

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-1201
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-1202
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-1203
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-1204
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-1205
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-1206

Respetuosamente,

MARICELA SUAREZ
1030 LAKME #12
Wilmington Ca 90744

9-25-07

Maricela Suarez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1201.** 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-1202.** 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-1203.** 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-1204.** 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-1205.** 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-1206.** 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-1207

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-1208

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-1209

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-1210

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-1211

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-1212

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,

Francisco Trinidad
Francisco Trinidad
235 E OPP St #4
Wilmington, CA. 90744

09-25-07

Francisco Trinidad, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1207.** 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-1208.** 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-1209.** 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-1210.** 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-1211.** 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-1212.** 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-1213
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-1214
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-1215
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-1216
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-1217
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-1218

9-25-07

Maria Gonzalez

Respetuosamente,

1135 W marine
Wilmington

Maria Gonzalez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1213.** 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-1214.** 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-1215.** 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-1216.** 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-1217.** 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-1218.** 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-1219

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-1220

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-1221

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-1222

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-1223

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-1224

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,

Rose Mendez

1023 Marine Ave Wilmington Ca, 90744

09-25-07

Rose Mendez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1219.** 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-1220.** 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-1221.** 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-1222.** 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-1223.** 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-1224.** 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-1225
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-1226
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-1227
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-1228
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-1229
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-1230

Javier Jauregui

Respetuosamente,

Javier Jauregui 09/25/07

 1607 N. Neptune Ave. Wilmington

Javier Jauregui, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1225.** 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-1226.** 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-1227.** 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-1228.** 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-1229.** 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-1230.** 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-1231 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-1232 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-1233 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-1234 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-1235 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-1236 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,

Berenice Hernandez
1147 Broad Av # 302
wilmington CA 90744
9-25-07

Berenice Hernandez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1231.** 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-1232.** 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-1233.** 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-1234.** 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-1235.** 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-1236.** 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.

9/26/07

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.

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-1237
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-1238
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-1239
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-1240
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-1241
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-1242

Respetuosamente,

Victor M. Becerra
1034 N. Fries Ave.
Wilmington CA. 90744
Vict M. Becerra

Victor M. Becerra, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1237.** 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-1238.** 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-1239.** 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-1240.** 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-1241.** 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-1242.** 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-1243

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-1244

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-1245

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-1246

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-1247

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-1248

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,

Socorro Maciel
928 Ma Farland, Ave
Wilmington, CA 90744
Socorro Maciel

Socorro Maciel, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1243.** 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-1244.** 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-1245.** 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-1246.** 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-1247.** 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-1248.** 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-1249

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-1250

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-1251

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-1252

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-1253

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-1254

Respetuosamente, *Carmen Magaña*
1007 E Mauretania st
Wilmington, CA 90744
Carmen Magaña

Carmen Magana, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1249.** 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-1250.** 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-1251.** 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-1252.** 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-1253.** 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-1254.** 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-1255

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-1256

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-1257

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-1258

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-1259

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-1260

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 Maciel
926 N. McFarland Ave
Wilmington, CO 80744

Eloy Maciel 9/25/07

Eloy Maciel, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1255.** 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-1256.** 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-1257.** 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-1258.** 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-1259.** 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-1260.** 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-1261

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-1262

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-1263

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-1264

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-1265

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-1266

Respetuosamente,

Emilia Quintanilla

9/25/07

820 BROAD ST. 6 WILMINGTON, CA 90744

Emilia Quintauilla, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1261.** 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-1262.** 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-1263.** 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-1264.q** 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-1265.** 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-1266.** 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-1267

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-1268

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-1269

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-1270

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-1271

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-1272

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 Estrada
919 Bayview Av.
Wilmington Ca 90744

9-25-07

Norma Estrada, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1267.** 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-1268.** 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-1269.** 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-1270.** 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-1271.** 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-1272.** 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-1273
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-1274
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-1275
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-1276
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-1277
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-1278

Respetuosamente,

Maria Salazar
633 Lakme #A
Wilmington Co.
(9-25-07)

Maria Salazar, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1273.** 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-1274.** 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-1275.** 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-1276.** 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-1277.** 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-1278.** 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-1279

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-1280

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-1281

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-1282

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-1283

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-1284

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, *Fabiola Chavez*

9-25-07

*211 W "G" st ap 6
Wilmington Cal 90748*

Fabiola Chavez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1279.** 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-1280.** 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-1281.** 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-1282.** 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-1283.** 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-1284.** 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-1285
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-1286
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-1287
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-1288
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-1289
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-1290

