

Comité de las Partes Interesadas del Plan Maestro LAX – Formulario de Comentarios

Fecha: 10 de septiembre de 2005

Título del Proyecto: Borrador del Proyecto de Mejora del Aeródromo
del Sur Revisión del Reporte del Impacto en el Medio Ambiente
(EIR, por sus siglas en inglés)

GRUPO 2

Los participantes de este grupo representan los siguientes comités y se les designó los códigos apropiados: Grupos y Residentes de la Comunidad/Vecindario (CG, por sus siglas en inglés)

Comentarios Generales:

<p>GP 2-1. ILEGIBILIDAD No es fácil de usar. Se utilizaron demasiados acrónimos con referencias incompletas. No se proporcionaron los documentos referidos. Debería incluir notas al pie con la información correspondiente. Demasiados supuestos. Las expectativas de una persona no deberían determinar si vale la pena o no evaluar algo. CG</p>
<p>GP 2-2. (P. I-9, 1.3.3.1.2) A menudo, las declaraciones son incorrectas.: “Aunque el plomo (Pb) es un contaminante reglamentado, no fue evaluado en este Reporte del Impacto en el Medio Ambiente (EIR) dado que se estima que la construcción del aeródromo del sur y las operaciones diarias del aeropuerto tendrán un impacto insignificante en las emisiones de plomo en la Cuenca de Aire de la Costa Sur.”= CG</p>
<p>GP 2-3. El EIR no evalúa a detalle los impactos por redireccionar los patrones aéreos a tres (3) pistas de aterrizaje que ya están saturadas. Meramente hace referencia a que los contornos del ruido pueden cambiar fallas para descargar las obligaciones de evaluaciones ambientales. CG</p>
<p>GP 2-4. Dado que el EIR está en “niveles”, las justificaciones referidas en el documento principal deberán identificarse específicamente. CG</p>
<p>GP 2-5. ¿Cómo puede influir el proceso de las partes interesadas en el SAIP si, de hecho, ya se firmaron los contratos? CG</p>
<p>GP 2-6. ¿Cómo puede un contratista hacer una licitación de un trabajo si aún no se define el alcance?</p>
<p>GP 2-7. El EIR debió abarcar los impactos a largo plazo del proyecto en las comunidades afectadas. CG</p>
<p>GP 2-8. ¿Por qué no abarca el EIR el impacto del ruido a la zona norte del aeropuerto hasta los límites de la ciudad de Santa Mónica? CG</p>
<p>GP 2-9. ¿De donde provienen los fondos adicionales por cambios en la orden? CG</p>
<p>GP 2-10. A lo largo del EIR, se utilizan los términos “significante”, “inevitable” o “desconocido”. ¿En qué momento se convierte “inevitable” en inaceptable? CG</p>
<p>GP 2-11. Se deberán discutir soluciones alternas a las incursiones a la pista de aterrizaje (comunicación mejorado por radio, minimizar el error humano, contar con más barras de contención visibles) CG</p>
<p>GP 2-12. ¿Qué camino puede tomar la comunidad y los individuos para responder a las respuestas del EIR a sus comentarios? CG</p>
<p>GP 2-13. El EIR no contempla el derrame de combustible de los aviones. CG</p>
<p>GP 2-14. En el momento en que se detecte un impacto significativo y/o inevitable, no deberá proceder el proyecto. CG</p>
<p>GP 2-15. El SAIP no fomenta los objetivos de una solución más regional. CG</p>
<p>GP 2-16. Este documento no cumple con la responsabilidad de LAWA de analizar todos los verdaderos impactos del SAIP. Sería razonable asumir que un programa más chico que y distinto a Alt D será implementado por el patrocinador. Si damos por sentado que el SAIP no es el primero sino el único proyecto de Plan Maestro que será implementado, carece completamente de la documentación ambiental de los impactos aislados de este proyecto a largo plazo. CG</p>
<p>GP 2-17. El ruido después de la construcción y la exposición ambiental el EIR presupone que se completaron todos los Alt D. Existen impactos específicos relacionados con este proyecto que asumen mezcla de aviones y otros factores que podrían cambiar. CG</p>
<p>GP 2-18. El EIR debería incluir una descripción más específica del flujo de tráfico de aviones durante y después de la construcción. CG</p>

