

# 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-1
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-2
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-3
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-4
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-5
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-6

Respectfully, ANA VIGIL  
1344 N LAKME  
Wilmington CA 90744

9/25/07

**Ana Vigil, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-1.** This comment addresses a project that is outside of the scope of this EIS/EIR. The status of the Wilmington Waterfront Development Program is described in Section 7.2.2.3 within Chapter 7.0, Socioeconomics and Environmental Quality. In summary, this section states that the Program anticipates two separate and independent projects: 1) preservation of the Harry Bridges Buffer Area; and 2) the Avalon Boulevard Corridor development. Planning for the improvement of the Harry Bridges Buffer Area was conducted as part of the Berths 136-147 process, for land owned by the Port. The Avalon Boulevard Corridor Project was found to be poorly defined, and key development issues, including land ownership questions and zoning restrictions, were not yet established. Therefore, the Avalon Boulevard Corridor Project would proceed with a master planning study, and then continue through its own environmental document and into design and construction. It is independent of the proposed Project.
- WR-2.** The Port has taken many steps on both a Port-wide and project-specific basis to mitigate air quality and related public health impacts and continues to seek feasible ways to reduce public health impacts. The EIS/EIR identifies mitigations (AQ-6 through AQ-12) which address, for example, use of Alternative Maritime Power (AMP), fleet modernization for on-road trucks, and ship fuel improvement program, as well as several other mitigations. The Port coordinates with the Office of Environmental Health Hazard Assessment (OEHHA) with respect to health issues at the Port and methodologies used in connection with the Health Risk Assessment. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality, and no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-3.** Please see response to WR-2 above. The Draft EIS/EIR has been prepared in accordance with requirements of NEPA and CEQA and provides a thorough disclosure of the environmental effects of the proposed Project and five alternative projects. The Port has taken many steps on both a Port-wide and project-specific basis to mitigate air quality and related public health impacts and continues to seek feasible ways to reduce public health impacts. The EIS/EIR identifies mitigations (AQ-6 through AQ-12) which address for example, use of Alternative Maritime Power (AMP), fleet modernization for on-road trucks, and ship fuel improvement program, as well as several other mitigations. The Port coordinates with the Office of Environmental Health Hazard Assessment (OEHHA) with respect to health issues at the Port and methodologies used in connection with the Health Risk Assessment. Draft EIS/EIR Table 2-5 includes a discussion of conformance with applicable statutes, plans, policies and other regulatory requirements. The EIS/EIR has included all feasible mitigation measures capable of reducing public health problems associated with air quality, and no revisions to the Final EIS/EIR are necessary.
- WR-4.** The Port has provided increased public access to the waterfront from the Wilmington Community with the Banning's Landing project and is presently working with the Community to expand public waterfront access and uses through development of the Avalon Corridor Project. No Federally listed endangered or threatened species or designated critical habitat occur on the site. No wildlife refuges, endangered species, wetlands, other dedicated natural resource areas occur on the site. The proposed Project does not have impacts that require mitigation of wetlands, and has habitat credits in existing mitigation banks that would totally mitigate the 10-acre fill in the Northwest Slip (see Draft EIS/EIR Table 3.3-4). 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. The site adjacent to the Consolidated Slip will be used for Port development including relocation of the Pier A railyard as part of the Berth 136-147 Project. However, the Port is beginning planning for the land adjacent to Anchorage Road regarding its future use and will consider optional uses for this site. Pier A West, which is owned by the Port of Long Beach is presently undergoing remediation and will likely be used by the Port of Long Beach in the future for container operations. Assuming the Port and the USACE were interested in purchasing this site, the land is not for sale. Since implementation of the Clean Water Act, the Port has accounted for habitat loss and provided on-site or off-site compensatory mitigation for permanent loss of marine habitat in coordination with Federal and State Resource Agencies. In accordance with the California Coastal Act, the Port has been designated an essential element of the national maritime industry (PRC Section 30701), and the Port is responsible for modernizing and construction necessary facilities to accommodate deep-draft vessels and to accommodate the demands of foreign and domestic waterborne commerce and other traditional and water dependent and related facilities in order to preclude the necessity for developing new ports elsewhere in the state (Draft EIS/EIR Table 205). As a result, the Port gives priority for development of shoreline for maritime purposes as opposed to habitat creation.

**WR-5.** The comment regarding an intermodal transportation mitigation fund is noted, but does not require a change to the Draft EIS/EIR. As discussed in Section 3.10, this Project is not expected to result in significant traffic impacts. While the Port supports studying alternative intermodal transport systems in concept, such mitigation is not appropriate on a project specific level. As discussed in Section 1.1.2, there are a number of entities involved in the goods movement chain. TraPac is a terminal operator and is responsible for unloading and loading cargo, accepting truck visits and storing containers. TraPac does not own the containers it handles. Implementation of electric trains, electric rail, maglev, linear induction, and underground gravitation systems relates to regional goods movement infrastructure and are outside the scope of this EIS/EIR. Implementation of these systems is not necessary or financially feasible at the project level. Changing intermodal systems and design would affect the global goods movement chain. Such changes are better implemented on a regional basis through a larger governing body, like the State, or directly through shipping consortiums.