Respetuosamente,

Antonia Loweli
418 WF St
Wilmington

9-25-07

Antonia Lomeli, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1285.** 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-1286.** 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-1287.** 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-1288.** 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-1289.** 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-1290.** 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-1291

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-1292

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-1293

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-1294

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-1295

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-1296

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,

Elena Martinez
821 McDonal Ave Wilmington
ca 90744 9-25-07

Elena Martinez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1291.** 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-1292.** 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-1293.** 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-1294.** 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-1295.** 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-1296.** 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-1297

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-1298

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-1299

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-1300

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-1301

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-1302

Respetuosamente,

Adriana Pacheco
829 Lakme Av.
Wilmington CA 90744
C 200 09/25/07

Adriana Pacheco, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1297.** 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-1298.** 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-1299.** 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-1300.** 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-1301.** 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-1302.** 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-1303 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-1304 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-1305 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-1306 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-1307 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-1308 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,

Elina Seroyats 9/25/07
1027 W G' St.
Wilmington CA 90744

Elina Servaits, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1303.** 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-1304.** 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-1305.** 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-1306.** 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-1307.** 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-1308.** 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-1309
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-1310
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-1311
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-1312
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-1313
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-1314

Respetuosamente,

*13-15-uc ROBIDUOX ST WILMINGTON CAL 9779
90744
Hector MEJIA U
9.25.07*

Manuel Mejia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1309.** 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-1310.** 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-1311.** 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-1312.** 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-1313.** 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-1314.** 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-1315

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-1316

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-1317

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-1318

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-1319

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-1320

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,

Isabel Soria
320 Ross pl Apt #5
Wilmington

Isable Soria, Wilmington Residents, Not Dated

- WR-1315.** 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-1316.** 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-1317.** 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-1318.** 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-1319.** 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-1320.** 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-1321
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-1322
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-1323
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-1324
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-1325
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-1326

Respetuosamente,

Branda Sana
320 ROSS PL APT #5 90744
Wilmington. C.A.

Brenda Soria , Wilmington Residents, Not Dated

- WR-1321.** 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-1322.** 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-1323.** 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-1324.** 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-1325.** 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-1326.** 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-1327

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-1328

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-1329

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-1330

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-1331

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-1332

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,

Marina Soxia
320 Ross Pl AP #5
Wilmington

Marina Soria, Wilmington Residents, Not Dated

- WR-1327.** 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-1328.** 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-1329.** 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-1330.** 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-1331.** 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-1332.** 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-1333
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-1334
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-1335
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-1336
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-1337
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-1338

Respetuosamente, Henry Salvador
953N. Fries Ave. CA 90744

9.25.07

Henry Salvador, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1333.** 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-1334.** 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-1335.** 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-1336.** 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-1337.** 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-1338.** 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-1339 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-1340 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-1341 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-1342 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-1343 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-1344 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,

María Carrillo -
953 N. Fries ave. # A
Wilmington CA 90744

9-25-07

Maria Carrillo, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1339.** 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-1340.** 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-1341.** 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-1342.** 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-1343.** 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-1344.** 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-1345
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-1346
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-1347
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-1348
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-1349
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-1350

Respetuosamente,

Eduardo Acero
1023 W 6th St.
Wilmington, CA 90744 09/25/03

Eduardo Aceur, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1345.** 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-1346.** 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-1347.** 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-1348.** 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-1349.** 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-1350.** 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-1351

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-1352

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-1353

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-1354

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-1355

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-1356

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,

Manuel Acuer Salorio
1023 W 6th St.
Wilmington CA
07/25/07

Manuel Aceur Salonio, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1351.** 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-1352.** 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-1353.** 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-1354.** 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-1355.** 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-1356.** 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-1357
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-1358
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-1359
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-1360
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-1361
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-1362

Respetuosamente,

Alema Sanchez
1073 W 6th St.
Wilmington CA 90744
09/25/07

Herman Savelor, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1357.** 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-1358.** 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-1359.** 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-1360.** 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-1361.** 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-1362.** 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-1363

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-1364

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-1365

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-1366

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-1367

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-1368

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,

Manuel Acruz
1023 W "G" St.
Wilmington CA 90744
09/25/07

Manual Acur, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1363.** 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-1364.** 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-1365.** 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-1366.** 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-1367.** 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-1368.** 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-1369
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-1370
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-1371
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-1372
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-1373
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-1374

