

Borrador de Declaración de Impacto Ambiental y de Evaluación de la Sección 4(f)

Estudio sobre Cruce Fronterizo Internacional del río Detroit



Resumen Ejecutivo

Elaborado por:
Departamento de Transporte de EE.UU.
Administración Federal de Autopistas
y
Departamento de Transporte de Michigan

En asociación con las siguientes Agencias Cooperantes:
Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU.
Servicio de Pesca y Vida Silvestre
Administración de Servicios Generales de EE.UU.
Departamento de Seguridad Nacional de EE.UU. - Protección de Aduanas y Fronteras de EE.UU.
Departamento de Estado de EE.UU.
Guardia Costera de EE.UU.
Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.

Febrero de 2008

Resumen Ejecutivo

El presente Resumen Ejecutivo contiene información que le permitirá al lector familiarizarse con el Borrador de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS, siglas en inglés) preparado para el Estudio sobre el Cruce Fronterizo Internacional del río Detroit (DRIC). El Resumen Ejecutivo refleja, en su estructura, el DEIS íntegro. El mismo comprende la declaración de la necesidad y objetivos del proyecto, una descripción del proceso de análisis de variantes y las conclusiones principales sobre el impacto de las alternativas de Construir o No Construir. La tabla S-8 al final del Resumen muestra, por un lado, la información más importante acerca de dos docenas de categorías de impacto para cada variante. Para más detalles, al lector se le remite a los informes técnicos que respaldan el DEIS.

Ejemplo de Flujos de Flete



Fuente: Administración Federal de Autopistas

El Estudio sobre el Cruce Fronterizo Internacional del río Detroit (DRIC) se ocupa de los costos sociales, económicos y ambientales del corredor más transitado entre Estados Unidos y Canadá (Figura S-1). El estudio concierne a los gobiernos de Estados Unidos, Michigan, Canadá y Ontario, sugiere medios para contribuir a sus economías y aborda las necesidades de la defensa y la seguridad nacional durante los próximos 30 años.

Figura S-1
Cruces fronterizos internacionales del río Detroit existentes
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit



Fuente: Corradino Group of Michigan, Inc.

En un futuro predecible (es decir, como mínimo 30 años a partir de la actualidad), la finalidad del Estudio sobre el Cruce Fronterizo Internacional del río Detroit es:

- Garantizar el movimiento seguro, eficiente y protegido de personas y mercancías a través de la frontera entre EE.UU. y Canadá en el área del río Detroit a fin de sustentar las economías de Michigan, Ontario, Canadá y Estados Unidos.
- Contribuir a las necesidades de movilización de la defensa nacional y civil para la protección del país.

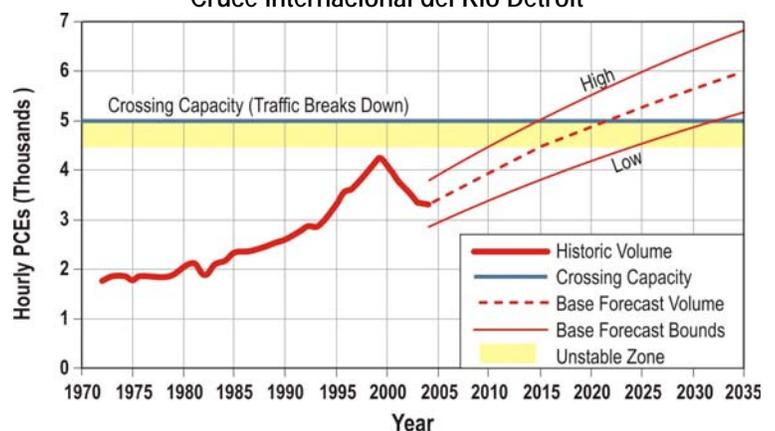
Para abordar los requisitos futuros de movilización (es decir, 30 años como mínimo) a través de las fronteras de EE.UU. y Canadá, se necesita:

- Ofrecer nuevas capacidades de cruces fronterizos para satisfacer la creciente demanda a largo plazo;
- Mejorar la conectividad del sistema para intensificar el flujo uniforme de personas y mercancías;
- Mejorar las operaciones y la capacidad de procesamiento para dar cabida al flujo de personas y mercancías; y
- Ofrecer opciones de cruce razonables y seguras en el caso de incidentes, mantenimiento, congestión u otras interrupciones.

Para satisfacer los requisitos del cruce fronterizo se han identificado nueve variantes de construcción factibles. Cada una consiste en tres elementos: un enlace que conecta el área de servicios con la red de autopistas existentes, un área de inspección de aduanas y un puente que parte del área de peaje y cruza el río Detroit. Este DEIS centra la atención en los asuntos/impactos en el lado de EE.UU. del nuevo cruce fronterizo propuesto. Los impactos transfronterizos se debaten de forma resumida. Los aspectos/impactos en el lado canadiense se documentan en una serie de informes técnicos elaborados por los canadienses. Estos informes están disponibles en el sitio Web del proyecto (www.partnershipborderstudy.com).

Se proyecta que el tráfico de autos de pasajeros a través de la frontera aumente en un 57% durante los próximos 30 años. El tráfico de camiones se pronostica que crecerá en un 128 por ciento. El área de cruce de frontera Detroit-Windsor podría sobrecargarse para el 2015 si ocurriera un crecimiento alto, y en el 2035, si el crecimiento del tráfico fuese más lento (Figura S-2).

