

Departamento de Transporte de los EE. UU.
Administración Federal de Autopistas
REGISTRO DE DECISIÓN

Cruce Fronterizo Internacional Propuesto del Río Detroit, Condado de Wayne, Michigan
FHWA-MI-EIS-05-01-R

Decisión

De conformidad con 23 U.S.C. 109(h), la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés) está de acuerdo con el Departamento de Transporte de Michigan (MDOT, por sus siglas en inglés) y nuestras agencias de cooperación en la determinación de la Variante Seleccionada para el Cruce Fronterizo Internacional del Río Detroit en Detroit, Condado de Wayne, Michigan. La Variante Seleccionada es el sistema de cruce compuesto por:

- El área de inspección P-a en la frontera de los Estados Unidos que conecta a
- El Enlace Preferido que se unirá a la autopista existente I-75; y a
- El cruce de puente X-1 OB seleccionado que atravesará el río Detroit.

La Variante Seleccionada se identifica como la alternativa preferida, desde el punto de vista ambiental, que mejor:

- Cumple el objetivo y atiende la necesidad de modernización del transporte;
- Cumple las restricciones de diseño;
- Protege, conserva y mejora los recursos históricos, culturales y naturales; y
- Se conecta con la variante seleccionada Canadiense.

La FHWA basó su decisión en:

- Necesidades de transporte del área de estudio del proyecto,
- Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS, por sus siglas en inglés),
- Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS, por sus siglas en inglés) y Evaluación Final de la Sección 4(f),
- Coordinación internacional y entre agencias,
- Comentarios públicos recibidos con respecto a DEIS y FEIS, y
- Otra información en el registro del proyecto.

La FHWA analizó y consideró todos los comentarios recibidos sobre el proyecto durante el período de revisión de 30 días después del Aviso de Disponibilidad de la FEIS que apareció en el Registro Federal el día 5 de diciembre de 2008. La Sección 7 del presente Registro de Decisión resume y responde a los comentarios recibidos sobre la FEIS.

14 de enero de 2009

Fecha de firma

/firma ilegible/

James Steele

Administrador de División,

División de Michigan

Administración Federal de Autopistas



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Historia del proyecto.....	1
1.2 Coordinación binacional	2
2. DECISIÓN.....	3
2.1 Selección de la alternativa	3
2.1.1 Ubicación de la Variante Seleccionada.....	4
2.1.2 Descripción de la Variante Seleccionada.....	4
2.1.3 Puentes para peatones/bicicletas.....	7
2.1.4 Adquisición de propiedades.....	7
2.1.5 Gobernabilidad.....	7
2.2 Compromisos ambientales (mitigación y mejoras).....	7
2.2.1 Financiamiento del compromiso ambiental	8
2.2.2 Seguimiento del compromiso ambiental.....	8
3. VARIANTES CONSIDERADAS.....	9
3.1 Objetivo y necesidad.....	9
3.2 Identificación y evaluación de variantes.....	9
3.2.1 Variantes preliminares	9
3.2.2 Variantes factibles - DEIS	11
3.2.3 Comparación de costos	12
3.3 Variante Preferida - FEIS.....	12
3.3.1 Base lógica de la selección	12
3.3.2 Posibles impactos razonablemente previsibles de la Variante Seleccionada.....	17
3.3.3 Coincidencia con los objetivos de planificación del transporte establecidos a nivel estatal.....	17
3.3.4 Variante Preferida desde el punto de vista ambiental.....	17
3.3.5 Ahorro en los costos.....	17
4. SECCIÓN FINAL 4(f).....	19
5. MEDIDAS PARA MINIMIZAR EL DAÑO.....	21
5.1 Sección 4(f) (Ley del Departamento de Transporte)	21
5.2 Sección 7 (Ley de Especies en Peligro de Extinción).....	22
5.3 Sección 106 (Ley Nacional de Preservación Histórica)	22
5.4 Cumplimiento de normas de la calidad del aire (Ley de Aire Limpio)	23
5.5 Justicia Ambiental y Título VI (Ley de Derechos Civiles).....	24
5.6 Permisos.....	25
6. MONITORIZACIÓN Y APLICACIÓN.....	27
6.1 Definición de compromisos ambientales	27
6.2 Aplicación de compromisos ambientales.....	27
6.3 Informe sobre la marcha de los compromisos ambientales	28

7. COMENTARIOS SOBRE LA DECLARACIÓN FINAL DE IMPACTO AMBIENTAL	29
7.1 Objetivo y necesidad.....	29
7.2 Variantes	29
7.3 Consecuencias ambientales.....	30
7.3.1 Generalidades.....	30
7.3.2 Disposiciones para transporte no motorizado.....	30
7.3.3 Reubicación de residencias y negocios, y redesarrollo.....	30
7.3.4 Empleos y economía.....	31
7.3.5 Uso de la tierra.....	32
7.3.6 Justicia ambiental.....	32
7.3.7 Tráfico.....	33
7.3.8 Calidad del aire	33
7.3.9 Ruido.....	34
7.3.10 Propiedades históricas.....	34
7.3.11 Parques forestales y tierras para recreación pública	35
7.3.12 Contaminación lumínica	35
7.3.13 Seguridad pública.....	35
7.3.14 Impactos indirectos y acumulativos.....	35
7.3.15 Energía	36
7.3.16 Gobernabilidad.....	36
7.4 Evaluación de la Sección 4(f)	36
7.5 Mitigación y minimización de daños.....	36
7.5.1 Generalidades.....	36
7.5.2 Calidad del aire	37
7.5.3 Construcción	38
7.5.4 Mejoras de la comunidad.....	38

Apéndice A – Memorándum de Acuerdo

Apéndice B – Hoja Verde: Resumen de Mitigación del Proyecto

i:\projects\3600\wp\reports\rod\2009-01-14 dric final rod-625 spanish translation.doc

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Cruces fronterizos internacionales existentes del río Detroit	3
Figura 2	Variante Seleccionada	5
Figura 3	Área de Servicio Preferida P-a con aportes de la Administración de Servicios Generales	14
Figura 4	Opción preferida del edificio de apartamentos Berwalt Manor	16

LISTA DE TABLAS

Tabla 1	Variantes de construcción del sistema de cruce del DEIS DRIC	11
Tabla 2	Comparación de ubicaciones de cruce de puente	13
Tabla 3	Comparación de configuraciones de enlaces	15

REGISTRO DE DECISIÓN

Cruce Fronterizo Internacional Propuesto del Río Detroit, Condado de Wayne, Michigan

FHWA-MI-EIS-05-01-R

1. INTRODUCCIÓN

Este Registro de Decisión (ROD, por sus siglas en inglés) establece la base para la elección de la Variante Seleccionada para el Cruce Fronterizo Internacional del Río Detroit (DRIC, por sus siglas en inglés) en el Condado de Wayne, Michigan. El proyecto es un nuevo sistema de cruce fronterizo entre Detroit (Michigan) y Windsor (Ontario). El sistema de cruce fronterizo consiste en una conexión de enlace de la I-75 a una nueva área de servicio en la frontera de los EE. UU. y un nuevo puente a Canadá.

Entre las agencias federales que cooperarán figuran el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU., la Guardia Costera de los EE. UU., la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE. UU. (EPA, por sus siglas en inglés), el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU., la Administración de Servicios Generales de los EE. UU., el Departamento de Seguridad Nacional de los EE.UU. y el Departamento de Estado de los EE. UU.

1.1 Historia del proyecto

En 2001, los representantes de la Administración Federal de Autopistas (FHWA), el Departamento de Transporte de Michigan (MDOT), Transport Canada (TC) y el Ministerio de Transporte de Ontario (MTO) se reunieron con el fin de tratar las necesidades en materia de transporte fronterizo. El resultado fue un estudio de planificación en 2003-2004 que reveló la necesidad de mayor capacidad para hacer frente a las futuras exigencias del transporte. Se formó una asociación de los cuatro gobiernos que comenzó el estudio ambiental.

El Aviso de Intención (NOI) de elaborar la Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) apareció en el *Registro Federal* el día 24 de marzo de 2003. El 31 de agosto de 2005 se llevó a cabo una reunión para determinar su alcance en Cobo Hall, Detroit, MI.

El Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) se firmó el 15 de febrero de 2008, y su Aviso de Disponibilidad (NOA) se publicó en el *Registro Federal* el día 29 de febrero de 2008. Los días 18 y 19 de marzo de 2008 se celebraron audiencias públicas en el Southwestern High School y en LA SED, respectivamente. Ambos sitios se encuentran en Detroit en la zona cercana a la acción propuesta. El período de comentarios se prorrogó por 30 días (por medio de una notificación en el Registro Federal el 9 de mayo de 2008) al 29 de mayo de 2008, para un período total de comentarios sobre el DEIS de 90 días.

En la elaboración de la Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS) y la identificación de la Alternativa Preferida, se prestó plena consideración a: los comentarios del público y las agencias sobre el DEIS, todas las variantes consideradas y sus respectivas consecuencias ambientales, y las cuestiones relacionadas con la acción propuesta. La FEIS se firmó el 21 de noviembre de

2008 y se distribuyó. El 5 de diciembre de 2008 se publicó un NOA en el Registro Federal. La Variante Seleccionada se describe en la Sección 2 de este Registro de Decisión (ROD).

1.2 Coordinación binacional

Los gobiernos provincial y federal de Canadá están realizando estudios similares en la sección canadiense del puente, su área de servicio y su conexión a la autopista 401.

2. DECISIÓN

La Variante Seleccionada para el sistema de cruce DRIC consiste en el Enlace Preferido, el Área de Servicio (identificada como P-a en la FEIS) y el Cruce de Puente (identificado como X-10B en la FEIS). En caso de diferencias en la redacción, el ROD prevalece sobre la FEIS.

2.1 Selección de la alternativa

El DEIS evaluó nueve variantes y la alternativa de “no construir”, pero no recomendó una Alternativa Preferida debido a las investigaciones geotécnicas en curso.

Desde la publicación del DEIS, se definió el trazado del área de servicio tras otras consultas con la Administración de Servicios Generales y se modificó la configuración del enlace para evitar recursos históricos.

La FEIS identificó un sistema de cruce del río como la alternativa preferida. La FEIS describe el objetivo y necesidad (Sección 1), desarrollo y evaluación de variantes (Sección 2), medio ambiente afectado (Sección 3), posibles consecuencias ambientales del proyecto propuesto (Sección 3), mitigación propuesta (Sección 4), evaluación de la Sección 4(f) (Sección 5) y la coordinación con las agencias reguladoras, así como comentarios de las agencias y la evaluación pública del DEIS (Sección 6).

Desde la publicación de la FEIS, se terminó y firmó la Sección 106, Memorándum de Acuerdo (MOA) (Apéndice A de este ROD), y se agregaron las etapas de diseño y adquisición del derecho de vía del Proyecto al *Programa de Modernización del Transporte* (TIP), Junta de Gobernadores del Sudeste de Michigan (SEMCOG, por sus siglas en inglés).

La FHWA y el Departamento de Transporte de Michigan (MDOT) ofrecieron oportunidades para que las agencias gubernamentales de Canadá y los Estados Unidos, así como el público en general, participara en la elaboración de la documentación para la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Las oportunidades y los métodos que se utilizaron para hacer partícipe al público y a las agencias gubernamentales en el estudio se encuentran en la Sección 6 del FEIS. Se recurrió al personal de la oficina local del proyecto, una línea telefónica directa, un sitio web, reuniones de difusión y otros medios para solicitar su aporte. También se buscó el aporte de la Agencia de Cooperación en hitos clave conforme a un Convenio de Racionalización entre agencias. El DEIS y la FEIS se pusieron a disposición del público para su revisión. Se realizó una audiencia pública sobre el DEIS. Los comentarios recibidos sobre el DEIS han sido abordados en la FEIS. Dichos comentarios se resumen y responden en la Sección 7 de este Registro de Decisión.

Figura 1
Cruces fronterizos internacionales existentes del río Detroit
Estudio del cruce fronterizo internacional del río Detroit



Fuente: The Corradino Group of Michigan, Inc

2.1.1 Ubicación de la Variante Seleccionada

La Variante Seleccionada se propone para el área de Delray dentro de la Ciudad de Detroit, Condado de Wayne, Michigan. El proyecto está ubicado principalmente entre Lafayette Street, justo al norte de la I-75, y el río Detroit al sur, y West End Street y Clark Street (límites oeste y este). El cruce del río se encuentra entre la isla Zug y el histórico Fort Wayne, aproximadamente dos millas río abajo del actual puente Ambassador (Figuras 1 y 2).

2.1.2 Descripción de la Variante Seleccionada

La Variante Seleccionada consiste en el Enlace Preferido, el Área de Servicio (identificada como P-a en la FEIS) y el Cruce de Puente (identificado como X-10B en la FEIS). La Figura 2 muestra la Variante Seleccionada, que se describe detalladamente en la Sección 2.3 de la FEIS.

Cruce de puente

El cruce del río identificado como X-10B en la FEIS es parte de la Variante Seleccionada. Se consideraron dos tipos de puente (atirantado y colgante) a efectos de costos y de la NEPA, pero no se tomará ninguna decisión al respecto hasta tanto se efectúe el futuro diseño durante esa etapa del proyecto. Todas las cimentaciones del puente estarán sobre tierra para evitar cualquier interferencia con la navegación por el río Detroit. Continuarán las tareas de coordinación con la FAA y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU. en cuanto a la altura, la iluminación y el conjunto de cables del puente para evitar que afecte a la navegación aérea y las aves migratorias.

