

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-601
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-602
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-603
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-604
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-605
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-606

Respetuosamente,

*Banusa Garcia -
715 N. Tung Ave. Apt # 9
Wilmington CA 90744 09/25/01*

Baruesa Garcia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-601.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-602.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-603.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-604.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-605.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-606.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-607 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-608 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-609 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-610 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-611 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-612 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Earlin Garcia -
715 N. King Av. Apt #9 09/25/07
Wilmington CA 90744

Euliu Garcia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-607.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-608.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-609.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-610.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-611.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-612.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-613
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-614
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-615
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-616
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-617
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-618

Respetuosamente,

Angelico Beano
715 N. King AV. AP #3
Wilmington CA. 90744
09/25/07

Augelico Becizza, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-613.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-614.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-615.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-616.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-617.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-618.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-619 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-620 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-621 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-622 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-623 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-624 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Jucy Paz
715 N. Main Av. Apt. 9.
Wilmington CA

09/25/07

Lucy Paz, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-619.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-620.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-621.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-622.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-623. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-624. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-625
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-626
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-627
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-628
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-629
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-630

Respetuosamente,

Jorge Adur Garcia
1023 W 6th St
Wilmington CA 90744 09/25/07

Jorgw Aceuz Garcia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-625.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-626.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-627.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-628.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-629. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-630. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-631 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-632 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-633 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-634 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-635 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-636 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Ana Lopez
1329 N. Watson Ave
Wilmington CA 90744

9/25/09

Ana Lopez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-631.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-632.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-633.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-634.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-635.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-636.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-637
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-638
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-639
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-640
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-641
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-642

Respetuosamente,

Jenar Sanchez Acuer
1023 W 6th St.
Wilmington CA 90749
09/25/07

Herman Saudez Acueez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-637.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-638.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-639.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-640.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-641. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-642. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-643 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-644 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-645 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-646 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-647 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-648 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Serdy Garcia
715 N. King AV. Apt 9. 09/25/07
Wilmington CA. 90744

Lerdy Garcia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-643.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-644.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-645.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-646.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-647. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-648. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-649
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-650
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-651
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-652
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-653
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-654

Respetuosamente,

Jose Acuer
1033 W 6th St -
Wilmington CA
90744

09/25/07

Jose Acuez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-649.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-650.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-651.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-652.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-653. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-654. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-655

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-656

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-657

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-658

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-659

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-660

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Angelica Santos
1020 W Broad Ave #9
Wilmington CA 90744

9-25-07

Angelica Santos, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-655.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-656.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-657.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-658.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-659. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-660. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-661

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-662

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-663

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-664

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-665

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

WR-666

Respetuosamente,

Aurora Acuer
1023 W 6th St.
Wilmington CA 90744
09/25/07

Aurora Aceuz, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-661.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-662.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-663.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-664.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-665.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-666.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-667 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-668 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-669 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-670 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-671 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-672 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Maria Socorro Pauer
1023 W 6th St.
Wilmington CA 90744
09/25/07

Maria Socono Acuez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-667.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-668.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-669.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-670.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-671.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-672.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-673

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-674

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-675

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-676

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-677

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

WR-678

Respetuosamente,

Jose Oscar Delorco
1073 W 6th St.
Wilmington CA

09/25/07

Jose Acuez Velorco, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-673.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-674.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-675.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-676.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-677. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-678. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-679 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-680 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-681 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-682 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-683 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-684 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Eloy Aguirre
1023 W 6th St.
Wilmington CA 90744

09/25/07

Eloy Aceuz, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-679.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-680.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-681.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-682.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-683. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-684. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-685

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-686

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-687

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-688

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-689

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

WR-690

Respetuosamente,

Julie Acuer
1023 W 6th St.
Wilmington CA 90744

09/25/07

Luir Aceur, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-685.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-686.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-687.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-688.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-689. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-690. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-691 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-692 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-693 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-694 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-695 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-696 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Richard Acero
1023 W 6th St.
Wilmington CA 90744

09/25/07

Ricardo Aceur, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-691.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-692.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-693.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-694.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-695.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-696.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-697
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-698
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-699
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-700
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-701
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-702

Respetuosamente,

Alfonsina Garcia 649 Island Ave wilmington CAI 90744

Alfonso Garcia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-697.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-698.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-699.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-700.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-701.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-702.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

9-25-07

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-703 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-704 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-705 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-706 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-707 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-708 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, OSMARO Guillén
625 N. ISLAND AVE APT #1
Wilmington CA 90744