Figura S-2
Demanda de tráfico contra capacidad:
Cruces del río Detroit integrados
Cruce Internacional del Río Detroit



Nota: La figura S-2 procede del Documento de Trabajo del Pronóstico de Demanda de Tráfico del DRIC [septiembre de 2005] elaborado por el grupo. El factor de equivalencia a autos de pasajeros (PCE, siglas en inglés) utilizado en ese informe, y en la figura S-2, es de 3.0 autos por camión para representar el movimiento vehicular de acceso y salida del puente.

Fuente: Grupo IBI

Los estudios señalan que existirán tres tipos de problemas de capacidad en la frontera Detroit-Windsor.

- 1) A lo largo de las carreteras que conducen al puente Ambassador y al túnel Detroit-Windsor.
- 2) En las estaciones de procesamiento aduanal en las áreas; y
- 3) En los cruces fronterizos mismos.

La planificación, el diseño y la construcción de cualquier cruce internacional importante tardan bastante tiempo. De modo que, aunque hoy en día se pueden hacer pequeños ajustes a las áreas de servicio y a la capacidad conveniente del cruce fronterizo, es atinado ocuparse desde ahora de la capacidad futura del sistema de cruce descrito anteriormente.

S.1 Finalidad del Documento

Este Borrador de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) del DRIC analiza los aspectos del sistema de cruce de frontera entre Detroit, Michigan y Windsor, Ontario y sus impactos en el lado de EE.UU. (Figura S-3). El mismo propone variantes que incluyen:

- 1) El cruce fronterizo:
- 2) El área de servicio (donde tiene lugar el cobro del peaje y la inspección de aduanas); y
- 3) El enlace que conecta el área de servicio con la I-75.

Figura S-3
Área de análisis del lado de EE.UU. para el sistema de cruce
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

S.2 Proceso de Análisis

El DEIS está basado en el *Informe de Estudio de Factibilidad y Necesidades de Planificación* (P/N&F) (enero de 2004) elaborado por la Asociación de Transportación Fronteriza. Esta Asociación agrupa a la Administración Federal de Autopistas (FHWA), al Departamento de Transporte de Michigan (MDOT), Transport Canada (TC) y al Ministerio de Transporte de Ontario (MTO). El estudio P/N&F determinó la necesidad de una capacidad adicional de transportación en el corredor Detroit-Windsor. En consecuencia, la Asociación comenzó la etapa de estudio ambiental.

Este DEIS lo exige la Ley de Política Nacional de Protección Ambiental (NEPA) para promover un proyecto de la etapa de factibilidad a la diseño definitivo. Después de ello, las siguientes etapas implicarían adquirir la servidumbre de tránsito y construir el proyecto. Se dispone de los fondos para concluir esta etapa de estudio ambiental.

Con arreglo a NEPA, se presentó un Aviso de Intención oficial en el *Registro Federal* el 24 de marzo de 2003 (el cual registra muchas regulaciones y recursos legales del gobierno federal) haciendo público el hecho de que se elaboraría este DEIS.

Este proyecto es importante para muchas agencias federales, de modo que varias de ellas se han asociado a FHWA en calidad de agencias cooperantes: el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU., la Guardia Costera de EE.UU., la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU., el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE.UU., la Administración de Servicios Generales de EE.UU., el Departamento de Seguridad Nacional de EE.UU. y el Departamento de Estado de EE.UU. El 31 de agosto de 2005, estas agencias y un grupo mayor de otras agencias estatales y locales asistieron a una reunión de alcance en Cobo Hall, en Detroit. También asistieron otros interesados en el proyecto, entre ellos los dignatarios electos y el público. Desde entonces, se han celebrado más de 30 reuniones con varias agencias. Además, desde marzo del 2005, casi mensualmente y a través de un Consejo Asesor Local (representantes comunitarios, dignatarios electos y grupos interesados), se involucró al público a fin de que revisara y emitiera sus opiniones para contribuir a perfilar el proceso de estudio. También se celebraron dieciséis talleres públicos y 12 reuniones oficiales para debatir el proyecto y recibir opiniones. Se sostuvieron docenas de otras reuniones no oficiales con la ciudadanía, grupos interesados, dignatarios electos y otros.

La evaluación de variantes es una colaboración entre EE.UU. y Canadá para adoptar todas las decisiones sobre una base "de conjunto". En otras palabras, el análisis de variantes desde el principio consideró los impactos desde un punto en el sistema de autopistas sin peaje en EE.UU. hasta la autopista 401 en Canadá, con un cruce por el río Detroit entre los dos extremos. Aunque cada uno de los gobiernos de EE.UU. y Canadá posee leyes y regulaciones que orientan las especificidades de sus propios procesos de análisis y elaboración de la documentación correspondiente, la colaboración en la evaluación de las variantes ilustrativas para seleccionar el conjunto de variantes factibles y, a la larga, la selección de la variante preferida, ha sido y continuará siendo llevada a cabo sobre una base "de conjunto".

El análisis DRIC comenzó con una “larga lista” de 51 variantes ilustrativas en EE.UU. (una combinación de conectores de autopistas, áreas de servicio y cruces de frontera) (Figuras S-4 y S-5). La evaluación selectiva de las mismas llevó a concentrarse en seis variantes. Finalmente, el proceso condujo a una recomendación en diciembre de 2005 para centrar el análisis a un área de EE.UU. localizada entre la isla Zug y el puente Ambassador, conocida como Delray, y, en Canadá, entre el Broadway Boulevard y la vecindad de Brock Street, donde se ubicarán el puente y el área de servicio (Figura S-6).

