debido a su historia de adquisición y planificación como elemento de ese proyecto. Según fuera rediseñado en respuesta a las opiniones de la comunidad, proporcionará una zona de amortiguación de recreación activa y pasiva entre esa terminal y la comunidad. La zona de amortiguación del área Harry Bridges se aprobará (o desaprobará) e implementará de manera independiente del Programa de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington y no depende de la aprobación de ningún otro proyecto en virtud de ese programa. Por lo tanto, la zona de amortiguación del área del Bulevar Harry Bridges no se encuentra incluida en el proyecto propuesto. Sin embargo, el diseño general de la zona de amortiguación del área Harry Bridges se consideró a la hora de planificar el proyecto propuesto para asegurar que los conceptos, la estética y el diseño estuvieran de acuerdo.

El proceso de planificación del Programa de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington contó con la colaboración solidaria del personal del Puerto, un equipo de consultoría formado por planificadores, diseñadores, ingenieros, economistas, consultores de alcance comunitario y otros especialistas, además del Subcomité de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington del Comité de Asesoría de la Comunidad del Puerto (PCAC, por sus siglas en inglés), un selecto grupo reconocido por la Junta de Comisionados de Harbor y formado por representantes de la comunidad.

Se tomaron las siguientes medidas para desarrollar el Programa de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington:

- En 2004, se preparó un plan de visión conceptual del área sobre la base del Plan Final del Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington. Este plan contó con la participación del Subcomité de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington y fue aprobado por la Junta de Comisionados de Harbor.
- Se preparó un visionario plan maestro basado en un buen entendimiento de las circunstancias fundamentales del área del proyecto, que incluyó las características físicas, reglamentarias, medioambientales, de uso de la tierra, transporte, históricas, culturales y de mercado, y los planes y proyectos existentes.
- Las mejoras, que incluyen arte público y equipamiento urbano, se consideraron en la cercana San Pedro para que las mejoras públicas de todo el Puerto fueran uniformes en calidad y carácter.
- Se desarrollaron y evaluaron alternativas del plan maestro del área de Wilmington sobre la base de las características del lugar y las metas y los objetivos que habían sido identificados a comienzos del proceso de planificación.
- En 2006, se realizaron cuatro talleres comunitarios durante momentos críticos para recoger opiniones, revisiones y comentarios de la comunidad. Más de 1,000 personas estuvieron presentes en la reunión final realizada el 2 de diciembre de 2006.

Además, se identificaron los siguientes principios rectores para el Proyecto propuesto gracias a una serie de reuniones y talleres comunitarios:

- Optimización de la habitabilidad de la comunidad de Wilmington.
- Optimización de la viabilidad económica de la comunidad de Wilmington por medio de la promoción de tecnologías y un desarrollo económico sostenibles.
- Establecimiento de un diseño de primer nivel con una atracción regional hacia la zona costera de Wilmington mejorando la imagen de Wilmington manteniendo al mismo tiempo la identidad de la zona y atrayendo a los visitantes a la zona costera.
- Creación de un proyecto responsable desde el punto de vista medioambiental.
- Celebración de la importancia pasada, presente y futura del Puerto y de Wilmington.
- Creación de una zona costera unificada en Los Ángeles por medio de la integración de mejoras orientadas al público desde la marina de Leeward Bay hasta la escollera.
- Promoción de una sensación de propiedad del proyecto y sus resultados haciendo participar a toda la comunidad en todo el proceso de planificación y diseño, y creando para los residentes y los niños en edad escolar oportunidades para contribuir en el diseño a través de las especificaciones del programa, los programas de arte público y otros elementos.

Objetivos del proyecto

Los objetivos del proyecto se desarrollaron sobre la base del proceso de planificación de la comunidad descrito anteriormente.

- Construir un proyecto que sirva como atracción regional y atraiga a visitantes a la zona costera de Wilmington.
- Diseñar y construir un parque y un paseo marítimo en la zona costera que optimicen la conexión de la comunidad de Wilmington con la zona costera, mientras integran los elementos de diseño relacionados con el pasado, el presente y el futuro del Puerto y de Wilmington.
- Construir un proyecto independiente que integre los elementos de diseño de manera acorde con otros planes de desarrollo de la comunidad del área para unificar la zona costera de Los Ángeles por medio de la integración de mejoras orientadas al público.
- Optimizar la habitabilidad y la viabilidad económica de la comunidad de Wilmington promoviendo tecnologías y un desarrollo económico sostenibles dentro del corredor comercial del bulevar Avalon.
- Integrar las medidas medioambientales al diseño, la construcción y la operación para crear un proyecto responsable desde el punto de vista medioambiental.