Respetuosamente,

Profeder Garcia
715 N. King # APl(9) 09/25/07
Wilmington CA, 90749

Projeder Garcia, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1369.** 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-1370.** 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-1371.** 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-1372.** 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-1373.** 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-1374.** 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-1375

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-1376

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-1377

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-1378

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-1379

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-1380

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,

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

Felipe Aceur, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1375.** 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-1376.** 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-1377.** 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-1378.** 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-1379.** 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-1380.** 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-1381

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-1382

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-1383

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-1384

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-1385

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-1386

Respetuosamente,

JAIIME FLORES
1107 N FRIES AVE BPTA
WILMINGTON CA 90744

9/25/07

Jaime Flores, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1381.** 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-1382.** 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-1383.** 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-1384.** 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-1385.** 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-1386.** 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

9/26/07

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-1387

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-1388

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-1389

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-1390

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-1391

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-1392

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, ANTONIA BECERRA
1343 Island Ave
Wilmington CA 90744
Antonia Becerra

Antonia Becerra, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1387.** 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-1388.** 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-1389.** 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-1390.** 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-1391.** 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-1392.** 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

9/26-07

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-1393
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-1394
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-1395
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-1396
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-1397
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-1398

Respetuosamente,

Jaime Avila
5119 F W ST
WILMINGTON, CAL 90744
JUN 07

Jaime Avila, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1393.** 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-1394.** 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-1395.** 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-1396.** 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-1397.** 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-1398.** 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.

9/26/07

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-1399 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-1400 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-1401 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-1402 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-1403 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-1404 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,

ALBERTO MARTINEZ

1214 W 8th ST
WILMINGTON CA. 90744



Alberto Martinez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1399.** 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-1400.** 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-1401.** 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-1402.** 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-1403.** 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-1404.** 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-1405
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-1406
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-1407
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-1408
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-1409
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-1410

Maria Mercado,

Respetuosamente,

Maria Mercado

1538 N Marine Ave

09-26-07

Maria Mercado, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1405.** 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-1406.** 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-1407.** 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-1408.** 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-1409.** 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-1410.** 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-1411

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-1412

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-1413

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-1414

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-1415

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-1416

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.

09-26-07

Respetuosamente, Tomas Hernandez

1109 Bay view AVE.
Wilmington

Tomas Hernandez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1411.** 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-1412.** 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-1413.** 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-1414.** 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-1415.** 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-1416.** 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.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents. WR-1417
2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining. WR-1418
3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors. WR-1419
4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project. WR-1420
5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted. WR-1421
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-1422

Stephanie Ponce 09.26.07

Respectfully,

Stephanie Ponce
121 E. "R" St - Wilmington, CA

Stephanie Ponce, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1417.** 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-1418.** 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-1419.** 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-1420.** 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-1421.** 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-1422.** 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.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

- WR-1423 [1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents.
- WR-1424 [2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining.
- WR-1425 [3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors.
- WR-1426 [4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project.
- WR-1427 [5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted.
- WR-1428 [6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Maria Zaragoza

Respectfully,

Maria zaragoza
326 W opp st apt #3
wilmington CA. 90744
09-25-07

Maria Zaragoza, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1423.** 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-1424.** 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-1425.** 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-1426.** 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-1427.** 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-1428.** 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-1429

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-1430

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-1431

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-1432

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-1433

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-1434

Respetuosamente,

VICTOR MEDINA
634 N FRIS AVE

9/26/07

Victor Medina, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1429.** 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-1430.** 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-1431.** 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-1432.** 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-1433.** 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-1434.** 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-1435

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-1436

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-1437

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-1438

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-1439

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-1440

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,


JAVIER RAMIREZ
1103 N. AVALON BL
Wilmington, CA 90744
(310) 629-5565

9/26/07

Javier Ramirez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1435.** 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-1436.** 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-1437.** 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-1438.** 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-1439.** 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-1440.** 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-1441

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-1442

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-1443

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-1444

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-1445

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-1446

Respetuosamente,

Laura Espinoza

1018 Marine

Wilmington 90744

9-26-07

Lavia Espinoza, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1441.** 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-1442.** 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-1443.** 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-1444.** 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-1445.** 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-1446.** 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-1447

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-1448

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-1449

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-1450

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-1451

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-1452

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,

EDU: Muelle 136 WP ST Wilmington
9/26/07

Epvi Mende, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1447.** 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-1448.** 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-1449.** 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-1450.** 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-1451.** 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-1452.** 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-1453