**WR-6.** This comment addresses a project that is outside the scope of this EIS/EIR. The Clean Air Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan is an action that would be carried forward independent of this Project. The Port intends to approve the Plan before the end of 2007, and the request for adopting the Clean Air Action Plan Truck and Driver Employee Concessionaire Plan is acknowledged.

# 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-7 [ 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-8 [ 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-9 [ 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-10 [ 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-11 [ 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-12 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Adelina Moreno  
1305 N. Marine Ave.  
Wilmington CA. 90744

9/25/07

**Adelina Moreno, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-7.** 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-8.** 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-9.** 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-10.** 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-11.** 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-12.** 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-13
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-14
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-15
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-16
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-17
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-18

Respectfully, *Ana Robles*

*1131 Marine Ave  
Wilmington Ca. 90744*

*(310)*

*549-6721*

*09-25-07*

**Ana Robles, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-13.** 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-14.** 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-15.** 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-16.** 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-17.** 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-18.** 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-19 [ 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-20 [ 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-21 [ 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-22 [ 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-23 [ 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-24 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Leticia Rodriguez  
916 N. Lakme Ave #7  
Wilmington CA. 90744

Leticia Rodriguez

(310)

834-0797

09-25-07



**Leticia Rodriguez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-19.** 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-20.** 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-21.** 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-22.** 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-23.** 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-24.** 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-25
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-26
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-27
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-28
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-29
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-30

Salvador Montoya

Respectfully,

Salvador Montoya

1121 N. Banning Blvd. Apt. A.  
Wilmington, CA 90744

09/25/07

**Salvador Montoya, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-25.** 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-26.** 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-27.** 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-28.** 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-29.** 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-30.** 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-31 [ 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-32 [ 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-33 [ 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-34 [ 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-35 [ 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-36 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Beatriz Barreras

Respectfully,

09/25/07

Beatriz Barreras  
1121 N. Banning Blvd. Apt. A  
Wilmington CA 90744

**Beatriz Barreras, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-31.** 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-32.** 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-33.** 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-34.** 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-35.** 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-36.** 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-37
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-38
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-39
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-40
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-41
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-42

Respectfully,

Jacquelyn D. Bradley 9-25-07  
*Jacquelyn D. Bradley*  
7026th Ave  
Wilmington CA 90744

**Jacquelyn D. Bradley, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-37.** 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-38.** 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-39.** 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-40.** 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-41.** 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-42.** 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-43 [ 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-44 [ 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-45 [ 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-46 [ 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-47 [ 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-48 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. Melinda Scalabrini 9-25-07

Respectfully,

Melinda Scalabrini  
1168 Island Ave



**Melinda Scalabrini, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-43.** 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-44.** 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-45.** 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-46.** 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-47.** 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-48.** 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-49
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-50
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-51
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-52
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-53
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-54

Respectfully,

*Samanta Aguer*  
1073 W 6<sup>th</sup> St.  
Wilmington CA  
90744

*9/25/07*

**Saurauta Acruz, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-49.** 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-50.** 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-51.** 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-52.** 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-53.** 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-54.** 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-55 [ 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-56 [ 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-57 [ 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-58 [ 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-59 [ 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-60 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Alberto Olvera

835 Bay-view Av. AP. 105

09.25.07

**Albierto Olvera, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-55.** 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-56.** 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-57.** 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-58.** 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-59.** 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-60.** 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-61
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-62
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-63
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-64
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-65
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-66

Respectfully,

Noe Martinez  
1041 Lakone Ave

09-25-07

**Noe Martinez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-61.** 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-62.** 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-63.** 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-64.** 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-65.** 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-66.** 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-67 [ 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-68 [ 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-69 [ 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-70 [ 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-71 [ 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-72 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Carlos Gomez 9/25/07  
715 N. King Av. Apt # 9  
Wilmington CA 90744



**Carlos Gonez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-67.** 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-68.** 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-69.** 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-70.** 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-71.** 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-72.** 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-73
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-74
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-75
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-76
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-77
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-78

Respectfully,

*Maria Gomez* 9/25/07  
# 715 N. King Av. Ap 7  
Wilmington CA - 90744

**Maria Gonez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-73.** 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-74.** 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-75.** 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-76.** 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-77.** 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-78.** 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-79 [ 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-80 [ 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-81 [ 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-82 [ 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-83 [ 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-84 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Doria Jelena*  
715 N. Tung AV. Apt # 7  
Wilmington CA. 90744  
9/23/07