SOURCE: Port of Los Angeles (2007)

Figura 1
Inmediaciones Regionales
Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington

Ubicación del proyecto

El proyecto propuesto se encuentra ubicado en el extremo sur de la Ciudad de Los Ángeles (ver Figura 1, Inmediaciones Regionales). El predio del Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington está formado por 58 acres en la parte norte del Puerto, directamente adyacente a la comunidad de Wilmington. El área del proyecto está limitada, en términos generales, por la avenida Lagoon, la avenida Broad, la calle C y Banning's Landing. El área del proyecto es esencialmente plana (ver Figura 2, Ubicación del Proyecto).

El bulevar Avalon conecta el centro de Wilmington con la zona costera y termina en Banning's Landing. Se extiende al Sur hacia la zona costera formando el límite este de la planta generadora del Departamento de Agua y Electricidad de Los Ángeles (LADWP, por sus siglas en inglés), que se encuentra en el centro del área del proyecto. Las operaciones industriales pesadas y livianas relacionadas con el puerto ocupan las tierras del puerto hacia el sur del bulevar Harry Bridges. La zona costera se caracteriza por las grúas altas, ubicadas a lo largo de la orilla, numerosos contenedores ubicados en pilas de 4 ó 5, tránsito de camiones con acoplado en el bulevar Harry Bridges en Wilmington, y tránsito de ferrocarril paralelo al bulevar Harry Bridges, que llega a las terminales de carga del puerto.

Descripción de los elementos del proyecto propuesto

El Proyecto propuesto incluye lo siguiente:

- Desarrollo de instalaciones peatonales, incluidas plazas, parques, mejoras de las aceras y un puente peatonal,
- Desarrollo de un paseo marítimo y muelles en la zona costera con restaurantes y tiendas minoristas,
- Desarrollo de un parque elevado de 10 acres sobre un puente terrestre expansivo sobre vías de ferrocarril activas para conectar la calle A con la zona costera de Wilmington,
- Mejoras del corredor del bulevar Avalon para apoyar el desarrollo comercial, industrial y de tiendas minoristas,
- Desarrollo de un espacio verde ferroviario, un espacio abierto pasivo dentro de un derecho de paso ferroviario existente abandonado,
- Mejora de la circulación del tránsito en el bulevar Avalon, la avenida Broad, la calle A y la calle Water,
- Remoción de y medidas de remediación para los tanques de petróleo existentes del LADWP.
- Prolongación de la línea Red Car y el sendero costero de California a lo largo del bulevar Gibson y el bulevar Harry Bridges desde la calle Swinford y el bulevar Harbor hasta el bulevar Avalon y el bulevar Harry Bridges.

LEGEND

- SAN PEDRO-BUFFER LINKAGE**
 - San Pedro - Wilmington connection
 - Vehicular, rail, pedestrian and bicycle circulation in tight space
 - Long, undifferentiated thoroughfare
 - Consider physical separation of pedestrians/cyclists and rail line
 - Introduce rhythmic elements and landmarks to measure distance
 - Provide vantage point for adjacent dynamic landscape of containers
 - Assess existing designed landscape

- BUFFER - AVALON LINKAGE**
 - Part of larger San Pedro - Wilmington connection
 - Connects Buffer to Waterfront
 - Noise and wind from heavy traffic
 - Landscape to foster circulation
 - Hardy, low-maintenance planting

