



**US Army Corps
of Engineers®**



AVISO PÚBLICO ESPECIAL

REUNIÓN PÚBLICA PARA DETERMINAR LOS FACTORES EXTERNOS Y LA INCUMBENCIA DE LAS PARTES en relación con el proyecto de mejoras a la zona costera de San Pedro y la transmisión del Aviso de preparación/Carta de intención (NOP y NOI, por sus siglas en inglés, respectivamente) de la preparación de un Borrador de declaración de impacto ambiental/Informe de impacto ambiental

DISTRITO DE LOS ÁNGELES

Fecha de la reunión: 23 de enero de 2007

Reunión pública para determinar los factores externos y la incumbencia de las partes

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE.UU. (Cuerpo) (Distrito de Los Ángeles) y el Departamento del Puerto de Los Ángeles (LAHD, por sus siglas en inglés) celebrarán conjuntamente una reunión pública para determinar los factores externos y la incumbencia de las partes en relación con el proyecto propuesto de mejoras a la zona costera de San Pedro - Borrador de exposición del impacto ambiental (EIS, por sus siglas en inglés)/Informe de impacto ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) para recibir los comentarios del público y evaluar las inquietudes del público respecto al alcance y preparación apropiados de los borradores de EIS/EIR. Se recomienda la participación de las entidades federales, estatales y locales, y de otras organizaciones y particulares interesados en la reunión pública. Esta reunión se llevará a cabo tanto en inglés como en español. Los integrantes del público que deseen comunicarse y escuchar todo en español deberían asistir a esta reunión. La reunión se celebrará en la fecha y lugar siguientes:

23 de enero de 2007
6:00 p.m. – 8:30 p.m.
Crown Plaza Hotel
601 South Palos Verdes Street
San Pedro, CA 90731

Véase el mapa del lugar de la reunión en la Figura 1. El proceso para determinar los factores externos y la incumbencia de las partes tiene por fin facilitar al Cuerpo y a LAHD la información que el público considere necesaria para establecer el alcance apropiado para preparar el análisis ambiental en el futuro EIS/EIR propuesto. Presente sus comentarios, inquietudes, medidas atenuantes, sugerencias de proyectos alternativos y otra información pertinente que nos permita preparar un EIS/EIR completo y significativo para el proyecto. El Cuerpo y LAHD todavía no piden comentarios del público respecto a las ventajas o desventajas de la propuesta global ni asesoramiento en cuanto a aprobar o rechazar la propuesta. Habrá oportunidades futuras para formular este tipo de comentarios durante la revisión del permiso y el proceso de aprobación del proyecto.

Durante la audiencia de esta reunión pública, se asignará un cierto tiempo a todos los que quieran hacer una declaración y proporcionar información sobre el proyecto propuesto. La duración del período que cada persona tenga asignado dependerá directamente de la cantidad de personas que se anoten para hablar en la audiencia pública. Por el momento, se calcula que los particulares recibirán tres minutos para dar comentarios orales. Quisiéramos alentar a los grupos con intereses especiales a que nombren a un portavoz oficial que exponga los puntos de vista del grupo. Asignaremos un período más extenso a los representantes oficiales de dichos grupos, a pedido.

Los grupos que deseen nombrar a un representante oficial deben avisar al Cuerpo por escrito antes del 19 de enero de 2007, pero no después de esa fecha. La determinación de este tiempo prolongado para hablar se basará en la cantidad de respuestas que el Cuerpo reciba. Se vigilará el cumplimiento estricto de esta regla a discreción del funcionario del Cuerpo encargado de la audiencia.

Se recibirán comentarios por carta y por correo electrónico enviados al Cuerpo y LAHD hasta el **28 de febrero de 2007. Los comentarios por escrito deberán remitirse a la dirección siguiente:**

U.S. Army Corps of Engineers, Los Angeles District
Regulatory Branch and the Los Angeles Harbor Department
Atención: Dr. Spencer D. MacNeil y Dr. Ralph G. Appy
915 Wilshire
Los Ángeles, California 90017-3401

Los comentarios por correo electrónico deben enviarse a <ceqacomment@portla.org> y a <spencer.d.macneil@usace.army.mil>. Envíe sus comentarios en formato de carta como adjunto al mensaje de correo electrónico. Las cartas con comentarios deberán incluir la dirección postal del autor y el título del proyecto “San Pedro Waterfront” (Proyecto de mejoras a la zona costera de San Pedro) en la línea del asunto del mensaje de correo electrónico. Esta oficina deberá haber recibido los comentarios antes del 28 de febrero de 2007.

Los interesados en que se agreguen sus nombres a la lista de notificación por correo electrónico del Cuerpo para LAHD pueden anotarse en: <www.spl.usace.army.mil/regulatory/register.html>. Se usará esta lista en el futuro para avisar al público sobre audiencias programadas y la disponibilidad de futuros avisos públicos. Los siguientes sitios web contienen información de LAHD sobre el proyecto: <www.sanpedrowaterfront.com>, <www.portoflosangeles.org/environment_pn.htm> y el Centro de Información de la Zona Costera de San Pedro, situado en el edificio Brown Bros. Building, en 455 S. 6th Street San Pedro, CA 90731. El Centro de Información de la Zona Costera de San Pedro está abierto al público todos los martes, jueves y viernes desde las 11:30 a.m. hasta las 6:30 p.m. Si desea información adicional sobre el Centro de Información, llame al (310) 732-3567.

Contactos

Gerente de proyecto de USACE: Spencer MacNeil, (805) 585-2149, spencer.d.macneil@usace.army.mil

Gerente de proyecto de POLA: Jan Green Rebstock, (310) 732-3949, <jgreenrebstock@portla.org>

Carta de intención/Aviso de preparación

Por la presente se avisa a los interesados que se recibió una solicitud preliminar para obtener un permiso del Cuerpo para la actividad descrita en este documento. El Cuerpo está considerando la solicitud de LAHD para obtener un permiso conforme a la sección 404 de la Ley de Agua Limpia y la sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos para realizar actividades de dragado y relleno relacionadas con el proyecto propuesto. Se invita a los interesados a presentar sus opiniones sobre el alcance del borrador de EIS/EIR, que formará parte del registro y será considerado en el desarrollo del EIS/EIR. Se usará este EIS/EIR como parte de la decisión sobre el permiso de conformidad con la sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos del 3 de marzo de 1899 (33 U.S.C. 403) y la sección 404 de la Ley de Agua Limpia de 1972 (33 U.S.C. 1344).