**Daea Geena, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-79.** 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-80.** 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-81.** 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-82.** 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-83.** 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-84.** 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-85
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-86
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-87
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-88
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-89
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-90

Respectfully,

*Sandra Gomez*  
715 N. Spring Ave Apt 9 9/25/16  
Wilmington CA 90744

**Laura Gonez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-85.** 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-86.** 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-87.** 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-88.** 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-89.** 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-90.** 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-91 [ 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-92 [ 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-93 [ 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-94 [ 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-95 [ 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-96 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Carlos Gomez 9/25/07  
715 N. King Ave, Apt. #9  
Wilmington CA 90704



**Carlos Gonez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-91.** 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-92.** 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-93.** 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-94.** 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-95.** 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-96.** 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-97
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-98
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-99
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-100
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-101
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-102

Respectfully,

Oscar Mendez  
715 N. King Ave. Apt #1  
Wilmington CA 90744  
9/25/07

**Oscar Munde, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-97.** 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-98.** 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-99.** 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-100.** 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-101.** 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-102.** 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-103 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-104 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-105 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-106 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-107 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-108 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Yoder Mendez*  
*715 N. King Ave. Apt. #1*  
*Wilmington CA 90744*  
*9/25/07*

**Yadera Munde, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-103.** 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-104.** 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-105.** 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-106.** 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-107.** 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-108.** 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-109
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-110
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-111
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-112
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-113
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-114

Respectfully,

*Gore Jensen*  
715 N. King Av. Apt. 7  
Wilmington CA 90744

*9/25/07*

**Gore Geeena, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-109.** 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-110.** 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-111.** 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-112.** 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-113.** 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-114.** 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-115 [ 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-116 [ 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-117 [ 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-118 [ 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-119 [ 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-120 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

  
1138 Metarland Ave.

90744

9-25-07



**Clinton R. Yale, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-115.** 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-116.** 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-117.** 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-118.** 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-119.** 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-120.** 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-121
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-122
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-123
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-124
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-125
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-126

Respectfully,

*Claudia Mays*  
1131 Cary Ave  
Wilmington CA 90744

9.25.07

**Claudia Margo, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-121.** 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-122.** 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-123.** 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-124.** 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-125.** 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-126.** 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-127 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-128 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-129 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-130 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-131 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-132 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Astris Selezny*  
1023 W 6<sup>th</sup> St.  
Wilmington CA 90744  
9/23/07

**Astris Suartz, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-127.** 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-128.** 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-129.** 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-130.** 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-131.** 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-132.** 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-133
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-134
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-135
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-136
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-137
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-138

Respectfully,

*George Acuna*  
*1023 W 6<sup>th</sup> St.*  
*Wilmington CA, 90744*  
*9/25/07*

**Jorge Acuaz, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-133.** 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-134.** 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-135.** 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-136.** 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-137.** 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-138.** 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-139 [ 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-140 [ 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-141 [ 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-142 [ 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-143 [ 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-144 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Jorge Segundo Acosta*  
1023 W 6<sup>th</sup> St.  
Wilmington CA 90744  
9/25/07



**Jorge Segundo Acuaz, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-139.** 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-140.** 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-141.** 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-142.** 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-143.** 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-144.** 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-145
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-146
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-147
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-148
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-149
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-150

Respectfully,

*Andra Acero*  
*1023 W 61st St.*  
*Wilmington CA*  
*90744*

*9/25/07*

**Audrea Aceuz, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-145.** 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-146.** 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-147.** 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-148.** 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-149.** 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-150.** 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-151 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-152 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-153 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-154 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-155 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-156 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Ana Manzo  
1114 W Broad Ave  
Wilmington, CA 90741

9-25-07

**Ana Manzo, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-151.** 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-152.** 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-153.** 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-154.1** 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-155.** 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-156.** 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-157
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-158
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-159
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-160
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-161
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-162

Respectfully,

*Dayana Acevedo*  
*1023 W 6<sup>th</sup> St.*  
*Wilmington CA, 90744*

*9/25/07*

**Dayana Aceuz, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-157.** 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-158.** 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-159.** 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-160.** 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-161.** 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-162.** 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-163 [ 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-164 [ 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-165 [ 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-166 [ 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-167 [ 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-168 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Andres Morales*  
430 N. Wilmington Blvd. # B304  
9/25/07



**Andres Morales, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-163.** 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-164.** 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-165.** 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-166.** 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-167.** 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-168.** 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-169
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-170
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-171
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-172
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-173
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-174