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-1454

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-1455

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-1456

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-1457

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-1458

Respetuosamente,

Juana Castaneda
919 CRAVEN ST

9-26-07

Juana Castaneda, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1453.** 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-1454.** 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-1455.** 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-1456.** 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-1457.** 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-1458.** 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-1459

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-1460

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-1461

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-1462

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-1463

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-1464

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 Glez.
1010 E 'L' St # 2
Wilmington Ca

9-26-2007

Maria Glez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1459.** 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-1460.** 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-1461.** 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-1462.** 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-1463.** 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-1464.** 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-1465

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-1466

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-1467

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-1468

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-1469

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-1470

Respetuosamente, Alma Garcia

423 N BAY VIEW #2
wilmington CA 90744

9-26-07

Alma Garcia, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1465.** 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-1466.1** 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-1467.** 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-1468.** 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-1469.** 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-1470.** 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-1471

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-1472

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-1473

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-1474

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-1475

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-1476

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 Rivera
11522 Avalon #13
Wilmington CA 90744

September 26-07

Maria Rivera, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1471.** 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-1472.** 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-1473.** 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-1474.** 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-1475.** 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-1476.** 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-1477
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-1478
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-1479
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-1480
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-1481
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-1482

Respetuosamente, Nieves Banegas 9-26.07.
203 opp st Apt #1
wilmington 90744

Nieves Banegas, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1477.** 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-1478.** 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-1479.** 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-1480.** 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-1481.** 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-1482.** 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-1483

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-1484

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-1485

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-1486

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-1487

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-1488

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,

1535 N Avalon Bldg #2
Wilmington, CA 90744
Liliang Garcia
9-26-07

Liliana Garcia, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1483.** 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-1484.** 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-1485.** 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-1486.** 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-1487.** 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-1488.** 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-1489

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-1490

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-1491

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-1492

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-1493

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-1494

Respetuosamente,

Gisela Castro, 1049 N. Island Ave Wilmington, Ca 90744
26-09-07.

Gisela Caatro, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1489.** 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-1490.** 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-1491.** 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-1492.** 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-1493.** 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-1494.** 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-1495

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-1496

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-1497

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-1498

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-1499

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-1500

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,

Jacqueline Ortiz 9/26/07

1326 Eubank Av Wilmington

Jacqueline Ortiz, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1495.** 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-1496.** 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-1497.** 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-1498.** 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-1499.** 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-1500.** 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-1501

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-1502

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-1503

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-1504

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-1505

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-1506

Respetuosamente,

Luisa Mendez

1130 N Wilmington AP # 113

09-26-07

Luisa Mendez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1501.** 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-1502.** 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-1503.** 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-1504.** 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-1505.** 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-1506.** 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-1507

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-1508

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-1509

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-1510

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.

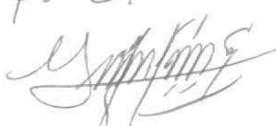
WR-1511

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-1512

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,

Luis Eduardo Garcia.
624 W. F. St. Wilmington CA. 90744

9-26-07

Luis Eduardo Garcia, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1507.** 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-1508.** 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-1509.** 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-1510.** 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-1511.** 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-1512.** 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-1513
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-1514
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-1515
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-1516
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-1517
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-1518

Respetuosamente,

Mayra Guerrero
1663 N Ardón Blvd #8
Wilmington.

9-26-07

Mayra Guerrero, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1513.** 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-1514.** 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-1515.** 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-1516.** 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-1517.** 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-1518.** 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-1519 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-1520 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-1521 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-1522 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-1523 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-1524 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,

Elvia Chavez
1031 Island Ave.
Wilmington, CA 90744

9-26-07

Elvia Chavez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1519.** 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-1520.** 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-1521.** 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-1522.** 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-1523.** 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-1524.** 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-1525

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-1526

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-1527

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-1528

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-1529

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-1530

Respetuosamente,

9/20/07
Maria Pobles
923 N. Banning Blvd Apt. 24
Wilmington, CA 90744

Maria Robles, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1525.** 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-1526.** 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-1527.** 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-1528.** 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-1529.** 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-1530.** 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-1531 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-1532 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-1533 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-1534 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-1535 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-1536 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,

Amalia Pointero
1505 N Avalon H20

9/26/07

Amalia Pointero, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1531.** 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-1532.** 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-1533.** 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-1534.** 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-1535.** 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-1536.** 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-1537