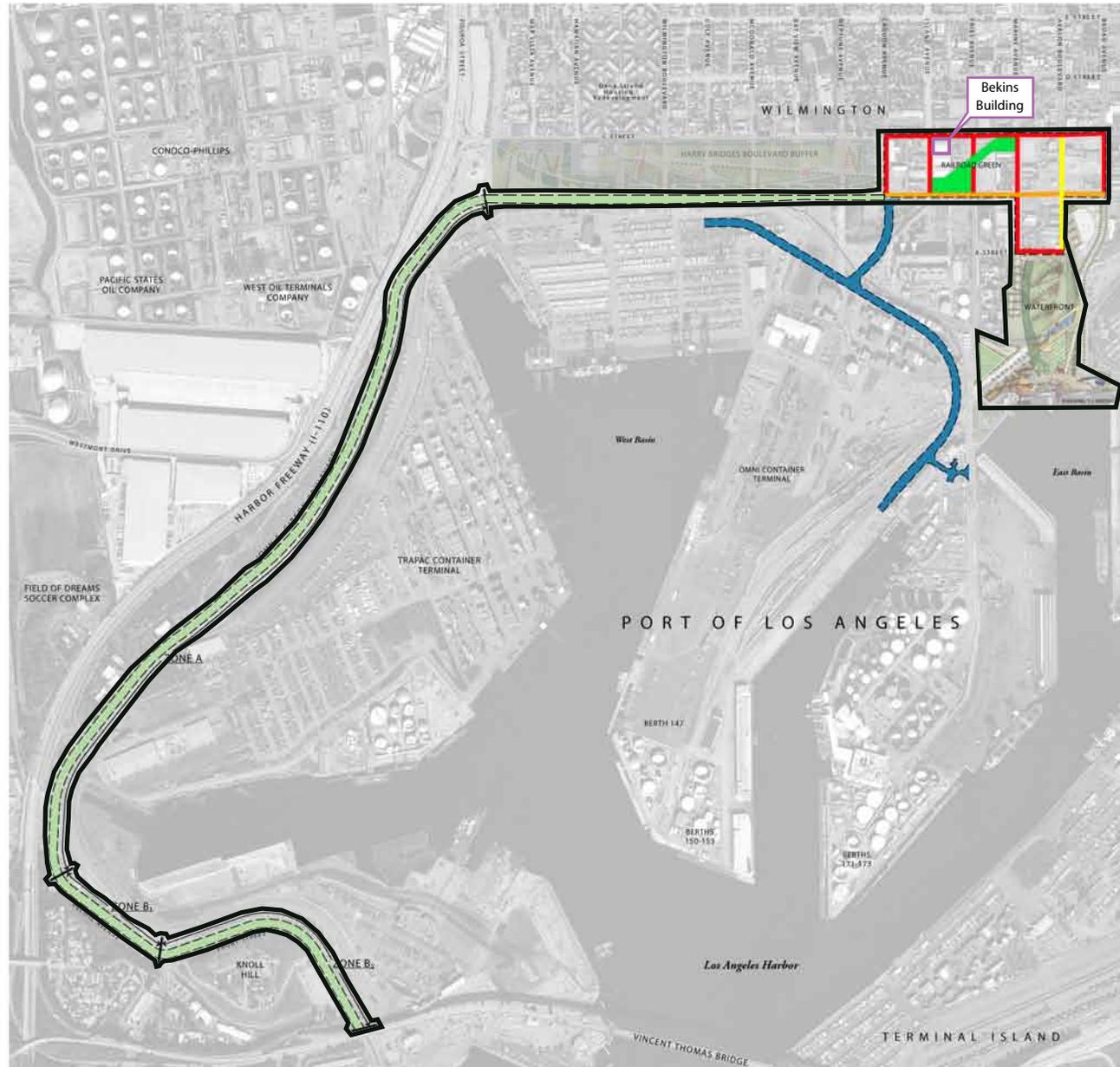
- NEIGHBORHOOD STREETScape**
 - Working landscape, daytime activity
 - Some peripheral residential areas as well as transient residents
 - Security and safety important
 - Visibility on street
 - Low-maintenance

- RAILROAD GREEN**
 - Destination primarily, limited role as linkage
 - Light industrial use
 - Intimate scale
 - Potential neighborhood open space
 - Passive and/or active recreation

- AVALON BOULEVARD**
 - Connection between Wilmington and waterfront
 - Part of Avalon commercial and retail corridor
 - Tenants establish character of street

- SOUTH WILMINGTON GRADE SEPARATION**
 - Not part of project

- WILMINGTON WATERFRONT DEVELOPMENT PROJECT BOUNDARY**



SOURCE: Sasaki (February 2008)

Figura 2
Ubicación del Proyecto
Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington

- Desarrollo de un museo de Red Car en el edificio Bekins.

El proyecto propuesto incluirá aproximadamente 15 acres de áreas públicas, que incluyen plazas, parques y espacios abiertos. La característica más importante de estas áreas públicas será un parque elevado de 10 acres sobre un puente terrestre expansivo, que pasará sobre líneas del ferrocarril activas a lo largo de la calle Water. Este puente terrestre también incorporará un puente acuático peatonal, y a su vez, ambos puentes conectarán el bulevar Avalon y la Plaza de Entrada con la orilla del agua. Los senderos del puente terrestre y el puente acuático peatonal darán acceso a los peatones y ciclistas al paseo marítimo de la zona costera. El proyecto propuesto incluirá la demolición de un total de 172,832 pies cuadrados de estructuras existentes y la optimización del corredor del bulevar Avalon para albergar cerca de 150,000 pies cuadrados de obras de desarrollo industrial durante los próximos 20 años. El corredor del bulevar Avalon y el área de la zona costera también se optimizarán para albergar entre 25,000 y 30,000 pies cuadrados de obras de desarrollo comercial y de tiendas minoristas a construirse durante los próximos 20 años.