El Cuerpo, junto con LAHD, está examinando la factibilidad de las mejoras a la zona costera y las nuevas oportunidades de desarrollo en el Puerto de Los Ángeles. Tanto el Cuerpo como LAHD determinaron independientemente que, conforme a la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) y la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés), respectivamente, hay impactos ambientales posiblemente significativos en relación con la medida propuesta y que, por ende, se requieren un EIS y un EIR.

La inquietud federal principal es el dragado y la descarga de materiales dentro de las aguas territoriales de los Estados Unidos e impactos potencialmente significativos en el medioambiente físico. Tales actividades de dragado y descarga requieren un permiso del Cuerpo, de conformidad con la sección 404 de la Ley de Agua Limpia. Por lo tanto, el Cuerpo, de conformidad con NEPA, requiere la preparación de un EIS antes de arribar a una decisión sobre el permiso. El Cuerpo podrá en definitiva tomar la decisión de permitir o denegar el proyecto, o de otorgar un permiso para las versiones modificadas del proyecto. El Cuerpo preparó y publicó una Carta de intención (NOI) para preparar un EIS en el Registro Federal para el proyecto propuesto.

De conformidad con CEQA, LAHD será la entidad líder para preparar el EIR a fin de estudiar las aprobaciones de desarrollo dentro de su jurisdicción. LAHD preparó un Aviso de preparación (NOP) para la determinación sobre el EIR de conformidad con las pautas para la implementación del artículo 1

de la Ley de Calidad Ambiental de California de 1970 de la Ciudad de Los Ángeles; conforme a la Pauta Estatal de CEQA, (Título 14 del Código de Normas de California); y conforme al Código de Recursos Públicos de California (sección 21000 y siguientes).

Se adjuntan el NOP y la Lista de control de aspectos ambientales a este aviso público para someterlos a la revisión y los comentarios del público. Los comentarios del público deberán enviarse antes del 28 de febrero de 2007 al domicilio indicado en la página 2 de este aviso.

El Cuerpo y LAHD han acordado preparar conjuntamente un borrador de EIS/EIR a fin de optimizar la eficiencia y evitar la duplicación. El borrador de EIS/EIR tiene por objeto tener el alcance suficiente para responder a los requisitos federales, estatales y locales, así como a las cuestiones ambientales respecto a las actividades propuestas y las aprobaciones de permisos. Las entidades líderes conjuntas esperan poner a disposición del público el borrador de EIS/EIR en el otoño de 2007. Se celebrarán audiencias públicas durante el período de comentarios públicos para el borrador de EIS/EIR.

Información suplementaria

A continuación se incluyen una visión general del proyecto propuesto y una descripción de los componentes del proyecto que requieren revisión conforme a NEPA y CEQA, seguidos de un resumen de las cuestiones clave y alternativas que serán evaluadas en el EIS/EIR.

1. Reseña general y antecedentes del proyecto

1.1 Reseña general del proyecto

El Departamento del Puerto de Los Ángeles (LAHD) administra el Puerto de Los Ángeles (Puerto). El puerto comprende 28 millas en su zona costera y 7,500 acres de tierra y agua. LAHD administra las terminales de automóviles, contenedores, omniterminales, terminales madereras, de cruceros y de cargas líquidas y secas, así como instalaciones de pesca comercial. El Puerto provee amarraderos con fines recreativos a 5,000 embarcaciones de placer, barcos de pesca deportiva y embarcaciones chárter. Entre las instalaciones comunitarias se incluyen un centro juvenil para la zona costera, una rampa de botadura y una playa pública para la natación. Entre las instalaciones educativas se incluyen el Acuario Cabrillo y el Museo Marítimo.

El EIS/EIR evaluará los proyectos de desarrollo específico y las mejoras de infraestructura afines desde el puente Vincent Thomas hasta los atracaderos 49-50, dentro de la propiedad del Departamento del Puerto de la Ciudad de Los Ángeles. El proyecto propuesto se desarrollaría en un período aproximado de cinco años a partir de la fecha de aprobación del proyecto.

1.2 Antecedentes del proyecto

LAHD, junto con el Cuerpo, inició el EIR/EIS para el proyecto titulado “Desde el puente hasta el rompeolas: plan maestro de desarrollo para la zona costera y la rambla de San Pedro” con un NOI/NOP en septiembre de 2005 y celebró subsiguientemente tres reuniones para determinar los factores externos y la incumbencia de las partes en octubre de 2005 a fin de definir con mayor profundidad y aceptar

comentarios sobre el alcance del EIS/EIR. El actual proyecto propuesto y redefinido representa una reducción considerable en el alcance del proyecto anterior y se concentra en las mejoras de infraestructura, la ampliación del programa de cruceros y el mejoramiento del acceso público a la zona costera. El proyecto propuesto de mejoras a la zona costera de San Pedro elimina la mayor parte del desarrollo comercial relacionado con el proyecto anterior del plan. Además, se propone que la construcción de las mejoras se produzca en un plazo aproximado de cinco años, a diferencia de un desarrollo de todo el espacio disponible a 30 años. El desarrollo futuro de la zona costera que responda a las fuerzas del mercado es especulativo y será tratado en el marco de una revisión ambiental posterior si es necesario. La ampliación de las instalaciones para cruceros sigue siendo parte del proyecto propuesto, con un atracadero de reemplazo para el atracadero 87 en el puerto exterior en los atracaderos 45-47 y un nuevo atracadero en los atracaderos 49-50.

La gama de alternativas anterior, en especial las alternativas de desarrollo reducido, desarrollo máximo y desarrollo costero, también ha sufrido la reducción correspondiente al tiempo que sufrían un recorte considerable la intensidad del desarrollo comercial contemplado y los emplazamientos del proyecto incluidos en la zona del proyecto propuesto. Todos los comentarios recibidos en el proceso previo para determinar los factores externos y la incumbencia de las partes todavía son considerados parte del registro administrativo de este proyecto, ya que dichos comentarios se relacionan con los elementos del proyecto que aún forman parte del proyecto propuesto o de las alternativas. El proyecto alternativo N° 1 se concentra en la reducción de la cantidad de atracaderos para cruceros, considera lugares optativos para el estacionamiento relativo a actividades de crucero e incluye modificaciones a Harbor Boulevard para crear una nueva zona verde con senda peatonal y ciclovia. Conforme a esta alternativa, se ampliaría Sampson Way y se deliberaría sobre lugares optativos para el Museo de Troles Rojos y un establecimiento de mantenimiento. A continuación se ofrecen más detalles sobre el proyecto propuesto.