Área de servicio

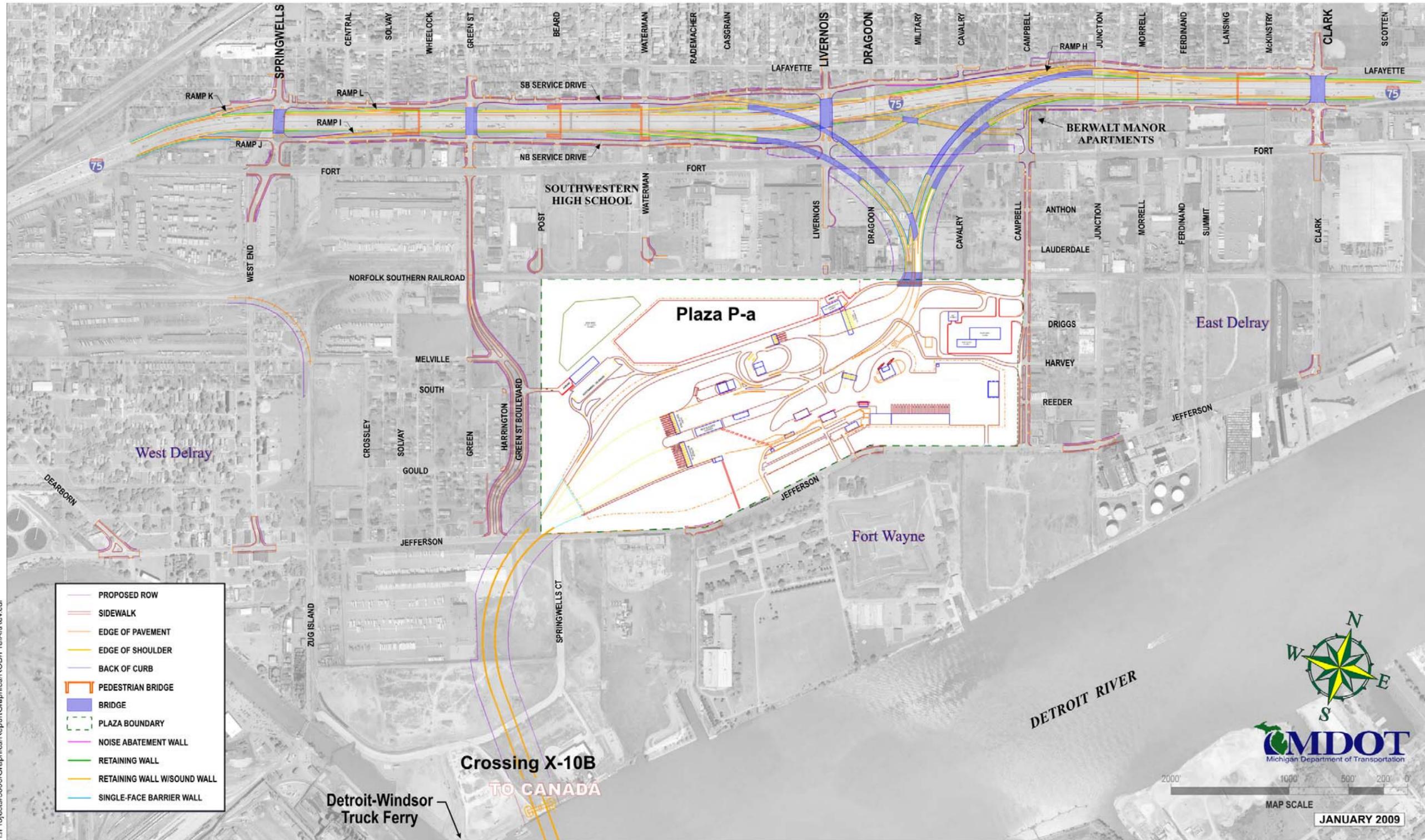
El área de servicio tiene una superficie de aproximadamente 160 acres para dar cabida a todas las tareas del Servicio de Aduanas y Control de Fronteras, así como de otras agencias federales y estatales que desempeñen alguna función en la frontera, además del cobro de peaje, tiendas libres de impuestos, una zona intermedia del área de servicio /un corredor de servicios públicos, un área de retención de aguas pluviales y un espacio para futuras ampliaciones.

Enlace Preferido

La Variante Seleccionada substituirá al enlace existente con la I-75 en el área definida por la Livernois Avenue y Dragoon Street. Se proporcionará pleno acceso local hacia/desde la I-75 en Springwells Street al oeste del nuevo enlace. Se proveerá un enlace de distribución en Clark Street al este del nuevo enlace. El nuevo enlace de distribución trasladará las rampas existentes en el lado oeste de Clark Street varias manzanas al oeste al área de Junction Street para dejar lugar a las rampas del enlace de la nueva área de servicio. Una rampa de salida adicional de la I-75 se conectará con la vía de servicio en la dirección sur en Rademacher. Se proporcionará una rampa de entrada adicional a la I-75 en la dirección norte desde Livernois Avenue.

Se encontró que la Variante Seleccionada es la más adecuada desde el punto de vista medioambiental porque cumple mejor el objetivo y la necesidad de modernización del transporte, las restricciones de diseño, al tiempo que protege, preserva y realza los recursos históricos, culturales y naturales.

Figura 2
 Variante Seleccionada
 Estudio del cruce fronterizo internacional del río Detroit



I:\Projects\3600\Graphics\ReportGraphics\ROD\PrefA\Rev.cdr

Fuente: The Corradino Group of Michigan, Inc. y Parsons Transportation Group

2.1.3 Puentes para peatones/bicicletas

Los cinco puentes para peatones/ bicicletas existentes sobre la 1-75 serán reubicados cerca de sus ubicaciones originales. Las nuevas estructuras cumplirán con las normas de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).

2.1.4 Adquisición de propiedades

Las reubicaciones comprenden 257 unidades de vivienda, 43 negocios activos y 9 entidades sin fines de lucro. El Apéndice A de la FEIS contiene un Plan Conceptual de Reubicación por Etapas y las reubicaciones se tratan en la Sección 3.1.4 de dicho documento.

2.1.5 Gobernabilidad

El Estado de Michigan será propietario de la porción estadounidense del puente y el enlace estadounidense; el área de inspección estadounidense será propiedad del Estado de Michigan y se arrendará al gobierno federal estadounidense, mientras que el gobierno federal de Canadá poseerá la porción canadiense del puente, así como el área canadiense de inspección, y la Provincia de Ontario será propietaria de la carretera canadiense de acceso.

El mecanismo preferido de entrega para el puente es una asociación público-privada en forma de un acuerdo de concesión a largo plazo que buscará maximizar la participación y el financiamiento del sector privado a fin de evitar el uso del dinero de los contribuyentes. El objetivo es el autosostenimiento económico del puente mediante el cobro de un peaje razonable a sus usuarios.

Se contempla la formación de una *joint venture* entre el Estado de Michigan y el gobierno federal de Canadá que se encargue de supervisar el “contrato de concesión”¹ con el sector privado. Los gobiernos estadounidense y canadiense se han propuesto lograr la participación del sector privado en cualquier combinación de diseño, financiamiento, construcción, operaciones y/o mantenimiento del cruce de puente. La asociación supervisará cualquier participación del sector privado a fin de garantizar un cruce fronterizo internacional seguro. Si el sector privado decide no participar, los gobiernos miembros de la asociación emprenderán el proyecto por su propia cuenta.

2.2 Compromisos ambientales (mitigación y mejoras)

La FHWA, al aprobar el ROD, ordena la implementación del proyecto y los compromisos ambientales. Los compromisos ambientales son aquellas medidas de mitigación y mejoras² que se enumeran en la “Hoja verde: Resumen de mitigación del proyecto” que figura en el Apéndice B de este ROD. La FHWA apoyará, en cooperación con el MDOT y las agencias de recursos pertinentes, los esfuerzos destinados a asegurar la puesta en práctica oportuna de estas medidas.

¹ Un contrato de concesión crea una asociación público-privada en la cual el socio privado conviene, por una remuneración específica, incluyendo la fuente de ingresos creada por los peajes, en financiar, diseñar y construir un proyecto y, en ciertos casos, operar y mantener el proyecto por un cierto período de años.

² Las mejoras son actividades por encima de lo que exige la ley, las cuales se desarrollan en cooperación con la comunidad local.

A medida que se avance en el diseño y construcción del proyecto, continuarán los esfuerzos por reducir al mínimo los daños e impactos que éste pueda ocasionar. Dentro de lo posible, sin afectar el rendimiento de la Variante Seleccionada ni aumentar el impacto sobre los recursos sensibles, se efectuarán consultas entre las agencias de recursos y el público en general para determinar si se puede modificar la mitigación.

2.2.1 Financiamiento del compromiso ambiental

Las medidas de mitigación implementadas de conformidad con este ROD (incluyendo la adquisición de tierras) son elegibles para el financiamiento federal, sujeto a la aprobación previa de la FHWA. Las medidas de mejoras serán financiadas con fondos federales si fueran elegibles o, en su defecto, con fondos estatales.

2.2.2 Seguimiento del compromiso ambiental

Se seguirán de cerca los impactos ambientales y los compromisos ambientales asumidos para abordar dichos impactos, los que a su vez serán comunicados al público y a las agencias de recursos apropiadas (véase Sección 6).

3. VARIANTES CONSIDERADAS

3.1 Objetivo y necesidad

En un futuro previsible (es decir, como mínimo 30 años a partir de hoy), el objetivo del proyecto es:

- Garantizar un movimiento seguro y eficiente de personas y mercancías a través de la frontera entre los Estados Unidos y Canadá en la zona del río Detroit con miras a prestar apoyo a las economías de Michigan, Ontario, Canadá y los Estados Unidos.
- Contribuir a las necesidades de movilización de la defensa nacional y civil para la protección del país.

El proyecto es necesario para satisfacer los futuros requerimientos en materia de movilidad (es decir, al menos 30 años) a través de la frontera entre los Estados Unidos y Canadá. Más concretamente, es necesario para:

- Proporcionar una mayor capacidad de cruces fronterizos para satisfacer la creciente demanda a largo plazo;
- Mejorar la conectividad del sistema para optimizar la circulación de personas y mercancías;
- Mejorar las operaciones y la capacidad de procesamiento en la frontera para dar cabida a la circulación de personas y mercancías; y
- Ofrecer opciones de cruce razonables y seguras en caso de incidentes, mantenimiento, congestión o algún otro tipo de interrupciones.

3.2 Identificación y evaluación de variantes

La Asociación determinó que el estudio debería evaluar una solución “de extremo a extremo”, es decir, desde una conexión de autopista en los Estados Unidos hasta la Autopista 401 en Canadá. Desde el principio, el análisis de las variantes había considerado los impactos desde un punto en la conexión de autopista en los EE. UU. a la Autopista 401 en Canadá, con un cruce sobre el río Detroit.

3.2.1 Variantes preliminares

Al comienzo de la etapa de estudio ambiental, la Asociación de Transporte Fronterizo (Border Transportation Partnership) utilizó los corredores de oportunidades basados en carreteras del *Informe sobre Necesidades de Planificación y Estudio de Factibilidad* (P/N&F) (véase P/N&F Anexo 8.3 que se puede encontrar en el sitio del proyecto: <http://www.partnerborderstudy.com/stage1frame.html>). Los corredores formaron el punto de partida para evaluar las variantes del DRIC. Dicho análisis comenzó con 51 variantes ilustrativas en los Estados Unidos, incluyendo combinaciones de conectores de autopistas, áreas de servicio y cruces de ríos (FEIS, Sección 2.1). Estas 51 variantes fueron examinadas conforme a un análisis de fallas fatales, reduciéndose a 37 variantes. Dichas fallas fatales incluyen:

- Factibilidad técnica
- Impactos ambientales previstos u obstáculos ambientales encontrados (por ejemplo, sitios contaminados con desperdicios peligrosos)

Las 37 variantes restantes fueron analizadas por el MDOT, la FHWA y el Equipo Técnico Canadiense con el aporte de las comunidades afectadas. Su misión fue desarrollar factores de evaluación ponderados. Dichos factores fueron:

- Proteger las características de la comunidad/barrio, incluyendo la justicia ambiental y las poblaciones del Título VI,
- Mantener consistencia con la planificación local,
- Proteger los recursos culturales (incluyendo zonas verdes),
- Proteger el medio ambiente natural,
- Mejorar la movilidad regional,
- Mantener la calidad del aire,
- Constructibilidad.

De esta selección surgieron seis sistemas alternativos de cruce situados en lo que se consideró el “área de enfoque”, que se muestran en la Figura 2-4 de la FEIS. Uno de estos sistemas tenía un enlace con la I-75, un área de servicio y un cruce de río. Finalmente, un análisis más profundo condujo a una recomendación en diciembre de 2005 de concentrarse en los corredores de cruce X-10 y X-11 entre la isla Zug y el puente Ambassador, en un área de Detroit conocida como Delray

Sobre la base de las dos ubicaciones para el cruce del río, se desarrolló una docena de variantes por medio de combinaciones de cruces de río, áreas de servicio y enlaces con la I-75. Las variantes preliminares del DEIS fueron evaluadas con la participación de la Administración de Servicios Generales (GSA – que controlará el área de servicio para el gobierno federal), el Servicio de Aduanas y Control de Fronteras de Estados Unidos (CBP) y el público (marzo de 2005, diciembre de 2005 y junio de 2006), además de agencias federales de cooperación, agencias estatales, el MDOT y la Asociación.

Un análisis más profundo de más de doce variantes reveló que varias de ellas requerirían el uso de tierras del histórico Fort Wayne. Según la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966, deberá evitarse el uso de dicha tierra si existen otras variantes factibles y prudentes. Dado que hay otras alternativas, se descartaron las variantes que exigían el uso del terreno donde está ubicado Fort Wayne. Así quedaron nueve variantes de construir que fueron analizadas en forma más minuciosa en el DEIS.

3.2.2 Variantes factibles - DEIS

En el DEIS se analizaron y discutieron nueve Variantes de Construir, junto con la Variante de no Construir. El DEIS no identificó un sistema de cruce preferido. La identificación de un lugar adecuado para el cruce del río dependía en parte de los resultados de las investigaciones de los pozos de extracción de salmuera, tanto en Canadá como en los Estados Unidos, en particular las realizadas en Canadá. Se llevó a cabo una investigación de este tipo (FEIS, Sección 3.16.3) a los fines de determinar la existencia de riesgos geotécnicos significativos en uno u otro corredor. Se han producido hundimientos del terreno de esta área a causa de operaciones en los pozos de extracción de salmuera en el pasado.