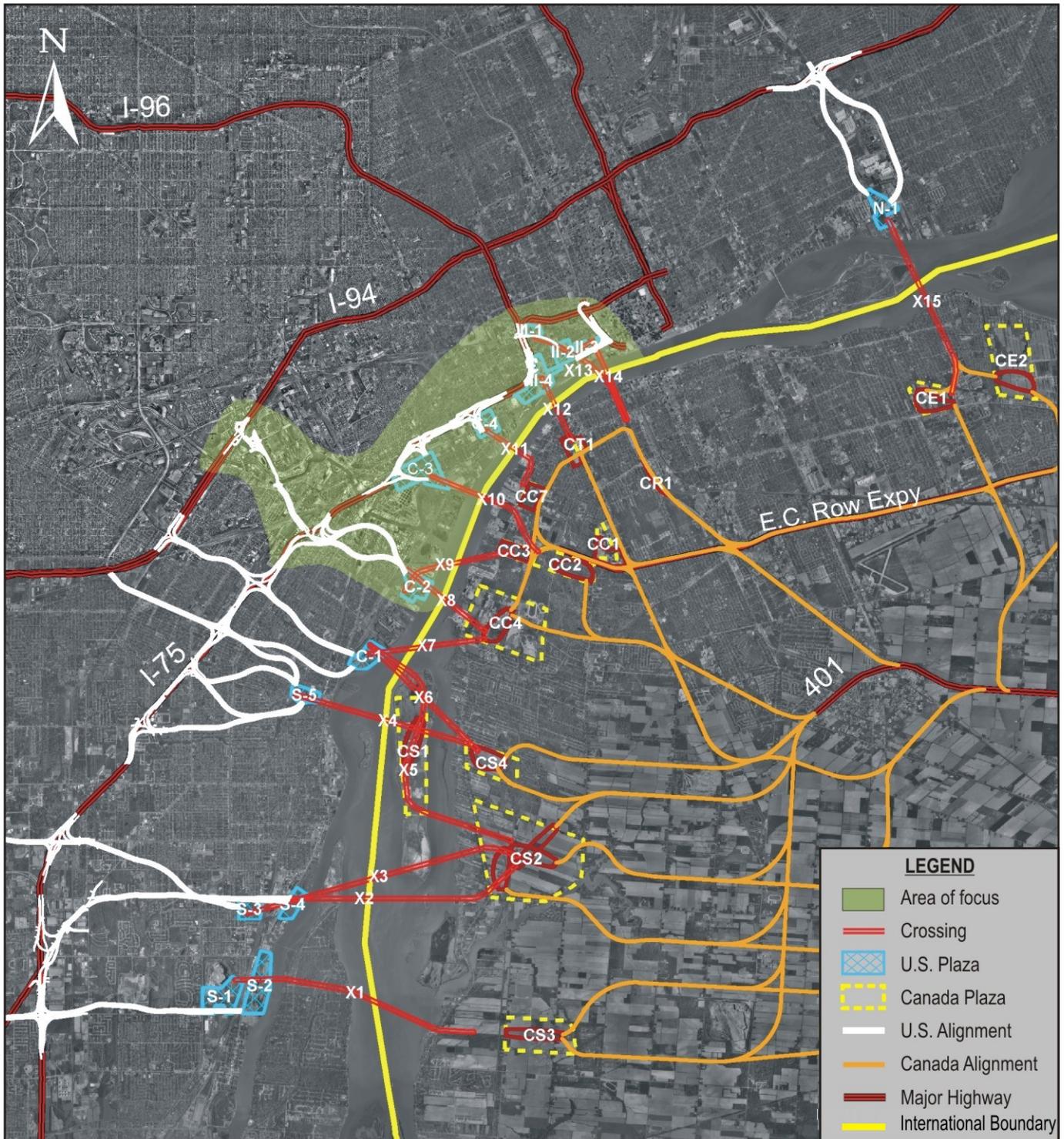
El análisis, que comenzó en diciembre de 2005 y se extendió hasta julio de 2007, desarrolló y evaluó una lista de variantes preliminares factibles. El análisis involucró al público (marzo de 2005, diciembre de 2005 y junio de 2006), a la Administración de Servicios Generales (GSA) (el propietario por el gobierno federal) y a la Protección de Aduanas y Fronteras (CBP) (una agencia del Departamento de Seguridad Nacional de EE.UU.), a otras agencias federales cooperantes, a agencias estatales, al MDOT y a la Asociación. Se seleccionaron nueve variantes factibles en calidad de variantes a construir, las que serían analizadas íntegramente y discutidas con el DEIS. La variante de no construir es también una variante factible. Ella no incluye la construcción de un nuevo cruce por el gobierno. Esta última considera la propuesta de los propietarios del sector privado del puente Ambassador de construir un tramo de seis carriles para sustituir el puente de cuatro carriles existente, como una versión de la variante de no construir.

Las nueve variantes de construir sometidas a consideración se relacionan en la Tabla S-1 y se muestran en la figuras S-7 y S-8. Ellas implican el cruce del río en uno de tres lugares rotulados como X-10A, X-10B y X-11 (remítase a la figura S-3). Se han considerado dos tipos de puente para el cruce X-10B y X-11: atirantado y colgante (figuras S-9 y S-10). En el cruce X-10A, solo se considera un puente colgante ya que el tramo sobre el río va más allá de los límites factibles para un puente atirantado. Todas las pilastras (fundamentos) que soportan cada uno de los tres puentes propuestos estarán sobre tierra para evitar interferir la navegación en el río Detroit. Cada concepto satisface los criterios de la Guardia Costera de EE.UU. de una altura mínima en las riberas y en el centro del canal de navegación.