Respectfully,

Celestino Saldana 9/25/07  
521, N. AVALON. BL. 203  
WILMINGTON. CA. 90744

**Celestino Saldana, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-169.** 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-170.** 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-171.** 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-172.** 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-173.** 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-174.** 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-175 [ 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-176 [ 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-177 [ 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-178 [ 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-179 [ 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-180 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Angelica Rodriguez* ANGELICA RODRIGUEZ  
213 W D ST WILMINGTON CA 90744  
~~(310) 5~~  
9/25/07

**Angelica Rodriguez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-175.** 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-176.** 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-177.** 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-178.** 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-179.** 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-180.** 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-181
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-182
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-183
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-184
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-185
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-186

*Norma S Macias 9-25-07*

Respectfully,

*Norma S. Macias  
1104 Flint Ave  
Wilmington Ca 90744*

**Norma S. Macias, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-181.** 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-182.** 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-183.** 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-184.** 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-185.** 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-186.** 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-187 [ 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-188 [ 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-189 [ 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-190 [ 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-191 [ 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-192 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

9-25-07

Respectfully, *Genevieve Perera*

*1666-N Avalon Blvd Apt 16  
Wilmington CA 90744*

*Genevieve Perera*



**Genoveva Perez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-187.** 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-188.** 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-189.** 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-190.** 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-191.** 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-192.** 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-193
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-194
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-195
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-196
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-197
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-198

Respectfully,

ALEX ESPINOZA  
1501 N. BANNING BLVD.  
WILMINGTON, CA 90744

SEPT. 25, 2007

**Alex Espinosa, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-193.** 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-194.** 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-195.** 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-196.** 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-197.** 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-198.** 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-199 [ 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-200 [ 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-201 [ 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-202 [ 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-203 [ 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-204 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

9-25-07

Respectfully,

Elvia Sanchez  
1514 LAKme Ave  
Wilmington Ca 90744

**Elvia Sanchez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-199.** 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-200.** 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-201.** 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-202.** 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-203.** 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-204.** 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-205
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-206
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-207
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-208
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-209
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-210

9-25-07

Leocadio Sanchez

Respectfully,

Leocadio Sanchez  
1514 LAKME Ave  
Wilmington Ca 90744

**Leocadio Sanchez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-205.** 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-206.** 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-207.** 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-208.** 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-209.** 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-210.** 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-211 [ 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-212 [ 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-213 [ 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-214 [ 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-215 [ 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-216 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Jose A. Macias

Respectfully,

1104 Flint Ave.  
Wilmington CA. 90744 9-25-07  
Jose A. Macias



**Jose A. Machias, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-211.** 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-212.** 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-213.** 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-214.** 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-215.** 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-216.** 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-217
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-218
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-219
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-220
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-221
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-222

Gerardo Romero

Respectfully,

Gerardo Romero

9/25/07 1326 eubank avenue  
Wilmington

**Gerardo Romero, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-217.** 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-218.** 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-219.** 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-220.** 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-221.** 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-222.** 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-223 [ 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-224 [ 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-225 [ 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-226 [ 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-227 [ 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-228 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Racheal M  
Racheal M Quij  
1151 Lagoon Ave  
Wilmington, Ca. 90744

9/25/07

**Racheal Mudi, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-223.** 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-224.** 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-225.** 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-226.** 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-227.** 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-228.** 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-229
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-230
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-231
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-232
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-233
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-234

Michelle Zaragoza

Respectfully,

Michelle ZARAGOZA  
1260 N Fries Ave  
Wilmington CA 90744

09-25-07

**Michelle Zaragoza, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-229.** 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-230.** 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-231.** 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-232** 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-233.** 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-234.** 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.

09.24.07

# 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-235 [ 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-236 [ 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-237 [ 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-238 [ 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-239 [ 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-240 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

638 N Bay View #114

Respectfully,

Juan Lopez



**Juan Lopez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-235.** 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-236.** 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-237.** 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-238.** 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-239.** 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-240.** 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.

09.24.07

## 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-241
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-242
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-243
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-244
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-245
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-246

Respectfully,

DAISY JARAMILLO

326 N. KING AVE., Wilmington #312

**Daisy Jaramillo, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-241.** 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-242.** 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-243.** 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-244.** 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-245.** 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-246.** 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-247 [ 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-248 [ 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-249 [ 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-250 [ 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-251 [ 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-252 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.  
*Rosanna Ochoa*

Respectfully,

*R. Ochoa*

*1011 N. Broad Ave.  
Wilmington, CA  
90744.*

**Rosanna Ochoa, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-247.** 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-248.** 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-249.** 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-250.** 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-251.** 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-252.** 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

09.24.07

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-253
- 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-254
- 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-255
- 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-256
- 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-257
- 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-258

Respectfully,  
*Lodine Germany*  
 LODINE GERMAN  
 604 Apt. 6  
 G St Wilmington CA  
 90744

**Lodine Germany, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-253.** 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-254.** 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-255.** 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-256.** 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-257.** 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-258.** 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