Osmaro Guillen, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-703.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-704.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-705.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-706.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-707.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-708.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

25-9-07

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-709
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-710
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-711
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-712
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-713
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-714

Respetuosamente,

ANTONIO GUADARRAMA
846 NEMPTON #1

Antonio Guadarrama, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-709.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-710.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-711.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-712.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-713.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-714.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

9-25-07

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-715 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-716 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-717 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-718 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-719 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-720 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Rosa J. Lora
919 Broad Ave #4 Wilmington

Rosa Flora, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-715.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-716.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-717.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-718.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-719. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-720. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

9-25-07

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-721
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-722
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-723
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-724
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-725
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-726

Respetuosamente, *Alicia S Payson 123 W 1st Wilmington*

Alicia S Paycour, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-721.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-722.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-723.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-724.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-725.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-726.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

09-25-07

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-727 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-728 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-729 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-730 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-731 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-732 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,



1152 Larne Av.

Irma Juaz Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-727.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-728.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-729.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-730.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-731. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-732. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-733
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-734
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-735
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-736
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-737
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-738

Respetuosamente,

Leticia Aracely Ochoa
314 3/4 Mar Vista Av.
Wilmington CA 90744

09/24/07

Leticia Aracely Ochoa, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-733.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-734.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-735.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-736.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-737. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-738. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-739 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-740 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-741 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-742 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-743 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-744 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Veronica Fernandez Gastelóm
241 E. Anaheim st. apt # 3
09/24/07

Veronica Fernandez Gastelum, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-739.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-740.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-741.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-742.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-743.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-744.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-745
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-746
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-747
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-748
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-749
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-750

Respetuosamente,

Antonio Nava
450 wilmington BLU Apt A208
Wilmington CA 90744
9/24/07

Antonio Nava, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-745.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-746.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-747.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-748.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-749. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-750. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-751 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-752 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-753 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-754 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-755 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-756 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Alicia Gareiq
1425 Seagrove AV
Wilmington CT 90744

9.24.07

Alicia Garcia, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-751.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-752.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-753.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-754.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-755. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-756. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-757
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-758
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-759
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-760
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-761
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-762

Respetuosamente,

Maria Lopez

*450 N Wilmington Blvd # A111
Wilmington Ca. 90744*

Maria Lopez

9-24-07

Maria Lopez, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-757.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-758.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-759.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-760.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-761. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-762. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-763 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR764 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-765 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-766 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-767 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-768 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, Ricardo Camacho Cruz

326N. Mar Vista Ave. Apt. B
Wilmington Ca. 90744

9-24-07

Ricardo Camacho

Ricardo Cacuocho Cruz, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-763.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-764.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-765.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-766.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-767. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-768. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-769

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-770

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-771

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-772

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-773

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

WR-774

Respetuosamente,

ZEYNA GONZALEZ
127 E I ST Apt. A
WILMINGTON CA 90744 9-25-07

Zeynd Gonzalez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-769.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-770.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-771.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-772.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-773.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-774.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-775 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-776 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-777 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-778 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-779 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-780 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, *Maria Soto 9-25-07*
939 Broad Ave
Wilmington CA 90744

Maria Soto, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-775.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-776.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-777.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-778.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-779. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-780. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-781

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-782

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-783

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-784

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-785

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

WR-786

Respetuosamente,

Mikel Gutierrez
818. McDonald Av.
Wilmington CA - 90799

Minez Gutierrez, Wilmington Residents, Not Dated

WR-781. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.

WR-782. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.

WR-783. Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.

WR-784. El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-785.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-786.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-787 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-788 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-789 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-790 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-791 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-792 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

NORMA SOTELA

9/25/07

646 lagoon ave #2

Norma Sotelo, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-787.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-788.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-789.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-790.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-791.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-792.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-793
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-794
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-795
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-796
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-797
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-798

Respetuosamente,

María Martinez

426 N Lagoon Av Apt B Wilmington CA 9-25-07

Maria Martinez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-793.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-794.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-795.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-796.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-797. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-798. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-799 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-800 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-801 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-802 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-803 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-804 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Lorena Quintana

603 Island Ave.
Wilmington C.A.

9/25/07

Lorena Quintana, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-799.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-800.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-801.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-802.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-803. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-804. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-805
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-806
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-807
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-808
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-809
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-810

Respetuosamente,

JOSEFINA G.
425 W 'F' ST.
WILMINGTON

9-25-007

Josefina G., Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-805.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-806.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-807.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-808.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-809. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-810. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-811 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-812 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-813 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-814 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-815 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-816 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

