

## **Puerto de Hueneme - Instalación de Almacenamiento Temporal de Vehículos al Aire Libre EIR (Por sus siglas en inglés)**

Ubicado en la esquina sureste de Hueneme Road y Perkins Road, Oxnard Harbor District Port of Hueneme (el "Puerto"), propone construir y operar una instalación de almacenamiento temporal de vehículos al aire libre (el "Proyecto"). De conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California ("CEQA"), la Ciudad de Oxnard preparó un informe de impacto ambiental ("EIR") para analizar y evaluar varios impactos ambientales que este Proyecto puede tener en el sitio propuesto. A continuación se muestra un resumen del EIR y sus descubrimientos.

### **Descripción del Proyecto**

Con el fin de mantenerse al día con las tendencias económicas globales altamente competitivas y más grandes del mercado de la logística de envío automático, el Puerto está solicitando un Permiso de Uso Especial de la Ciudad de Oxnard ("Ciudad") para una instalación temporal de vehículos al aire libre, para ser operada por un máximo de cinco años en un sitio de proyecto de aproximadamente 34 acres dentro de la Ciudad. El sitio del Proyecto consta de dos parcelas vacías ubicadas en la esquina sureste de Hueneme Road y Perkins Road, fuera de la Zona Costera.

El propósito del Proyecto tiene tres áreas importantes: 1) facilitar el éxito comercial de los clientes del Puerto, específicamente GLOVIS, para asegurar que mantengan sus negocios en la región, mantener empleados a 167 ciudadanos locales y crear el potencial para más de 30 empleos adicionales en el futuro; 2) reducir y consolidar, cuando sea posible, la dependencia de los clientes de vehículos portuarios en las ubicaciones de almacenamiento satelital fuera del puerto, lo que reduce la necesidad de movimiento de camiones porta autos para distribuir el vehículo a esas ubicaciones; y 3) brindar flexibilidad operativa para el transporte de vehículos que ya circulan por el Puerto con fines de venta, mientras se mantiene el movimiento de mercancías existente y el número o capacidad existente de buques de carga.

El Proyecto incluye un área de estacionamiento de vehículos con base de grava e incluiría 27.5 acres para acomodar estacionamiento para hasta 4,944 espacios para vehículos, lo que equivale a una proporción de 180 espacios por acre. La instalación de almacenamiento de vehículos serviría como un lote de almacenamiento fuera del sitio para los vehículos que no podrían almacenarse en las instalaciones actuales de GLOVIS debido a la falta de espacio. Los vehículos permanecerían en las instalaciones durante varias semanas a varios meses, según las condiciones del mercado. Cuando sea necesario que GLOVIS procese los vehículos, los conductores usarán una camioneta para conducir desde la instalación de GLOVIS hasta la instalación de almacenamiento de vehículos, luego conducirán cada vehículo de regreso a la Base Naval del Condado de Ventura Port Hueneme para ser procesados y luego transportados en camión o ferrocarril a sus clientes.

Se transportaría un máximo de 240 vehículos hacia o desde el puerto hasta la instalación de almacenamiento de vehículos por día. Los vehículos se conducirían hacia y desde las instalaciones de lunes a sábado, entre las 7:30 a.m. y las 3:30 p.m. Las operaciones nocturnas no ocurrirían. La instalación de almacenamiento de vehículos estaría compuesta por 14 empleados: tres guardias de seguridad, hasta diez conductores de vehículos y un conductor de camioneta. Los empleados en movimiento de vehículos (conductores de vehículos y camionetas de enlace) llegarían a la

instalación de almacenamiento de vehículos entre las 7:30 a.m. y las 8:00 a.m. y dejarían las instalaciones a más tardar a las 4:00 p.m. Los tres guardias de seguridad trabajan cada uno un turno de 8 horas, de modo que un guardia de seguridad permanecería en el lugar en todo momento. Un máximo de tres espacios de estacionamiento se dedicaría exclusivamente para el estacionamiento de empleados. Los conductores de vehículos no estacionarían sus vehículos personales en la instalación de almacenamiento de vehículos; llegarían a través de la camioneta de enlace cuando sea necesario retirar los vehículos o en automóviles que se conducen al sitio para su almacenamiento. La instalación de almacenamiento de vehículos contará con personal las 24 horas del día, los 7 días de la semana por motivos de seguridad.