GP 2-19. Con las inminentes crisis de petróleo, ¿qué tipo de planes se están contemplando para contar con diseños sostenibles con respecto a la construcción y operación de aeropuertos? CG
GP 2-20. Yo estoy de acuerdo que el reporte es un análisis disciplinado, sin embargo, no está completo. LAWA no está operando eficientemente para beneficiar los medio ambientes locales, regionales y estatales. CG
GP 2-21. LAWA no es compatible con las demandas de protección a las comunidades aledañas. CG
GP 2-22. Los Ángeles necesitará las carreteras para mitigar los impactos de tráfico en el vecindario. CG
GP 2-23. La meta de LAWA deberá ser balancear las operaciones de LAX y los asuntos ambientales, sociales y de uso de terreno. Esto no se abarca en el EIR actual. CG
GP 2-24. A la luz de los hechos de que 2/3 de los residentes que se verán afectados (de acuerdo a la Tabla 4.5-17) de los cuales el 65% son hispanos, es muy desafortunado que LAWA no decida publicar el SAIP en un lenguaje específico para la población de habla hispana. Hasta apenas, se cuenta con traducción para las personas que asisten a las juntas. CG
GP 2-25. La separación de los Grupos de Comité por idioma va directo a la cara de Brown vs. Consejo de Educación. No se puede garantizar que se comunicó exactamente la misma información, lo cual impactaría en las respuestas. CG
GP 2-26. Al planear este proyecto, se deberían interesar más en la vida humana en lugar de los aparatos mecánicos. CG

Capítulo I

Introducción

GP 2-27. ¿Quién cuenta con la autoridad de evaluar, proponer e implementar medidas de mitigación adicionales? Y, ¿se incluirán los comentarios de los Comités? CG
GP 2-28. Deberían proporcionar un protocolo completo para el estudio, incluyendo la divulgación de la responsabilidad del estudio, que involucra la participación de la comunidad y las partes interesadas. CG
GP 2-29. Se deberá incluir un mapa cuadrículado apropiadamente etiquetado. CG
GP 2-30. ¿Cuál será la resolución a hallazgos en los estudios de la Calidad del Aire? ¿Se deberán detectar impactos negativos? CG
GP 2-31. ¿Cuáles son las normas ambientales de calidad de aire nacionales y del estado de California? CG
GP 2-32. Los siguientes contaminantes: Dióxido de sulfuro (SO ₂), Dióxido de Nitrógeno (NO ₂), Materias Particulares (PM), Ozono (O ₃), Plomo, Monóxido de Carbono (CO), no son insignificantes y su impacto total en la calidad de vida deberá incluirse en el estudio. CG
GP 2-33. ¿Cuál será el impacto del aumento de tráfico de carga en las comunidades aledañas? CG
GP 2-34. ¿Cuál es el dominio del área de impacto? CG
GP 2-35. ¿En dónde está el comparativo de cuántos aviones de alta velocidad se usan en las pistas de aterrizaje vs. la pista de rodaje central? CG
GP 2-36. ¿Cuántos aviones se pueden alojar en la pista de rodaje central a la vez? CG
GP 2-37. Dicen que no ocurrirá un drenaje sustancial/significativo. ¿Cuánto es “significativo”? CG
GP 2-38. Si se daña el canal Dominguez Water, ¿lo pagará el aeropuerto? CG
GP 2-39. (P. 1-3, 1.1.3) ¿Qué es el código de recursos públicos sección 21094(b)? CG
GP 2-40. (P. 1-7 1.3.2.2, C-1) ¿Cómo hacen cumplir los horarios de entrega? ¿Cuál es el programa de multas? CG
GP 2-41. (P. 1-7 1.3.2.2, C-1) ¿Cómo estimula las entregas de los camiones en horarios nocturnos? CG
GP 2-42. (P. 1-1, 1.1.1) Por favor hagan una lista de las mejoras desde 1994 a la fecha que no fueron clasificados como MAYOR. CG
GP 2-43. (P. 1-3, 1.1.3) Ustedes hacen referencia al EIR Final de LAX MP como un documento final. A lo largo del EIR del SAIP, ¿por qué hacen referencia a documentos que ustedes presuponen que conocemos? CG
GP 2-44. (P. 1-5, 1.3.1.1) No ocurrirán impactos significativos de drenaje. ¿Cuánto es “sustancial”? CG
GP 2-45. ¿Por qué LAWA ha aceptado licitaciones del SAIP antes de completar el proceso EIR? CG
GP 2-46. ¿Cómo podrá el programa de las Partes Interesadas camibar o alterar el SAPI si ya se firmaron los contratos para realizar el trabajo? CG
GP 2-47. ¿Cuál es la finalidad del SAIP, si el EIR indica que habrá impactos “significativos” e inevitables? CG
GP 2-48. ¿Qué sucede si se excede el límite de carga de 3.1 toneladas? CG
GP 2-49. (P. 1-7 1.3.2.2, C-1) No se realizará “todo esfuerzo”. Se utiliza la palabra “razonable” junto con “todo esfuerzo”. CG
GP 2-50. Si los viajes en el aeropuerto en horas pico exceden 8236 o 78.9 MAP o 3.1 de carga, qué forma tomaría el tomar un estudio nuevamente y ajustarían las cifras del máximo permitido? CG