2. Elementos del proyecto que requieren revisión conforme a NEPA

2.1 Finalidad y necesidad

Se requiere una revisión conforme a NEPA antes de la consideración de solicitudes de permiso por parte del Cuerpo, de conformidad con la sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos, la sección 404 de la Ley de Agua Limpia y la sección 103 que rige la disposición oceánica mar adentro en emplazamientos aprobados por la EPA. La finalidad básica del proyecto relativa a la sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos es mejorar y mantener la navegación y el esparcimiento marinos. El proyecto cumpliría una necesidad pública de acceso a las instalaciones comerciales y recreativas, espacios abiertos y navegación libre.

El Cuerpo rige las actividades de dragado y relleno conforme a la sección 404 de la Ley de Agua Limpia. La finalidad global del proyecto relativa a la sección 404 de la Ley de Agua Limpia es la siguiente:

- Realizar modificaciones a la zona costera existente, incluso ensenadas artificiales para aumentar la superficie de agua (hasta 4.98 acres como máximo) para facilitar varios usos costeros, entre otros, atracaderos para embarcaciones visitantes de alto porte, embarcaciones de placer, remolcadores y otros usos recreativos, comerciales y portuarios, sin impedir el derecho público a la navegación libre; y
- Utilizar y realzar el valor de las aguas profundas existentes en el puerto exterior y el canal principal para dar lugar al crecimiento actual y futuro proyectado de la industria de los cruceros.

2.2 Elementos del proyecto de conformidad con NEPA

LAHD ha solicitado permisos para los elementos marinos del proyecto, que requieren permisos del Cuerpo conforme a la sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos. Las actividades que incluyen dragado requieren permisos conforme a las secciones 404 de la Ley de Agua Limpia y 103 correspondiente a la disposición oceánica mar adentro. En la Tabla 1 siguiente se presenta un resumen de estas actividades.

Tabla 1. Actividades que requieren permisos del Cuerpo

Elementos del proyecto	Cantidad de dragado/ Superficie de agua cubierta
<i>Terminal Catalina – Atracadero 95</i>	
Instalación de pilotes y construcción de muelles flotantes nuevos	30 pilotes, 8,000 pies cuad.
Superficie total de agua cubierta	8,000 pies cuad. (0.18 acre)
<i>Puerto norte</i>	
Excavación y dragado (<i>creación de nueva zona marina por debajo de +4.8 pies de bajamar media inferior</i>)	340,000 pies cuad.; 500,000 yardas cúb. * (7.80 acres)
Eliminación de la estructura del embarcadero actual	56,000 pies cuad.
Instalación de mamparos perimetrales de tablestacas dentro de aguas territoriales de los EE.UU.	220 pies lineales
Instalación de pilotes y construcción de embarcaderos perimetrales/rambla y estructura de muelles	170 pilotes; 33,000 pies cuad.
Instalación de protección de cuestras con rocas	45,000 pies cuad.
Eliminación de dique de retención (o de mamparo) que va a romperse	700 pies lineales
Superficie total de agua nueva creada	396,000 pies cuad. (9.09 acres)
Superficie total de agua cubierta (escollero, muelles, etc.)	78,000 pies cuad. (1.79 acre)
Superficie de agua nueva neta creada	318,000 pies cuad. (7.30 acres)
<i>Puerto del centro</i>	
Excavación y dragado (<i>creación de nueva zona marina por debajo de +4.8 pies de bajamar media inferior</i>)	47,000 pies cuad.; 83,000 yardas cúb. ** (1.08 acre)
Eliminación de parte del embarcadero B.86 actual	1,100 pies cuad.
Eliminación de muelles existentes	4,500 pies cuad.
Instalación de mamparos perimetrales de tablestacas dentro de aguas territoriales de los EE.UU.	310 pies lineales
Instalación de pilotes y construcción de muelles flotantes nuevos	35 pilotes; 13,000 pies cuad.
Instalación de protección de cuestras con rocas	17,000 pies cuad.
Superficie total de agua nueva creada	52,600 pies cuad. (1.21 acre)
Superficie total de agua cubierta (escollero, muelles, etc.)	30,000 pies cuad. (0.69 acre)
Superficie de agua nueva neta creada	22,600 pies cuad. (0.52 acre)
<i>Puerto de 7th Street</i>	
Excavación y dragado (<i>creación de nueva zona marina por debajo de +4.8 pies de bajamar media inferior</i>)	14,000 pies cuad.; 22,000 yardas cúb. *** (0.33 acre)
Eliminación de muelles existentes	2,200 pies cuad.
Instalación de mamparos perimetrales de tablestacas dentro de aguas territoriales de los EE.UU.	230 pies lineales
Instalación de pilotes y construcción de muelles flotantes nuevos	26 pilotes; 8,000 pies cuad.
Instalación de protección de cuestras con rocas	8,000 pies cuad.
Eliminación de dique de retención (o de mamparo) que va a romperse	140 pies lineales
Superficie total de agua nueva creada	16,200 pies cuad. (0.37 acre)
Superficie total de agua cubierta (escollero, muelles, etc.)	16,000 pies cuad. (0.37 acre)
Superficie de agua nueva neta creada	200 pies cuad. (0.01 acre)
<i>Muelle de 7th Street</i>	
Eliminación de amarraderos actuales y del muelle flotante del puerto deportivo	4,000 pies cuad.