09.24.07


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-259 [ 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-260 [ 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-261 [ 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-262 [ 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-263 [ 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-264 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

  
Mayra Salinas 610 N Wilmington Blvd  
Wilmington CA  
90744



**Mayro Salinas, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-259.** 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-260.** 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-261.** 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-262.** 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-263.** 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-264.** 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-265
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-266
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-267
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-268
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-269
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-270

Respectfully,

*Rosa M Perez*  
Rosa M. Perez  
612 W M ST  
Wilmington, CA 90744

9/24/07

**Rosa M. Perez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-265.** 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-266.** 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-267.** 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-268.** 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-269.** 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-270.** 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

09.24.07

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-271 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-272 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-273 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-274 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-275 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-276 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Flora Camargo  
Flora Camargo  
949 N. LA Kme Ave.  
apt. G. Wilmington CA 90744

9/24/07

**Flora Camargo, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-271.** 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-272.** 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-273.** 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-274.** 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-275.** 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-276.** 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.

09.24.07

# 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-277
- 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-278
- 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-279
- 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-280
- 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-281
- 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-282

Respectfully,

*Maria Gutierrez*  
1019 1/2 Marine av. Wilmington ca. 90744

9/24/07

*Maria Gutierrez*

**Maria Gutierrez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-277.** 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-278.** 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-279.** 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-280.** 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-281.** 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-282.** 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.

09.24.07

# 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-283 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-284 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-285 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-286 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-287 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-288 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Maribel Hermosillo 9/24/07

Respectfully,

Maribel Hermosillo  
220 E. Denni St. #3  
Wilmington, CA 90744



**Maribel Hermosillo, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-283.** 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-284.** 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-285.** 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-286.** 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-287.** 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-288.** 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.

09.24.07

# 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-289
- 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-290
- 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-291
- 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-292
- 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-293
- 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-294

Respectfully,

YUSELY  
GONZALEZ

9/24/07

610 N Wilmington Blvd Wilmington GA 90744

**Yusely Gonzalez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-289.** 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-290.** 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-291.** 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-292.** 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-293.** 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-294.** 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

09.24.07

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-295 [ 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-296 [ 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-297 [ 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-298 [ 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-299 [ 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-300 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Eufemia Aguilar*  
Eufemia Aguilar  
1050 Lagoon Ave  
Wilmington, CA 90744

**Eufemia Aguilar, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-295.** 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-296.** 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-297.** 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-298.** 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-299.** 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-300.** 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-301
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-302
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-303
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-304
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-305
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-306

Respectfully, Donald morrales  
651 Island Av #

9/25/07

**Donald Morrales, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-301.** 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-302.** 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-303.** 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-304.** 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-305.** 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-306.** 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-307 [ 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-308 [ 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-309 [ 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-310 [ 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-311 [ 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-312 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Linda M. Calderon  
1323 W. Don St,  
Wilm, Ca 90744



**Linda M. Calderon, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-307.** 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-308.** 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-309.** 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-310.** 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-311.** 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-312.** 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-313
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-314
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-315
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-316
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-317
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-318

Respectfully,

David R. Calderon  
1323 W. Don St.  
Wilm, Ca. 90744

**David R. Calderon, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-313.** 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-314.** 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-315.** 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-316.** 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-317.** 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-318.** 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-319 [ 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-320 [ 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-321 [ 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-322 [ 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-323 [ 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-324 [ 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

Rosalinda Cisneros  
1331 E. Robidoux  
Wilmington, CA 90744  
a/26/07

**Rosalinda Cisneros, Wilmington Residents, September 26, 2007**

- WR-319.** 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-320.** 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-321.** 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-322.** 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-323.** 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-324.** 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-325
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-326
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-327
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-328
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-329
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-330

Respectfully,

*Federico Cisneros*  
1331 E. Rob. Douy  
Wilmington, Calif. 90744

9/26/07

**Federico Cisneros, Wilmington Residents, September 26, 2007**

- WR-325.** 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-326.** 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-327.** 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-328.** 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-329.** 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-330.** 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-331 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-332 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-333 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-334 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-335 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-336 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully,

*Michael Rivera*  
1702 N. LAKME AVE  
WILMINGTON CA  
90744

9/26/07



**Michael Rivera, Wilmington Residents, September 26, 2007**

- WR-331.** 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-332.** 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-333.** 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-334.** 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-335.** 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-336.** 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-337
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-338
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-339
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-340
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-341
6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan. WR-342

Respectfully,

09/26/07  
Dolores Ramirez  
Dolan Ramirez  
924 N. Island Ave. #9  
Wilmington, Ca. 90744

**Dolores Ramirez, Wilmington Residents, September 26, 2007**

- WR-337.** 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-338.** 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-339.** 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-340.** 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-341.** 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-342.** 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-343 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-344 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-345 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-346 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-347 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-348 6. Adoption of the Port of Los Angeles proposed Clean Air Action Plan - Truck & Driver Employee Concessionaire Plan.