Capítulo I.
1.1 Antecedentes e Historia del Proyecto:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo I.
1.2 Resumen del Proyecto Propuesto:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo I.
1.3 Resumen del Análisis Ambiental Específico del Proyecto:

GP 2-51. (P. 1-12, 1.3.5.1.3) Este DEIR del SAIP solo abarca asuntos relacionados con el SAIP. ¿Cuál sería el nivel de riesgo de los aviones en base acumulada en el supuesto de que se cerraran otras pistas de aterrizaje? CG
GP 2-52. (P. 1-11, 1.3.4.2) AQ 2 – Filtros de aire para las escuelas “filtración de aire en las “escuelas públicas que ‘califiquen”... y ¿por qué no las escuelas privadas que califiquen? CG
GP 2-53. (P. 1-13, 1.3.5.2) ¿Quién determina “en la medida de lo posible”? (MM-N-8) ¿Quién determina el equipo que emite “menos” ruido? (MM-N-9) ¿Quién determina lo que es técnicamente y económicamente viable? (MM-N-9) ¿Quién determina lo que es necesario durante estos tiempos sensibles? (MM-N-10) ¿Quién determinará que se hará “todo esfuerzo”? (ST-16) CG

Capítulo I.
1.4 Áreas de Controversia Conocidas:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo I.
1.5 Resumen de Impactos Ambientales Potenciales
Relacionadas con el Proyecto de Mejora del Aeródromo del Sur:

GP 2-54. Específicamente, ¿cuáles bibliotecas cerrarán debido al impacto del proyecto? CG

Capítulo I.
1.6 Resumen de Impactos Potencialmente Significativos e
Inevitables:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo II.

Descripción del Proyecto

Capítulo II.

2.1 Plan Maestro LAX del Proyecto de Mejora del Aeródromo del Sur

GP 2-55. Este documento esta incompleto ya que no considera otras alternativas razonables. Una alternativa potencialmente rentable sería proveer la Torre de Control de LAX con personal. Otros ejemplos podrían ser mejoramiento del equipo, tal como los radios transmisores y/o barras de contención en las pistas de aterrizaje y volver a capacitar para minimizar el error humano. CG
GP 2-56. SAIP no es una medida de seguridad sino una medida de expansión para dar cabida a nuevos aviones más grandes y operaciones adicionales. CG
¿Cómo va lograr LAWA "promover" que otros aeropuertos asuman una carga mayor de tráfico aéreo? ¿Qué tipo de incentivos, honorarios u otros métodos serán incorporados? ¿Cómo se van a fondear y monitorear? CG
GP 2-57. ¿Qué impacto tendría en las incursiones en la pista de aterrizaje si se mueven las barras de contención 20 ó 30 pies al sur de las pistas de rodaje que se aproximan al 25R? CG
GP 2-58. El listado de las incursiones en la pista de aterrizaje (RI) de categoría "A" para justificar el proyecto fue un error. CG
GP 2-59. No se tiene una buena descripción del proyecto. CG

Capítulo II.

2.2 Alternativas de Diseño del Aeródromo Evaluadas en el Plan Maestro LAX:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo II.

2.3 Información Nueva:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo II.

2.4 Proyecto Propuesto:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo II.
2.5 Características Operacionales del Aeropuerto Antes y Después de Completar la Construcción:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo II.
2.6 Alternativas del Proyecto:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo II.
2.7 Acciones Federales, Estatales y Locales y Permisos Requeridos:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo III.