Elementos del proyecto	Cantidad de dragado/ Superficie de agua cubierta
Instalación de pilotes y de nueva estructura de muelle	15 pilotes; 6,000 pies cuad.
Superficie total de agua nueva creada	4,000 pies cuad. (0.09 acre)
Superficie total de agua cubierta (escollerado, muelles, etc.)	6,000 pies cuad. (0.14 acre)
Superficie neta de agua cubierta	2,000 pies cuad. (0.05 acre)
<i>Rambla de Ports O' Call</i>	
Eliminación de muelles existentes	29,000 pies cuad.
Instalación de pilotes y construcción del nuevo embarcadero / nueva rambla	60 pilotes; 50,000 pies cuad.
Eliminación de mamparo de madera en el atracadero 78.	150 pies lineales
Instalación de pilotes y construcción de nueva cubierta en el atracadero 78	32 pilotes; 9,000 pies cuad.
Instalación de mamparo de tablestacas en el atracadero 78	150 pies lineales
Superficie total de agua nueva creada	29,000 pies cuad. (0.67 acre)
Superficie total de agua cubierta (escollerado, muelles, etc.)	59,000 pies cuad. (1.35 acre)
Superficie neta de agua cubierta	30,000 pies cuad. (0.69 acre)
<i>Instalaciones para cruceros en atracadero 45-47</i>	
Nuevos delfines de amarre y erguido y pasarela en atracadero 45-47	30 pilotes; 3,000 pies cuad.
Superficie total de agua cubierta	3,000 pies cuad. (0.07 acre)
<i>Instalaciones para cruceros en atracadero 49/50</i>	
Instalación de una nueva extensión para embarcadero y un delfín de amarre	220 pilotes; 81,000 pies cuad.
Superficie total de agua cubierta	81,000 pies cuad. (1.86 acre)
Superficie total de agua creada por ensenadas artificiales	401,000 pies cuad. (9.21 acres)
Superficie total de agua descubierta por eliminaciones	96,800 pies cuad. (2.22 acres)
Superficie total de agua creada	497,800 pies cuad. (11.43 acres)
Superficie total de agua cubierta	281,000 pies cuad. (6.45 acres)
Superficie neta total de aguas nuevas	216,800 pies cuad. (4.98 acres)

* Las cantidades citadas corresponden a la superficie y el volumen por debajo de +4.8 pies de bajamar media inferior. El volumen total de dragado en el puerto norte (a los efectos del permiso en virtud de la sección 103) es de 680,000 yardas cúbicas sobre un espacio de 8.70 acres.

** Las cantidades citadas corresponden a la superficie y el volumen por debajo de +4.8 pies de bajamar media inferior. El volumen total de dragado en el puerto del centro (a los efectos del permiso en virtud de la sección 103) es de 102,000 yardas cúbicas sobre un espacio de 1.56 acre.

*** ** Las cantidades citadas corresponden a la superficie y el volumen por debajo de +4.8 pies de bajamar media inferior. El volumen total de dragado en el puerto de 7th Street (a los efectos del permiso en virtud de la sección 103) es de 26,000 yardas cúbicas sobre un espacio de 0.36 acre.

En total, la medida propuesta crearía aproximadamente 497,800 pies cuadrados (11.43 acres) de nueva zona de agua. Esta cifra explica la superficie acuática creada por los recortes (9.21 acres) y la eliminación del embarcadero, los muelles flotantes y los amarraderos del puerto deportivo actuales (2.22 acres). Se cubrirían aproximadamente 281,000 pies cuadrados (6.45 acres) de zona de agua existente, lo cual resultaría en un aumento neto de aproximadamente 216,800 pies cuadrados (4.98 acres) de nueva superficie de agua dentro del puerto. Debido a la creación de los nuevos puertos, se anticipa que el proyecto creará un total aproximado de 808,000 yardas cúbicas de material de dragado. Se planea la disposición oceánica mar adentro LA-2 o LA-3 del material de dragado limpio, con la disposición en

tierras altas de los sedimentos contaminados. También se considerarán otros emplazamientos de disposición en puerto, si llegan a estar disponibles.

3. Elementos del proyecto que requieren revisión conforme a CEQA

3.1 Objetivos del proyecto

El proyecto propuesto tiene como finalidad aumentar el acceso público a la zona costera, permitir el desarrollo comercial adicional para atender a los visitantes dentro del puerto, responder a la creciente demanda en la industria de los cruceros y mejorar el transporte del puerto, tanto interior como alrededor del mismo. Los objetivos del proyecto son los siguientes:

- Mejorar las conexiones clave entre el centro de San Pedro y la zona costera, incluida la creación de un puerto y rambla del centro, que se convertirán en el punto de encuentro para la actividad naviera y los visitantes del centro de San Pedro.
- Facilitar el acceso público a la zona costera y crear nuevos espacios abiertos, que incluyan parques y otros jardines conectados con la rambla.
- Crear una gran rambla para conectar la red de espacios abiertos públicos y la comunidad vecina.
- Crear y ampliar la rambla de la zona costera como parte del sendero costero de California para conectar la comunidad con la zona costera.
- Proveer usos varios a la zona costera, entre otros, atracaderos para embarcaciones visitantes, naves de servicio portuario, remolcadores y otros usos recreativos, comerciales y portuarios para la zona costera.
- Proporcionar mejores oportunidades comerciales para atender a los visitantes dentro de Ports O' Call que complementen aquellas ubicadas en el centro de San Pedro.
- Ampliar las instalaciones para cruceros y el estacionamiento afín para responder a las crecientes demandas tanto actuales como anticipadas.
- Crear un atracadero permanente para Catalina Express e Island Express y mudar el S.S. Lane Victory.

3.2 Ubicación del proyecto

El proyecto propuesto se encuentra en el extremo sur de la Ciudad de Los Ángeles. La zona del proyecto propuesto se sitúa en general a lo largo del lado oeste del canal principal del puerto, desde el puente Vincent Thomas hasta los atracaderos 49-50. La Figura 2 muestra la ubicación regional y la Figura 3 ilustra el vecindario local de la zona del proyecto. La Figura 4 muestra las condiciones actuales dentro de la zona del proyecto.

3.3 Proyecto propuesto

El proyecto propuesto supone varios usos de tierras dentro de la zona del proyecto, incluso la zona costera pública y los espacios abiertos, el desarrollo comercial, las instalaciones de transporte y estacionamiento, y la ampliación de las instalaciones y operaciones de los cruceros. Este documento contiene una

descripción más detallada de cada uno de estos usos. La Figura 5 muestra una visión general de los elementos incluidos en el proyecto propuesto. La Figura 6 ilustra los elementos del proyecto que se consideran en el proyecto alternativo N° 1.

Nuevos puertos y ensenadas artificiales para aumentar la superficie de agua

El proyecto propuesto incluye el desarrollo de tres puertos nuevos, entre otros, el puerto norte, el puerto del centro y el puerto de 7th Street. Cada uno de ellos se describe con mayor detalle a continuación.