YOLANDA MENDOZA
822 N. MARINE # 22

9/25/07

Yolanda Mendez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-811.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-812.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-813.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-814.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-815.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-816.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-817
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-818
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-819
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-820
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-821
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-822

Respetuosamente, *Conrado Contreras* 9/25/07
822-N-Marine AVE A-10

Conyaolo Contrereras, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-817.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-818.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-819.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-820.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-821. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-822. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-823 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-824 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-825 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-826 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-827 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-828 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Maria Enriquez

912 N. Fries Ave Wilmington Ca

9/25/07

Maria Enriquez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-823.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-824.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-825.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-826.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-827. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-828. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-829
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-830
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-831
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-832
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-833
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-834

Respetuosamente,

ALEXANDRA
328 W I ST
9/25/07

Alesandra, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-829.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-830.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-831.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-832.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-833. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-834. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-835 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-836 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-837 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-838 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-839 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-840 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, Ana Landá

9125107

950 N Fries Ave
Wilmington CA 90744

Ana Landa, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-835.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-836.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-837.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-838.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-839. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-840. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-841
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-842
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-843
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-844
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-845
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-846

Respetuosamente,

Cindy Gonzalez
705 N. Lagoon apt #13
Wilmington CA 90744 9/25/07

Cindy Gonzalez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-841.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-842.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-843.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-844.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-845.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-846.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-847 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-848 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-849 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-850 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-851 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-852 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, Alma Argueta
1044 Emden St
Wilmington Ca 90744.
9.25.07

Alma Argueta, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-847.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-848.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-849.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-850.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-851.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-852.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-853
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-854
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-855
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-856
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-857
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-858

Respetuosamente, *Laura L. Cano*
1435 Gulf ave
Wilmington CA 90744

Laura L Cano, Wilmington Residents, Not Dated

- WR-853.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-854.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-855.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-856.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-857. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-858. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-859 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-860 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-861 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-862 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-863 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-864 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Patricia Real
729 N. Marine Ave #9
Wilmington, Ca. 90744

Sep. 25. 2007

Patricia Real, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-859.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-860.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-861.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-862.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-863. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-864. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-865
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-866
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-867
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-868
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-869
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-870

Respetuosamente,

Laura Cino Ortiz.

1435 Gulf Ave.
Wilmington CA.

Sept, 25, 2007.

Laura Cono Ortiz, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-865.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-866.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-867.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-868.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-869. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-870. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-871 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-872 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-873 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-874 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-875 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-876 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Felipe Conejo
622 W Opp St Wilmington
CA, 90744
09/25/07

Felipe Conejo, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-871.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-872.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-873.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-874.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-875.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-876.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-877
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-878
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-879
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-880
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-881
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-882

Respetuosamente,

Custian Hernandez 1405 East M Street Apto 1
9/25/07

Christian Hernandez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-877.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-878.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-879.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-880.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-881. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-882. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-883 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-884 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-885 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-886 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-887 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-888 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, *EVANGELINA PRADO*
539 Iomita BLVD.
Carson 90745

09/25/07

Evangelina Prado, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-883.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-884.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-885.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-886.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-887. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-888. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-889
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-890
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-891
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-892
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-893
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-894

Respetuosamente, *maria martinez*
1055 Sanford Pl
wilmington cal 90744 *09/25/07*

Maria Martinez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-889.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-890.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-891.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-892.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-893.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-894.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-895 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-896 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-897 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-898 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-899 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-900 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Antonio Romero
1103 Neptune
Wilmington CA
Tony Romero 9-25-07 80744

Antonio Romero, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-895.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-896.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-897.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-898.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-899. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-900. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-901
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-902
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-903
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-904
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-905
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-906

Respetuosamente, MARIA ISABEL CROWLEY

1127 W. Avalon Blvd
Wilmington, CA 90744

09/25/07

Maria Isela Gonzalez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-901.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-902.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-903.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-904.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-905.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-906.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-907 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-908 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-909 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-910 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-911 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-912 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, Theresa Anguiano

739 N. Flint Ave #A

9.25.07.