Tabla S-1 Variantes de construir el sistema de cruce en del DEIS DRIC Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit			
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	
#7	A	P-c	X-11
#9	B	P-c	
#11	C	P-c	

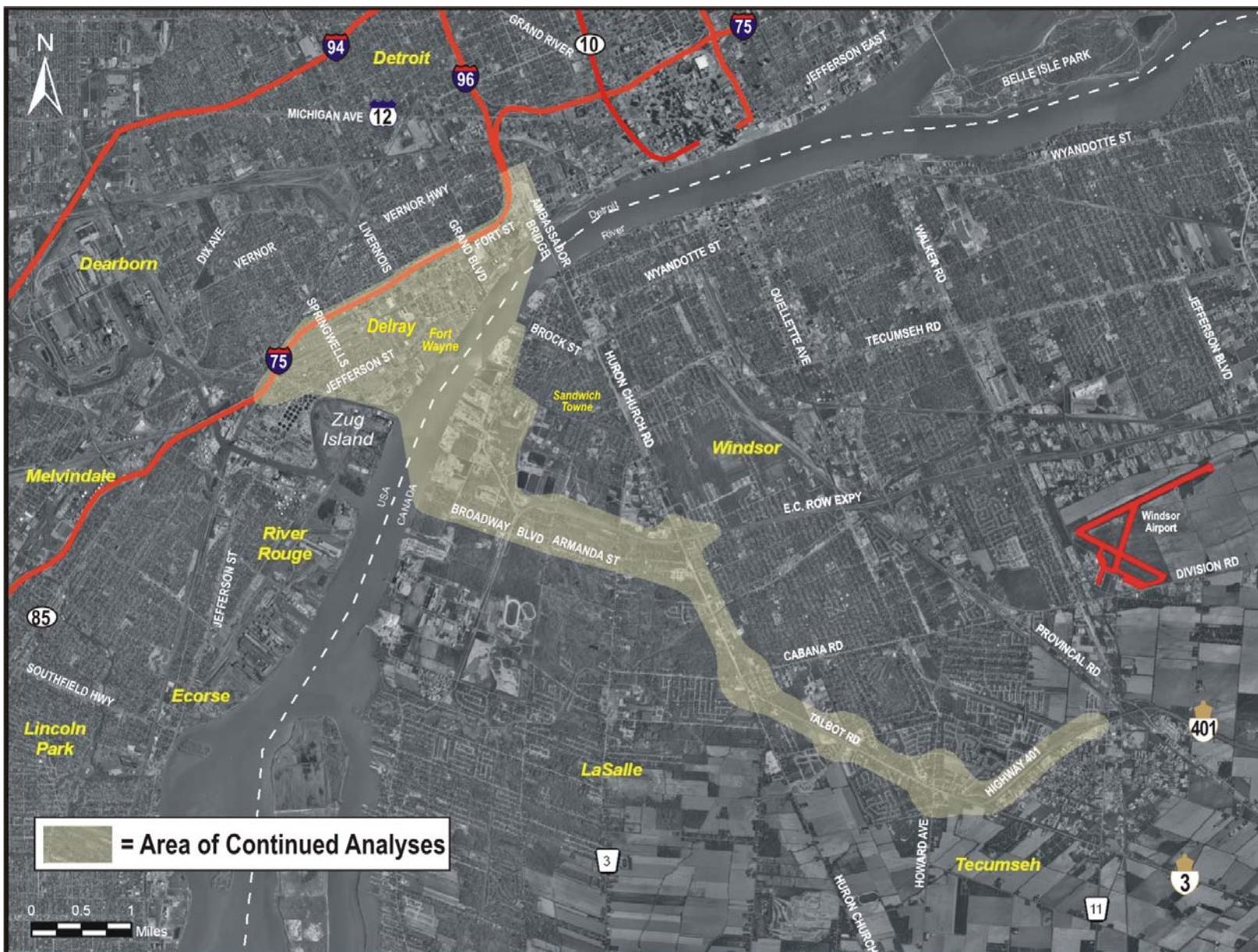
Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Figura S-5
 Área objetivo sobre la base del análisis de ponderación de rendimiento
 Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Figura S-6
 Área de análisis que prosigue
 Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Figura S-7
 Variantes de cruce #1, #2, #3, #5, #14 y #16 de X-10
 Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Variante #1