- **Puerto norte:** El puerto norte incluye una ensenada artificial de 8.7 acres situada en el atracadero 87–90 y tiene lugar para remolcadores, embarcaciones de mayor calado históricas y navales que estén de visita. La ensenada artificial portuaria se extendería desde la orilla actual hasta 50 pies aproximadamente al este de las mejoras en Harbor Boulevard Parkway. La excavación y el dragado realizados para la construcción del puerto norte darían espacio a embarcaciones de mayor calado. Se calcula que volumen de dragado para el nuevo puerto (ensenada artificial de 8.7 acres hasta una profundidad de 25 pies de bajamar media inferior [MLLW, por sus siglas en inglés]) será de 680,000 yardas cúbicas. Se construirían embarcaderos perimetrales y una estructura de muelles en el centro del puerto. La demolición de los muelles existentes es necesaria para crear la ensenada artificial. Se proponen mamparos de tablestacas para los límites del nuevo puerto. La construcción del puerto norte desplazaría un atracadero en 87-89 que se usa en ocasiones para los cruceros. Las operaciones de manejo de carga se realizaban en los atracaderos 87-90 hasta agosto de 2006. Estas operaciones han cesado de manera permanente y no volverán a realizarse en este lugar.
- **Puerto del centro:** El puerto del centro incluye una ensenada artificial de 1.56 acre para dar lugar a las embarcaciones del programa Top Sail del Instituto Marítimo de Los Ángeles, embarcaciones portuarias y otras embarcaciones visitantes. Se calcula que el volumen de dragado para el nuevo puerto (ensenada artificial de 1.56 acre a una profundidad de 25 pies de bajamar media inferior) será de 102,000 yardas cúbicas, que desplazará la orilla actual a un máximo de 160 pies al oeste del nuevo borde de la rambla. El embarcadero actual en el atracadero 86 se modificaría para dar acceso al nuevo puerto. Sería necesario demoler las instalaciones transitorias actuales para Top Sail, el estacionamiento de superficie y los jardines/espacios paisajistas para dragar el nuevo puerto. Se planea la construcción de nuevos mamparos de tablestacas, muelles flotantes y planchas de acceso.
- **Puerto de 7th Street:** El puerto de 7th Street incluye un recorte acuático de 0.36 acre para las embarcaciones visitantes. Se necesitaría la demolición de los embarcaderos y el estacionamiento existentes para dragar el nuevo puerto. Se calcula que el volumen de dragado para el nuevo puerto (ensenada artificial de 0.36 acre hasta una profundidad de 25 pies de bajamar media inferior [MLLW]) será de 26,000 yardas cúbicas. Los mamparos de tablestacas formarían los límites del nuevo puerto. Se propone un perímetro portuario de muelles flotantes de 12 pies de ancho y planchas de acceso.

Rambla y espacios abiertos

Entre los nuevos espacios abiertos públicos se incluyen la rambla, plazas, parques y paisajismo orgánico e inorgánico. A continuación se describen los componentes clave. La figura 7 muestra los nuevos senderos propuestos para la rambla y los peatones, así como los planeados y los que están en construcción como parte del Proyecto de mejoras a la zona costera de San Pedro y aquellos que se terminaron como parte del Proyecto de desarrollo para acceso a la zona costera.

- **Rambla del puerto norte:** La rambla del puerto norte se extendería a lo largo del límite del nuevo puerto norte y tendría una anchura de 30 pies. La rambla incluiría un paseo marítimo entarimado, pasamanos, iluminación, letreros peatonales y bancos. Es necesario construir partes de la rambla sobre el agua.
- **Rambla del puerto del centro:** La rambla del puerto del centro incluiría una rambla superior y una inferior. Se arbolaría la rambla superior e incluiría paisajismo, iluminación, letreros, muebles de exterior y un pavimento de granito descompuesto o material similar. Se definiría la orilla del agua con un límite abierto de bolardos o pasamanos (si fueran necesarios). Sería necesaria la demolición del estacionamiento de superficie actual.
- **Complejo surtidor para el centro:** El complejo surtidor de 12,000 pies cuadrados para el centro incluiría un surtidor interactivo. Todavía no se han preparado los detalles de este complejo surtidor, pero incluirán un proceso de diseño público completo.
- **Parque John S. Gibson:** El parque John S. Gibson es un parque de 1.61 acre situado al sur de 5th Street Green. El plan conservaría los monumentos y realzaría los alrededores con mejores jardines y elementos interpretativos.
- **Plaza del Ayuntamiento:** La nueva Plaza del ayuntamiento de 0.79 acre al pie de 6th Street estaría situado al frente del histórico Ferry Building (el Museo Marítimo actual) e incorporaría una parte de la rambla del centro y estacionamiento de superficie de corto plazo. Los materiales de acabado serían losas decorativas con materiales de pavimentación similares para la calzada y el estacionamiento. La Plaza del ayuntamiento se cerraría al tráfico vehicular para eventos especiales a realizarse en la plaza. Sería necesaria la demolición de la actual calle (6th Street), las veredas y el estacionamiento de superficie.
- **Muelle de 7th Street:** El muelle de 7th Street sería el muelle municipal público para el amarre a corto plazo de embarcaciones visitantes. Se necesitaría la demolición del pórtico para coches (*porte cochere*) del Acapulco Restaurant, el estacionamiento de superficie y de aproximadamente 12 amarraderos del puerto deportivo, así como una parte del muelle flotante. Se reemplazarían los amarraderos del puerto deportivo como parte del proyecto fase II del Puerto deportivo Cabrillo dentro del puerto. La junta de comisionados portuarios aprobó el proyecto fase II del Puerto deportivo Cabrillo en diciembre de 2003 y supone la reurbanización del puerto deportivo en el atracadero 37 sur, a través de la ensenada Watchorn.
- **Rambla de Ports O' Call:** Se desarrollará la rambla de Ports O'Call a lo largo de la zona costera con algunas construcciones de muelle sobre la ribera de los usos actuales dentro de Ports O'Call. La rambla de la zona costera se combinaría con otras ramblas dentro del puerto y tendría una anchura máxima de 30 pies con un paseo marítimo entarimado, pasamanos, iluminación, letreros peatonales y bancos. La instalación de esta rambla podrá requerir la reubicación de puertos deportivos que serían reemplazados como parte del proyecto fase II del Puerto deportivo Cabrillo dentro del puerto. En el atracadero 78, se construiría la rambla sobre pilotes por la orilla del agua. El hábitat de la marisma quedaría sombreado por una plaza de cubierta y se atenuarían los impactos al hábitat.
- **Sendero costero de California:** El proyecto incluirá el desarrollo adicional del sendero costero de California a lo largo de la zona costera de San Pedro, incluyendo letreros y conectando espacios abiertos y lugares de interés.