Durante la etapa de las Variantes Ilustrativas, se analizó una alternativa para mejorar el corredor existente del puente Ambassador, pero se rechazó debido a impactos inaceptables sobre el lado canadiense de la frontera. Sin embargo, se consideró la propuesta actual de los propietarios del puente Ambassador, pertenecientes al sector privado, de construir un tramo de seis carriles en reemplazo del puente de cuatro carriles existente y se incluye en la Sección 3.14.3 de la FEIS, la cual aborda los efectos indirectos y acumulativos.

Las nueve Variantes de Construir (Tabla 1 y Figuras 2-11 y 2-12 de la FEIS) se describen como combinaciones de tres elementos: 1) ubicación del puente, 2) configuración del área de servicio y 3) configuración del enlace.

Tres posibles ubicaciones del puente

Las variantes del DEIS cruzan el río Detroit en uno de tres lugares – dos en el corredor X-10 (identificados como X-10A y X-10B en la FEIS) y uno en el corredor X-11. (En términos de impactos en los Estados Unidos, los alineamientos X-10A y X-10B eran prácticamente iguales.)

Se consideraron dos tipos de puentes (atirantado y colgante) a efectos de costos y de la NEPA, pero no se tomará ninguna decisión sobre el tipo de puente hasta la etapa de diseño del proyecto. Todas las cimentaciones del puente estarán sobre tierra para evitar cualquier interferencia con la navegación por el río Detroit. Continuarán las tareas de coordinación con la FAA y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU. en cuanto a la altura, la iluminación y el conjunto de cables del puente para evitar que afecte a la navegación aérea y las aves migratorias.

Configuración del Área de Servicio

Se consideraron dos lugares para el área de servicio (FEIS, Figura S-11). Se encontró que unos 160 acres era una superficie adecuada para dar cabida a todas las funciones del Servicio de

Variante	Enlace	Área de servicio	Cruce
#1	A	P-a	X-10
#2	B	P-a	
#3	C	P-a	
#5	E	P-a	
#14	G	P-a	
#16	I	P-a	X-11
#7	A	P-c	
#9	B	P-c	
#11	C	P-c	

Fuente: The Corradino Group of Michigan, Inc.

Aduanas y Control de Fronteras de Estados Unidos, así como de otras agencias federales y estatales, además del cobro de peaje, tiendas libres de impuestos, una zona intermedia del área de servicio/un corredor de servicios públicos, un área de retención de aguas pluviales y un espacio para futuras ampliaciones.

Configuración del Enlace

Se estudiaron seis nuevos enlaces para conectar las áreas de servicio propuestas con la I-75. Todas las opciones se encontraban en la ubicación general del enlace existente Livernois/Dragoon, el que se eliminó debido a que no daba cabida a las rampas del área de servicio (Tabla 1 del ROD y Figuras 2-11 y 2-12 en la FEIS). Estas variantes incluían modificaciones en los enlaces de la I-75 en Clark Street y/o Springwells Street, junto con cambios en siete cruces de calles y cinco cruces de peatones/bicicletas de la I-75 en el área de estudio. Estos cambios fueron necesarios a fin de cumplir todos los criterios de ingeniería pertinentes para conectar el área de servicio al nuevo enlace con la I-75.

3.2.3 Comparación de costos

Los costos de los Estados Unidos (entre \$1.280 millones y \$1.490 millones) para las nueve Variantes de Construir se basaron en las opciones representativas de enlace y área de servicio que conectan a los puentes atirantado y colgante (FEIS, Tabla 3-33). La única implicación en los costos utilizada como diferenciador fue que el cruce del río X-10A era más costoso que el X-10B o el X-11 debido a su mayor longitud de tramo. Se mantuvo como una alternativa hasta que las investigaciones de pozos de extracción de salmuera aseguraron al equipo de estudio que cualquiera de los cruces de menor costo (X-10B o X-11) era viable. Una vez que dichas investigaciones llegaron a la conclusión de que X-11 estaba efectivamente libre de riesgos de pozos de extracción de salmuera, se rechazó la necesidad de construir el X-10A más costoso y, en consecuencia, se acordó que no sería seleccionado como el preferido. Ver también la validación de costos, Sección (3.19) de la FEIS, y la Sección 3.3.5 de este ROD.

3.3 Variante Preferida - FEIS

La identificación de la Variante Preferida fue parte de un convenio entre los Estados Unidos y Canadá de tomar todas las decisiones en forma conjunta. El proceso abordó las variantes por componente del cruce: puente, área de servicio y enlace/carretera de acceso canadiense.

3.3.1 Base lógica de la selección

Ubicación del cruce de puente

Fueron evaluadas las opciones de cruce X-10A, X-10B y X-11. Se observaron diferencias sustanciales en tres elementos (FEIS, Sección S.2.3):

1. Movilidad regional
2. Constructibilidad

3. Posibles reubicaciones

En la Tabla 2 se comparan en forma resumida estas variantes frente a dichos elementos. Sobre la base de esta comparación, se determinó que el cruce X-10B es el preferido.

Tabla 2: Comparación de ubicaciones de cruce de puente

	Cruce X-10A	Cruce X-10B	Cruce X-11
Movilidad regional	Se prevé que moverá más tráfico que un puente X-11, (FEIS, Tablas 3-12A y 3-12B).	Se prevé que moverá más tráfico que un puente X-11, (FEIS, Tablas 3-12A y 3-12B).	No moverá tanto tráfico como las opciones X-10.
Constructibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • La investigación reveló que no existen pozos de extracción de salmuera • Requiere más tiempo de construcción que el cruce X-10B • Un costo más alto de construcción del tramo principal del puente colgante que el cruce X-10B debido a su mayor longitud. 	<ul style="list-style-type: none"> • La investigación reveló que no existen pozos de extracción de salmuera 	<ul style="list-style-type: none"> • La carretera de acceso al cruce canadiense presentaba posibles complicaciones de pozos de extracción de salmuera que podrían retrasar el proyecto al menos un año para realizar más investigaciones. • También podría incluir costos adicionales (tanto como 250 millones de dólares canadienses) debido a este riesgo.
Posibles reubicaciones (sólo cruce) (propiedades residenciales y comerciales)	0	0	26

Configuración del Área de Servicio

Dado que el Área de Servicio P-a era la única relacionada con el cruce X-10B, se convirtió en un elemento de la Variante Preferida. Consultas ulteriores con la GSA en la etapa de la FEIS (mientras la GSA preparaba documentación para el financiamiento) permitieron obtener otras directrices para el desarrollo del área de servicio, posibilitando el perfeccionamiento de su trazado (Figura 3), pero sin cambiar la superficie que ocupa la misma. Los detalles de los requisitos para el área de servicio de la GSA figuran en la FEIS, Sección S.2.3.

Configuración del enlace

Los factores clave para identificar una configuración preferida del enlace fueron los posibles impactos que éste pudiera tener en los recursos históricos y el acceso hacia, desde y a lo largo de la I-75 (Tabla 3). Con respecto a los recursos históricos, la Sección 4(f) exige que se evite el uso de una propiedad histórica protegida si existen otras alternativas razonables.

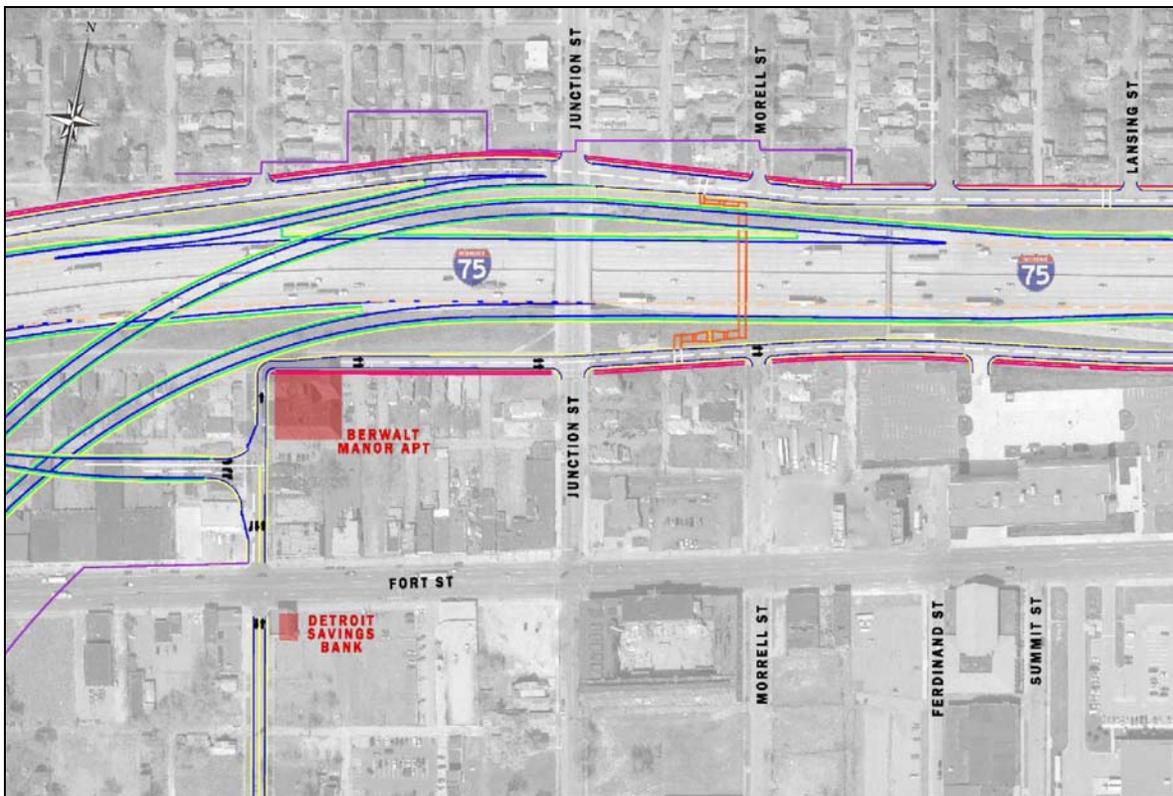
Tabla 3: Comparación de configuraciones de enlaces

Alternativa de enlace	Impacto en recursos históricos	Acceso a la I-75
1	Berwalt Manor, Bar Kovacs, Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul., escuela Beard	<ul style="list-style-type: none"> • Tres de siete cruces de la I-75 cerrados • Medios enlaces en Springwells y Clark + enlace de área de servicio
2	Berwalt Manor, Bar Kovacs, St. Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul., Escuela Beard	<ul style="list-style-type: none"> • Dos de siete cruces de la I-75 cerrados • Medios enlaces en Springwells y Clark + enlace de área de servicio + cuatro rampas locales
3	Berwalt Manor, Bar Kovacs, Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul.	<ul style="list-style-type: none"> • Tres de siete cruces de la I-75 cerrados • Medios enlaces en Springwells y Clark + enlace de área de servicio + cuatro rampas locales
5	Berwalt Manor, Bar Kovacs, Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul., Escuela Beard, Detroit Savings Bank/St. George	<ul style="list-style-type: none"> • Tres de siete cruces de la I-75 cerrados • Medio enlace en Springwells solamente + enlace de área de servicio + cuatro rampas locales
14	Berwalt Manor, Bar Kovacs, Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul.	<ul style="list-style-type: none"> • Velocidad de diseño inferior a otras variantes. • Dos de siete cruces de la I-75 cerrados • Enlace completo en Springwells, medio en Clark + enlace de área de servicio + sin rampas locales
16	Berwalt Manor, Bar Kovacs, Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul., Escuela Beard	<ul style="list-style-type: none"> • Dos de siete cruces de la I-75 cerrados • Enlace completo en Springwells, medio en Clark + enlace de área de servicio + dos rampas locales
Preferida	Bar Kovacs, Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul.	<ul style="list-style-type: none"> • Tres de siete cruces de la I-75 cerrados • Enlace completo en Springwells, enlace dividido en Clark + enlace de área de servicio + dos rampas locales

En la Variante Factible #5 se utilizaron edificaciones históricas que se evitaron en las otras variantes y, en consecuencia, no fue considerada como candidata para la Variante Preferida. La Variante #3 tenía impactos sobre Berwalt Manor que no podían mitigarse y reducía el acceso hacia/desde la I-75, por lo tanto, tampoco fue considerada para la Variante Preferida. La Variante #14 ofrecía menos acceso a través de la I-75, un acceso deficiente hacia/desde la I-75 y velocidades de diseño inferiores a otras variantes, por consiguiente, se descartó para Variante Preferida. A su vez, se prestó mayor consideración a las Variantes #1, #2 y #16. Se desarrolló el enlace incluido en la Variante Preferida mediante la combinación de los mejores elementos de las Variantes #1, #2 y #16.

El Enlace Preferido se desarrolló sobre la base de un análisis minucioso de las tres variantes restantes y la combinación de los mejores elementos de cada una de ellas. Se realizaron modificaciones de diseño para evitar el histórico edificio de apartamentos Berwalt Manor (FEIS, Sección 3.9.4 y Figura 4 de este ROD), lo cual fue tema de un memorándum técnico especial (“Berwalt Manor Avoidance Options” [Parsons Transportation Group, septiembre de 2008]) y de consultas con la Oficina Estatal de Preservación Histórica (SHPO). Se cambió la curva de las rampas desde el área de servicio hacia la I-75 rumbo norte para posibilitar que las rampas fueran alrededor del histórico edificio, en lugar de a través del mismo.

Figura 4
Opción preferida del edificio de apartamentos Berwalt Manor
Estudio del cruce fronterizo internacional del río Detroit



Fuente: Parsons Transportation Group

Al evitar Berwalt Manor y con otras modificaciones, el Enlace Preferido permite: cinco cruces peatonales de la I-75, ubicados cerca de los cinco cruces existentes; cuatro cruces vehiculares de la I-75, en comparación con los siete actuales; y total acceso al enlace en Springwells Avenue y un conector de “distribución” en Clark Street (las rampas en el lado este de Clark Street quedarán donde están, pero las rampas del lado oeste de Clark se desplazarán siete cuadras). Ninguna de las Variantes Factibles abordadas en el DEIS tenía todas estas características (Figura 2).