Se proponen mejoras en la circulación del bulevar Avalon, la avenida Broad, la calle A y la calle Water. Se enderezará el bulevar Avalon para mantener la homogeneidad del patrón cuadrículado del bulevar Avalon al sur del bulevar Harry Bridges. Además, el terreno sobre el bulevar Avalon entre la calle A y la avenida Broad se dejará libre e incorporará a un terreno para el parque Avalon Triangle y la Plaza Norte (North Plaza). La avenida Broad se realineará para crear una ruta más directa. Según esta realineación, la avenida Broad reemplazaría al bulevar Avalon como ruta de acceso vehicular principal a la zona costera. Finalmente, la calle Water se reubicará sobre una trayectoria al norte de su ubicación actual. Esta reubicación abre el área más cercana a la orilla del agua para la realización de mejoras públicas adicionales.

Aunque la avenida Lagoon no se realinearía ni se cambiaría según el proyecto propuesto, se realizaría una mejora para conectar la avenida Lagoon con la calle Pier A durante la construcción del proyecto propuesto. Esta mejora, conocida como separación de niveles de la zona sur de Wilmington (South Wilmington Grade Separation) constituirá un proyecto independiente que ya fue evaluado previamente bajo la ley CEQA. Las obras de mejora de la circulación modernizarán el acceso al área del proyecto. Éstas consistirán en una calle elevada que se extendería desde la avenida Lagoon -pasando por las vías del ferrocarril existentes- y conectará la calle Pier A con la avenida Fries (ver la Figura 2 para obtener detalles de la ubicación de la separación de niveles de la zona sur de Wilmington).

El proyecto propuesto contempla la posibilidad de estacionar vehículos en la calle y en playas de estacionamiento. Todas las calles del área del proyecto cuentan con lugar para estacionar vehículos, excepto el bulevar Harry Bridges, en el que está prohibido estacionar, y la calle Water, en la que sólo se puede estacionar sobre lado sur. El proyecto propuesto incluye dos playas de estacionamiento al sur de la calle Water con un total de 122 lugares para satisfacer la necesidad de estacionamiento creada por las instalaciones públicas propuestas al sur del bulevar Harry Bridges. El área de estacionamiento

propuesta de la zona costera, incluidas las 3 playas de estacionamiento y el estacionamiento en la calle, ofrecerá un total de 445 lugares.

El plan del Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington supone que el LADWP demolerá y reubicará los tanques existentes y en uso de LADWP. Esta demolición permitirá la construcción de un puente terrestre y un parque elevado que se conectará con el corredor del bulevar Avalon. El tiempo de la demolición y remoción de los tanques de petróleo del DWP (Departamento de Agua y Electricidad) de Los Ángeles divide el Proyecto propuesto en 2 fases: La Fase I, el Plan Provisorio, y la Fase II, el Plan Completo de Desarrollo. Una gran cantidad de elementos del proyecto propuesto se construirían bajo el plan provisorio, que comenzaría a construirse en 2009 y finalizaría aproximadamente en el 2013. El resto de las obras se llevarían a cabo dentro del Plan Completo de Desarrollo. Las obras del Plan Completo de Desarrollo comenzarían en 2013 y concluirían en el 2015. Ambas fases y los elementos del proyecto propuesto relacionados con cada una de ellas se analizan en mayor detalle a continuación.

Fase I: Plan provisorio

El Plan Provisorio incluye los siguientes elementos en la zona costera:

- Desarrollo de conexiones peatonales,
- Diseño de paisaje para la Plaza de Entrada,
- Desarrollo de un puente provisorio terrestre y otro acuático,
- Desarrollo de un paseo de la costa con comercios minoristas,
- Desarrollo de una torre de observación.

El Plan Provisorio también incluirá los siguientes elementos en el corredor del bulevar Avalon:

- Desarrollo del espacio verde ferroviario y un museo del Red Car.
- Desarrollo del diseño de paisaje de las calles en el área del corredor del bulevar Avalon.