Conexiones y acceso público

Una de las características clave del proyecto propuesto es dar un mejor acceso público a la zona costera. Estas conexiones comprenderían un cruce peatonal directo y seguro en la intersección de Harbor

Boulevard y Swinford y un nuevo puente peatonal en 13th Street, posiblemente a través del edificio del Museo de Troles Rojos propuesto en el despeñadero como puente de tierra para dar acceso a Ports O'Call. Se proveerán cruces peatonales y acceso a la zona costera en las calles 1st, 3rd y 7th. También se estudiará el acceso vehicular a la zona costera en 1st Street. La ampliación de las vías del trole rojo es una manera posible para establecer mejores conexiones en la zona costera. Está en marcha un estudio de factibilidad para contemplar la ampliación de las vías del trole rojo para llegar a varios lugares.

Desarrollo comercial para atender a los visitantes

El proyecto propuesto incluye nuevo desarrollo comercial en escala reducida que se concentrará en Ports O'Call Village. Ports O'Call contiene en la actualidad aproximadamente 150,000 pies cuadrados de usos comerciales minoristas y restaurantes. El proyecto propuesto supone la demolición y reconstrucción de aproximadamente 40,000 pies cuadrados de desarrollo actual para facilitar la construcción de la rambla costera. El proyecto también ampliará como máximo el 25% de la superficie actual en pies cuadrados, con una ganancia neta de 37,500 pies cuadrados. Con esta ampliación, el International Café y el mercado de pescados de San Pedro ampliarán sus locales actuales y el restaurante Ports O' Call se trasladará a un nuevo local en alguna parte de Ports O' Call Village. LA Sport Fishing también tendrá la oportunidad de mudarse y ampliarse hacia el norte del establecimiento actual. Cuando la haya terminado, la zona de Ports O' Call tendrá una superficie total de 187,500 pies cuadrados para usos comerciales minoristas y restaurantes. Véase la Figura 8.

Terminal para cruceros en los atracaderos 45-50 para el puerto exterior

El proyecto propuesto incluye la modernización del actual atracadero 45-47 para usarlo como atracadero de cruceros en el puerto exterior. Este atracadero reemplazaría el atracadero para cruceros que en ocasiones se usa en el atracadero 87, que será desplazado por la construcción de la ensenada artificial del puerto norte. El proyecto también incluye la construcción de un nuevo atracadero en los atracaderos 49-50 para un segundo crucero en el puerto exterior para dar cabida a una embarcación de 1,250 pies de eslora. El proyecto incluye la construcción de una nueva terminal de cruceros de dos plantas, con una superficie máxima de 200,000 pies cuadrados. La obra ribereña propuesta incluye la instalación de delfines de amarre y erguidos.

Según un proyecto alternativo, se considera la modernización del atracadero 45-47 para dar cabida a un crucero en el puerto exterior, que se considera un reemplazo para el atracadero 87 para cruceros en existencia actualmente. También se incluiría la construcción del edificio de una terminal para cruceros. Está en marcha un estudio de factibilidad para analizar la ampliación de las vías del trole rojo para llegar a varios lugares a lo largo de la zona costera, incluso a lo largo de Miner Street hasta llegar a la terminal para cruceros del puerto exterior.

Una omniterminal de carga funciona actualmente en los atracaderos 46-50. Estas operaciones terminarían luego de la construcción de la terminal para cruceros propuesta para el puerto exterior.

S.S. Lane Victory

El plan propuesto supone el traslado del S.S. Lane Victory desde el atracadero 95 hasta la ensenada artificial del puerto norte.

Terminal de Catalina Express e Island Express

El proyecto propuesto incluye la reubicación de la Terminal Catalina Express y de Island Express desde el atracadero 96 hasta la ubicación actual del S.S. Lane Victory en el atracadero 95. La Terminal Catalina

Express tiene una dársena con depósito de combustible sobre el suelo con 8,500 galones de diesel N° 2 que se desarrollaría en el nuevo emplazamiento. Entre los requisitos de atraque se incluyen muelles elevados de concreto para dar lugar a 8-10 embarcaciones de esloras variadas (de 100 a 150 pies). Los helicópteros de Island Express permanecerían en el lugar habitual.

Mejoras al transporte

El proyecto propuesto incluye una intersección mejorada en Sampson Way y 7th Street para mejorar el acceso desde y hacia la zona costera. Se ampliaría Sampson Way para agregarle dos carriles en ambos sentidos, con una curva cerca del mercado mayorista de pescados para unirse a 22nd Street en su alineación occidental al este de Miner Street. Harbor Boulevard conservaría su traza con la capacidad actual. Se realizarían mejoras paisajísticas del lado occidental de Harbor Boulevard y en la mediana que comienza en la intersección con Swinford en dirección sur, hacia 22nd Street. Véase la Figura 5.

Un proyecto alternativo contemplaría la ampliación de Sampson Way en la intersección con 7th Street para agregarle dos carriles en ambos sentidos, con una curva cerca del mercado mayorista de pescados para unirse a 22nd Street en su alineación occidental al este de Miner Street. Se reduciría Harbor Boulevard a un carril en cada sentido para prestar servicio a las residencias contiguas. El derecho de paso callejero restante se convertiría en una zona verde, que daría lugar a senderos y ciclovías y conectaría los espacios abiertos y sendas actuales del norte y del sur. Se realizarían mejoras paisajísticas del lado occidental de Harbor Boulevard y en la mediana que comienza en la intersección con Swinford. Véase la Figura 6.

Instalaciones de estacionamiento

Se proveerán zonas de estacionamiento a través de una combinación de lotes de estacionamiento de superficie y estructuras de estacionamiento, situadas en toda la zona del proyecto. Se proveen instalaciones de estacionamiento principalmente para las operaciones trasladadas y ampliadas para cruceros y en la Terminal Catalina. Conforme al proyecto propuesto, el estacionamiento de superficie actual para las operaciones de la terminal para cruceros en el atracadero 91-93 contiene los 2,200 espacios necesarios. Se proveerá estacionamiento para la Terminal Catalina, que necesitará unos 1,000 espacios aproximadamente, principalmente en el lugar actual, cerca del puente Vincent Thomas (700 espacios). Conforme a un proyecto por separado, se propone la ampliación de esta zona de la terminal de navegación China, que supondrá la eliminación de unos 300 espacios de estacionamiento aproximadamente. Dichos espacios serán reemplazados por el uso de estacionamiento de superficie o estructurado en el estacionamiento de CalTrans en Beacon y O'Farrell Street.