Theresa Anguiano, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-907.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-908.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-909.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-910.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-911.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-912.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-913
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-914
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-915
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-916
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-917
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-918

Respetuosamente,

*Yolanda Pacheco - 11635 Gulf Ave
Wilmington CA 90744
09/25/07*

Yolanda Pachea, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-913.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-914.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-915.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-916.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-917.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-918.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-919 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-920 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-921 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-922 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-923 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-924 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Rosa M^{rs} Espinosa
317 WEST H 6
Wilmington C.A

9-25-07

Rosa M. Esquical, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-919.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-920.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-921.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-922.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-923.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-924.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-925
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-926
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-927
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-928
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-929
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-930

Respetuosamente,

Guillermo Siloa
346 W E ST Wilmington CAL.
9/25/07

Guillermo Silva, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-925.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-926.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-927.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-928.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-929.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-930.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-931 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-932 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-933 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-934 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-935 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-936 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Eduardo Chavez

92507

342-W-E-ST. WILMINGTON

CA, 90744

Eduardo Chavez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-931.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-932.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-933.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-934.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-935.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-936.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

09-25-07

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-937
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-938
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-939
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-940
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-941
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-942

Respetuosamente,

364 W EST Wilmington CA 90744
Josef Andrade

Jorge Andrade, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-937.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-938.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-939.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-940.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-941.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-942.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

9/25/07

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-943 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-944 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-945 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-946 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-947 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-948 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Hayde Calderon
1023 Broad Ave #102
Wilmington CA 90744

Hayde Calderon, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-943.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-944.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-945.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-946.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-947. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-948. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-949
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-950
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-951
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-952
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-953
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-954

Respetuosamente,

Maribel Niner
344 W E' St.
Wilmington Ca.

9-25-07

Maribel Nunez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-949.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-950.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-951.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-952.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-953. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-954. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-955 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-956 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-957 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-958 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-959 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-960 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Handwritten signature: Nestor R. Wilmington

Handwritten date: 9/25/07

Handwritten date: 9/25/07

Marquek Nostir, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-955.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-956.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-957.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respecto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-958.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-959. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-960. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington


El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-961
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-962
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-963
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-964
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-965
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-966

Respetuosamente,

 Brenda Gomez
#1158n. evalan bud 9/25/07
wilmington ca 90744

Brenda Gomez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-961.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-962.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-963.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-964.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-965.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-966.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-967 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-968 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-969 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-970 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-971 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-972 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

1025 Lakme Ave
Wilmington CA 90744
9/25/07
Juan Ramon R. M.
Juan Ramon

Juan Ramon, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-967.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-968.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-969.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-970.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-971.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-972.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-973
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-974
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-975
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-976
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-977
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-978

Jose Romero

Respetuosamente,

Jose Romero
328. west st.
Wilmington CA 90744

9/25/07

Jose Romero, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-973.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-974.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-975.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-976.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-977. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-978. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-979 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-980 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-981 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-982 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-983 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-984 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

José A. Zendejas JOSE ZENDEJAS
1011 LAKME AVE
WILMINGTON-CALIF
90744

9/25/07

Jose Zendejas, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-979.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-980.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-981.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-982.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-983. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-984. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-985
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-986
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-987
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-988
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-989
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-990

Respetuosamente,

FIDELMEDIYA

90 9/25/07

1045 1/2 N. Avalon

Wilmington CA 90724

Fidel Mencia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-985.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-986.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-987.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-988.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

WR-989. Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.

WR-990. Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-991 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-992 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-993 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-994 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-995 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-996 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

RAUL AYALA Z.
120 WEST I. ST. APT A
WILMINGTON CA 90744

9/25/07

Raul Ayala Z., Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-991.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-992.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-993.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-994.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-995.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-996.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-997
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-998
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-999
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1000
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1001
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1002

Mirtala Calderon

Respetuosamente,

Mirtala Calderon
900 Eden St #10 9-25-07

Mirtala Calderon, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-997.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-998.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-999.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1000.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1001.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1002.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1003

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1004

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1005

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1006

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1007

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1008

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Miguel A Calderon
900E DENNI ST #10

9.25.07

Miguel A Calderon

Miguel A. Calderon, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1003.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1004.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1005.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1006.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1007.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1008.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1009
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1010
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1011
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1012
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1013
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1014

Luis Zendijas 9.25.07

Respetuosamente, Luis Zendijas
1252 Lakme Ave.
Wilmington, CA, 90744

Luis Zendijas, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1009.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1010.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1011.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1012.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1013.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1014.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1015 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1016 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1017 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1018 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que están dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual está siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1019 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto más urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1020 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, *Teresa Hernandez* 9-25-07
211 W G ST-2 Wilmington CA 90744