Elementos provisorios del Plan de la Zona Costera

El proyecto que se propone incorporaría una red de aceras, cruces peatonales, senderos y puentes así como también un paseo marítimo para aumentar el espacio peatonal en las calles afectadas por el proyecto (ver Figura 3, Plan Provisorio). Se prestará especial atención al bulevar Harry Bridges, que se convertiría en una continuación del sendero costero de California, conectando la zona de amortiguación de este bulevar con la zona costera de Wilmington. En todas las calles que corren de Norte a Sur entre la avenida Lagoon y la avenida Broad, el proyecto propuesto incluiría aceras continuas y árboles. Además, el sistema integrado de sendas para bicicletas y la expansión del sendero costero de California

Legend

- 1 Entry Plaza
- 2 Water Bridge With Fountains And Steeped Weirs
- 3 Avalon Triangle Park (By Others)
- 4 Grove With Canopy Trees
- 5 Shade Pavilions
- 6 Ornamental Gardens
- 7 Upper Plaza
- 8 Upper Promenade With Plaza
- 9 Terrances With Lawn
- 10 Amphitheater
- 11 Tower Plaza
- 12 Observation Tower With Bridge
- 13 Banning's Plaza
- 14 Banning's Landing Community Center
- 15 Drop-off Zone
- 16 Future Development
- 17 Maritime Interpretive Artifact Display
- 18 Plaza And Open Space
- 19 Interactive Fountain/Water Feature
- 20 Waterfront Boardwalk
- 21 College of Oceaneering
- 22 Parking Area With Lawn



SOURCE: Sasaki (February 2008)

Figura 3
Plan Provisorio
Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington

que se proponen en el Proyecto conectarían y servirían al área afectada y aumentarían las conexiones sugeridas en la zona de amortiguación del bulevar Harry Bridges. El proyecto propuesto conectaría la zona costera con rutas de acceso directo y agradables y brindaría espacios públicos para la reunión, el juego informal y el descanso.

El bulevar Avalon es un corredor comercial central, que va desde Wilmington hasta la zona costera de Wilmington. Esta zona contiene actividades comerciales, tales como servicios profesionales relacionados con la actividad marítima y tiendas minoristas. El cruce del bulevar Avalon y el bulevar Harry Bridges sería el punto de acceso al proyecto propuesto. Bajo el plan Provisorio se construiría una Plaza de Entrada de 1 acre con diseño de paisaje, en la esquina del bulevar Harry Bridges y la calle A. Éste serviría de entrada al puente terrestre y al puente acuático y se fusionaría perfectamente con el parque Avalon Triangle, que está en obra según otro proyecto y puede realizarse independientemente de este proyecto. Ningún proyecto depende de otro; sin embargo, si se llegan a construir, todos los proyectos poseerán un diseño parejo e integrado. Se realinearía el bulevar Avalon, al sur del bulevar Harry Bridges y hacia la calle A, para así permitir el acceso peatonal libre desde la calle A hasta la zona costera.

El Plan Provisorio prevé la construcción y operación de una sección importante del puente terrestre de 10 acres propuesto. Este puente terrestre provisorio incluiría un puente acuático provisorio emplazado al este de los tanques de petróleo de la DWP de Los Ángeles, que conectaría la Plaza de Entrada con la zona costera. El puente acuático proveería acceso libre de peatones y bicicletas a la zona costera. Éste sería una estructura de acero con un elemento acuático lineal integrado el borde exterior. Además, el paseo superior, con plaza, lomas abiertas con césped, y fuentes y elementos de agua interactivos se incluiría en el puente terrestre provisorio. Todos los elementos con agua se ubicarían solamente en tierra y no se vaciarían en el mar. El paseo superior, con plaza, estaría ubicado directamente encima del cruce del ferrocarril y la calle Water. Tendría jardines ornamentales, pabellones para proveer sombra, una plaza y una fuente grande. Las lomas con césped estarían al sur del paseo e incluirían una plaza. Se extenderían hasta la pendiente existente de la zona costera. Directamente al oeste del puente terrestre, una pantalla de plantas amortiguaría la vista del puente terrestre de la planta pico generadora de energía de la DWP de Los Ángeles, hacia el Este.