Variante #2



Variante #3



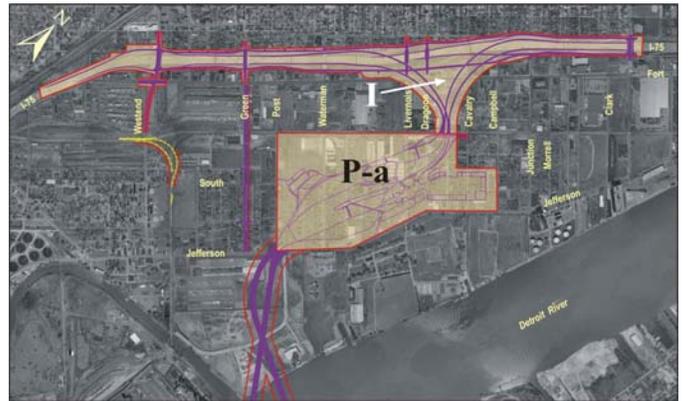
Variante #5



Variante #14



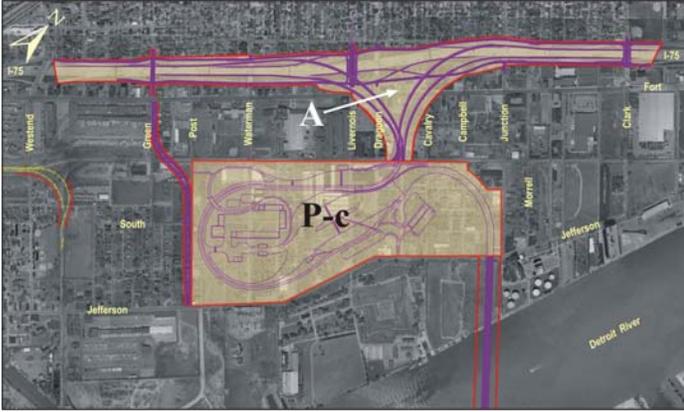
Variante #16



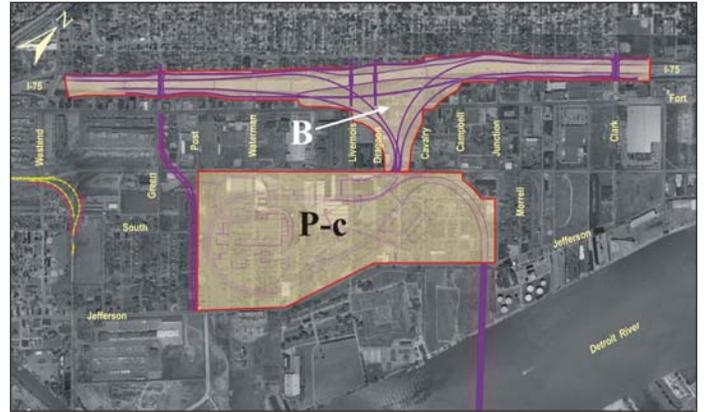
Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc. y el Grupo de Transporte Parsons

Figura S-8
Variantes de cruce #7, #9 y #11 de X-11
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Variante #7



Variante #9



Variante #11



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc. y el Grupo de Transporte Parsons

Figura S-9
Idea de puente atirantado elaborada a través de Talleres de Encuentros de las Partes Interesadas
Vistas desde EE.UU. mirando hacia el río Detroit
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Cruce X-10B



Cruce X-11



Fuente: Grupo de transporte Parsons

Figura S-10
Idea de puente colgante elaborada a través de Talleres de Encuentros de las Partes Interesadas
Vistas desde EE.UU. mirando hacia el río Detroit
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Cruces X-10A y B



Cruce X-11



Fuente: Grupo de transporte Parsons

Las dos áreas de servicio propuestas se muestran en las figuras S-11 y S-12. Su dimensión es de ±150 acres a fin de dar cabida a todas las operaciones de CBP y de otras agencias federales y estatales, además de las operaciones de cobro de peaje, tiendas exentas de impuestos, un pasillo de servicios y espacio para adaptaciones futuras.

Se han estudiado seis variantes de enlaces para conectar las áreas de servicio propuestas con la I-75. Cada una de ellas centra la atención en el área a lo largo de la autopista sin peaje en la ubicación general del enlace existente Livernois/Dragoon, el que se eliminará con el nuevo enlace. Se esperan otras modificaciones en los enlaces de la I-75 en las calles Clark y/o Springwells, en dependencia de la variante de construir seleccionada. También se esperan cambios en la calle siete y en cinco cruces de peatones/bicicletas de la I-75. Estos cambios son necesarios para cumplir todos los criterios de ingeniería pertinentes para conectar el nuevo enlace con la I-75.

El resto de esta sección resume los impactos que se esperan en las variantes de no construir y construir.