El acceso al Proyecto sería desde dos caminos de entrada / salida en Perkins Road, así como también por un camino de acceso de emergencia al final de Saviers Road y Hueneme Road. Todas las entradas de vehículos incluirían una caja de seguridad con llaves (Knox Box) para acceso de emergencia. El perímetro de la propiedad se indicará con una cerca de alambre de 6 pies de altura y jardinería nativa. También se colocarían diecinueve aparatos de iluminación de torre de baja intensidad, móviles y con energía solar alrededor del perímetro de la propiedad para proporcionar iluminación de seguridad. El Proyecto también incluye una caseta de vigilancia / remolque de oficina temporal de 240 pies cuadrados, un solo baño portátil, drenaje del sitio y mejoras de infraestructura asociadas. Al vencimiento del Permiso de Uso Especial, se retiraría el área de estacionamiento de vehículos, la caseta de vigilancia, la iluminación del perímetro del sitio y la superficie de grava. El dueño de la propiedad mantendría las cercas, el paisajismo, el drenaje y las mejoras asociadas.

### **Proyección de la Construcción**

La preparación del sitio incluye emparejamiento y nivelación de la superficie del suelo. Se prevé una nivelación menor en el sitio para raspar la parte superior de una a dos pulgadas de suelo para crear una superficie nivelada e instalar grava para que sirva como superficie de estacionamiento temporal. Se anticipa que las actividades de nivelación y construcción del Proyecto tomarán aproximadamente de 180 a 200 días. La nivelación y la construcción cumplirían con los requisitos de la Ciudad de que no se realizarán construcciones durante la noche, los domingos o los días festivos federales, y se realizarán durante el horario diurno de 7:00 am a 6:00 pm.

### **Alternativas del Proyecto**

De acuerdo con CEQA, un EIR debe describir un rango razonable de alternativas a un proyecto propuesto que podría alcanzar de manera posible la mayoría de los objetivos básicos del proyecto y evitaría o disminuiría sustancialmente cualquiera de los efectos significativos del proyecto propuesto. Además, se debe analizar una alternativa de “Sin Proyecto”. Aquí, el EIR analizó tres alternativas:

1. Alternativa Uno: Sin Proyecto: la alternativa Sin Proyecto generalmente se considera equivalente a una alternativa de “no construir” o “no desarrollar”. El propósito de una alternativa de No/Sin Proyecto es permitir que los tomadores de decisiones comparen los impactos de aprobar el Proyecto propuesto con los impactos de no aprobar el Proyecto

propuesto. Sin embargo, bajo esta alternativa, no se alcanzaría ninguno de los tres objetivos del Proyecto.

2. Alternativa Dos: Dos ubicaciones de almacenamiento de vehículos existentes fuera del puerto: esta alternativa permite que los vehículos importados sean transportados por camiones porta autos del Cliente desde el puerto a dos ubicaciones de almacenamiento fuera del puerto. Aunque seleccionada como la alternativa ambientalmente superior, esta alternativa tampoco lograría todos los objetivos del Proyecto.
3. Alternativa tres: Zonificación/Urbanización existente - Bajo la Alternativa tres, el sitio de 34 acres se desarrollaría con un uso de fabricación/manufactura ligera consistente con la Zona M-1-PD del sitio (Zona de fabricación ligera con adición de desarrollo planificado). Como las otras alternativas, la opción tres no cumpliría con ninguno de los objetivos del Proyecto.