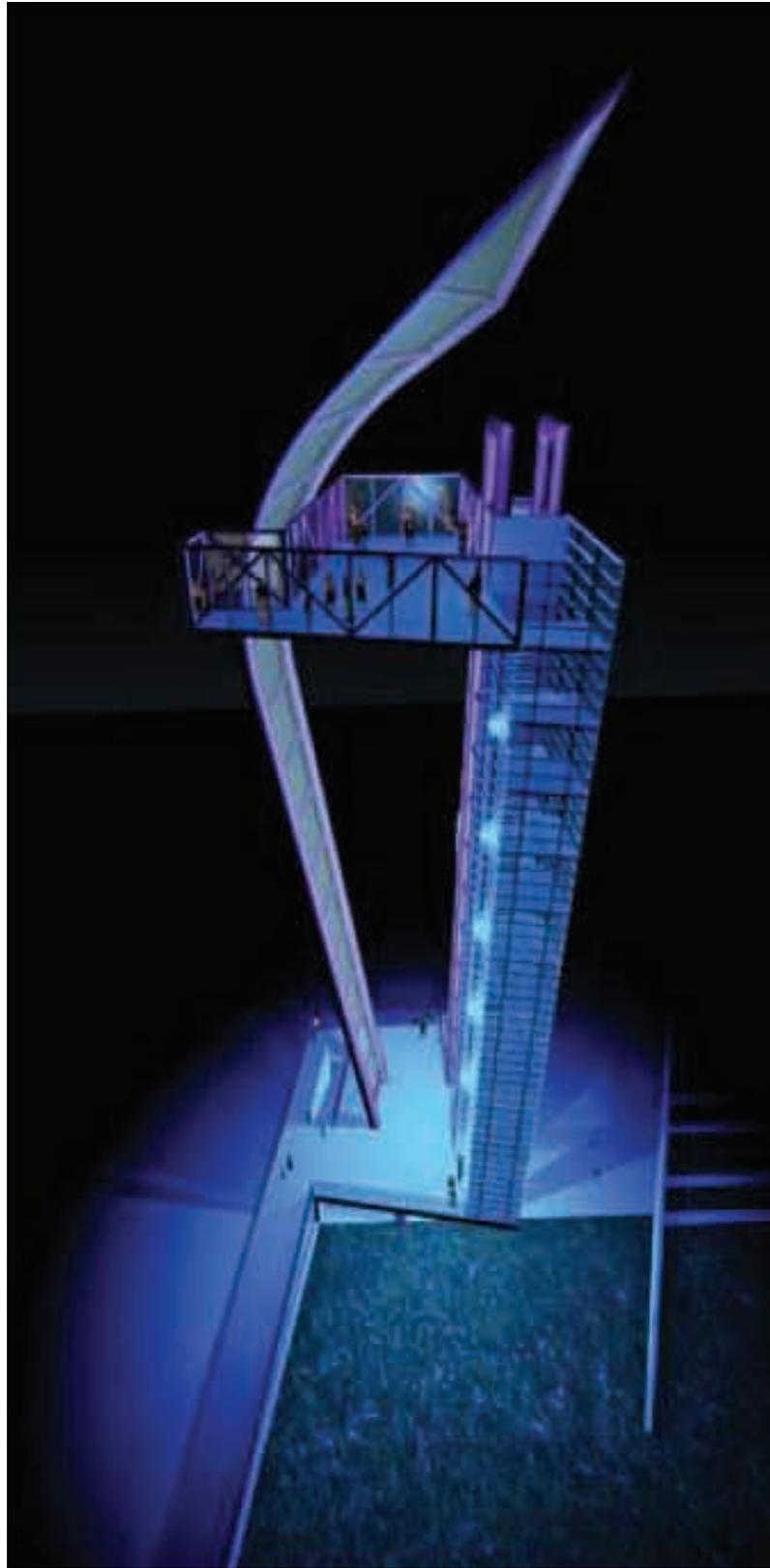
El proyecto propuesto incluye un paseo en la orilla del agua, muelles con vistas y dársenas para embarcaciones que están de paso. Está previsto incorporar alrededor de 25,000 pies cuadrados de área comercial (tiendas minoristas y restaurantes) al paseo de la zona costera. El Centro Comunitario de Banning's Landing, con un área exterior de 7 acres ideal para reuniones y eventos, se ubicaría en uno de los extremos del paseo. La zona costera incluiría otras instalaciones, tales como una fuente interactiva u otro elemento de agua, una exhibición de artefactos marítimos, pabellones que proveen sombra, árboles, arte público, y un anfiteatro con asientos en terrazas integrados a las lomas con césped. El nuevo paseo marítimo y las dársena flotantes requerirían coordinación con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.