S.3 Impactos

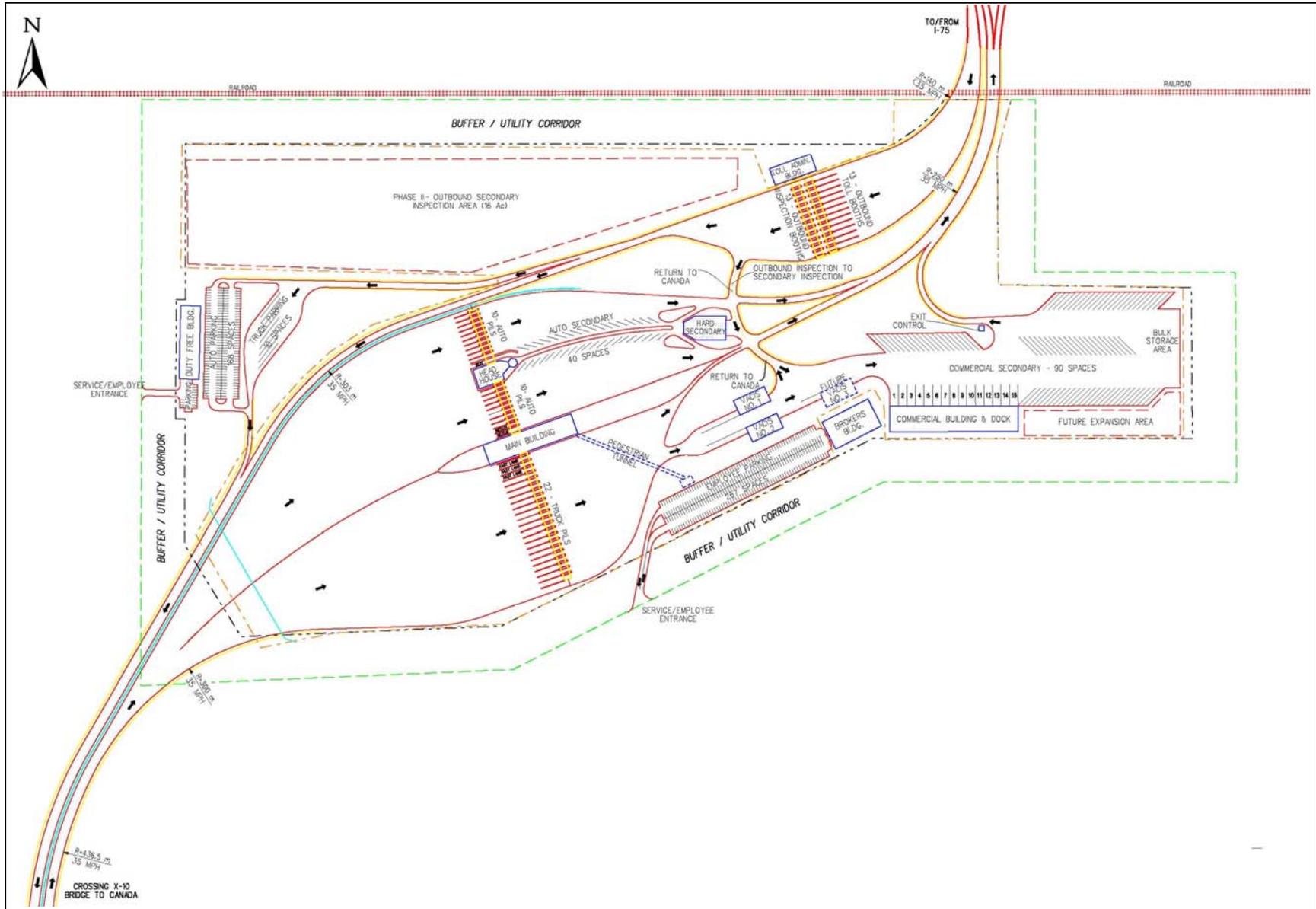
Al dorso de este resumen Ejecutivo se presenta una tabla (S-8) en la que se resumen los impactos resultantes del estudio de la variante de no construir y de nueve variantes de construir. Las formas para reducir cualquier impacto ambiental se presentan en el DEIS.

S.3.1 Reubicaciones posibles

Variante de No Construir

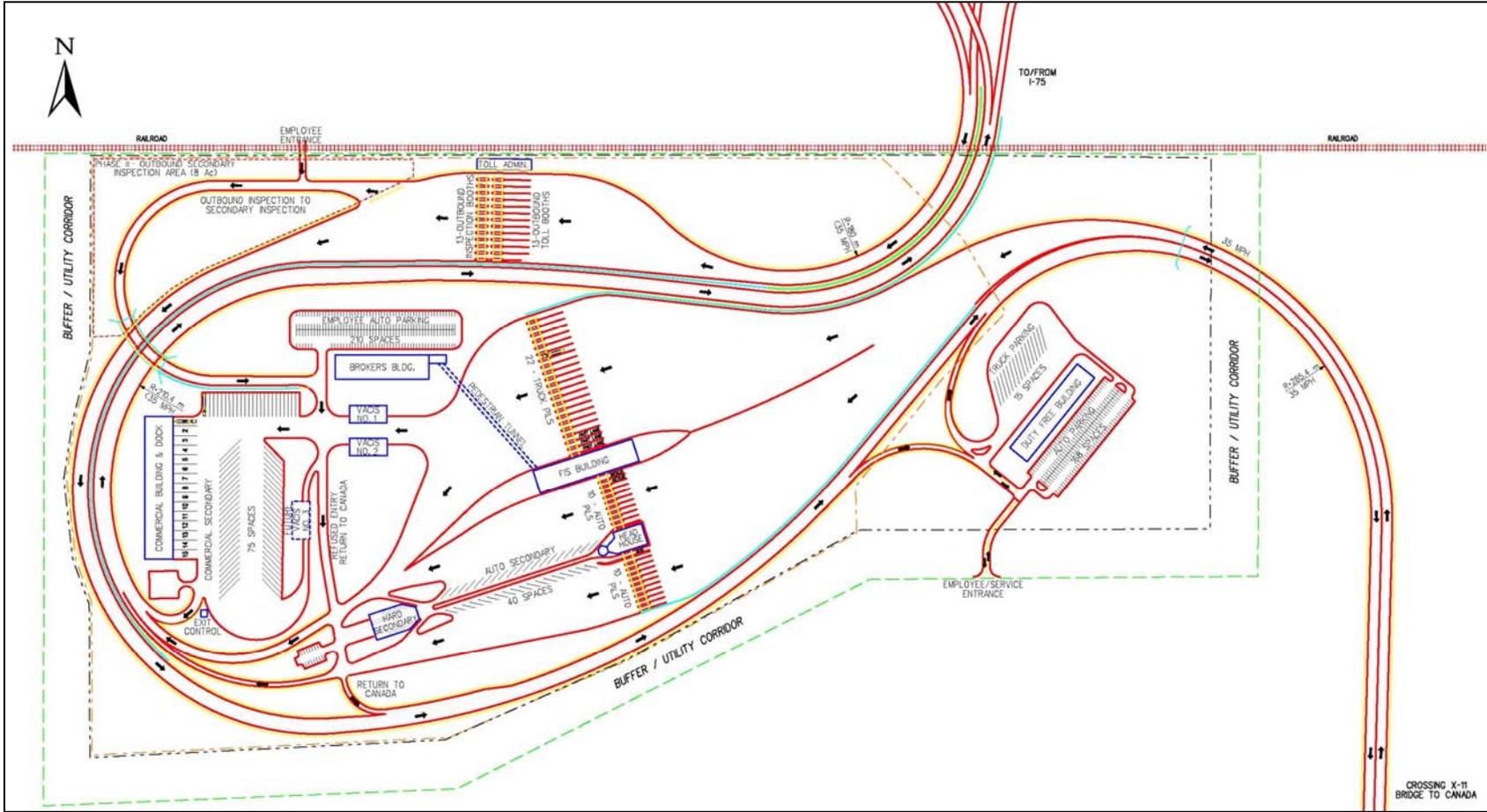
En la variante de no construir no habrá reubicaciones ni compra de propiedades. La comunidad de Delray, no obstante, probablemente continuará perdiendo viviendas. Desde que comenzó este estudio en enero de 2005, se han incendiado 34 viviendas. Esta tendencia no se reduce, como lo evidencia el hecho de que solo en el 2007 se incendiaron 27 viviendas. Las aplicaciones industriales en Delray siguen ampliándose también. Este hecho continúa presionando a los demás residentes de Delray.