3.3.2 Posibles impactos razonablemente previsibles de la Variante Seleccionada

Los impactos de la Variante Seleccionada son aquéllos de la Variante Preferida que se resumen en la Tabla S-10 de la FEIS. Estos impactos se analizan en la Sección 3 de la FEIS.

3.3.3 Coincidencia con los objetivos de planificación del transporte establecidos a nivel estatal

El proyecto es consecuente con el *Plan a Largo Plazo* del MDOT y figura en el *Programa Quinquenal de Transporte 2008-2012* del MDOT. Además cumple con los objetivos de planificación local y está incluido en el programa de fomento del transporte de la organización de planificación metropolitana (SEMCOG).

3.3.4 Variante Preferida desde el punto de vista ambiental

Como se indica en la Sección 2.1.2 que antecede, la Variante Seleccionada se considera la Variante Preferida desde el punto de vista ambiental porque incorpora las mejores características de las Variantes Factibles contempladas en el DEIS, es decir, aquéllas que causan menos daño al medioambiente. Éstas incluyen reducir las reubicaciones, evitar el histórico Berwalt Manor (un edificio con más de 60 apartamentos que es elegible para su inclusión en el *Registro Nacional de Lugares Históricos*) y proporcionar acceso hacia/desde y a través de la I-75. Ninguna de las Variantes Factibles tiene las características de la Variante Preferida.

3.3.5 Ahorro en los costos

Del 17 al 21 de noviembre de 2008 se realizó un análisis del cálculo de costos con especialistas de la FHWA, el MDOT y consultores del MDOT. Durante dicho análisis se actualizaron los cálculos de costos de la Variante Preferida para la parte del proyecto correspondiente a los Estados Unidos utilizando el enfoque de “nivel de confianza” de la FHWA. Se estudiaron a fondo los ahorros (oportunidades) y los aumentos (riesgos) en los costos para establecer el cálculo de costos del proyecto. Como se indicó anteriormente, la decisión en cuanto al tipo de puente —colgante o atirantado— se realizará durante la etapa de diseño. El análisis de costos mostró que cualquiera de los dos tipos era factible. Al nivel de confianza del 70 por ciento, se calcula que los costos para la Variante Seleccionada serán de \$1.847 millones o menos para un puente atirantado y \$1.850 millones o menos para un puente colgante.

4. SECCIÓN FINAL 4(f)

Como se indicó anteriormente en la FEIS (FEIS, Sección 5, Evaluación de la Sección Final 4(f)), la FHWA determina, conforme a 23 CFR 774, que:

- Las conclusiones preliminares de la FEIS, hechas de conformidad con 23 CFR 774.3(a) para el proyecto DRIC en su totalidad, siguen siendo válidas, y
- Debido a que no hay una alternativa prudente y factible para usar los recursos de la Sección 4(f), conforme a 23 CFR 774.3(c), que la Variante Preferida (ahora la Variante Seleccionada en este ROD) (1) causa menos daño en general a la luz del objetivo de preservación de la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966; y (2) la Variante Preferida (ahora la Variante Seleccionada en este ROD) incluye toda la planificación posible, como se define en 23 CFR 774.17, para minimizar el daño a la propiedad de la Sección 4(f).

El Memorándum de Acuerdo (MOA) del Apéndice A también contempla el descubrimiento improbable de sitios arqueológicos elegibles para el *Registro Nacional de Lugares Históricos* (NRHP) durante la construcción.

5. MEDIDAS PARA MINIMIZAR EL DAÑO

La decisión incorpora todas las medidas factibles encaminadas a minimizar el daño en el medioambiente. Entre los requisitos regulatorios aplicables a este proyecto figuran los siguientes:

- Evaluación del uso de la tierra de parques públicos, áreas de recreación, refugios de vida silvestre y aves acuáticas, o sitios históricos públicos o privados bajo la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte;
- Consulta con respecto a especies en amenaza y peligro de extinción bajo la Sección 7 de la Ley de Especies en Peligro de Extinción;
- Consulta con respecto a recursos históricos y arqueológicos bajo la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica;
- Certificado de conformidad bajo la Ley de Aire Limpio;
- Cumplimiento de las directrices de Justicia Ambiental y el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 en la identificación de impactos en grupos minoritarios y poblaciones de bajos ingresos en el área de estudio;
- Permisos.

A continuación se resumen las medidas comprometidas o tomadas para cumplir con estos requisitos. La Hoja Verde: Resumen del Proyecto de Mitigación, que identifica la mitigación propuesta, se adjunta como Apéndice B de este documento. Se elaboró una lista de mejoras comunitarias que exceden las medidas de mitigación exigidas, en cooperación con la comunidad. Dicha lista está al final de la Hoja Verde. Más abajo se describen las medidas encaminadas a minimizar el daño.

La supervisión de los compromisos ambientales dentro de este proyecto será llevada a cabo en parte por el MDOT, con informes regulares a la FHWA y al público a medida que avance el proyecto.

5.1 Sección 4(f) (Ley del Departamento de Transporte)

El proyecto DRIC ha cumplido con los criterios de 23 CFR 771.135(a) y la FHWA ha determinado que el DRIC utilizará recursos identificados protegidos por esta regulación.

- Parques públicos y áreas de recreación: Los recursos de recreación afectados por la Variante Seleccionada son el parque South Rademacher, el centro comunitario de recreación South Rademacher y el área de juegos infantiles Post-Jefferson. La mitigación de los impactos en estos parques y áreas de recreación se incluye en la “Hoja Verde”, Apéndice B de este documento.

- Sitios históricos públicos/privados: Los recursos históricos conocidos afectados por la Variante Seleccionada son el bar Kovacs y la Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul (AME). Estas propiedades también están cubiertas por la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica. Las medidas de mitigación relacionadas con estos recursos de la Sección 4(f) se documentan en el Memorándum de Acuerdo firmado que contiene el Apéndice A.

Dos sitios arqueológicos históricos elegibles para el NRHP resultarán afectados por el proyecto. Tras consultas con el SHPO, la FHWA determinó que estos sitios no se consideran recursos de la Sección 4(f). La Sección 4(f) se aplica a todos los sitios arqueológicos que están en el Registro Nacional, o bien que son elegibles para su inclusión en el mismo, y que merecen la preservación en el lugar, incluyendo aquellos sitios descubiertos durante la construcción. La Sección 4(f) no se aplica si la FHWA, después de consultar al SHPO y/o al THPO, determina que el recurso arqueológico es importante más que nada debido a lo que se puede aprender por la recuperación de datos (aunque se acuerde no recuperar el recurso) y tiene poco valor para la preservación en el lugar (23 CFR 774.13(b)).

5.2 Sección 7 (Ley de Especies en Peligro de Extinción)

La Variante Seleccionada no dañará ninguna especie en amenaza o peligro de extinción de especial interés puesto que no se realizarán obras en el agua y las especies objetivo identificadas fueron mejillones y dos especies de peces que habitan en el río Detroit. Esta determinación se basa en revisiones bibliográficas; información del Inventario del Departamento de Características Naturales de Michigan, el Departamento de Recursos Naturales de Michigan y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU.; así como investigaciones en el campo. No se requirió una evaluación u opinión biológica como parte de esta determinación.

5.3 Sección 106 (Ley Nacional de Preservación Histórica)

La Variante Seleccionada afectará sitios arqueológicos y propiedades históricas que están amparados por la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica:

- Sitios arqueológicos: Serán afectados dos sitios arqueológicos históricos que datan de finales de siglo XIX, ambos están recomendados para su inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos.
- Propiedades históricas: Serán afectadas dos propiedades históricas: el bar Kovacs y la Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul.

Las medidas de mitigación relacionadas con los recursos de la Sección 106, de conformidad con 36 CFR 800.6(b)(1), se documentan en el Memorándum de Acuerdo (Apéndice A).

5.4 Cumplimiento de normas de la calidad del aire (Ley de Aire Limpio)

El proyecto es consecuente con el *Plan a Largo Plazo* del MDOT y figura en el *Programa Quinquenal de Transporte 2008-2012* del MDOT. La organización de planificación metropolitana, la Junta de Gobernadores del Sudeste de Michigan (SEMCOG), incluyó este proyecto en su *Plan de Transporte Regional 2030* y las etapas de diseño y adquisición del derecho de vía del Proyecto en su *Programa de Modernización del Transporte 2008-2011*. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) determinó que cumple las normas regionales de cumplimiento de ozono, monóxido de carbono (CO) y partículas finas PM2.5 en 8 horas sobre la base de un plazo de construcción para 2017. Se ha actualizado la demostración de cumplimiento regional para reflejar el plazo de implementación (terminación de la construcción para el año 2015), de acuerdo con el *Memorándum de la Política de la FHWA: Cumplimiento de Normas de Calidad del Aire* del 20 de mayo de 2003. La determinación de cumplimiento de la FHWA para el *Plan de Transporte Regional 2030* de la SEMCOG se dio a conocer el 10 de octubre de 2008.

Se realizó un Análisis del Impacto de Sustancias Tóxicas provenientes de Fuentes Móviles (MSAT) de acuerdo con la Guía Provisional de la FHWA. Se analizaron sitios peligrosos. El análisis determinó que no se infringían las normas de calidad del aire para monóxido de carbono y partículas finas.

No se prevén violaciones de las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS) en este proyecto. Aunque no se exigen medidas de mitigación para la calidad del aire, la FHWA y el MDOT se han comprometido a adoptar las siguientes medidas a efectos de reducir al mínimo el impacto en la calidad del aire ambiental cerca del proyecto y en sus alrededores. Esto incluye medidas para reducir la contaminación, minimizar la marcha en vacío de los camiones y eliminar los camiones de los barrios.

En particular:

- El diseño de la Variante Seleccionada incluye un acceso local desde la autopista que disuade a los camiones de cortar camino por las calles residenciales del barrio al norte de la I-75.
- La circulación de camiones en el área de servicio fue diseñada a efectos de minimizar el tiempo que necesitan los camiones para atravesar la misma.
- El patrón de circulación del área de servicio es menos indirecto, lo cual ofrece menos Millas Viajadas por Vehículo (VMT) en comparación con el área de servicio de la otra variante.
- La inclusión del área de retención de aguas pluviales en el área de servicio cercana a la escuela Southwestern High School tiene la finalidad de mantener lo más lejos posible las principales operaciones de dicha área. El área de detención servirá asimismo para agregar un espacio verde.
- Una mayor cantidad de carriles con Tecnología de Inspección por Rayos Gamma (GRIT) en la frontera Detroit-Windsor reducirá la cola de espera y la marcha en vacío de vehículos.
- Un aumento de la inscripción en NEXUS y FAST, junto con más carriles en la frontera como resultado del proyecto, posibilitarán una circulación más eficiente del tráfico.

- En el DRIC se implementará el procedimiento de operación estándar del CBP que exige a los camiones que apaguen sus motores durante la inspección.
- Las zonas verdes son un importante elemento del proyecto y ayudarán a mejorar la calidad del aire en las carreteras.
- Las obras de construcción seguirán las mejores prácticas operativas (es decir, apagado de motores para reducir la marcha en vacío de los motores, ubicación de las operaciones lejos de los receptores sensibles) a fin de minimizar cualquier impacto de las emisiones de diésel en la comunidad, además de buscar el uso de la mejor tecnología de control comprobada que existe (BADCT, por sus siglas en inglés) durante la construcción.
- El nuevo sistema de ventanas y aire acondicionado del edificio Berwalt Manor tendrá la ventaja de mejorar la calidad del aire interior dado que sus residentes están y estarán cerca del nivel de calle y en una sección un poco hundida de la I-75 hacia el norte y de este modo no tendrán que abrir las ventanas ni usar ventiladores y acondicionadores de ventana. Este edificio tiene 60 apartamentos y, en general, sus ocupantes son personas de bajos ingresos.
- El MDOT elaborará un convenio de operación con los contratistas a fin de controlar la contaminación del aire durante la construcción. El plan de control de emisiones puede incluir algunas de las siguientes medidas: adaptar el equipo de construcción todo terreno; limitar la antigüedad de los vehículos todo terreno que se utilicen en los proyectos de construcción; minimizar las operaciones de motores; restringir las obras de construcción cerca de ciertos receptores más sensibles, como la escuela Southwestern High School (durante las clases); utilizar filtros de partículas diésel y catalizadores de oxidación; y usar las fuentes de alimentación existentes o generadores de combustible limpio en lugar de generadores provisionales. El Contratista establecerá planes de control del polvo fugitivo de conformidad con las Especificaciones Normalizadas de Construcción del MDOT bajo la Sección 107.15A y 107.19.
- El MDOT trabajará en colaboración con el SEMCOG, el MDEQ, el sector privado y la comunidad para desarrollar un plan de acción que incluya objetivos a corto y largo plazo encaminados a reducir el polvo fugitivo, la marcha en vacío de camiones diésel, el consumo de combustible o las emisiones diésel para limitar las emisiones de PM2.5 en el área de estudio delimitada por el contorno en amarillo en la Figura 3-6A de la FEIS. Este plan identificará prioridades para futuros proyectos de transporte elegibles para asistencia federal a través de programas como la Mitigación de Congestión de Tráfico y Calidad del Aire (CMAQ, por sus siglas en inglés) y la Iniciativa de Diésel Limpio del Medio Oeste. El plan se implementará en las etapas de diseño y construcción, y continuará durante el mantenimiento y operación de las instalaciones.
- También podría incluir actividades para informar sobre las estrategias de control de la contaminación del aire a las empresas comerciales y a los residentes. Los proyectos serán generados por la comunidad y sus asociados, quienes elaborarán las propuestas correspondientes.

5.5 Justicia Ambiental y Título VI (Ley de Derechos Civiles)

La Variante Seleccionada tendrá un efecto negativo y desproporcionadamente elevado sobre los grupos minoritarios y las poblaciones de bajos ingresos del área de estudio. La FEIS cumplió con

la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), las directrices de Justicia Ambiental y el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, y no excluyó la participación ni negó los beneficios de ningún programa o actividad mientras se realizaba el estudio.