Respectfully, *Key DeoH*  
*1023 GULF AVE*  
*WILMINGTON CA*  
*90744*

*09/26/07*

**Kay Scott, Wilmington Residents, September 26, 2007**

- WR-343.** 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-344.** 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-345.** 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-346.** 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-347.** 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-348.** 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.

## 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-349
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-350
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-351
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, hábitats 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-352
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, gestión 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-353
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-354

Respetuosamente,

Fabiola Carrachio

326 Mar Vista Ave

apt: B

05/24/07

**Fabiola Caizzacizo, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-349.** 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-350.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-351.** 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-352.** 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-353.** 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-354.** 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-355 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-356 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 comunidades 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-357 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-358 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-359 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-360 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,

Luc Camacho.

326 Mar Vista Ave. Apt B

09/24/07

**Luz Camacho, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-355.** 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-356.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-357.** 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-358.** 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-359.** 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-360.** 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-361
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-362
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-363
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-364
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-365
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-366

Respetuosamente,

*Beatriz Rivera*

433 marista Av. Wilmingtons calif 90744  
09-24-07

**Beatriz Rivera, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-361.** 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-362.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-363.** 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-364.** 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-365.** 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-366.** 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-367 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-368 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-369 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-370 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-371 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-372 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,

*Tesla  
Moran*

420 Mar Vista  
Wilmington, CA  
90744

**Tesla Moran, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-367.** 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-368.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-369.** 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-370.** 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-371.** 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-372.** 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-373
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-374
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-375
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-376
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-377
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-378

Respetuosamente,

*Consuelo Echaverría*

*Consuelo Echaverría  
428 AV MAR VISTA 90744  
WILMINGTON CALIF*

**Consuelo Echaverria, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-373.** 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-374.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-375.** 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-376.** 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-377.** 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-378.** 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-379 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-380 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-381 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-382 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-383 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-384 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,

Omar Moran  
Omar Moran

420 Mar Vista  
Wilmington, CA  
90744

**Omar Moran, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-379.** 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-380.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-381.** 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-382** 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-383.** 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-384.** 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-379 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-380 2. El establecimiento anual de \$50 millones de dólares de Negociación del Fideicomiso para el Cuidado de Salud Pública, como negociación a pagar en el pasado, presente y futuro del impacto negativo en salud pública en las comunicações de Wilmington y Harbor, asi como en los residentes del corredor de Transportación. El fideicomiso deberá pagar por cuidado médico, terapia, medicinas, equipo médico, necesidades especiales médicas y entrenamiento de personal.
- WR-381 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-382 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-383 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-384 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,

Omar Moran  
Omar Moran

420 Mar Vista  
Wilmington, CA  
90744

**Roberto Moran, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-385.** 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-386.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-387.** 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-388.** 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-389.** 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-390.** 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-391 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-392 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-393 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-394 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-395 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-396 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,

*Gema L. Moran* 420 N. Mar Vista  
*Gema L. Moran* Wilmington, CA  
90744

**Gema L. Moran, Wilmington Residents, Not Dated**

- WR-391.** 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-392.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-393.** 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-394.** 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-395.** 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-396.** 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-397
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-398
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-399
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-400
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-401
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-402

Respetuosamente,

Maria Angulano

9.24.07

434 Marvista

Av. Wilmington Ca. 90744

**Maria Angulano, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-397.** 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-398.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-399.** 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-400.** 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-401.** 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-402.** 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-403 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-404 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-405 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-406 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-407 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-408 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,

Francisca P. Ramos  
Francisca P. Ramos

105 E. I St # 409  
Wilmington, CA 90744

**Francisca P Ramos, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-403.** 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-404.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-405.** 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-406.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-407.** 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-408.** 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-409
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-410
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-411
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-412
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-413
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-414

Respetuosamente,

*Carmen Aibares*  
CARMEN AIBARES  
1017 N MARINE AVE  
WILMINGTON CAL

**Carmen Albares, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-409.** 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-410.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-411.** 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-412.** 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-413.** 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-414.** 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-415 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-416 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-417 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-418 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-419 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-420 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

Yolanda Tinajero 1023 1/2 N MARINE AV  
Wilmington CA 90744  
Yolanda Tinajero

**Jolanda Tinajero, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-415.** 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-416.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-417.** 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-418.** 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-419.** 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-420.** 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-421

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-422

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-423

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-424

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-425

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-426

Respetuosamente,  
Esteban Jaime  
Esteban Jaime  
1114 N. Blinn Ave  
Wilmington, CA

**Esteban Jaime, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-421.** 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-422.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-423.** 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-424.** 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-425.** 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-426.** 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-427 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-428 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-429 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-430 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-431 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-432 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,

 Elda Guardado  
1056 lagoon Av.  
wilmington CA 90744

**Elda Guardado, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-427.** 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-428.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-429.** 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-430.** 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-431.** 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-432.** 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-433
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-434
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-435
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-436
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-437
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-438

Respetuosamente,

JUAN ROÚL MANZANO  
1046 FRIES WILMINGTON  


**Juan Raul Manzano, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-433.** 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-434.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-435.** 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-436.** 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-437.** 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-438.** 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-439 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-440 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-441 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.