Figura S-11
 Diseño de variante preliminar del área de servicio P-a
 Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc. y el Grupo de Transporte Parsons

Figura S-12
 Diseño de variante preliminar del área de servicio P-c
 Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc. y el Grupo de Transporte Parsons

Variantes de Construir

El rango de posibles reubicaciones es de 324 a 414 unidades habitacionales en dependencia de la variantes de construir de que se trate (casa unifamiliar y bloques de viviendas en apartamentos, dúplex/triples, etc.). (Tabla S-2). Estas incluyen dos edificios de apartamentos (uno al norte de la I-75 y uno al sur) con un total de 100 bloques. En dependencia de la variante de construir seleccionada se podrían reubicar hasta 56 negocios. Estos negocios proporcionan entre 685 y 920 empleos. El Plan de Reubicación de la Etapa Conceptual demuestra la existencia de un abasto adecuado de propiedades disponibles para asimilar el desplazamiento de propiedades/organizaciones residenciales, comerciales y sin fines de lucro en el mercado inmobiliario de los condados de Wayne, Oakland y Macomb.

Tabla S-2
Reubicaciones posibles
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

	Descripción del ítem	Variantes de Construir								
		#1	#2	#3	#5	#7	#9	#11	#14	#16
Bloques residenciales	Ocupados	349	353	324	414	365	369	340	338	356
	Desocupados	6	5	5	6	19	18	18	4	6
Población residencial*	Cantidad	855	865	794	1,014	894	904	833	828	872
Bloques de negocios	Activos	43	44	49	51	50	51	56	41	45
	Desocupados	25	25	30	30	24	24	29	27	25
Empleados calculados	Cantidad	685	690	740	790	865	870	920	685	690
Otros usos de la tierra afectados	Escuelas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Instalaciones de servicios para ancianos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Instalaciones gubernamentales / de la ciudad	3	3	3	4	3	3	3	2	3
	Lugares de culto	6	7	7	5	6	7	7	6	6
	Instalaciones médicas	1	1	1	1	1	1	1	0	1
	Instalaciones gubernamentales federales / estatales	2	2	2	2	2	2	2	1	2

* Calculada utilizando la población promedio por bloque habitacional en Delray del censo de EE.UU. del 2000 para las parcelas 5235, 5236 y 5237.
Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Por último, un sondeo de antiguos emplazamientos industriales ("instalaciones industriales viejas y abandonadas") indica que existen más de 1,000 acres ubicados a unos cinco minutos de viaje de Delray en los que podrían reubicarse los negocios afectados.

En relación con la reubicación, se seguirá el siguiente procedimiento normalizado:

Cumplimiento de las regulaciones estatales y federales – El MDOT ofrecerá servicios y ayuda para la reubicación y la adquisición de conformidad con y en cumplimiento de: la Ley 31 de Michigan P.A. de 1970; la Ley 227 de Michigan P.A. de 1972; la Ley 87 de Michigan P.A. de 1980 y sus enmiendas; la Ley 367 de Michigan P.A. de 2006; la Ley 439 de Michigan P.A. de 2006; y la Ley Federal de Política Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970 y sus enmiendas. El MDOT le informará a las personas, a los negocios y a las organizaciones sin fines de lucro sobre el impacto del proyecto en su propiedad, de existir alguno. Mediante la asistencia para la reubicación, se harán todos los esfuerzos para reducir el impacto en caso de que éste ocurriese.

S.3.2 Impactos desfavorables de justicia ambiental/ Título VI Grupos de población

Variante de No Construir

La variante de no construir presenciara la continuación de las últimas tendencias en el área de Delray, las que indican un aumento en los grupos de población minoritaria y de bajos ingresos. La utilización industrial/comercial continuaría combinándose con la utilización residencial. Se espera que las comunidades enfrenten este reto a medida que cambie la economía de Michigan y se pierdan los empleos e ingresos relacionados a la misma, y probablemente, a que se desocupen las viviendas.