Para asegurar el cumplimiento de las directrices de Justicia Ambiental y el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964³ y leyes relacionadas:

1. Se realizó un gran esfuerzo para lograr la participación de la comunidad como parte del análisis de la justicia ambiental y los impactos acumulativos; y
2. Se efectuó un análisis acumulativo a los fines de determinar los impactos acumulativos del DRIC y de otros proyectos del área sobre la comunidad.

5.6 Permisos

Los permisos ambientales necesarios durante el diseño final serán obtenidos por el MDOT de acuerdo con su Programa/Sistema de gestión de proyectos. Este proyecto requiere los siguientes permisos ambientales:

- Permisos bajo la Ley Pública 451 de Michigan que exige el Departamento de Calidad Ambiental de Michigan (MDEQ):
 - Parte 31 (calidad del agua y llanuras aluviales)
 - Parte 55 (control de la contaminación del aire) y
 - Parte 301 (lagos interiores y arroyos).
- Un permiso conforme al Sistema Nacional de Eliminación de Descarga de Contaminantes (NPDES), administrado por el MDEQ.
- Un permiso conforme a la Sección 9 sobre requisitos de navegación que exige la Guardia Costera de los Estados Unidos.
- Un permiso presidencial que exige el Departamento de Estado debido a que el DRIC será un nuevo cruce internacional. La FHWA solicitará este permiso.
- Se obtendrá cualquier otro permiso local necesario. Los permisos específicos requeridos serán determinados durante la etapa de diseño.

³ El propósito del Título VI es garantizar que ninguna persona sea excluida de la participación, se le nieguen beneficios o de algún modo sea discriminada por motivo de raza, religión (donde el objetivo principal del programa, actividad o servicio sea ofrecer empleo según 42 U.S.C. § 2000d-3), color, origen nacional, sexo, edad, represalia o incapacidad, bajo cualquier programa o actividad del Departamento.

6. MONITORIZACIÓN Y APLICACIÓN

La legislación y regulaciones de la NEPA exigen la implementación y monitorización de medidas de mitigación a fin de reducir o eliminar los impactos ambientales negativos asociados con una acción planeada. Según 23 CFR 771.109, "Será responsabilidad del solicitante [MDOT], en cooperación con la Administración [FHWA], implementar las medidas de mitigación establecidas como compromisos en los documentos ambientales preparados con arreglo a esta regulación". (Para mayor orientación legal, véase: 42 USC 4371 et seq., Orden Presidencial 11514, 23 CFR 771.109(6), 40 CFR 1505.2(C) y 1505.3).

6.1 Definición de compromisos ambientales

Los compromisos ambientales comprenden mitigación ambiental y mejoras comunitarias (véase Hoja Verde: Resumen de Mitigación del Proyecto).

- La mitigación del proyecto incluye medidas exigidas por la ley para abordar cualquier daño al medioambiente social y natural que ocasione el proyecto, tales como evitación, reemplazo, restauración, compensación o cualquier otro medio.
- Las mejoras comunitarias son actividades por encima de lo que exige la ley, que se llevan a cabo junto con la comunidad local.

6.2 Aplicación de compromisos ambientales

El MDOT efectuará un seguimiento y hará cumplir los compromisos ambientales que se enumeran en la Hoja Verde. La Hoja Verde: Resumen de la Mitigación del Proyecto, Apéndice B de este ROD, detalla la mitigación del proyecto y los compromisos de mejoras del DRIC.

- La División de Planificación de Proyectos del MDOT coordinará con el personal de Diseño y Construcción de Lansing y de la región del MDOT para evaluar los compromisos de mitigación y mejoras incluidos en la FEIS y el ROD.
- El Director Principal de Proyecto del MDOT asignado al proyecto DRIC será responsable de incorporar los compromisos de mitigación y mejoras que figuran en la FEIS y el ROD a los planos de diseño y propuesta del proyecto.
- El personal de Lansing y de la región metropolitana del MDOT asistirán al Director Principal del Proyecto en la tarea de completar y coordinar los diversos compromisos de mitigación y mejoras, tales como estudios de contaminación de propiedades, documentación de propiedades históricas y zonas verdes.

- El personal del MDOT también efectuará tareas de coordinación con otras agencias federales, estatales y locales en cuanto a cuestiones como mejoras viales, iluminación del área de servicio y el puente, formación profesional, desarrollo económico y mejoras de la calidad del aire.
- El Director de Proyecto del MDOT asignado a la etapa de construcción será responsable de asegurar que el Contratista complete los compromisos de mitigación y mejoras que figuran en los planos de diseño y la propuesta del proyecto.

6.3 Informe sobre la marcha de los compromisos ambientales

Se puede lograr una buena gestión y confianza entre las agencias y el público si el MDOT asegura, demuestra y comunica la implementación de los compromisos ambientales del proyecto. El progreso o estado de los compromisos de mitigación y mejoras alcanzado durante el proceso de autorización ambiental e incluido en este ROD será informado:

- Anualmente a la FHWA en el Plan Financiero del DRIC.
- Anualmente a las agencias de recursos federales y estatales en las reuniones de actualización del MDOT/FHWA que se celebran en otoño para tratar los proyectos existentes y los próximos proyectos importantes.
- Trimestralmente en el sitio web del proyecto DRIC y al Consejo Asesor Local (LAC) y al Grupo de Agencias Locales (LAG) que permanecerán activos durante toda la etapa de construcción del proyecto.

7. COMENTARIOS SOBRE LA DECLARACIÓN FINAL DE IMPACTO AMBIENTAL

La Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS) fue firmada el 21 de noviembre de 2008, tras lo cual se puso a disposición de las agencias y del público para su revisión y luego se envió a la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos para presentar el aviso de disponibilidad que apareció en el *Registro Federal* el viernes 5 de diciembre de 2008. El período de espera concluyó el 5 de enero de 2009. Todas las 34 presentaciones de comentarios fueron analizadas y consideradas en el desarrollo de este Registro de Decisión.

A continuación se resumen y analizan los comentarios por tema. Se han organizado por sección de la FEIS: objetivo y necesidad; variantes; consecuencias ambientales, evaluación de la Sección 4 (f), mitigación y participación pública. La ciudad de Detroit presentó comentarios y solicitó que los mismos fueran incluidos en este ROD. La FHWA se negó ya que algunos de los comentarios son reiteraciones de comentarios anteriores que ya fueron respondidos y muchos se refieren a elementos de diseño que serán determinados en la etapa de diseño.

La FHWA analizó todos los comentarios recibidos y determinó que el proyecto propuesto fue examinado, y se identificaron y abordaron sus posibles impactos.

7.1 Objetivo y necesidad

Comentario: La reciente disminución del tráfico fronterizo y la posibilidad de cambios en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA) reduce la necesidad del proyecto.

Respuesta: La Sección 2 de la FEIS establece que el objetivo del proyecto es económico y, a la vez, para seguridad fiscal. La demanda de viajes es una de las necesidades señaladas.

Comentario: El “estudio del tráfico de grado de inversión” no fue dado a conocer al público.

Respuesta: El estudio del tráfico de grado de inversión no formó parte del proceso de toma de decisión de la NEPA. La FHWA y el MDOT confían en nuestro proceso de previsión del tráfico fronterizo y han examinado minuciosamente los números y las metodologías con varios expertos y grupos conocidos y respetados. Están de acuerdo con nuestro enfoque, asunciones y resultados.

7.2 Variantes

Comentario: El costo del proyecto está infravalorado.

Respuesta: En noviembre de 2008, se analizó el costo durante una semana junto con representantes estatales, federales y consultores, quienes lo ratificaron (Sección 3.19 de la FEIS).

Comentario: Se solicitaron medidas relacionadas con puentes peatonales sobre la I-75 y características no motorizadas, como cumplimiento de la Ley para Estadounidenses con Incapacidades (ADA), señalización y conectividad al Plan Maestro de Transporte no Motorizado de Detroit.

Respuesta: El MDOT planea implementar tales medidas.

Comentario: Se solicitó que los bulevares propuestos en Green y Campbell Street se extendieran al norte a Fort Street.

Respuesta: Eso no forma parte del proyecto DRIC porque hacerlo impactaría en los negocios y las estructuras históricas.

Comentario: Se pidió una terminal para autobuses en el área de servicio.

Respuesta: Aunque no se tiene conocimiento de una propuesta para un servicio de autobuses, el MDOT tomará en cuenta este comentario durante la etapa de diseño.

7.3 Consecuencias ambientales

7.3.1 Generalidades

Comentario: La EIS pospone indebidamente la evaluación ambiental del tipo de puente, reubicaciones y mitigación.

Respuesta: La EIS proporciona una evaluación ambiental acorde con la Ley Nacional de Política Ambiental.

7.3.2 Disposiciones para transporte no motorizado

Comentario: Se solicitó información sobre los criterios de diseño utilizados para dar cabida al tráfico de bicicletas en el nuevo puente del DRIC.

Respuesta: El *Estudio del Tipo de Puente* y el *Informe de Ingeniería Conceptual* que se encuentra disponibles en www.partnershipborderstudy.com facilitan esta información.

7.3.3 Reubicación de residencias y negocios, y redesarrollo

Comentarios: Se ofrecieron medidas para tratar a los residentes y empresas desplazadas por el proyecto. Por ejemplo, se pidió subsidios para los propietarios si aumentan los impuestos de sus viviendas de reemplazo; mapas y folletos con información sobre

los barrios a los cuales serán reubicados e indemnización para aquellos que tienen que dejar la Zona de Renacimiento y perder sus beneficios. También se indicó que el MDOT debería comprar y construir viviendas de reemplazo en lotes vacantes.

Respuesta: El MDOT debe seguir los procedimientos de la Ley Federal de Reubicación y las reglas de indemnizaciones. No puede comprar tierras que no se necesitan para un proyecto de transporte. El MDOT se ha comunicado con la Autoridad de Vivienda y Desarrollo del Estado de Michigan (MSHDA) para trabajar con la comunidad.

Comentario: *Se necesitan viviendas de último recurso bajo 49 CFR 24.404.*

Respuesta: El MDOT y la FHWA coinciden en que se utilizará esta disposición cuando se justifique.

Comentario: *Se solicitó que el MDOT ayude a ampliar los límites de la Zona de Revitalización y/o la duración de sus beneficios que vencen a finales de 2009.*

Respuesta: El MDOT coordinará con los funcionarios estatales y federales que controlan la “Zona de Revitalización” y/o la “Zona de Renacimiento” de Detroit. En este momento no hay ningún proyecto de ley activo.

Comentario: *Existe preocupación sobre los impactos en el distrito comercial West Vernor.*

Respuesta: No será afectado por el proyecto DRIC.

Comentario: *Se solicitó la provisión de un mecanismo de respuesta por línea telefónica directa para los residentes desplazados.*

Respuesta: Dicho mecanismo de comunicación ha estado en funcionamiento durante todo el estudio (Línea directa: 1-800-900-2649). El MDOT continuará facilitando ésta y otra información de contacto.

7.3.4 Empleos y economía

Comentario: *Se indicó que el MDOT debería trabajar con la Junta de Desarrollo de la Fuerza Laboral de Detroit y las organizaciones locales sin fines de lucro con experiencia en formación profesional, como SER Metro y Young Detroit Builders, Inc. Los comentaristas dijeron asimismo que los fondos deberían canalizarse directamente a la Asociación de Negocios de West Fort para actuar como incubadora empresarial. Los comentaristas también quieren que el MDOT exija a los contratistas que adopten los programas locales de contratación de “primera fuente”.*

Respuesta: Las leyes estatales y federales permiten la formación profesional y esto se prevé como parte del proyecto DRIC a medida que se implemente. Pero las leyes federales no permiten la adjudicación directa de contratos a empresas de la minoría (set-asides) ni formación/contratación dirigida. Todavía está por formularse el programa de formación profesional del MDOT para el proyecto DRIC.

7.3.5 Uso de la tierra

Comentario: Se indicó que se necesitan cambios y permisos de zonificación para implementar el proyecto DRIC.

Respuesta: Esto se tratará en la etapa de diseño.

7.3.6 Justicia ambiental

Comentario: La FHWA no ha identificado adecuadamente ni se ha comprometido a mitigar los impactos en materia de justicia ambiental, y la FEIS no asume compromisos concretos para mitigar el enorme daño que causará a los residentes de Delray. Un comentarista afirmó que el MDOT ha identificado efectos discriminatorios e impactos negativos, pero no trata la mitigación que abordará el verdadero impacto que tendrá el DRIC sobre la comunidad “anfitriona” de Delray y zonas adyacentes.

Respuesta: En la FEIS y la Sección 5.5 de este ROD se indica que los efectos son desproporcionadamente elevados y negativos sobre los grupos minoritarios y las poblaciones de bajos ingresos. El MDOT analizó los posibles impactos y efectos acumulativos (véase la Sección 3.14.3 en la FEIS) y determinó que el proyecto propuesto no tendrá ningún efecto discriminatorio sobre la comunidad. El MDOT ha propiciado una amplia participación del público para determinar la mitigación y las mejoras (véase la Sección 3.1.5.2 de la FEIS). Dichos compromisos se tratan en la Sección 6 y en la Hoja Verde de este ROD.

Comentario: Preocupación en cuanto a que podría dispersar la clientela del Centro Comunitario de Servicios Sociales y de Salud (CHASS) e interrumpir el acceso a dicha instalación.

Respuesta: Muchos residentes, que posiblemente sean reubicados por el proyecto, han expresado en entrevistas personales su deseo de permanecer en el área. El DRIC ha minimizado los impactos en los sistemas peatonales y de tránsito para mantener el acceso al área.

7.3.7 Tráfico

Comentario: Es necesario realizar un análisis adicional de las calles pavimentadas en las cercanías del proyecto DRIC.

Respuesta: Los recientes conteos de tráfico confirman las conclusiones del *Informe del Análisis de Tráfico, Parte 2, Nivel 2, Apéndice E* (www.partner-shipborderstudy.com) que prácticamente todas las intersecciones en Delray y a lo largo de las vías de servicio operarán al Nivel de Servicio A o B con el proyecto DRIC.