### **Medidas de Mitigación/Reducción**

Dado que ninguna de las alternativas presentadas anteriormente ayudaría a lograr los tres objetivos del Proyecto, el EIR procedió con su propuesta de Proyecto original. El EIR concluyó que el Proyecto tuvo impactos potencialmente significativos en las áreas de estética, recursos biológicos, recursos culturales y tribales, geología y suelos, y protección policial. Sin embargo, todos estos impactos potencialmente significativos pueden reducirse a un impacto "menos que significativo" mediante las siguientes medidas de mitigación/reducción:

1. Estética - ¿La implementación del Proyecto propuesto degradaría sustancialmente el carácter / calidad visual del sitio y sus alrededores?
  - a. Medidas de mitigación/reducción: Para mitigar/disminuir este problema, el Solicitante instalará cercas de eslabones de cadena con rieles superiores e inferiores para brindar apoyo a las plantas. A su vez, las plantas eventualmente crecerán por la cerca a placer estético. Mientras tanto, el Solicitante instalará cintillas de privacidad o puertas sólidas para bloquear la vista del sitio. Previo al crecimiento de las plantas que amortiguarán las vistas del sitio del Proyecto, el Solicitante instalará tela de malla u otras medidas temporales para llenar los huecos en la vegetación. Por último, el Solicitante proporcionará una inspección visual de la estructura existente del servicio de agua / el cercado de alambre en la esquina sureste del proyecto.
2. Recursos biológicos - ¿Tendría el Proyecto propuesto un efecto no favorable sustancial sobre el hábitat adecuado para el búho de madriguera y la alondra cornuda de California o expondría estas especies a niveles excesivos de ruido?
  - a. Medidas de mitigación/reducción: Para evitar la perturbación de la anidación y estas aves de estatus especial, las actividades relacionadas con el proyecto, que incluyen, entre otras, la eliminación de vegetación, la alteración del suelo, la demolición y la construcción, deben realizarse fuera de la temporada de reproducción de aves, si es posible. Si la construcción se debe comenzar durante la temporada de reproducción, entonces se debe realizar un estudio de aves que anidan antes de la construcción, no más de siete días antes del inicio de las actividades de eliminación de vegetación y alteración del suelo. Si se encuentran nidos, el biólogo determinará y demarcará una zona de protección de evitación con cercas,

banderillas, accesorios de construcción u otros medios de color naranja brillante. Se notificará a todo el personal de construcción sobre la existencia de la zona de protección y se evitará ingresar a la zona de protección durante la temporada de anidación. No se producirán actividades que perturben el suelo dentro de esta zona de protección hasta que un biólogo haya confirmado que la reproducción /anidación está completa.

3. Recursos culturales y tribales - ¿El Proyecto propuesto resultaría en un cambio desfavorable sustancial en la importancia de un recurso arqueológico único?
  - a. Medidas de mitigación/reducción: El solicitante y otras partes responsables contratarán a un arqueólogo calificado para monitorear la nivelación y excavación iniciales. Si se descubre algún recurso cultural histórico o prehistórico, se evaluará de acuerdo con CEQA. Si la evaluación determina que dichos recursos son recursos arqueológicos, paleontológicos o históricos únicos o importantes y que el proyecto tendría efectos significativos en esos recursos, entonces se requeriría mayores medidas de mitigación/reducción. En los casos en los que los recursos son únicos, la mitigación apropiada sería evitar, limitar o aplicar otras medidas, incluida la recuperación de datos. Si los recursos no son únicos, entonces la recuperación sin más medidas de mitigación/reducción sería apropiada. Además, el Solicitante contratará a un monitor nativo americano para que esté presente durante todas las actividades de nivelación, excavación de zanjas o construcción del subsuelo en el sitio del proyecto. Si se encuentra algún material cultural calificado durante esta fase de la construcción del proyecto, las actividades de construcción en el sitio del proyecto se detendrán inmediatamente y el Solicitante deberá notificar a la Ciudad. Si el monitor determinara que algún hallazgo es significativo, la Ciudad y el monitor se reunirán para determinar el curso de acción apropiado.
4. Geología y suelos - ¿La implementación del Proyecto propuesto resultaría en el riesgo de pérdidas, lesiones o muerte debido a fuertes sacudidas sísmicas del suelo? ¿El Proyecto propuesto estaría ubicado en una unidad geológica o suelo que sea inestable o que se volvería inestable como resultado del Proyecto y potencialmente resultaría en un deslizamiento de tierra en el sitio o fuera del sitio, propagación lateral, hundimiento, licuefacción o colapso que no se puede abordar mediante el cumplimiento de los requisitos del código estándar?
  - a. Medidas de mitigación/reducción: Antes de la emisión de permisos de nivelación, el Solicitante o su designado deberá preparar y presentar un informe de evaluación de suelos, geológico y estructural preparado por un ingeniero de suelos registrado y / o un ingeniero estructural para su revisión y aprobación por parte de la Ciudad de Oxnard de la División de Construcción e Ingeniería. Las recomendaciones del informe se implementarán durante la nivelación y construcción del sitio.
5. Protección policial - ¿El Proyecto propuesto aumentaría la demanda del servicio de protección policial de tal manera que se necesitarían instalaciones nuevas o ampliadas para mantener niveles aceptables de servicio, cuya construcción podría tener efectos ambientales significativos? ¿El Proyecto propuesto resultaría en un acceso inadecuado en caso de emergencia?
  - a. Medidas de mitigación/reducción: Antes de la construcción, el solicitante preparará un plan de control de tráfico para su implementación durante la fase de construcción, según lo considere necesario el ingeniero de tráfico de la ciudad. El