Teresa Hernandez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1015.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1016.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1017.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1018.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1019.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1020.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1021
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1022
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1023
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1024
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1025
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1026

Gabriel Gonzalez

Respetuosamente, *Gabriel Gonzalez 9-250 7*
908 1/2 PONTA W. AV
WILMINGTON, CA. 90744

Gabriel Gonzalez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1021.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1022.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1023.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1024.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1025.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1026.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1027

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1028

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1029

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1030

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1031

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1032

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

ANTONIO LAVILA
1100 BANNING BL 135
WILMINGTON, CA 90744

9-25-07

Antonio V. Avila, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1027.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1028.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1029.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1030.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1031.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1032.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1033

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1034

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1035

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1036

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1037

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1038

Respetuosamente,

Antonio Narez

Antonio
Narez 9-25-07

819 W. F. St.
Wilmington

Antonio Narez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1033.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1034.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1035.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1036.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1037.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1038.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1039 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1040 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1041 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1042 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1043 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1044 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,



Ismael Rivas. 9-25-07

1513 N. Avalon Bl.
Wilmington CA 90744

Ismael Rivas, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1039.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1040.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1041.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1042.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1043.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1044.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1045

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1046

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1047

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1048


5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1049

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

WR-1050

Respetuosamente,


1314 Gulf Ave
Wilmington, CA.

Aristeo Dropesia

9-25-07

Aristeo Oropesia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1045.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1046.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1047.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1048.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1049.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1050.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1051 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1052 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1053 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1054 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1055 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1056 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

ALBERT MACIEL
113 FLINT AVE
WILM CA. 90744
Alberto Maciel
9-25-07

Albert Maciel, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1051.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1052.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1053.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1054.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1055.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1056.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1057

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1058

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1059

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1060

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1061

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1062

Respetuosamente,



9-25-07

Jesus Saucedo

1034 N. Broad Ave
Wilmington Ca 90744

Jesus Saucedo, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1057.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1058.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1059.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1060.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1061.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1062.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1063 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1064 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1065 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1066 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1067 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1068 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Carlos Zalasar

Respetuosamente,

Carlos Zalasar
630 N Broad AV 9-25-07
Wilmington

Carlos Zalasar, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1063.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1064.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1065.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1066.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1067.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1068.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1069

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1070

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1071

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1072

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1073

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1074

Jesus Paz

Respetuosamente,

*Jesus Paz 1666 W AVALON BL
Wilmington*

9.25.07

Jesus Paz, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1069.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1070.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1071.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1072.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1073.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1074.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1075 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1076 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1077 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1078 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1079 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1080 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Maria Sandoval
9/25/07

Maria Sandoval
1311 W. AVENUE BLVD #10
WILMINGTON CA.

Mario Sandoval, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1075.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1076.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1077.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1078.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1079.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1080.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1081
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1082
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1083
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1084
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1085
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1086

Respetuosamente, Luis Echeverria

1002 N. Lakme Ave Apt # 11
Wilmington, CA 90744

9-25-07

Luis Echeveria, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1081.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1082.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1083.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1084.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1085.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1086.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1087 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1088 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1089 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1090 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1091 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1092 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

09-25-07

Respetuosamente,

Francisca Macias
1106 Flint Ave
Wilmington Ca 90744

Francisca Macias, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1087.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1088.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1089.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1090.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1091.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1092.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1093
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1094
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1095
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1096
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1097
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1098

9-25-07

Respetuosamente,

Juan macias
1106 Flint Ave
Wilmington Ca 90744

Jaun Macias, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1093.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1094.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1095.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1096.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1097.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1098.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1099 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1100 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1101 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1102 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1103 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1104 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. 9-25-07

Respetuosamente,

Cynthia Macias
1104 Flint Ave
Wilmington Ca 90744

Cynthia Macias, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1099.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1100.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1101.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1102.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1103.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1104.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1105
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1106
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1107
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1108
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1109
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1110

9-25-07

Respetuosamente,

Andrew Macias
1104 Flint Ave
Wilmington CA 90744

Andrew Macias, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1105.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1106.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1107.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1108.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1109.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1110.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1111 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1112 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1113 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1114 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1115 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1116 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Pedro C. Vasquez
916 E. M. Street +
Wilmington CA 90744

9-25-07

Pedro C. Vasquez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1111.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1112.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1113.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1114.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1115.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1116.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1117
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1118
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1119
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1120
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1121
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1122