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-1538

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-1539

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-1540

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-1541

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-1542

Irene Lucero Gaytan S
Irene Gaytan S.
Respetuosamente,

915 E 1st St 1
Wilmington
90744

9/26/07

Irene Lucero Gaytans, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1537.** 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-1538.** 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-1539.** 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-1540.** 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-1541.** 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-1542.** 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-1543

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-1544

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-1545

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-1546

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-1547

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-1548

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,

Gabriela Medina . *Gabriela Medina*
1735 N Avalon Blvd
Wilmington CA 90744
09-26-07

Gabriela L. Medina, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1543.** 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-1544.** 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-1545.** 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-1546.** 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-1547.** 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-1548.** 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-1549
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-1550
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-1551
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-1552
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-1553
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-1554

Respetuosamente,

Anita Cisneros

1231 E. Robidoux St. Wilmington CA 90744

09/26/07

Amta Cisneros, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1549.** 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-1550.** 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-1551.** 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-1552.** 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-1553.** 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-1554.** 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-1555

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-1556

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-1557

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-1558

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-1559

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-1560

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,

Felicia Cisneros
1331 E. Robidoux
Wilmington, CA 90744.

9/26/07

Felicia Cisneros, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1555.** 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-1556.** 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-1557.** 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-1558.** 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-1559.** 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-1560.** 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-1561

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-1562

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-1563

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-1564

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-1565

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-1566

Respetuosamente, *Leticia Medina - 09-26-07*
1755 La N Avalon Blvd.
Wilmington CA 90744

Leticia Medina, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1561.** 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-1562.** 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-1563.** 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-1564.** 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-1565.** 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-1566.** 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-1567

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-1568

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-1569

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-1570

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-1571

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-1572

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,

Bartolo Lopez
542 West Olive
San Pedro



9/26/07

Bartolo Lopez, Wilmington Residents, September 25, 2007

- WR-1567.** 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-1568.** 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-1569.** 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-1570.** 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-1571.** 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-1572.** 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-1573
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-1574
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-1575
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-1576
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-1577
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-1578

Respetuosamente,

Horacio Villa C.
319 Hawaiian Ave #12
Wilmington CA 90744

Horacio Villa C., Wilmington Residents, Not Dated

- WR-1573.** 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-1574.** 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-1575.** 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-1576.** 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-1577.** 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-1578.** 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-1579

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-1580

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-1581

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-1582

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-1583

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-1584

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,

Abelino Rodriguez
1313-E. OPP ST
wilmington CA 90744

1/26/07

Abelino Rodriguez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1579.** 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-1580.** 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-1581.** 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-1582.** 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-1583.** 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-1584.** 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-1585
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-1586
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-1587
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-1588
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-1589
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-1590

Respetuosamente,

MARIO PICAZO
708 W. G. ST
Wilmington ca
90744

9-26-07

Mario Picazo, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1585.** 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-1586.** 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-1587.** 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-1588.** 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-1589.** 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-1590.** 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-1591

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-1592

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-1593

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-1594

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-1595

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-1596

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,

Abraham Rodriguez
999 Watson AV
Wilmington ca 90744

9/26/09

Abraham Rodriguez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1591.** 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-1592.** 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-1593.** 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-1594.** 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-1595.** 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-1596.** 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-1597
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-1598
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-1599
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-1600
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-1601
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-1602

Respetuosamente,

Raquel Rodriguez
944 Watson AV
Wilmington CA 90799

9/26/07

Roquel Rodriguez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1597.** 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-1598.** 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-1599.** 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-1600.** 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-1601.** 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-1602.** 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-1603

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-1604

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-1605

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-1606

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-1607

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-1608

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,

Benigno B. Morales

*1219 N. AVALON BL # 5
WILMINGTON CA 90744*

9/26/09

Benigno B. Morales, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1603.** 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-1604.** 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-1605.** 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-1606.** 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-1607.** 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-1608.** 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-1609
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-1610
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-1611
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-1612
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-1613
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-1614

Respetuosamente,

Jose Ceja
1000 ISLAND AVE
WILMINGTON CA
90744

09/26/07

Jose Ceja, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1609.** 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-1610.** 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-1611.** 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-1612.** 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-1613.** 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-1614.** 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-1615

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-1616

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-1617

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-1618

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-1619

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-1620

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,

12-15-Cory av Wilmington C. A 90744

9-26-07

Blanca Guzman

Blanca Guzman, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1615.** 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-1616.** 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-1617.** 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-1618.** 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-1619.** 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-1620.** 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-1621
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-1622
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-1623
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-1624
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-1625
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-1626