SOURCE: Sasaki (February 2008)

Figura 4
torre de observación
Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington

K:\GIS\PROJECTS\POLA\00859_07\FIG04_OBSERVATION_TOWER_NIGHT.AJ AWC (03-05-08)



SOURCE: Sasaki (February 2008)

Dominaría el paisaje una torre de observación, ubicada entre las lomas de césped y el paseo de la zona costera (ver Figura 4, torre de observación). La torre tendrá aproximadamente 200 pies de alto y ofrecerá vistas espectaculares del puerto. La estructura incorporaría un elemento alto y vertical, que simulará una vela. La torre estará iluminada por la noche con luces fuertes hasta la medianoche, como ocurre con el puente Vincent Thomas (ver Figura 5, torre de observación iluminada).

Elementos provisorios del plan para el corredor del Bulevar Avalon

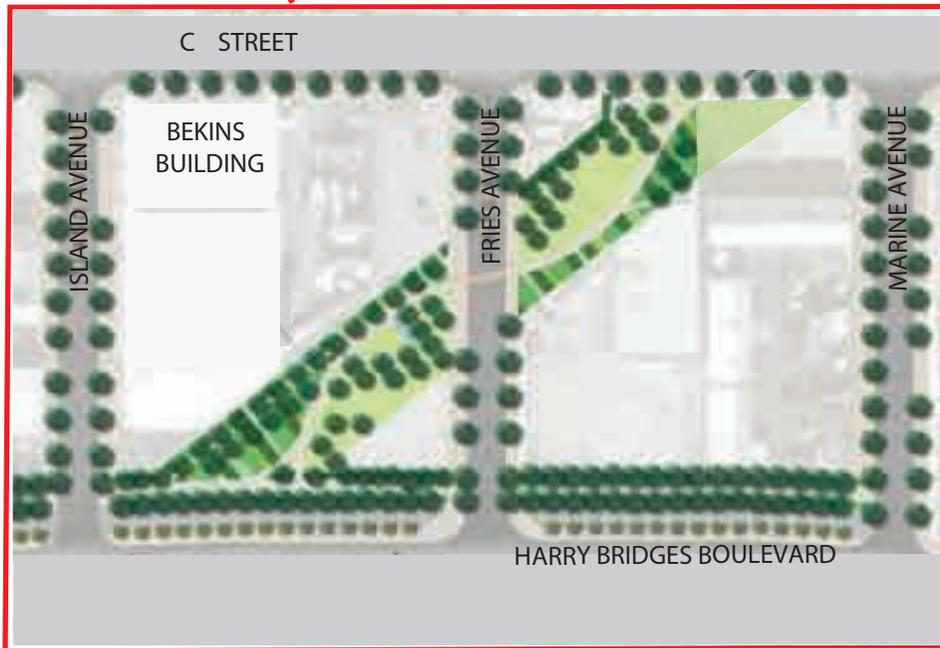
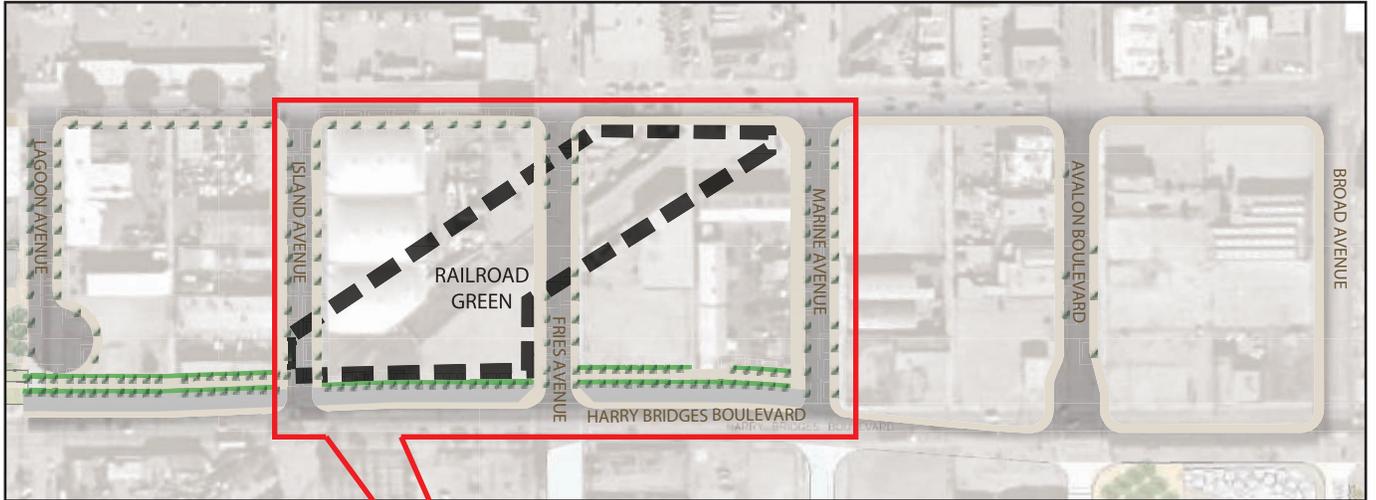
En la mitad norte del corredor del bulevar Avalon, entre la avenida Lagoon y la avenida Broad, el Proyecto propone desarrollar la naturaleza industrial de la zona ofreciendo oportunidades para desarrollos complementarios que comprendan usos industriales livianos. Se construirá un espacio abierto pasivo dentro de una ruta ferroviaria existente pero abandonada (ver Figura 6, espacio verde ferroviario). Este “espacio verde ferroviario” de aproximadamente 2 acres, cruzaría el área en diagonal y otorgaría acceso público, espacio para sentarse y oportunidades de recreación pasiva. Se construiría un museo del Red Car a una cuadra hacia el norte del trayecto propuesto del Red Car en la propiedad de almacenamiento Bekins ubicada en 245 Fries Avenue/312–326 West C Street, lo cual constituiría un nuevo uso adaptado de estructuras construidas en 1916.