Información General del Proyecto

Capítulo III.
3.1 Sistema del Aeropuerto Regional de Los Ángeles:

GP 2-60. ¿Cuál es el impacto de tener el A380 en las pistas de aterrizaje? CG
GP 2-61. ¿Por qué se están renovando las salas remotas en este momento, si el MP pide que se remuevan las salas remotas? CG

Capítulo III.
3.2 Uso Actual del Terreno en el Área del Proyecto:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo III.
3.3 Instalaciones del Aeropuerto:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo III.
3.4 Acceso y Circulación en Vías Públicas

SIN COMENTARIOS.

Capítulo III.
3.5 Desarrollo LAX y no-LAX:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo III.
3.6 Actividad de Aviación:

SIN COMENTARIOS.

Capítulo IV.
Estableciendo Impactos Ambientales y
Medidas de Mitigación

Capítulo IV.

4.1 Calidad Hidrológica y del Agua:

GP 2-62. LAWA deberá contar con un acuerdo obligatorio con las agencias correspondientes del Condado con respecto a los significativos e inevitables impactos potenciales a la Cuenca Dominguez Channel antes de continuar. CG

Capítulo IV.

4.2 Transporte en Superficies Fuera del Aeropuerto:

GP 2-63. Todos los análisis de tráfico suponen que el tráfico relacionado con la construcción será en horarios no-pico. Por lo tanto, dado que el tráfico del 405 actualmente va a vuelta de ruedas, tal supuesto no es razonable. CG
GP 2-64. El Reporte Técnico 3b³ Impacto a Accesos Fuera del Aeropuerto y Medidas de Mitigación, Enero 2001, no se proporciona pero si se le hace referencia. Favor de proporcionar el documento en comento. CG

Capítulo IV.

4.3 Calidad del Aire:

GP 2-65. Cuando se identifiquen los impactos negativos, ¿cómo se van a mitigar? ¿Cómo se manejará la responsabilidad de los impactos relacionados específicamente con cuestiones de salud individual? CG
GP 2-66. Contaminantes adicionales causados por los frenos, llantas y escape del motor, mientras se para, enciende y marcha lentamente durante el acceso y salida de la pista de rodaje deberá analizarse con mayor detalle. CG
GP 2-67. Los impactos en el medio ambiente derivado del aumento en el tiempo en marcha lenta por la nueva configuración de la pista de rodaje deberá estudiarse y mitigarse. CG
GP 2-68. Todos los análisis de tráfico suponen que el tráfico relacionado con la construcción será en horarios no-pico. Por lo tanto, dado que el tráfico del 405 actualmente va a vuelta de ruedas, tal supuesto no es razonable. ¿Cómo se va a mitigar?
GP 2-69. ¿En dónde se trata el impacto a la calidad del aire? CG
GP 2-70. Distribución y Concentración Gaussiano se utiliza pero no se explica. Favor de explicar. CG
GP 2-71. La metodología OLM empleada en el Reporte Técnico S-4, Anexo P no está incluido en este reporte. CG

Capítulo IV.

4.4 Evaluación de Riesgo para la Salud Humana:

GP 2-72. La mitigación debería incluir el suministro de unidades portátiles de filtración de aire a los residentes y escuelas. CG
GP 2-73. La falta de estaciones permanentes de monitoreo no debe excluir el estudio de TAC's. CG
GP 2-74. La evaluación del impacto en la salud humana es especulativa y poco confiable. Depende de muchos supuestos no comprobados. Principalmente, presupone la implementación de un MPAQ, el cual aún no existe. El SAIP no debe proceder hasta que el MPAQ esté completo y pueda ser evaluado. CG

Capítulo IV.