Comentario: Se solicitó que se desplazara el acceso/punto de salida del área de servicio local en Campbell Street al norte de las vías ferroviarias de Norfolk Southern.

Respuesta: Este acceso no se puede desplazar porque habría que elevar la conexión a Campbell Street sobre las vías ferroviarias, lo cual no resulta práctico.

Comentario: Se solicitó una nueva ruta(s)/carretera(s) para camiones para evitar el uso de Westend Street y Dearborn Street.

Respuesta: El MDOT determinó que no hay una justificación de costo o tráfico para esta propuesta. Los camiones deben entrar a la I-75 por los enlaces existentes. Por lo tanto, continuarán utilizando las calles Dearborn, Westend (Springwells) y Clark.

7.3.8 Calidad del aire

Comentario: Preocupación en cuanto a que disminuirá la calidad del aire en el área local de Delray y eso afectará la salud.

Respuesta: El MDOT y la FHWA han hecho todos los estudios necesarios a tenor del *Protocolo de Calidad del Aire* que se estableció durante el desarrollo del DEIS. Se determinó que el proyecto cumple con la Ley de Aire Limpio (Sección 3.6 de la FEIS). No se necesitan otros análisis.

Comentario: Preocupación en cuanto a que Canadá no exige el uso de gasolina de presión de bajo vapor. Otra persona piensa que el análisis de la calidad del aire se basó de algún modo en el aumento del uso de vehículos híbridos.

Respuesta: La presión del vapor se relaciona sobre todo con la formación del ozono. Los vehículos híbridos no fueron tomados como parte del parque automotor en el análisis de la calidad del aire del DRIC. El DRIC cumple con la Ley de Aire Limpio.

La EPA indicó que mientras que se asumiera el compromiso de tomar ciertas medidas relacionadas con el diseño, operaciones mejoradas, construcción y

mejoras de la calidad del aire a largo plazo en el ROD, no tenía objeciones con el proyecto. Estos compromisos se asumen en la Sección 5.3 del ROD.

7.3.9 Ruido

Comentario: Se solicitaron muros antirruidos para el lado sur de la I-75 y sobre las rampas entre el área de servicio y la I-75.

Respuesta: Luego de un análisis se determinó que no son viables ni razonables según la política del MDOT.

Comentario: Se solicitó al MDOT que utilice pavimento para minimizar el ruido.

Respuesta: Se considerará la generación de ruido de neumáticos/pavimento en el diseño del pavimento de las instalaciones del DRIC.

7.3.10 Propiedades históricas

Comentario: Se solicitó más espacios de estacionamiento en Fort Wayne.

Respuesta: El estacionamiento se trata en la estipulación 13 del texto relacionado con Fort del Memorándum de Acuerdo (MOA) firmado que se encuentra en el Apéndice A de este ROD.

Comentario: Se deben salvar e incorporar las fachadas históricas en las nuevas estructuras cuando no se pueden salvar los edificios históricos.

Respuesta: Los edificios históricos afectados por el DRIC no son importantes por su arquitectura, sino por su lugar en la historia. Salvar sus fachadas no es una buena práctica de preservación histórica, según las normas federales de preservación histórica. El MOA en el Apéndice A no incluye esta disposición.

Comentario: Se solicitó que el MDOT instale placas que registren y conmemoren la historia de Delray y que exhiba cualquier artefacto arqueológico que encuentre durante la implementación del proyecto DRIC.

Respuesta: El MDOT tomará una determinación sobre la colocación de placas en la próxima fase del proyecto DRIC. Los artefactos recuperados serán propiedad del Estado de Michigan, como propietario de la tierra en la cual están ubicados los sitios. Los artefactos serán archivados en una institución que reúna las condiciones para aceptar dichos materiales y se prestarán para su exhibición al público bajo ciertas circunstancias.

7.3.11 Parques forestales y tierras para recreación pública

Comentario: Se solicitó que el MDOT reforme la rampa de lanzamiento de embarcaciones del río Detroit.

Respuesta: Esta instalación es propiedad de Detroit Edison, no es un parque público. El MDOT no tiene papel alguno en la mejora de instalaciones privadas y el proyecto DRIC no afecta esta rampa.

7.3.12 Contaminación lumínica

Comentario: Habrá contaminación lumínica en Fort Wayne.

Respuesta: La FEIS reconoce que éste podría ser el caso y explica los procedimientos de la Administración de Servicios Generales para minimizar la luz fuera del área de servicio (FEIS, Sección 3.12).

7.3.13 Seguridad pública

Comentario: Los miembros de la comunidad desean participar en las discusiones con las agencias gubernamentales sobre la planificación de emergencia y continuar la educación de la comunidad sobre este tema.

Respuesta: Las reuniones entre el MDOT y el municipio con respecto al DRIC, incluyendo las reuniones sobre seguridad pública, están abiertas al público. Los representantes locales de la comunidad han asistido a algunas de ellas por invitación del MDOT, la cual se ofreció en las reuniones del Consejo Asesor Local. Esta práctica continuará. Mientras tanto, la Sección 3 de la FEIS explica las medidas para mantener los tiempos actuales de respuesta al lado norte de la I-75 desde el Southwest Safety Mall, y reducir el tráfico ferroviario en Delray, así mejorarán los tiempos de respuesta ante emergencias al sur de la I-75.

7.3.14 Impactos indirectos y acumulativos

Comentario: La FEIS no evalúa equitativamente las consecuencias combinadas o acumulativas de la Terminal Intermodal de Carga de Detroit (DIFT) y del Proyecto DRIC.

Respuesta: El proyecto DIFT y su relación con el proyecto DRIC se tratan en la FEIS Secciones 3.2.2, 3.2.3, 3.2.6, 3.14.2.3 y 3.14.3, así como las Tablas 3-7 y 3-28.

7.3.15 Energía

Comentario: Los representantes de la comunidad solicitaron un Plan de Desarrollo Ecológico, incluyendo un “bosque urbano”.

Respuesta: El MDOT se regirá por las políticas que ha establecido en relación con la retención de árboles maduros y ajardinamiento en los espacios verdes que creará el proyecto y continuará con las reuniones de Soluciones Sensibles al Contexto con la comunidad en la fase de diseño.

7.3.16 Gobernabilidad

Comentario: La comunidad de Delray desea una representación significativa en la Junta de Gestión/ Gobernabilidad del Puente.

Respuesta: La gobernabilidad se trata en la Sección 2.1.5 de este ROD. La Asociación continúa trabajando en el mecanismo final de gobernabilidad, pero su opinión en este momento es que la representación en la junta de gobierno será de las agencias que participan en el DRIC. Es probable que la estructura de gobernabilidad incluya disposiciones sobre la participación pública.

Comentario: La comunidad desea asumir un papel en el proceso de adquisición del MDOT.

Respuesta: El MDOT seguirá los procesos de adquisición establecidos.

7.4 Evaluación de la Sección 4(f)

Comentario: Se expresó el deseo de que se evitara la eliminación de la Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul. y se reubicaran los edificios históricos.

Respuesta: Como se indica en la Sección 5 de la FEIS, no hay ninguna variante prudente y factible de utilizar la Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul. Ni esta iglesia ni el otro edificio histórico afectado elegible para el *Registro Nacional*, el bar Kovacs, se consideran candidatos para la reubicación pues ambas propiedades fueron determinadas elegibles para su inclusión en el NRHP por sus asociaciones históricas, no por su importancia arquitectónica.

7.5 Mitigación y minimización de daños

7.5.1 Generalidades

Comentario: Se expresó el deseo de un acuerdo formal sobre un programa de beneficios para la comunidad que incluiría mejoras tales como zonas intermedias ajardinadas, mejoras de carreteras en los barrios, estrategias de reinversión económica en el

área, un programa general de asistencia para la reubicación de personas desplazadas personas y otras características.

Respuesta: El MDOT/la FHWA no celebrarán ningún acuerdo de beneficios para la comunidad. El MDOT concluyó todos los estudios necesarios para determinar las mejoras de la comunidad como se documentan en la Hoja Verde de este ROD.

Comentario: La comunidad pide al MDOT que apoye la aprobación de una legislación para que un recargo del puente se destine a financiar las medidas de mitigación y mejoras en curso.

Respuesta: La Asociación se ha comprometido a optimizar la participación del sector privado en el DRIC, minimizando así la necesidad de que el gobierno invierta sus recursos. A tal efecto, los ingresos en concepto de peaje del cruce transfronterizo internacional se destinarán a cubrir el costo de su construcción, operación y mantenimiento. Cualquier desvío de estos fondos para usos no relacionados con el transporte no sería en el mejor interés del Estado de Michigan.

Comentario: Se expresó el deseo de que el ROD contenga un plan explícito para monitorizar e informar sobre las medidas de mitigación y mejoras, con la participación de la comunidad.

Respuesta: La Sección 6 de este ROD y la Hoja Verde presentan el plan de monitorización y ejecución forzosa. La participación comunitaria se logrará a través de la participación actual en el proyecto del Consejo Asesor Local y del Grupo de Agencias Locales.

Comentario: Se solicitó al MDOT que reubique la terminal intermodal situada en las calles Springwells y Fort. Otra persona solicitó fondos para que un policía estatal vigile los camiones con sobrepeso.

Respuesta: Estas cuestiones están fuera de la competencia del MDOT.

7.5.2 Calidad del aire

Comentario: Se solicitaron plantas (incluyendo un bosque urbano), además de una monitorización de la calidad del aire a largo plazo, programas educativos y estudios sobre la salud, así como que se exija a los contratistas que usen combustible biodiesel y las “mejores especificaciones en su género” para la calidad del aire en los vehículos de construcción.

Respuesta: El MDOT se ha comprometido a establecer las medidas que requiere la agencia EPA de los Estados Unidos con miras a minimizar los impactos en la calidad del aire. Dichas medidas se enumeran en la Sección 5.3 de este registro.

7.5.3 Construcción

Comentario: Se solicitó al MDOT que controle, minimice y monitorice el ruido durante la construcción.

Respuesta: La FEIS trata este asunto en la Sección 4.5.

Comentario: Se indicó que debería utilizarse un sistema de drenaje cerrado para el puente.

Respuesta: Se remite al comentador a la Sección 4.8 de la FEIS en cuanto a los detalles sobre el sistema de drenaje propuesto para el proyecto DRIC.

Comentario: Se solicitó que un tercero monitorice el cumplimiento de la mitigación durante la etapa de construcción y se envíe aviso de todos los permisos a las organizaciones de la comunidad.

Respuesta: La Sección 6 de este ROD cubre la monitorización y ejecución forzosa de los compromisos ambientales. El MDOT lleva a cabo inspecciones de todos sus proyectos de construcción, pero no realiza monitorizaciones independientes. El MDOT obtendrá los permisos de acuerdo con las reglas que establecen las agencias de expedición de permisos, muchas de las cuales exigen anuncios públicos.

Comentario: Las necesidades de almacenaje de materiales para la construcción deberían cubrirse mediante la adquisición o arrendamiento de propiedades abandonadas en coordinación con los planes de redesarrollo de la comunidad.

Respuesta: El MDOT no identifica ni ordena áreas de almacenaje de materiales para los contratistas.

7.5.4 Mejoras de la comunidad

Comentario: El DRIC debería seguir el ejemplo de otros proyectos que, según se informa, han asignado el 15 por ciento del costo total del proyecto en beneficio de la comunidad.

Respuesta: Se entiende que la mitigación cumple con la ley. Las mejoras son actividades que van más allá de lo que exige la ley, y se desarrollan en cooperación con la comunidad local. Por ley, la FHWA/el MDOT no puede gastar fondos federales en mejoras que no estén vinculadas con los impactos directos de un proyecto. Tras una extensa y continua participación pública, la FHWA/el MDOT propusieron mejoras a la comunidad por un valor de \$21 millones. La mitigación y las mejoras propuestas representan un gasto público razonable después de considerar los impactos de la acción y los beneficios de los compromisos de mitigación y mejoras propuestos.

Comentario: El MDOT debería instalar señalización en las principales entradas del sudoeste de Detroit.

Respuesta: El MDOT tomará una decisión sobre ese pedido en la próxima etapa del Proyecto DRIC.

Comentario Falta una carta de la Asociación Nacional para el Progreso de las Personas de Color (NAACP, por sus siglas en inglés) en la FEIS.

Respuesta: La carta se recibió tras el vencimiento del período de comentarios del DEIS. Los comentarios de la carta fueron hechos por otros comentaristas y abordados en la FEIS.

Apéndice A

Memorándum de Acuerdo

**MEMORÁNDUM DE ACUERDO ENTRE
LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AUTOPISTAS Y
EL FUNCIONARIO DE PRESERVACIÓN HISTÓRICA DEL ESTADO DE MICHIGAN
EN RELACIÓN CON EL
CRUCE FRONTERIZO INTERNACIONAL DEL RÍO DETROIT (DRIC),
DETROIT, CONDADO DE WAYNE, MICHIGAN
PRESENTADO ANTE EL CONSEJO ASESOR SOBRE
PRESERVACIÓN HISTÓRICA
CON ARREGLO A 36 CFR PARTE 800.6(b)(1)**

CONSIDERANDO QUE, la Administración Federal de Autopistas (FHWA) del Departamento de Transporte de los Estados Unidos ha determinado que el Cruce Fronterizo Internacional del río Detroit (DRIC), Detroit, Condado de Wayne, Michigan:

- Tendrá un efecto negativo sobre la Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul. (579 South Rademacher Street), el bar Kovacs (6986 West Jefferson Avenue) y dos sitios arqueológicos (20WN1132 y 20WN1133), todos los cuales parecen cumplir los criterios para su inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos;
- No tendrá ningún efecto negativo sobre el Edificio de Apartamentos Berwalt Manor (760 Campbell Street), el cual parece cumplir los criterios para su inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos, está ubicado dentro del Área de Posibles Efectos del proyecto, y el proyecto no tendrá ningún efecto negativo en las cualidades que lo hacen elegible para dicho registro;
- No tendrá ningún efecto negativo sobre Fort Wayne, el cual figura en el Registro Nacional de Lugares Históricos, está ubicado dentro del Área de Posibles Efectos del proyecto, y el proyecto no tendrá ningún efecto negativo sobre esta propiedad histórica;

CONSIDERANDO QUE, la FHWA ha consultado con el Funcionario de Preservación Histórica del Estado de Michigan (SHPO) sobre las propiedades antes mencionadas y a tenor de las regulaciones 36 CFR Parte 800 para implementar la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica (16 U.S.C. 470f) (la Ley);

CONSIDERANDO QUE, la Ordenanza de Monumentos y Distritos Históricos de la Ciudad de Detroit (Ordenanza de Detroit 161-H de 1976, según enmienda) no reconoce la Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul., el bar Kovacs, Berwalt Manor y Fort Wayne;.