Conforme al proyecto propuesto con dos atracaderos en el puerto exterior, entre las opciones preferidas de estacionamiento se encuentran el estacionamiento de superficie con 1,600 espacios cerca de Sampson Way, de los cuales 1,000 espacios se proveen en una estructura de estacionamiento de dos niveles ya sea en la terminal para cruceros en el atracadero 91-93, el lote de estacionamiento al norte del puente Vincent Thomas en la esquina de Knoll y Front Street o el estacionamiento de CalTrans. Entre otras opciones que serán sometidas a consideración se incluye la construcción de una estructura de estacionamiento con 1,675 espacios y con una altura máxima de tres pisos, cerca de Bloch Field y Sampson Way, de los cuales aproximadamente 1,000 serán provistos en lotes de superficie contiguos o en el estacionamiento de Knoll y Front Street. Se ofrecería estacionamiento de superficie cerca de la terminal del puerto exterior en todos los escenarios previstos. Se ofrecería servicio de trasbordo desde las zonas de estacionamiento fuera del emplazamiento hacia las nuevas instalaciones para cruceros. Se diseñarían todas las estructuras de estacionamiento cercanas a Sampson Way con techos verdes para mejorar las vistas desde Harbor Boulevard hacia el agua.

Conforme al proyecto alternativo N° 1, entre las opciones preferidas de estacionamiento para atender las necesidades del atracadero reubicado en la terminal para cruceros del puerto exterior se incluyen el estacionamiento estructurado en el lote de Knoll y Front Street o el estacionamiento de Caltrans. Entre otras opciones de estacionamiento a considerar se incluyen lotes de superficie ajardinados en 22nd Street y Sampson Way (según descripción anterior) y en la esquina de Minor y Signal y Sampson Way. Estas zonas de estacionamiento tendrían aproximadamente 1,600 espacios. Se ofrecería servicio de trasbordo desde las zonas de estacionamiento hacia la terminal del puerto exterior.

Exposición del barco bombero histórico Ralph J. Scott

Se construiría una estructura de exposición de niveles múltiples con una altura aproximada de 50 pies y una superficie cercana a los 19,000 pies cuadrados sobre un espacio de aproximadamente 10,000 pies cuadrados para el histórico barco bombero Ralph J. Scott en el lado sur del actual cuartel de bomberos N° 112. La estructura de exposición cubriría y protegería la embarcación de la intemperie. Se incluirían dentro de la estructura presentaciones de eventos históricos relacionados con el Ralph J. Scott. La embarcación tiene residencia temporal en tierra en una estructura contigua al cuartel de bomberos N° 112 en el atracadero 87 hasta que se disponga de las nuevas instalaciones.

Renovación del arrendamiento del grupo de depósitos Jankovich (atracadero 74)

Se propone la renovación por un plazo máximo de 20 años del arrendamiento actual con Jankovich & Sons, que vence en 2007. Se modernizarían los depósitos actuales de combustible y se modificaría el tipo de materias primas y la capacidad de los depósitos para cumplir lo estipulado por el Plan de Gestión de Riesgos Portuarios.

Museo de Troles Rojos y establecimiento de mantenimiento

El Museo de Troles Rojos y el establecimiento de mantenimiento tendrían una superficie aproximada de 30,000 pies cuadrados y estarían ubicados en la terminal de mercancías sobre el despeñadero al sur de 7th Street. La parte del edificio que correspondería al museo tendría una superficie aproximada de 6,700 pies cuadrados. Sería necesaria una “terminal” de servicio exterior de aproximadamente 20,000 pies cuadrados contigua al edificio para el lavado de los troles. Las vías de almacenamiento actualmente ubicadas en este emplazamiento se mudarían al nuevo depósito de muelle A (según lo descrito, a ser evaluado dentro del EIS/EIR del proyecto TraPac), con dos vías activas que quedarán dentro de la terminal de mercancías cercana al despeñadero en San Pedro. Luego de completar el nuevo establecimiento, se eliminaría el establecimiento transitorio de mantenimiento para troles rojos en 22nd Street y Minor. Entre las ubicaciones alternativas para el museo y el establecimiento de mantenimiento se incluyen el depósito N° 1 y la cercana a Sampson Way cerca del Amarradero SP. Véanse las figuras 5 y 6. Está en marcha un estudio de factibilidad para evaluar la posible ampliación de las vías del trole rojo para llegar a varios lugares situados a lo largo de la zona costera.

4. Proyectos alternativos

El borrador del EIS/EIR incluirá un análisis equitativo de los proyectos alternativos en consideración. Entre los proyectos alternativos al propuesto en consideración se incluyen los siguientes:

- **Proyecto alternativo N° 1.** Esta alternativa sólo daría lugar al traslado del actual atracadero para cruceros en 87-90 al puerto exterior. Se reduciría el estacionamiento necesario relacionado con el atracadero. Entre las opciones de estacionamiento contempladas por este proyecto alternativo se

incluyen una estructura de estacionamiento en la esquina de Knoll y Front Street, con servicio de trasbordo a la terminal para cruceros del puerto exterior o un estacionamiento de superficie ajardinada en la conjunción de Sampson Way, Minor y 22nd Street. Con esta alternativa también se ampliaría Sampson Way agregando dos carriles en ambos sentidos y reduciría Harbor Boulevard a un carril en cada sentido, con la reserva del derecho de paso restante en Harbor para crear una zona verde que incluya un sendero peatonal y una ciclovía. La zona verde conectaría los espacios abiertos actuales y brindaría un sendero pintoresco alternativo al sendero costero de California. Conforme a esta alternativa, hay dos opciones más en consideración para la ubicación del Museo de Troles Rojos y el establecimiento de mantenimiento propuestos, incluso la ubicación del establecimiento ya sea en el depósito N° 1 o en Sampson Way cerca del amarradero S.P. Se llevarían a cabo las demás ensenadas artificiales, ramblas, espacios abiertos, la construcción de exposición para el barco bombero Ralph J. Scott, las mudanzas requeridas por el proyecto y las renovaciones de arrendamiento, según se describen en el proyecto propuesto.

- **Proyecto alternativo N° 2 - Sin proyecto/sin medida.** Con esta alternativa no se implementarían ninguno de los elementos presentados en la descripción del proyecto alternativo N° 1. Las condiciones actuales seguirían siendo las mismas.
- **Proyecto alternativo N° 3 - No hay línea base para medida federal.** Esta alternativa consiste en el proyecto propuesto sin actividades que requieran permiso del Cuerpo. Se necesitan permisos del Cuerpo para las ensenadas artificiales y la construcción de la terminal para cruceros del puerto exterior. Esta alternativa representa la línea de base medioambiental del Cuerpo.