09.26-07 Marta Magaña

Respetuosamente,

Marta Magaña

1415 E "M" St
Wilmington, CA 90744

Marta Magana, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1621.** 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-1622.** 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-1623.** 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-1624.** 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-1625.** 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-1626.** 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-1627

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-1628

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-1629

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-1630

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-1631

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-1632

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. 09-26-07 LUZ M. Solache

Respetuosamente,

LUZ M. Solache
1117 McFarland Ave.
Wilmington, Cal. 90744

Luz M. Solache, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1627.** 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-1628.** 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-1629.** 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-1630.** 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-1631.** 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-1632.** 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-1633
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-1634
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-1635
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-1636
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-1637
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-1638

Respetuosamente,

EVA Salgado
1114 E M St
Wilmington ca 90774

Eva Salgado, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1633.** 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-1634.** 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-1635.** 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-1636.** 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-1637.** 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-1638.** 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-1639 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-1640 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-1641 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-1642 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-1643 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-1644 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.

Lorena Rodriguez 9-26-07

Respetuosamente,

Rodriguez Lorena
1118 Novillo St
Wilmington CA 90744

Rodriguez Lorena, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1639.** 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-1640.** 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-1641.** 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-1642.** 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-1643.** 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-1644.** 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.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents. WR-1645
2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining. WR-1646
3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors. WR-1647
4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project. WR-1648
5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted. WR-1649
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-1650

Respectfully, *Israel Hernandez*

9/26/07

[Signature]
Gulf ave Wilmington CA 90714
(562) 754-88-75

Isreal Hernandez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1645.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1646.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1647.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1648.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1649.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1650.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

- WR-1651 [1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents.
- WR-1652 [2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining.
- WR-1653 [3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors.
- WR-1654 [4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project.
- WR-1655 [5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted.
- WR-1656 [6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Salvador Gutierrez

Respectfully,

Salvador Gutierrez
432 E. Voleros St
Wilmington Ca 90744
09-26-07

Salvador Gutierrez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1651.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1652.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1653.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1654.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1655.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1656.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents. WR-1657
2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining. WR-1658
3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors. WR-1659
4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project. WR-1660
5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted. WR-1661
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-1662

Pedro Gutierrez

Respectfully,

Pedro Gutierrez
432 E. Dolores St.
Wilmington Ca 90744
09-26-07

Pedro Gutierrez, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1657.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1658.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1659.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1660.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1661.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1662.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

- WR-1663 1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents.
- WR-1664 2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining.
- WR-1665 3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors.
- WR-1666 4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project.
- WR-1667 5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted.
- WR-1668 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Margarita Vasconsuelos

Respectfully,

Margarita Vasconsuelos
1111 East L' St
Wilmington, CA
09-26-07

Margarita Vasconsuelos, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1663.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1664.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1665.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1666.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1667.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1668.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents. WR-1669
2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining. WR-1670
3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors. WR-1671
4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project. WR-1672
5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted. WR-1673
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-1674

Respectfully,

Veronica Rocha

1118 Po Box 1000
Wilmington CA, 90744

9-26/09

Veronica Rocha, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1669.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1670.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1671.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1672.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1673.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1674.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

- WR-1675 [1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents.
- WR-1676 [2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining.
- WR-1677 [3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors.
- WR-1678 [4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project.
- WR-1679 [5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted.
- WR-1680 [6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

MARIA ROBLES
MARIA ROBLES
923 N Banning Blvd Apt #24
Wilmington CA 90744

9/26/07

Maria Robles, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1675.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1676.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1677.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1678.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1679.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1680.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents. WR-1681
2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining. WR-1682
3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors. WR-1683
4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project. WR-1684
5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted. WR-1685
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-1686

Respectfully,

David Reyes 9/26/07
DAVID REYES
1355 RONAN AVE
WILMINGTON 90744

David Reyes, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1681.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1682.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1683.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1684.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1685.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1686.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

Wilmington Residents

Port of Los Angeles
City of Los Angeles
U. S. Army Corps of Engineers

Reference: Berths 136 – 147 TraPac Container Terminal Expansion Project
Subject: Draft Environmental Impact Report/Statement - Public Comment

I am a Wilmington Resident and request the following mitigation be included in the Final Environmental Impact Report/Statement.