4.5 Ruido:

GP 2-75. ¿Cómo se determinó que las operaciones del equipo pesado no aumentarían los niveles de ruido exterior ambiental actuales por 5 dba o más? ¿Se realizará un monitoreo y si la evaluación es incorrecta, se requerirá de mitigación adicional? CG
GP 2-76. Con respecto al periodo de construcción de la pista de aterrizaje, se deben considerar e implementar medidas de mitigación adicionales para la pista de aterrizaje. -Cerrar 1/4 de las salas. -Cambiar las rutas de vuelo temporalmente. CG
GP 2-77. ¿Existe alguien que crea que el ruido en salón no altera el proceso educativo? ¿Qué podría reemplazar el umbral "cero interrupciones durante el aprendizaje"? ¿Qué distrito escolar será usado para su área de estudio? CG
GP 2-78. La sección 4.1 y los apéndices S-C1 del EIR del Plan Maestro LAX Final, o evolución de umbrales específicos significativos para niveles de ruido de un solo evento deberán incluirse. Copias del borrador de la CEQA Guía de Umbrales deben incluirse. Tampoco se incluyó la copia del Programa de Compatibilidad de Ruido Parte I de 1985. Tampoco se incluyó las 28 medidas de disminución aprobadas por la FAA. CG
GP 2-79. Ya existen siete (7) medidas aprobadas, pero no se están implementando. Debido a que no se están implementando completamente, la línea base usada para sus contornos de ruido está completamente incorrecto. CG
GP 2-80. Los supuestos con respecto a interrupciones en la noche (despertar) son FALSOS. Por lo tanto, se debe volver a estudiar todo lo relacionado con el estudio. CG
GP 2-81. Resulta ofensivo que solo se hayan estudiado iglesias y no todas las organizaciones basadas en la fe. Además, ni siquiera se incluyeron todas las iglesias. CG
GP 2-82. ¿Cómo puede justificar que ciertas casas, residencias y escuelas que actualmente no están experimentando niveles de ruido de 65 CNEL o mayores no serán impactadas por el nuevo plan? ¿Qué medidas se están tomando para atender este asunto? CG
GP 2-83. Estudios específicos de ruido que incluyen impactos a nivel "evento único" y "arriba del tiempo" deberán incluirse y mitigarse para las dos pistas de aterrizaje así como para la pista de rodaje central, para incluir la topografía y transmisión de los detalles de las frecuencias. CG

Capítulo IV.

4.6 Comunidades Bióticas:

GP 2-84. Ballona West Bluff supera a El Toro en cuanto a la restauración de hábitat. El Bluff está más cerca al aeropuerto que El Toro, por lo tanto, comparte el mismo clima y suelo y otros aspectos del medio ambiente iguales al sitio del aeropuerto. Además, el Bluff posee un valor de restauración significativo y asegura la supervivencia de especies sensibles y amenazadas que se encuentran en la propiedad del aeropuerto. CG

GP 2-85. A la luz del intenso desarrollo planeado para El Toro, dicho desarrollo pondrá en peligro a las especies amenazadas al transferirlas a propiedades que podrían desarrollarse comercialmente próximamente. CG

Capítulo V.

Otros Recursos Ambientales

**Capítulo V.
5.1 Uso de Terreno:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.2 Población, Vivienda, Empleo y Crecimiento-Estímulo:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.3 Recursos Culturales:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.4 Especies de Flora y Fauna Amenazadas o en Peligro de Extinción**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.5 Tierras Pantanosas:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.6 Suministro de Energía y Recursos Naturales:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.7 Desechos Sólidos:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.8 Estética:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.9 La Tierra y Geología:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.10 Material o Sustancias Peligrosas:**

GP 2-86. LAX se construyó antes de que la FAA estableciera las normas actuales de los diseños de aeropuertos que dan servicio a aviones comerciales grandes. Por este motivo, no todas las áreas de seguridad o zonas de seguridad alrededor de las 4 pistas de LAX, alcanzan las dimensiones recomendadas para el desarrollo del aeropuerto. CG
GP 2-87. El SAIP viola específicamente la Zona de Protección de la Pista de Aterrizaje como lo establece la FAA, al cercar residencias dentro del SAIP RPZ. CG

**Capítulo V.
5.11 Servicios Públicos:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.12 Servicios Públicos:**

SIN COMENTARIOS.

**Capítulo V.
5.13 Escuelas:**

GP 2-88. ¿Existe alguien que crea que el ruido en salón no altera el proceso educativo? ¿Qué podría reemplazar el umbral "cero interrupciones durante el aprendizaje"? ¿Qué distrito escolar será usado para su área de estudio? ¿Qué medidas de mitigación serán implementadas? CG
GP 2-89. Se deben implementar más medidas y estudios relacionados con los impactos durante las horas de clases. CG