5. Cuestiones medioambientales

El EIS/EIR abordaría varias cuestiones medioambientales clave. Podrían detectarse nuevas cuestiones durante el proceso para determinar los factores externos y la incumbencia de las partes. Entre los problemas que se han identificado de posible importancia conforme a CEQA se incluyen:

- Impactos estéticos y visuales originados por el nuevo desarrollo, estructuras de estacionamiento e iluminación.
- Impactos en la calidad del aire debido a construcción, operaciones, emisiones en aumento de vehículos y cruceros, así como las contribuciones al calentamiento global y los gases productores del efecto invernadero.
- Impactos biológicos a las plantas marinas/terrestres y a la fauna y flora.
- Recursos culturales, tanto edificios/estructuras históricas como arqueología histórica/prehistórica.
- Cuestiones geológicas, incluso el dragado y la estabilización de zonas de relleno en una zona de conocida actividad sísmica.
- Peligros y materiales peligrosos relacionados con actividades pasadas y presentes que hayan contaminado el suelo y las aguas subterráneas en el puerto o que presenten riesgos peligrosos relativos a operaciones en curso, así como peligros y riesgo de trastorno debido a terrorismo.
- Hidrología y calidad del agua por la alteración del sedimento, aumento en las operaciones de cruceros y escorrentía del desarrollo.
- Ruido de la construcción, de operaciones presentes y futuras, así como del tráfico.
- Servicios públicos relacionados con la prestación de servicios de bomberos, policía, reacción en caso de emergencia y servicios de otras entidades del bien público.

- Esparcimiento relacionado con los impactos a las actividades de esparcimiento actuales y el impacto beneficioso de ofrecer nuevas oportunidades recreativas.
- Tráfico y transporte, incluso la navegación marítima y el transporte de superficie.
- Servicios públicos como consecuencia de una mayor demanda de dichos servicios.
- Impactos acumulados de proyectos pasados, presentes e inmediatamente futuros.

6. Medidas de atenuación

El proyecto proyecta el recalado de cruceros adicionales o de mayor porte en el Puerto de Los Ángeles. Las emisiones atmosféricas provenientes de las actividades portuarias, en particular las emisiones de embarcaciones, son un gran problema de salud pública. Recientemente, el puerto publicó el Plan de ordenación ambiental para el aire limpio de San Pedro (CAAP, por sus siglas en inglés), que establece un plan quinquenal para la reducción de las emisiones en el ámbito portuario. Las medidas atenuantes y arrendamientos afines según CEQA/NEPA proveerán un mecanismo clave para implementar las medidas de control de emisiones atmosféricas propuestas.

Se espera que las emisiones del proyecto propuesto superen los umbrales del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD, por sus siglas en inglés), tanto respecto a la construcción como a la operación. Se aplicarán varias medidas atenuantes en concordancia con el CAAP para reducir dichos impactos.

Los cruceros que recalén en el puerto cumplirán los siguientes requisitos de CAAP:

- 100% de cumplimiento con el programa de reducción de velocidad de embarcaciones desde 40 millas náuticas mar adentro.
- Para el año 2011, se habrá implementado el uso de energía marítima alternativa (o su equivalente) para las emisiones de embarcaciones atracadas en dos atracaderos, de ser necesario.
- El uso inferior o igual al 0.2% de gasoil marino con bajo porcentaje de sulfuro (MGO, por sus siglas en inglés) en motores auxiliares y principales de embarcaciones atracadas y en tránsito a una distancia máxima de 40 millas náuticas mar adentro.
- El uso por mandato de dispositivos de control de materia particulada de diesel (DPM, por sus siglas en inglés) y de NOx en motores auxiliares y principales en nuevas embarcaciones construidas y en embarcaciones que visitan frecuentemente.

Las embarcaciones portuarias empleadas para asistir a los cruceros, con sede en San Pedro:

- Cumplirán las reducciones estipuladas para la categoría II de EPA o sus equivalentes.
- Estarán equipadas con las tecnologías más eficientes de reducción de emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) y/o materia particulada (PM, por sus siglas en inglés) con verificación de CARB.

- Cuando se disponga de motores categoría III, todas las embarcaciones portuarias con sede en San Pedro recibirán los nuevos motores.

El equipo de manejo de cargas que se utilice en las terminales para cruceros deberá cumplir las normas establecidas en CAAP, entre las que se incluyen las siguientes:

- Se comprará el motor de combustión a NOx más limpia que haya en el mercado (diesel o combustible alternativo) con una potencia de 0.01g/bhp-hr PM o, de no haberlo disponible, se adquirirán los motores de combustión a diesel más limpia disponibles que tengan instalados los controles de emisión de diesel verificada más limpia (VDEC, por sus siglas en inglés). Al comienzo del proyecto, se producirá el 100% de todas las compras nuevas.
- Para fines de 2010, todos los tractores de terminal cumplirán como mínimo las normas de motores viales o categoría IV de EPA para 2007.
- Para finales de 2014, todos los motores con una potencia superior a 750 caballos de fuerza cumplirán las normas de motores todo terreno categoría IV de EPA.

Equipos de construcción para el proyecto:

- Todos los equipos de construcción a diesel todo terreno con una potencia mayor a 50 caballos de fuerza, excepto las barcasas grúa y las embarcaciones marinas, cumplirán las normas de emisión categoría II según las define la regla para motores diesel de uso no vial de USEPA.
- Todos los camiones a diesel de servicio pesado vial con un peso bruto nominal (GWVR, por sus siglas en inglés) de 33,000 libras o más serán modelo 2007; en caso contrario, serán modelo 1994 o posterior y vendrán equipados con un filtro para materia particulada de diesel nivel 3 con verificación CARB.
- Todas las barcasas grúa a diesel que se empleen en las actividades de construcción para el proyecto usarán diesel emulsionado.
- LAHD implementará POG adicionales para reducir más las emisiones atmosféricas durante la construcción si la división de construcción de LAHD determina que son factibles.

Aunque se espera que las medidas y niveles atenuantes anteriores se implementen como parte de este proyecto, las medidas y niveles finales podrán sufrir cambios durante la preparación del borrador del EIR/EIS porque los elementos del proyecto podrán sufrir cambios o refinamientos como parte del proceso para determinar los factores externos y la incumbencia de las partes. Se considerarán a través del proceso CEQA/NEPA medidas atenuantes adicionales respecto a la calidad del aire, el tráfico, el ruido, los aspectos estéticos y otros impactos ambientales.