Respetuosamente,

Lucia Gonzalez
140 E. opp. st
wilmington, ca
90744

9/25/07

Lucia Gonzalez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1117.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1118.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1119.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1120.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1121.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1122.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1123 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1124 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1125 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1126 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1127 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1128 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, 9/25/07

Gloria Rosalina Arias
537 W L St
WILMINGTON CA 90744

Gloria Rosalina Arias, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1123.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1124.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1125.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1126.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1127.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1128.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1129
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1130
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1131
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1132
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1133
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1134

Respetuosamente, *Cristina Moroyogu* (310) 83
1010 lagoon Ave. #215 Wilmington CA 90744
09-25-07

Cristina Moroyoqui, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1129.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1130.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1131.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1132.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1133.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1134.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1135 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1136 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1137 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1138 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1139 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1140 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

09-25-07

Respetuosamente, Veronica Arias 310) 830-63-13

1010 Lagoon Ave # 212 wilmington ca. 90744

Veronica Arias, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1135.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1136.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1137.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1138.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1139.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1140.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1141

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1142

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1143

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1144

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1145

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

WR-1146

Respetuosamente,

Yolanda Jimenez

Yolanda Jimenez

9/25/07

1152 W Avalon BLD #18
Wilmington, Ca 90744

Yolanda Jimenez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1141.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1142.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1143.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1144.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1145.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1146.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1147

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1148

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1149

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1150

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1151

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1152

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,
Rodolfo Gomez
351 E O P P S T
WILMINGTON
CA 90744

Rodolfo Gomez

9/25/07

Rodolfo Gomez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1147.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1148.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1149.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1150.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1151.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1152.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1153
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1154
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1155
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1156
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1157
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1158

09-25-07

Respetuosamente, *X Arisela Gomez*
1152 AVALON Bl. #15
Wilmington

Griselda Gomez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1153.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1154.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1155.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1156.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1157.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1158.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1159 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1160 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1161 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1162 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usanda actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1163 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1164 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

09-25-07

Respetuosamente, *Maria Becerra*
1393 N Island. Av.
Wilmington CA 90744.

Maria Becerra, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1159.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1160.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1161.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1162.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1163.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1164.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1165
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1166
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1167
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1168
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1169
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1170

Lakme 09-25-07

Respetuosamente, Maria Susana Gomez 822 Lakme Ave
Wilmington Ca
90744

Maria Sasam Gomez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1165.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1166.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1167.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1168.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1169.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1170.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1171 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1172 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1173 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1174 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1175 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1176 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Arturo R.
220 E Denni St
Wilmington Ca 90744

09-25-07

Arturo R., Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1171.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1172.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1173.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1174.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1175.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1176.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1177

2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1178

3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1179

4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1180

5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1181

6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. Alejandra Hernandez

WR-1182

Respetuosamente,

326 N. King Ave APT B11206
Wilmington, CA 90744

Alejandra Hernandez.

09-25-07

Alejandra Hernandez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1177.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1178.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1179.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1180.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1181.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1182.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

WR-1183 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.

WR-1184 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, así como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.

WR-1185 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.

WR-1186 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.

WR-1187 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.

WR-1188 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Martha Velasco
1137 Broad Ave
Wilmington Ca. 90744
09-25-07

Martha Velasco, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1183.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1184.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1185.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1186.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1187.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1188.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington. WR-1189
2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal. WR-1190
3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos. WR-1191
4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa. WR-1192
5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado. WR-1193
6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio. WR-1194

Maria Aguilar 09-25-07

Respetuosamente,

1204 Ravenna Ave
Wilmington, CA 90744
Maria Aguilar

Maria Aguilar, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1189.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1190.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1191.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1192.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1193.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1194.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.

Residentes de Wilmington

El Puerto de Los Angeles
La Ciudad de Los Angeles
El Departamento de Ingenieros Militares de EU

Referencia: Muelle 136-147 Proyecto de Expansión de la Terminal de Contenedores TraPac
Tema: Reporte preliminar del Impacto del Medio Ambiente /Declaración- Comentario Público

Yo soy residente de Wilmington y pido que la siguiente negociación sea incluida en el reporte final del Impacto del Medio Ambiente / Declaración.