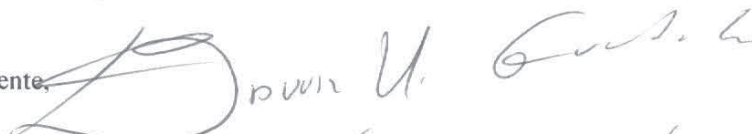
WR-442 4. El establecimiento anual de \$25 millones de dólares de Negociación para Recursos Biológicos en el pasado, presente y futuro de los recursos biológicos de la Bahía de San Pedro, tierras que estan dentro de la costa, plantas nativas de California, vida salvaje costera, habitats de animales y 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-443 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-444 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.

Edwin Guardado.

Respetuosamente,

  
1056 Lagoon Wilmington CA

**Edwin Guardado, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-439.** 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-440.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-441.** 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-442.** 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-443.** 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-444.** 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-445
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-446
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-447
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-448
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-449
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. *Elba Pastor* WR-450

Respetuosamente,

*Elba Pastor*  
1058 Lagoon Ave.

**Elba Pastor, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-445.** 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-446.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-447.** 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-448.** 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-449.** 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-450.** 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-451 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-452 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-453 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-454 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-455 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-456 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,

Merced Aguilar  
Merced Aguilar

1050 Lagoon  
Wilmington CA 90744

**Merced Aguilar, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-451.** 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-452.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-453.** 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-454.** 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-455.** 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-456.** 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-457

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-458

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-459

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-460

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-461

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-462

Angeles Martinez

Respetuosamente, Angeles Martinez  
1107 W F St.  
wilmington CA 90744

**Angeles Martinez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-457.** 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-458.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-459.** 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-460.** 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-461.** 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-462.** 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-463 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-464 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-465 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-466 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-467 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-468 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.

Maria Quintero

Respetuosamente,

*Maria Quintero*  
*638 X BAYVIEW AV APT 114*  
*WILMINGTON, CA*

**Maria Quintero, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-463.** 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-464.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-465.** 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-466.** 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-467.** 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-468.** 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-469
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-470
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-471
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-472
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-473
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-474

09.24.07

Respetuosamente,

*Alma Cerda*  
*Alma Cerda*

*Fries Ave*  
*Wilmington, CA.*

**Alma Cerda, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-469.** 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-470.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-471.** 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-472.** 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-473.** 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-474.** 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-475 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-476 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-477 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-478 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-479 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-480 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. *Leonardo Lopez*

Respetuosamente, *Leonardo Lopez LA*  
*638 N Bay View AP# 107*  
*Wilmington CA 90724*

**Leonardo Lopez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-475.** 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-476.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-477.** 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-478.** 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-479.** 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-480.** 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

9.24.07

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-481
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-482
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-483
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-484
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-485
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-486

Respetuosamente,



Miguel  
Bocanegra

951 Broad ave.  
Wilmington Ca! 90744

**Miguel Bacanegra, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-481.** 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-482.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-483.** 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-484.** 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-485.** 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-486.** 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-487 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-488 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-489 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-490 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-491 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-492 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,

Silvia López Silvia Lopez  
450 North Wilmington Blvd. Apto. 207  
9.24.2007

**Silvia Lopez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-487.** 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-488.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-489.** 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-490.** 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-491.** 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-492.** 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-493
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-494
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-495
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-496
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 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-497
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-498

Respetuosamente, Eisa Vividiana Camacho Higuera  
241 E. Anaheim St. Apt # 2 09/24/07

**Elsa Vividiana Camacho Higuera, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-493.** 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-494.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-495.** 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-496.** 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-497**

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-498.**

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-499 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-500 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-501 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-502 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-503 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-504 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,

Yesenia Ramirez

901 Brad AV - Wilmington CA  
09-2407

**Yesenia Ramirez, Wilmington Residents, September 24, 2007**

- WR-499.** 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-500.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-501.** 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-502.** 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-503.** 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-504.** 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-505

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-506

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-507

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-508

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-509

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-510

Maria Gonzalez

09-25-07

Respetuosamente,

Maria Gonzalez  
1049 N Island av # D  
Wilmington Ca. 90744.