CONSIDERANDO QUE, el Departamento de Recreación de la Ciudad de Detroit fue invitado a aprobar este Memorándum de Acuerdo (MOA), pero se negó; y

CONSIDERANDO QUE, el Departamento de Transporte de Michigan (MDOT) fue invitado a aprobar este Memorándum de Acuerdo (MOA):

POR CONSIGUIENTE, la FHWA y el SHPO convienen en que el proyecto se implementará de acuerdo con las siguientes estipulaciones a fin de tener en cuenta el efecto del mismo sobre las propiedades históricas.

ESTIPULACIONES

I. La FHWA asegurará que se tomen las siguientes medidas:

A. Recordación

1. La Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul y el bar Kovacs serán asentados a fin de que haya un registro permanente de su existencia. El MDOT preparará la documentación fotográfica y un resumen histórico de los recursos de conformidad con los *Lineamientos de Documentación* del SHPO adjuntos al presente como **Anexo A**. Salvo que el SHPO acuerde otra cosa, el MDOT se asegurará de que toda la documentación esté completa y sea aceptada por el SHPO para su depósito en los Archivos del Estado de Michigan antes de comenzar cualquier actividad de demolición o construcción relacionada con las propiedades afectadas. El MDOT proporcionará copias originales adicionales del paquete de recordación a los repositorios locales apropiados que designe el SHPO.
2. El MDOT incluirá, si estuvieran disponibles y como parte del paquete de recordación, las fotografías históricas originales, o copias de calidad, de las propiedades afectadas; además, las versiones electrónicas de estas fotografías serán presentadas al SHPO.

B. Berwalt Manor

1. Cualquier obra que realice el MDOT en el exterior del edificio de apartamentos Berwalt Manor con el fin minimizar el ruido para los residentes deberá cumplir con las *Normas para el Tratamiento de Propiedades Históricas del Secretario del Interior*, 36 CFR Parte 68 (1995), las *Normas para Rehabilitación*, 36 CFR Part 67.7 (edición del 1 de julio de 2004).
2. El MDOT deberá instalar una cerca en el derecho de vía desde la terminación de la salida de la I- 75 rumbo norte hacia Campbell Street. El diseño será estéticamente apropiado y se complementará con el edificio, debiendo ser aprobado por el MDOT, el SHPO y el propietario del edificio.
3. El MDOT deberá ajardinar el área cercana a la rampa de salida rumbo norte de la 1-75 hacia Campbell Street, así como la propia Campbell Street.
4. El MDOT deberá presentar los planos de obra y las especificaciones al SHPO para la revisión y aprobación de la obra antes mencionada.
5. El MDOT deberá ofrecer una monitorización de vibraciones de las condiciones del edificio antes, durante y después de la construcción.

C. El histórico Fort Wayne

1. El MDOT deberá pagar una actualización del Plan Maestro existente de Fort Wayne para reconsiderar las opciones de entrada al fuerte.

2. El MDOT deberá realizar una documentación en video y una monitorización sísmica de las condiciones estructurales antes, durante y después de la construcción de los edificios del fuerte y las estructuras más cercanas a Jefferson Avenue, la elevación norte de Star Fort y las colecciones de la Sociedad Histórica de Detroit guardadas dentro de la propiedad del fuerte. El MDOT implementará un protocolo para notificar a la Ciudad de Detroit respecto a cualquier daño que pudieran ocasionar las vibraciones relacionadas con la construcción.
3. El MDOT deberá proporcionar una señalización adecuada para orientar a los visitantes que entran al fuerte y creará e imprimirá folletos que muestren los cambios en su acceso.
4. El MDOT deberá construir una carretera de acceso directo local hacia y desde el área de servicio hacia Campbell Street. Se mejorará el pavimento, el ajardinamiento y la iluminación de Campbell Street desde la nueva rampa rumbo norte de la 1-75 al sur de la avenida West Jefferson para que sirva como entrada al fuerte. Campbell Street será convertida en un bulevar estrecho desde las vías del ferrocarril hasta la West Jefferson Avenue. El MDOT trabajará con la Ciudad de Detroit para investigar la posibilidad de cambiarle el nombre a Campbell Street por Fort Wayne Street, u otro nombre similar, que ayude a identificarla como una ruta de acceso al fuerte.
5. El MDOT deberá instalar un nuevo pavimento, ajardinamiento e iluminación a lo largo de West Jefferson Avenue desde West End Street hasta Clark Street, así como a lo largo de Clark Street desde su enlace con la 1-75 hasta Jefferson Avenue a fin de proporcionar una ruta atractiva hacia Fort Wayne.
6. El MDOT deberá construir una nueva cerca decorativa e históricamente apropiada a lo largo de la línea de propiedad del fuerte en West Jefferson.
7. El MDOT deberá construir una entrada para Fort Wayne en el frente del fuerte sobre Jefferson Avenue o en otra propiedad cercana del municipio para mejorar la orientación y la visibilidad, como se identifica en el Plan Maestro actualizado del histórico Fort Wayne. El MDOT pagará la reconfiguración de aquellas secciones de las calles existentes de Fort Wayne específicamente necesarias para la conexión a la nueva entrada.
8. El MDOT deberá construir un muro de seguridad alrededor del área de servicio al que se le aplicará un tratamiento en la superficie estéticamente compatible con el histórico Fort Wayne a lo largo de su perímetro sobre West Jefferson Avenue.
9. El MDOT deberá ajardinar el espacio de 100 pies de ancho entre el muro de seguridad del área de servicio y West Jefferson Avenue, siguiendo los lineamientos de Aduanas y Control de Fronteras.
10. El MDOT deberá trabajar con Aduanas y Control de Fronteras para alentar medidas que impidan la marcha en vacío de los camiones en el área de servicio.
11. El MDOT deberá presentar los planos de obra y las especificaciones para todas las disposiciones antes mencionadas relativas al histórico Fort Wayne ante el Departamento de Recreación de la Ciudad de Detroit y el SHPO para su revisión y aprobación.

12. El MDOT deberá trabajar con el personal del fuerte y el Departamento de Policía de Detroit en la elaboración de un plan de gestión del tráfico para grandes eventos. El MDOT contribuirá a los servicios de consultoría utilizados para elaborar dicho plan.
13. El MDOT deberá construir un parque de estacionamiento en superficie para reemplazar el estacionamiento legal en la calle que se eliminará para dar cabida al área de servicio. El parque de estacionamiento tendrá un diseño y construcción similar a los estacionamientos “Park and Ride” que se encuentran habitualmente cerca de los enlaces de las autopistas interestatales. El MDOT y la Ciudad de Detroit verificarán la cantidad de estacionamientos legales que se eliminarán del servicio al fuerte. La Ciudad de Detroit proporcionará un sitio despejado para el parque de estacionamiento. Una vez construido, el mantenimiento y el reglamento del parque serán responsabilidad de la Ciudad de Detroit.

II. RECURSOS ARQUEOLÓGICOS

- A. La FHWA y el SHPO coinciden en que los sitios 20WN1132 y 20WN1133 son importantes por la información que podrían brindar, y que no se garantiza la preservación en el lugar.
- B. El MDOT desarrollará una estrategia apropiada de recuperación de datos para los sitios 20WN1132 y 20WN1133 a fin de mitigar los efectos negativos que pudiera ocasionar la construcción del cruce internacional propuesto del río Detroit, que incluye el cruce fronterizo, el área de servicio y el enlace que conecta el área de servicio con la I-75.
 1. El plan de recuperación de datos será aprobado por el SHPO antes de su implementación y seguirá las Normas y Lineamientos para la Documentación Arqueológica del Secretario del Interior (48 FR 44734-37) y tomará en cuenta la declaración sobre política del Consejo Asesor de Preservación Histórica, el Tratamiento de Cementerios, Restos Humanos y Objetos Funerarios, así como cualquier lineamiento pertinente del SHPO.
 2. El plan de recuperación de datos especificará, como mínimo, los temas de investigación que se abordarán a través de la recuperación de datos y los métodos que se emplearán, con una explicación de su relevancia e importancia; los métodos de análisis de datos, gestión y difusión de los datos recuperados, la disposición de los datos arqueológicos recuperados; un procedimiento para el tratamiento de restos humanos, si tal fuera el caso; y procedimientos para la consulta con las partes interesadas, incluyendo las tribus indias (véase abajo).
 3. Se acordó que, según sus peticiones formales, la Comunidad India de Hannahville, la Tribu Gun Lake y el Grupo Pokagon de Indios Potawatomi serán notificados por el MDOT y consultados en el caso de que se descubrieran restos humanos y/o arqueológicos de los indios nativos americanos, de acuerdo con las leyes, reglas y regulaciones federales y estatales pertinentes referidas a tales hallazgos.
- C. El MDOT, en consulta con el SHPO, identificará la necesidad, o la falta de necesidad, de supervisar las actividades de excavación de la tierra que pudieran afectar depósitos arqueológicos

en las proximidades de Fort Wayne, según se describe en las estipulaciones que preceden I.C.4, I.C.5, I.C.6, I.C.7, I.C.8, I.C.9 e I.C.10, una vez que los planos de construcción se encuentren disponibles.

1. El MDOT deberá implementar la Política/Procedimiento de Construcción del MDOT para Huesos y Hallazgos Arqueológicos e Históricos si se encuentran depósitos durante la monitorización de la construcción.
 2. Se acordó que, según sus peticiones formales, la Comunidad India de Hannahville, la Tribu Gun Lake y el Grupo Pokagon de Indios Potawatomi serán notificados por el MDOT y consultados en el caso de que se descubrieran restos humanos y/o arqueológicos de los indios nativos americanos, de acuerdo con las leyes, reglas y regulaciones federales y estatales pertinentes referidas a tales hallazgos.
- D. En todas las áreas de construcción del DRIC, excluyendo las áreas cercanas a Fort Wayne que se describen en la Estipulación II. C anterior, el MDOT deberá implementar la Política/Procedimiento de Construcción del MDOT para Huesos y Hallazgos Arqueológicos e Históricos si se realizan descubrimientos imprevistos durante la construcción del proyecto.

Se acordó que, según sus peticiones formales, la Comunidad India de Hannahville, la Tribu Gun Lake y el grupo Pokagon de Indios Potawatomi serán notificados por el MDOT y consultados en el caso de que se descubrieran restos humanos y/o arqueológicos de los indios nativos americanos, de acuerdo con las leyes, reglas y regulaciones federales y estatales pertinentes referidas a tales hallazgos.

III. CONSIDERACIONES GENERALES

A. Enmienda

1. Cualquier parte del presente MOA podrá proponer a las otras partes que éste se enmiende, después de lo cual las partes se consultarán de conformidad con 36 CFR800.6(c) (7) para considerar tal enmienda.
2. En el caso de que se encuentre que una parte de este MOA no es factible, las partes del presente se consultarán para considerar la mitigación alternativa apropiada.
3. Cualquier acción adicional o alternativa que se considere de conformidad con este acuerdo estará sujeta a la implementación mediante enmienda de este MOA a tenor de esta Sección.

B. Resolución de controversias

Si el SHPO o el MDOT se oponen dentro de los treinta (30) días a cualquier acción propuesta conforme a este MOA, la FHWA consultará con la parte opositora para resolver la objeción. Si la FHWA determina que no se puede resolver la objeción, la FHWA remitirá toda la documentación relacionada con la controversia al Consejo Asesor sobre Preservación Histórica (Consejo). Dentro de los cuarenta y cinco (45) días posteriores a la recepción de toda la documentación pertinente, el Consejo:

Apéndice B

Hoja Verde: Resumen de Mitigación del Proyecto

Hoja Verde: Resumen de Mitigación del Proyecto

Cruce Fronterizo Internacional del Río Detroit (DRIC) Registro de Decisión (ROD) para la Variante Seleccionada

Esta “Hoja Verde: Resumen de Mitigación del Proyecto” contiene las medidas concretas de mitigación del proyecto que se están considerando en este momento. Al final de esta Hoja Verde hay una lista de Mejoras de la Comunidad que van más allá de la mitigación que exige este proyecto. Estos puntos de mitigación se pueden modificar durante el diseño final, la adquisición del derecho de vía o la construcción del proyecto.