- WR-1687 [1. The Wilmington Waterfront Development Project and funding be immediately approved by the Board of Harbor Commissioners as a priority mitigation for past, current and future negative environmental, public health, public safety, traffic congestion, noise, aesthetics, community blight, land loss, economic development loss and goods movement transportation impacts on Wilmington residents.
- WR-1688 [2. The establishment of an annual \$ 50 million Public Health Care Mitigation Trust Fund as mitigation to pay for past, current and future negative public health impacts on Wilmington, Harbor Community and Transportation Corridor residents. The Trust Funds shall pay for medical care, therapy, medicines, medical equipment, special medical needs and employment retraining.
- WR-1689 [3. The establishment of an annual \$ 50 million Environmental Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative public health impacts. The Trust Fund will pay for the free installation of air purification systems, air conditioning & heating systems and sound proofing of every residents home, public school, private school, public college, public library, child care center, senior citizens center, youth community center, convalescent care facility, park facility, public facility and public building within 5 miles of the Port of Los Angeles & the Goods Movement Transportation Corridors.
- WR-1690 [4. The establishment of an annual \$ 25 million Biological Resources Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future destruction and loss of San Pedro Bay biological resources such as coastal tidelands, wetlands, native California plants, coastal wildlife, animal habitats and aquatic life. The Trust Fund shall pay for the following priority projects: Wetlands Restoration on the property north of Consolidated Slip and Leeward Bay Marina which is currently used as an import car parking lot which can be relocated to a non-coastal tideland property and for the purchase of the land owned by the Port of Long Beach in Wilmington for another Wetlands Restoration Project.
- WR-1691 [5. The establishment of an annual \$ 100 million Intermodal Transportation Mitigation Trust Fund as mitigation for past, current and future negative goods movement transportation environmental, air pollution, noise, traffic congestion, community blight, land loss, economic development loss and aesthetic public impacts. The Trust Fund shall pay for the research & development, prototype building, design and construction of Alternative Non-Polluting Non-Fossil Fuel Intermodal Transportation Systems Technologies. The Mitigation Trust Fund shall pay for the immediate electric conversion of the Alameda Train Transportation Corridor as the first priority project until a new comprehensive regional non-fossil fuel system is adopted.
- WR-1692 [6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Martha Silva Ramos
1565 N Avalon Bl #104
Wilmington 90244
9/26/07

*Martha Silva
Ramos*

Martha Silva Ramos, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1687.** Please refer to response to comment WR-1. The Wilmington Waterfront Development Program is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of the proposed Project.
- WR-1688.** Please refer to response to comment WR-2. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1689.** Please refer to response to comment WR-3. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality; therefore, no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-1690.** Please refer to response to comment WR-4. The Port has considered opportunities for habitat mitigation in the Harbor District and found no viable opportunities in Wilmington for projects that would replace habitat under existing mitigation requirements. As a result, the Port gives priority to development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.
- WR-1691.** Please refer to response to comment WR-5. The comments regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems concepts, such mitigation is not appropriate on a project specific level.
- WR-1692.** Please refer to response to comment WR-6. The Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan Truck & Driver Concessionaire Plan is outside of the scope of this EIS/EIR and is an action that can be carried forward independent of this project.

9. 24. 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.

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-1693

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-1694

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-1695

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-1696

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-1697

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-1698

Respetuosamente,

Rosa Isela Bocanegra

951 Broad ave.
Wilmington cal 90744

Rosa Isela Bocanegra

Rosa Isela Bocanegra, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1693.** 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-1694.** 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-1695.** 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-1696.** 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-1697.** 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-1698.** 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.

09.24.07

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-1699

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-1700

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-1701

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-1702

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-1703

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-1704

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,

1014 N Broad Ave # 4



Celia Garcia

Celia Garcia, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1699.** 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-1700.** 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-1701.** 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-1702.** 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-1703.** 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-1704.** 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-1705
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-1706
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-1707
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-1708
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-1709
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-1710

Respetuosamente,

Susana Vega
23511 main st
Carson, Ca. 90745

SUSANA VEGA 9/24/07

Susana Vega, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1705.** 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-1706.** 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-1707.** 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-1708.** 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-1709.** 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-1710.** 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.

09.24.07

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-1711 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-1712 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-1713 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-1714 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-1715 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-1716 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.

Juana Brambila .

Respetuosamente, *Juana Brambila*
130 E. Opp St.
Wilmington CA 90744

Juana Brambila, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1711.** 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-1712.** 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-1713.q** 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-1714.** 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-1715.** 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-1716.** 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

09-24-07

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-1717
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-1718
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-1719
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-1720
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-1721
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-1722

Cecilia Brambila.