Se satisfaría la demanda de alrededor de 150,000 pies cuadrados de espacio industrial en los próximos 20 años en la zona del corredor del bulevar Avalon. También se podría apoyar el desarrollo de tiendas minoristas, y cualquier espacio de este tipo que no se desarrolle en la zona costera podría incorporarse al corredor del bulevar Avalon. El proyecto incluiría mejoras de las calles que atraerían el desarrollo. El espacio industrial y/o comercial incluiría una combinación de obras de desarrollo nuevas, obras de redesarrollo y otros usos ya existentes. En la zona norte del corredor del bulevar Avalon, entre la avenida Lagoon y la avenida Broad, hay parcelas más pequeñas que podrían utilizarse y desarrollarse para ser condominios industriales, tal vez para fabricar la tecnología medioambiental necesaria para las operaciones portuarias. Esta zona también es adaptable y se pueden incluir modestas tiendas minoristas reservadas para ciertos usuarios industriales.

Fase II: Plan Completo de Desarrollo

La Fase II del Plan Completo de Desarrollo (ver Figura 7, Plan Completo de Desarrollo) incluirá

- La adquisición de la propiedad del DWP de Los Ángeles,
- La demolición y remoción de los tanques existentes del DWP de Los Ángeles,
- La finalización del puente terrestre y



SOURCE: Sasaki (February 2008)

Legend

- 1 Entry Plaza
- 2 Water Bridge With Fountains And Steeped Weirs
- 3 Avalon Triangle Park (By Others)
- 4 Palm Walk
- 5 Terraces With Decomposed Granite
- 6 Sloped Open Lawn
- 7 Curved Path
- 8 Grove With Canopy Trees
- 9 Shade Pavilions
- 10 Ornamental Gardens
- 11 Upper Plaza
- 12 Upper Promenade With Plaza
- 13 Terraces With Lawn
- 14 Amphitheater
- 15 Tower Plaza
- 16 Observation Tower With Bridge
- 17 Banning's Plaza
- 18 Banning's Landing Community Center
- 19 Drop-off Zone
- 20 Future Development
- 21 Maritime Interpretive Artifact Display
- 22 Plaza And Open Space
- 23 Interactive Fountain/Water Feature
- 24 Waterfront Boardwalk
- 25 College of Oceaneering
- 26 Parking Area With Lawn



SOURCE: Sasaki (February 2008)

Figura 7
Plan Completo de Desarrollo
Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington

- La construcción del sendero costero de California (corredor para peatones y ciclistas) y la línea Red Car a lo largo del bulevar John S. Gibson y el bulevar Harry Bridges.

Se calcula que la demolición y remoción de los tanques del DWP de Los Ángeles comenzará en el 2013. Esto permitiría concluir el puente terrestre provisorio y la zona parquizada elevada, que se conectarían con la zona costera. El DWP tendrá la oportunidad de volver a construir tanques similares de capacidades parecidas en el predio de Olympic. Esta construcción se evaluaría de manera programada como parte del proyecto propuesto ya que aún no se tienen detalles específicos. Se realizaría un análisis adicional de acuerdo a la ley CEQA para evaluar de manera más adecuada el impacto de la reconstrucción de los tanques.