- WR-1195 1. El Proyecto de Desarrollo de la zona costera y el financiamiento sea aprobado inmediatamente por la mesa directiva de Comisionados de Harbor, como una negociación de prioridad en el pasado, presente y futuro de un medio ambiente negativo en salud pública, seguridad pública, obstrucción de tráfico, ruido, estética, suciedad en la comunidad, pérdida de la tierra, pérdida del desarrollo económico y del corredor de transportación de productos que impacta de forma negativa a los residentes de Wilmington.
- WR-1196 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicades de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-1197 3. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociacion del Fideicomiso para el Medio Ambiente como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo de Salud Pública. El fideicomiso deberá pagar la instalación gratuita de sistemas que purifiquen o limpien el aire, aire acondicionado y sistema de calefacción. Sistemas aislantes de sonido para cada hogar, escuelas públicas y privadas, colegios públicos, bibliotecas públicas, guarderías, centros de cuidados de ancianos, centros de jóvenes, centros para convalescientes, parques, instalaciones públicas y edificios públicos a 5 millas del puerto de Los Angeles y corredor de transportación de productos.
- WR-1198 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y vida acuática. El fideicomiso deberá pagar por los siguientes proyectos importantes: restauración de tierras dentro de la costa, en la propiedad norte de la División Consolidada y de la Bahía Marina Leeward la cual esta siendo usada actualmente para lote de estacionamiento de carros importados y puede ser reubicada en una propiedad no costera y para la compra del terreno propiedad del Puerto de Long Beach en Wilmington para otro proyecto de restauración de tierras dentro de la costa.
- WR-1199 5. El establecimiento anual \$100 de millones de dólares de Negociación del Fideicomiso de sistemas de transportación de contenedores en el pasado, presente y futuro negativo de corredores ambientales, contaminación del aire, ruido, congestión del tráfico, comunidades arruinadas, la pérdida de tierra, pérdida del desarrollo económico y de los impactos públicos en lo estético. El fideicomiso deberá pagar por la investigación y desarrollo del prototipo del edificio, el diseño y construcción de Tecnologías Alternativas de no contaminación, no combustible en los Sistemas de transportación de contenedores. La negociación del fideicomiso deberá pagar por la conversión inmediata del tren a eléctrico de la Alameda en el corredor de transportación como el proyecto mas urgente hasta que un nuevo sistema comprensivo regional de no combustible sea adoptado.
- WR-1200 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente, 303 Denni St #214 Wilmington Ca
Leticia Sánchez 09-25-07

Leticia Sanchez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1195.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. La situación del Programa de Desarrollo de los Muelles de Wilmington se describe en la sección 7.2.2.3 del Capítulo 7.0, Calidad Socioeconómica y Medioambiental. En resumen, en esta sección se afirma que el Programa anticipa dos proyectos separados e independientes: 1) preservación de la Zona Tapón Harry Bridges; y 2) el desarrollo del Corredor Avalon Boulevard. La planificación del mejoramiento de la Zona Tapón Harry Bridges fue realizada como parte del proceso Berts 136-147, para las tierras que son propiedad del Puerto. Se observó que el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard fue definido de manera pobre, y que los temas claves de desarrollo, incluyendo preguntas sobre pertenencia de tierras y restricciones de zonas, aún no fueron establecidos. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor Avalon Boulevard procedería con un estudio de planificación maestro y luego continuaría a través de su propio documento medioambiental y con el diseño y construcción. Es independiente de este proyecto.
- WR-1196.** El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública a fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto trabaja en forma coordinada con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1197.** Lea la respuesta a WR-2 más arriba. El Borrador de EIS/EIR fue preparado de acuerdo con los requisitos de NEPA y CEQA y divulga en forma completa los efectos medioambientales del proyecto propuesto y cinco proyectos alternativos. El Puerto tomó muchas medidas tanto a lo largo del Puerto como en base a proyectos específicos para mitigar la calidad del aire e impactos relacionados con la salud pública fin de continuar buscando formas posibles de reducir impactos sobre la salud pública. El EIS/EIR identifica mitigaciones (AQ-6 a AQ-12) que tratan por ejemplo sobre el Uso de Energía Marítima Alternativa (AMP), modernización de flotas para camiones que circulan por rutas y el programa de mejoramiento de combustible para barcos, como también varias otras mitigaciones. El Puerto coordina junto con la Oficina de Evaluación de Riesgos de la Salud Medioambiental (Environmental Health Hazard Assessment, OEHHA) con respeto a temas de salud en el Puerto y metodologías usadas en conexión con la Evaluación de Riesgos de Salud. La Tabla 2-5 del EIS/EIR incluye una discusión de conformidad con los estatutos, planes, políticas y otros requisitos de regulación aplicables. El EIS/EIR incluyó todas las medidas de mitigación posibles capaces de reducir problemas de salud pública asociados con la calidad del aire, y no son necesarias las revisiones del EIS/EIR Final.
- WR-1198.** El Puerto brindó un mayor acceso del público a los muelles de la Comunidad de Wilmington con el proyecto Banning's Landing y actualmente está trabajando con la Comunidad para expandir el acceso y uso de los muelles públicos a través del desarrollo del Proyecto del Corredor Avalon. En este lugar no se encuentra ninguna especie