**Maria Gonzalez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-505.** 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-506.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-507.** 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-508.** 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-509.** 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-510.** 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-511 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-512 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-513 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-514 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-515 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-516 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,

Ara Falcon  
324 WOPPst Apt 10  
Wilmington CA 90704  
9/25/07

**Ana Falcon, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-511.** 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-512.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-513.** 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-514.** 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-515.** 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-516.** Please refer 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.

## 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-517
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-518
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-519
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-520
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-521
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-522

Respetuosamente,

Vanessa Flores

1417 n. Neptune Avenue.

Wilmington CA, 90744-2001

9/25/07

**Vanessa Flores, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-517.** 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-518.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-519.** 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-520.** 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-521.** 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-522.** 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-523 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-524 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-525 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-526 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-527 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-528 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,

Maribel Benitez  
1220 Lagoon Ave.  
Wilmington, CA 90744

Manoel Benitez

9-25-07

**Baribel Benitez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-523.** 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-524.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-525.** 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-526.** 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-527.** 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-528.** 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-529
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-530
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-531
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-532
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-533
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-534

Respetuosamente,

1426 E. Crosses ave wilming ton  
CA, 90744  
Anthony D. Cruz Jr

9.25.07.

**Anthony D. Cruz, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-529.** 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-530.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-531.** 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-532.** 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-533.** 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-534.** 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-535 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-536 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-537 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-538 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-539 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-540 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,

Samy Aguilar

119 E N STREET

9/25/07.

**Samy Aguilar, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-535.** 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-536.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-537.** 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-538.** 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-539.** 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-540.** 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-541
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-542
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-543
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-544
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-545
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-546

Respetuosamente,

Tatyana Arellano  
1056 N Neptune Ave

9.25.07

**Tatyana Arellano, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-541.** 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-542.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-543.** 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-544.** 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-545.** 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-546.** 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-547 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-548 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-549 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-550 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-551 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-552 6. El Puerto de Los Angeles propuso y los Concesionarios de choferes y camiones adoptaron la proposición de un Plan de Acción para Aire Limpio.

Respetuosamente,

*ANA LOPEZ*  
*1329 N. watson ave*  
*wilmington CA 90744*

*9/25/09*

**Ana Lopez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-547.** 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-548.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-549.** 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-550.** 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-551.** 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-552.** 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-553

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-554

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-555

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-556

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-557

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-558

Respetuosamente,

Mario Aldeco  
4324 N. Marine Av. #10  
Wilmington CA 90744

09/25/07

**Mario Aldaco, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-553.** 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-554.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-555.** 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-556.** 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-557.** 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-558.** 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-559 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-560 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-561 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-562 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-563 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-564 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,

Rita Rodriguez  
1431 N. Island Ave.  
Wilmington, CA 90744

09/25/07

**Ruth Rodriguez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-559.** 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-560.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-561.** 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-562.** 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-563.** 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-564.** 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-565

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-566

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-567

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-568

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-569

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-570

Respetuosamente,

*Gilda Bonilla*  
715 N. King Ave. Apt. 5 09/25/07  
Wilmington CA 90744

**Helda Boreulla, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-565.** 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-566.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-567.** 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-568.** 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-569.** 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-570.** 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-571 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-572 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-573 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-574 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-575 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-576 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 Acuña Jones  
1023 W 6<sup>o</sup> St.  
Wilmington CA, 90744

09/25/07

**Manuel Aceuz Gercio, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-571.** 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-572.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-573.** 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-574.** 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-575.** 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-576.** 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-577
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-578
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-579
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-580
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-581
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-582

Respetuosamente, *Ricardo Pedraza*

tel. 424.288.1755.

9.25.07

**Ricardo Dedieza, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-577.** 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-578.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-579.** 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-580.** 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-581.** 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-582.** 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-583 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-584 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-585 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-586 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-587 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-588 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,

Jose Serbantez 9/25/07  
1027 W G St.  
Wilmington CA 90744

**Jose Serbaitez, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-583.** 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-584.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-585.** 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-586.** 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-587.** 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-588.** 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-589
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-590
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-591
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-592
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-593
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-594

Respetuosamente,

*Maria Elena Garcia, de A. 9/23/07*  
*1023 W 6<sup>th</sup> St.*  
*Wilmington CA 90744*

**Maria Elvia Garciaidea, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-589.** 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-590.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-591.** 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-592.** 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-593.** 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-594.** 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-595 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-596 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-597 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-598 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-599 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-600 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 Salorio*  
1083 W 6<sup>th</sup> St.  
Wilmington CA 90749

09/25/07

**Maria Salovia, Wilmington Residents, September 25, 2007**

- WR-595.** 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-596.** El Puerto tomó muchas medidas tanto 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-597.** 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-598.** 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-599.** 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-600.** 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.