Categoría de impacto	Medidas de mitigación
I. Medio ambiente socioeconómico	
a. Efectos visuales	Se han planificado zonas intermedias/ muros de protección para el perímetro del área de servicio. Los materiales de construcción y los conceptos estéticos para las zonas intermedias/ muros de protección se discutieron con el equipo de estudio del DRIC durante una serie de talleres de Soluciones Sensibles al Contexto (CSS) realizados en la comunidad. Se celebrarán reuniones CSS de seguimiento con funcionarios y residentes locales durante el proceso de diseño para continuar abordando las opciones de diseño de la zona intermedia/ muro de protección del área de servicio y del puente para la Variante Seleccionada.
b. Reubicaciones	Espacio adecuado para viviendas y establecimientos industriales/comerciales se encuentra disponible en el suroeste de Detroit para reemplazar las 257 unidades de vivienda, 43 negocios y 9 entidades sin fines de lucro (centros comunitarios e iglesias) que serían reubicados. El MDOT coordinará con los funcionarios estatales y federales que controlan la Zona de Revitalización y/o Zona de Renacimiento de Detroit. Si fuera posible, se ampliarán o modificarán estas zonas para permitir que los negocios o residentes reubicados permanezcan en el área.
c. Justicia ambiental	Las medidas de mitigación y mejoras enumeradas en esta Hoja Verde beneficiarán a los grupos minoritarios y de bajos ingresos que pueden ser afectados por este proyecto. Las medidas de mejoras comunitarias fueron desarrolladas por el MDOT y la comunidad. Se ofrecerán nuevas ventanas y un nuevo sistema de calefacción central, ventilación y aire acondicionado (HVAC) para reducir los niveles de ruido dentro del edificio de apartamentos Berwalt Manor. La coordinación con Berwalt Manor continuará en el diseño para abordar las opciones en materia de acceso a la propiedad y ajardinamiento adicional.
d. Parques	El parque South Rademacher y su Centro de Recreación, así como el área de juegos infantiles Post-Jefferson, caen dentro del área de servicio, por lo cual requieren compensación para la propiedad, instalaciones y funciones recreativas. La mitigación podría realizarse de distintas formas y se está tratando con el Departamento de Recreación de Detroit. La mitigación comenzará en la etapa de adquisición del derecho de vía del proyecto.
e. Ruido	Los niveles de ruido del proyecto exceden los criterios de disminución del ruido de la FHWA en 199 propiedades residenciales a lo largo de la I-75. Se han identificado ubicaciones razonables y factibles para muros antirruidos entre Green y Rademacher (1,820'), este de Dragoon y este de Campbell (1,488'), y este de Campbell y Clark (2,234'). Se celebrarán reuniones con los residentes afectados y la Ciudad de Detroit durante la etapa de diseño para abordar la ubicación de los muros antirruidos/estética y bocas de incendios/acceso de emergencia.
f. Infraestructura	El MDOT invertirá en un bulevar en Green Street para mejorar la circulación local norte-sur en el oeste de Delray y convertir a Campbell Street en un bulevar angosto entre las vías del ferrocarril y Jefferson al este de Delray.

Categoría de impacto	Medidas de mitigación
g. Puentes para peatones y bicicletas	La Variante Seleccionada eliminará los cinco puentes existentes para peatones/bicicletas sobre la I-75, pero serán reemplazados cerca de su ubicación original. Todos los puentes vehiculares sobre la I-75 también tendrán aceras. Todas las nuevas estructuras serán modernizadas para que cumplan con las normas de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).
h. Seguridad e iluminación	Se continuarán analizando los requisitos de iluminación para el área de servicio y la nueva estructura propuestas para la Variante Seleccionada a fin de reducir al mínimo los posibles impactos sobre los residentes, las propiedades (especialmente Fort Wayne) y la vida silvestre de las cercanías. La FHWA, el MDOT, la Administración Federal de Aviación, la Guardia Costera de los EE. UU., y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. cooperarán durante el diseño para mantener un equilibrio entre las necesidades de seguridad, navegación fluvial y aérea, e iluminación de la navegación en el puente. También se coordinará con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU. durante el diseño para revisar los nuevos conceptos del puente y la iluminación a fin de reducir los posibles impactos en las aves migratorias. Se celebrarán otras reuniones CSS durante el diseño para escuchar los aportes de la comunidad local con respecto a la iluminación propuesta para el área de servicio y el puente, la cual proporcione una iluminación segura, atractiva, económica y de bajo mantenimiento
i. Servicios de emergencia	Se planea un sistema de semáforos prioritarios para el Centro de Seguridad del Sudoeste en Fort Street a fin de asistir a la policía y los bomberos en su acceso al área norte de la I-75.
II. Medio ambiente natural	
a. Remoción de árboles/despeje / ajardinamiento	Los árboles maduros serán conservados en la medida de lo posible. Los propietarios que permanezcan serán notificados antes de extraer cualquier árbol frente a sus residencias y se ofrecerán árboles de reemplazo. El ajardinamiento se determinará en base al aporte de la comunidad local en reuniones CSS previas y una reunión de seguimiento durante la fase de diseño de la Variante Seleccionada. Se utilizarán especies nativas y se excluirá las especies invasoras. Como ventaja adicional, la EPA ha indicado que el ajardinamiento puede ayudar a mejorar la calidad del aire en las carreteras.
b. Calidad del agua	Se incorporará la gestión de aguas pluviales en el diseño final del proyecto. Para escorrentía, las instalaciones de gestión de aguas pluviales podrían incluir embalses de detención, conductos de gran tamaño y depresiones del terreno cubiertas de hierba. La impermeabilización de los pozos de agua, sistemas sépticos y alcantarillado se asegurará obligando a los contratistas a aplicar las especificaciones del MDOT durante la construcción. El contratista también deberá cumplir los requisitos del Departamento de Salud de la Comunidad de Michigan. El agua bombeada durante las operaciones de desecación para las nuevas cimentaciones del puente será tratada antes de su descarga.
c. Aves migratorias	La coordinación con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU. continuará durante la fase de diseño en cuanto a las opciones de iluminación y tipo de estructura.
III. Materiales peligrosos / contaminados	
a. Sitios contaminados	Una Evaluación Inicial de Sitios (ISA) examinó más de 100 sitios comerciales, industriales y vacantes en lo que hace a impactos de la contaminación y encontró 26 sitios clasificados como de contaminación media a alta que podrían ser afectados. La Variante Seleccionada afectaría 23 de estos sitios. Se terminaron las Investigaciones Preliminares de Sitios (PSI), que incluyen más perforaciones y análisis del suelo, de 6 sitios. Continuarán estas investigaciones en los 17 sitios restantes afectados por la Variante Seleccionada ya que el acceso se puede obtener por disposiciones en las leyes de Michigan. Se requerirá una evaluación adicional de la situación reglamentaria y las condiciones de los otros sitios (que pueden estar en el proceso de remediación). Se mantendrá el acceso a los pozos actuales de monitorización, los cuales serán reubicados si procede. Las áreas contaminadas se marcarán en todos los planos de construcción. Se preparará asimismo un plano de los servicios públicos para asegurar que ningún corte profundo para instalaciones afecte y/o disemine la contaminación existente. El diseño de los muelles del puente incluirá medidas para prevenir la migración del agua subterránea contaminada y la contaminación de los acuíferos profundos. Se tomarán medidas durante la construcción para evitar que se agrave la contaminación

Categoría de impacto	Medidas de mitigación
	<p>existente. Además, la construcción no interferirá con los casquillos o los sistemas existentes de remediación. Las especificaciones de diseño contendrán disposiciones para manipular el material contaminado, incluso el agua subterránea. Se someterán a prueba las estructuras adquiridas para comprobar si tienen materiales con asbesto o plomo antes de la demolición. Se seguirán los procedimientos de notificación de MDEQ para las demoliciones. Se desarrollará un Plan de Evaluación de Riesgos que incluya un Plan de Salud y Seguridad del Trabajador. Todos los materiales contaminados serán eliminados en forma apropiada. Todos los pozos de monitorización serán sellados y abandonados en forma adecuada.</p> <p>La FHWA y el MDOT continuarán trabajando con el Departamento de Asuntos Ambientales de Detroit, la Corporación de Crecimiento Económico de Detroit, el Departamento de Calidad Ambiental de Michigan (MDEQ), y la parte responsable (Honeywell International, Inc.) en el sitio anterior de Detroit Coke para asegurarse de que no se interfiera con las actividades de respuesta ambiental existentes y propuestas que exige el MDEQ. Esto puede incluir, por ejemplo, la necesidad de acceso a la monitorización completa del sistema actual y/o la instalación de accesorios subterráneos o superficiales para los sistemas remediadores.</p>
IV. Ambiente cultural	
a. Histórico	Antes de realizar cualquier obra de construcción, el bar Kovacs y Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul. serán documentados en forma escrita y gráfica para registrar su lugar en la historia. Se requerirá la coordinación con el SHPO durante el diseño del ajardinamiento y las mejoras potenciales para la reducción del ruido en el exterior de los apartamentos Berwalt Manor. Los detalles de los compromisos de mitigación se enumeran en el Memorándum de Acuerdo (MOA) final, Apéndice A de este ROD.
b. Arqueología	Antes de la construcción en el área de los sitios 20WN1132 y 20WN 1133, el MDOT desarrollará una estrategia apropiada de recuperación de datos para estos dos sitios y mitigará los efectos negativos de la construcción a través de excavaciones de recuperación y análisis de datos, así como documentará los resultados en un informe. Los detalles de los compromisos de mitigación figuran en el MOA actualizado que se encuentra en el Apéndice A.
V. Construcción	
a. Vibración	Se realizarán estudios de sótano/cimentación en Fort Wayne y en estructuras dentro de los 150 pies de cualquier obra de construcción en áreas donde puedan afectar las vibraciones. Estas áreas se identificarán durante la etapa de diseño, donde se realice una remoción del pavimento y los puentes o donde se planee apilamientos y/o acero laminado. La monitorización se realizará antes, durante y después de la etapa de construcción. No se esperan impactos de la vibración en esta fase.
b. Mantenimiento del tráfico	Todas las áreas de construcción y los patrones de tráfico modificados serán claramente marcados durante la fase de construcción. Se mantendrá en lo posible el acceso a las propiedades. El público se mantendrá actualizado mediante un Plan de Información Pública que proporcionará información a los visitantes, conductores, residentes del área y propietarios de negocios. La coordinación con los proveedores de servicios de emergencia y el Distrito Escolar de Detroit continuará durante las fases de diseño y construcción. Los métodos de comunicación pueden incluir, entre otros, el uso de carteles con mensajes electrónicos, un sitio del MDOT (www.michigan.gov/mdotstudies) y la línea directa del proyecto (1.800.900.2649).
c. Servicios públicos	La coordinación continuará entre el MDOT y las empresas de servicios públicos antes y durante la construcción para reducir al mínimo la interrupción de los servicios al público.
d. Permisos	El MDEQ exige permisos bajo la Ley Pública 451 de Michigan, Parte 31 (calidad del agua y llanuras aluviales), 55 (control de la contaminación del aire) y 301 (lagos interiores y arroyos) para este proyecto. También se requiere la cobertura bajo el Sistema Nacional de Eliminación de Descarga de Contaminantes (NPDES), administrado por el MDEQ. La Guardia Costera de los Estados Unidos exige un permiso bajo la Sección 9. Se seguirán todos los requisitos de navegación del río Detroit, incluyendo iluminación. Debido a que el DRIC será un nuevo cruce internacional, se requerirá un Permiso Presidencial del Departamento de Estado.

Mejoras comunitarias

Categoría de impacto	Medidas de mejora
a. Carreteras locales	Las intersecciones de Jefferson Avenue en Dearborn Avenue, West End Avenue y Clark Street serán reconstruidas para dar mejor cabida al movimiento de camiones locales afectados por el DRIC. Próximo al DRIC, donde el tráfico local debe desviarse alrededor del área de servicio propuesta, se evaluarán las carreteras locales para determinar qué mejoras son necesarias, incluyendo pavimentación, aceras, ajardinamiento de calles, control de tráfico e iluminación. El MDOT coordinará con la Ciudad de Detroit para determinar los límites, alcance de las obras, costo (sin exceder los \$12 millones) y cronograma de las mejoras viales locales.
b. Fondos para modernización del transporte	El MDOT trabajará junto con la Ciudad de Detroit en un esfuerzo por obtener fondos para la modernización del transporte a fin de realizar mejoras estéticas en los alrededores del DRIC.
c. Económica	El MDOT participará con otros interesados en el financiamiento de un estudio de oportunidades de desarrollo económico que apoyará el desarrollo de las pequeñas empresas en el área de estudio del DRIC. El MDOT continuará su coordinación con la Corporación de Desarrollo Económico de Michigan, la Corporación de Crecimiento Económico de Detroit, el Departamento de desarrollo económico de Dearborn, diversas asociaciones público-privadas y la comunidad local.
d. Calidad del aire	<p>El MDOT elaborará un convenio de operación con los contratistas a fin de controlar la contaminación del aire durante la construcción. El plan de control de emisiones puede incluir algunas de las siguientes medidas: adaptar el equipo de construcción todo terreno; limitar la antigüedad de los vehículos todo terreno que se utilicen en los proyectos de construcción; minimizar las operaciones de motores; restringir las obras de construcción cerca de ciertos receptores más sensibles, como la escuela Southwestern High School (durante las clases); utilizar filtros de partículas diésel y catalizadores de oxidación; y usar las fuentes de alimentación existentes o generadores de combustible limpio en lugar de generadores provisionales. El Contratista establecerá planes de control del polvo fugitivo de conformidad con las Especificaciones Normalizadas de Construcción del MDOT bajo la Sección 107.15A y 107.19.</p> <p>El MDOT trabajará en colaboración con el SEMCOG, el MDEQ, el sector privado y la comunidad para desarrollar un plan de acción que incluya objetivos a corto y largo plazo encaminados a reducir el polvo fugitivo, la marcha en vacío de camiones diésel, el consumo de combustible o las emisiones diésel para limitar las emisiones de PM2.5 en el área de estudio delimitada por el contorno en amarillo en la Figura 3-9A de la FEIS. Este plan identificará prioridades para futuros proyectos de transporte elegibles para asistencia federal a través de programas como la Mitigación de Congestión de Tráfico y Calidad del Aire (CMAQ, por sus siglas en inglés) y la Iniciativa de Diésel Limpio del Medio Oeste. Se implementará durante las etapas de diseño y construcción, y y continuará durante el mantenimiento y operación de las instalaciones. También podría incluir actividades para informar sobre las estrategias de control de la contaminación del aire a las empresas comerciales y a los residentes. Los proyectos serán generados por la comunidad y sus asociados, quienes elaborarán las propuestas correspondientes.</p>
e. Uso de la tierra	El MDOT apoyará los esfuerzos de Delray por lograr que la Ciudad de Detroit adopte un plan de uso de la tierra en Delray.
f. Formación profesional	El MDOT coordinará con el Departamento de Trabajo y Desarrollo Económicos de Michigan para explorar las oportunidades de formación profesional, inglés como segundo idioma (ESL), y otras opciones de formación en el área del proyecto. Esto permitirá que los residentes aprovechen las oportunidades de formación para beneficiarse de los empleos que generará la construcción y operación del DRIC.