Respetuosamente,

Brambila Cecilia
142 E. OPP St.
Wilmington Ca- 90744

Cecilia Brambila, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1717.** 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-1718.** 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-1719.** 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-1720.** 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-1721.** 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-1722.** 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.

09.24.07

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-1723

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-1724

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-1725

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-1726

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-1727

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-1728

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,

Manuel Lara
Manuel Lara
1218 Ronan ave Wilmington Ca 90744

Manuel Lara, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1723.** 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-1724.** 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-1725.** 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-1726.** 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-1727.** 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-1728.** 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.

09.24.07

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.

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-1729

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-1730

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-1731

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-1732

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-1733

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-1734

Catalina Guillén

Respetuosamente,

Catalina Guillén

247025. Avalor apto # 3 Wilmington

Catalina Guillen, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1729.** 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-1730.** 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-1731.** 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-1732.** 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-1733.** 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-1734.** 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

09.24.07

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-1735

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-1736

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-1737

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-1738

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-1739

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-1740

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,

Guadalupe Aguilar
1141 N. Marine Ave apt 4
Wilmington CA 90744
Guadalupe Aguilar

09/24/07

Guadalupe Aguilar, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1735.** 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-1736.** 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-1737.** 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-1738.** 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-1739.** 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-1740.** 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

09.24.07

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-1741
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-1742
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-1743
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-1744
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-1745
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-1746

Respetuosamente,

Gabriela Gutierrez
1060 Lagoon Ave.
Wilmington CA 90744.

Gabriela Gutierrez, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1741.** 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-1742.** 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-1743.** 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-1744.** 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-1745.** 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-1746.** 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.

09.24.07

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-1747

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-1748

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-1749

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-1750

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-1751

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-1752

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.

Jose Becerra.

Respetuosamente, Jose Becerra

1050 1/2 Lagoon Ave.
Wilmington CA

Jose Becerra, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1747.** 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-1748.** 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-1749.** 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-1750.** 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-1751.** 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-1752.** 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

09-24-07

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-1753
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-1754
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-1755
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-1756
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-1757
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-1758

Respetuosamente,



1052 Lagoon Ave

Jose Angel Perez, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1753.** 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-1754.** 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-1755.** 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-1756.** 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-1757.** 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-1758.** 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

09.24.07

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-1759

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-1760

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-1761

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-1762

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-1763

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-1764

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.

Carmen Reyes

Respetuosamente,



1052 1/2 Lagoon Ave.

Carmen Reyes, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1759.** 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-1760.** 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-1761.** 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-1762..** 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-1763.** 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-1764.** 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

09.24.07

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-1765
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-1766
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-1767
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-1768
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-1769
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-1770

Respetuosamente,

ANTONIO GUTIERREZ
1060 Lagoon Ave.
Wilmington

Antonio Gutierrez, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1765.** 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-1766.** 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-1767.** 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-1768.** 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-1769.** 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-1770.** 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

09-24-07

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-1771

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-1772

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-1773

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-1774

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-1775

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-1776

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,

Marea Clara Lam
907 Fryes Av.

Maria Clara Lem, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1771.** 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-1772.** 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-1773.** 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-1774.** 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-1775.** 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-1776.** 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

09-24-07

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-1777
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-1778
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-1779
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-1780
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-1781
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-1782

Respetuosamente,

MARIA O. PEREZ
422 N- Avalon Blvd.
Wilmington Ca. 90714

Maria C. Perez, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1777.** 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-1778.** 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-1779.** 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-1780.** 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-1781.** 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-1782.** 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

09-24-07

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-1783

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-1784

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-1785

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-1786

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-1787

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-1788

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,

Lucina Ruiz 931 Medonal Av.

Lucina Ruiz, Wilmington Residents, September 26, 2007

- WR-1783.** 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-1784.** 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-1785.** 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-1786.** 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-1787.** 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-1788.** 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

09-24-07

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-1789
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-1790
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-1791
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-1792
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-1793
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-1794

Respetuosamente,

Irma Vanancio 426 W. G st #A.

Irma Venancio, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1789.** 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-1790.** 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-1791.** 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-1792.** 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-1793.** 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-1794.** 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

09-24-07

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-1795

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-1796

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-1797

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-1798

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-1799

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-1800

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,

Marcedez Martinez
538 N. Bayview Av.

Mercedez Martinez, Wilmington Residents, September 24, 2007

- WR-1795.** 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-1796.** 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-1797.** 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-1798.** 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-1799.** 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-1800.** 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.