federalmente definida en peligro o amenazada o con un hábitat designado crítico. En este lugar no hay refugiados silvestres, especies en peligro, zonas pantanosas u otras áreas de recursos naturales. El proyecto propuesto no produce impactos que requieran mitigación de zonas pantanosas y posee créditos del hábitat en bancos de mitigación existentes que mitigarían totalmente el relleno de 10 acres en el Amarre Noroccidental (ver Tabla 3.3-4 del Borrador de EIS/EIR). El Puerto consideró oportunidades para la mitigación del hábitat en el Distrito del Puerto y no encontró oportunidades viables en Wilmington para proyectos que reemplazarían el hábitat bajo los requisitos de mitigación existentes. El sitio adyacente al Amarre Consolidado será usado para el desarrollo del Puerto, incluyendo la reubicación de la playa de maniobras del Embarcadero A, como parte del Proyecto Berth 136-147. Sin embargo, el Puerto está comenzando a hacer planes sobre la tierra adyacente a la Ruta Anchorage, en relación con su futuro uso y considerará usos opcionales de este lugar. El Embarcadero A Occidental, el cual es propiedad del Puerto de Long Beach, se encuentra en reparaciones y es muy probable que en el futuro sea usado por el Puerto de Long Beach para operaciones con contenedores. Suponiendo que el Puerto y las Corporaciones estuvieran interesados en comprar este lugar, la tierra no está en venta. Desde la implementación de la Ley de Agua Potable, el Puerto se ha responsabilizado por la pérdida de hábitat y brindó mitigaciones compensatorias en y fuera del lugar por la pérdida permanente de hábitat marino de acuerdo con las Agencias de Recursos Federales y Estatales. De acuerdo con la Ley Costera de California, el Puerto fue designado como un elemento esencial de la industria marítima nacional (PRC Sección 30701), y el Puerto es responsable por la modernización y construcción de instalaciones necesarias para recibir barcos de plano profundo y cubrir las demandas del comercio marítimo tanto extranjero como doméstico y otras instalaciones tradicionales y dependientes del agua y relacionadas, a fin de descartar la necesidad de desarrollar puertos nuevos en otra parte del estado (Tabla 205 del Borrador de EIS/EIR). Como resultado, el Puerto da prioridad al desarrollo de la costa con propósitos marítimos en oposición a la creación de hábitat.

- WR-1199.** Se observaron los comentarios de un fondo de mitigación de transporte ínter modal y no se requiere un cambio en el Borrador del EIR. Según lo discutido en la Sección 3.10, no se espera que este Proyecto produzca como resultado un impacto significativo sobre el tránsito. Mientras que el Puerto apoya conceptualmente estudiar una alternativa de sistemas de transporte ínter modales, tal mitigación no es apropiada a un nivel específico de un proyecto. Según lo discutido en la Sección 1.1.2, existe una serie de entidades involucradas en la cadena de movimiento de mercancías. TraPac es una terminal de operación y es responsable por la descarga y carga de mercancía, aceptando visitas de camiones y almacenando contenedores. TraPac no es propietario de los contenedores que manipula. La implementación de cadenas eléctricas, rieles eléctricos, maglev, inducción lineal y sistemas de gravitación subterránea se relacionan con la infraestructura del movimiento de mercancías regional y están fuera del alcance de su EIS/EIR. La implementación de estos sistemas no es necesaria o financieramente posible a nivel del proyecto. El cambio del sistema y diseño ínter modal afectaría la cadena de movimiento de mercancías global. Tales cambios se implementan de mejor manera a nivel regional, a través de un cuerpo gubernamental mayor, como el Estado, o directamente a través de consorcios marítimos.
- WR-1200.** Este comentario trata sobre un proyecto que está fuera del alcance de su EIS/EIR. El Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro (Clear Aire Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan) es una acción que se llevaría a cabo independientemente de este proyecto. El Puerto tiene la intención

de aprobar el Plan antes de que finalice el año 2007, y se reconoce la solicitud de adoptar el Plan Concesionario de Empleados Conductores de Camiones del Plan de Acción de Aire Puro.