Plan puede incluir las siguientes disposiciones, entre otras: 1) se mantendrá al menos un carril sin obstrucciones en ambas direcciones en las siguientes carreteras circundantes; 2) en cualquier momento que esté disponible un solo carril, el solicitante deberá proporcionar una señal de tráfico temporal, portadores de señales u otros controles de tráfico apropiados para permitir viajar en ambas direcciones; y 3) si las actividades de construcción requieren el cierre completo de un segmento de la carretera, el Solicitante deberá proporcionar la señalización adecuada que indique desvíos / rutas alternativas.

### **Comentario Público**

El período de comentarios públicos de 61 días para este Borrador de EIR comenzará el jueves 16 de diciembre de 2021 y finalizará el lunes 14 de febrero de 2022 a las 5:00 pm.

Las copias del Borrador del EIR están disponibles para su revisión en: 1) las Oficinas de la División de Planificación de la Ciudad de Oxnard en 214 South C Street, Oxnard, CA 93030; 2) Biblioteca principal de la Ciudad de Oxnard en 251 South A Street, Oxnard, CA 93030; 3) Sucursal de la Biblioteca del Sur de la Ciudad de Oxnard en 4300 Saviers Road, Oxnard, CA 93033; y 4) Sucursal de la Biblioteca La Colonia, de la Ciudad de Oxnard en 1500 Camino del Sol # 26, Oxnard, CA 93030.

Las consultas deben dirigirse a Jay Dobrowalski, Planificador Principal, al (805) 385-3948 o [jay.dobrowalski@oxnard.org](mailto:jay.dobrowalski@oxnard.org). Todos los comentarios deben proporcionarse por escrito y recibirse antes de las 5:00 p.m. el último día del período de comentarios públicos mencionado anteriormente. Proporcione el nombre de la persona contacto en su agencia. Los comentarios por escrito pueden ser: 1) enviados por correo a Jay Dobrowalski, Planificador Principal de la División de Planificación de la Ciudad de Oxnard 214 South C Street Oxnard, CA 93030; 2) enviado por fax al (805) 385 7417; o 3) enviado por correo electrónico a Jay Dobrowalski a [jay.dobrowalski@oxnard.org](mailto:jay.dobrowalski@oxnard.org).

### **Conclusión**

Con las medidas de mitigación/reducción mencionadas anteriormente, los impactos ambientales del Proyecto propuesto se pueden minimizar a un impacto menos significativo. A través de estas medidas, el Proyecto puede lograr sus objetivos de albergar una instalación de almacenamiento temporal de vehículos al aire libre que puede traer éxito comercial y económico para el Puerto, GLOVIS y la comunidad circundante.

Este folleto fue preparado por Oxnard Harbour District Puerto de Hueneme para su conveniencia.