Variantes de Construir

Las variantes de construir tendrían consecuencias desfavorables en todo lo concerniente a justicia ambiental o al Título VI de Grupos de población. Los impactos potenciales serían:

- Se tendrían que reubicar entre 324 y 414 núcleos familiares.
- Se podrían trasladar del área de Delray entre 685 y 920 empleos. Algunos pertenecientes a minorías y personas de bajos ingresos. Esto es particularmente cierto para aquellos negocios que se benefician de la Zona de Revitalización, la que les permite obtener desgravaciones fiscales cuando emplean personas del área local.

Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964:

Prohíbe la discriminación a causa de la raza, el color, el sexo y la nacionalidad en los programas y actividades para recibir ayuda federal financiera.

¿Qué ampara el Mandato Ejecutivo 12898?

El mandato dispone:

“...cada agencia federal debe convertir el logro de la justicia ambiental en parte de su misión mediante el reconocimiento y la atención, donde proceda, de consecuencias desproporcionadamente elevadas y desfavorables a la salud humana o ambiental de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, como resultado de sus programas, políticas y actividades”.

- Se perderían tres recursos culturales, elegibles para formar parte del *Registro Nacional de Lugares Históricos*, como el edificio de apartamentos Berwalt Manor.
- Se perderían hasta siete lugares de culto.
- Habría que reubicar el Centro CHASS (Centro Comunitario de Servicios Sociales y de Salud). Este centro presta servicio a los necesitados, a la población de bajos ingresos, muchos de los cuales no tienen acceso a un automóvil.
- El Centro de Recreación Rademacher, aunque ahora cerrado, desaparecería. También desaparecerían el parque Rademacher y un área pequeña de juegos infantiles.
- Los patrones normales de tráfico serían interrumpidos permanentemente y los viajes se harían más difíciles porque los enlaces con la I-75 se cerrarían/modificarían. Algunas calles que cruzan la I-75 serían también cerradas para siempre.
- Tres rutas de ómnibus cambiarían su itinerario en una o dos cuadras, según la ruta en específico. La población afectada tiene relativamente poco acceso a los automóviles.
- Se eliminarían completamente de dos a cuatro de los cinco cruces de peatones de la I-75. El MDOT trabajará con la comunidad a fin de restablecer los accesos peatonales en el área.

Las variantes factibles propuestas no tendrán un efecto desproporcionadamente elevado ni desfavorable en los grupos minoritarios de población del área del estudio de Delray. No obstante, a medida que las variantes factibles se evalúen en detalle, es posible que se evidencien efectos desproporcionadamente elevados y desfavorables en los grupos de población de bajos ingresos del área del estudio. Dichos impactos pueden incluir, a título enunciativo pero no limitativo, alteraciones en la cohesión de la comunidad, posible aislamiento y pérdida de la vitalidad económica. Estos impactos se evaluarán en detalle después de que el MDOT finalice las entrevistas con los propietarios e inquilinos que pudieran desalojarse como resultado de este proyecto. Si se identifican otros impactos, éstos y las medidas propuestas para mitigarlos se tratarán en el análisis final de impacto ambiental (FEIS).

S.3.3 Trabajos

Variante de No Construir

Sin un nuevo cruce de frontera, se perdería la oportunidad de que Michigan incorporara 25,000 trabajos en el 2035. Esto pudiera dar lugar a una pérdida fiscal para el estado de Michigan de \$500 millones en el 2035 solamente. La pérdida se debería a la alteración del comercio internacional originada por la demasiado poca capacidad de cruce fronterizo. Además, la reestructuración de la industria automotriz significará una pérdida de empleos y de ingresos fiscales durante los próximos ocho a diez años. Arvin Meritor es el mayor empleador (+ 400 trabajos) en el área de Delray. Este empleador también enfrenta dificultades debido a los cambios en la industria automotriz a la que presta servicios como suministrador.

La construcción creará nuevos trabajos



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Variantes de Construir

El declive continuado de la economía de Michigan limitará el crecimiento regional a un mínimo por décadas. Ante esta tendencia, un nuevo cruce fronterizo entre Detroit y Windsor pudiera captar para Michigan 25,000 trabajos (la mayoría en fabricación) solamente en el 2035, debido a que la capacidad fronteriza adicional apoyará a las industrias básicas que dependen de la frontera para transportar los productos que fabrican. Podrían crearse otros 3,350 empleos tan solo debido a la accesibilidad adicional que ofrece un nuevo cruce. Estos últimos trabajos podrían provenir de las afueras de Michigan.

La materialización de cualquiera de las variantes de construir crearía entre 8,939 y 10,416 trabajos directos durante los cuatro años que duraría la construcción de las instalaciones (del 2010 al 2013). Esto estimularía de unos 22,986 a 26,784 trabajos indirectos durante el mismo período.

Las operaciones del puente en el 2035 ofrecerán 775 trabajos permanentes calculados conforme a lo siguiente: 400 en aduanas y protección de fronteras; 200 agentes comerciales; 70 en peajes; 20 en mantenimiento; 75 en el comercio exento de impuestos y 10 en administración.

Existirán ganancias importantes en impuestos a los ingresos por los trabajos e impuestos sobre las ventas correspondientes, provenientes de las erogaciones en la construcción. Estas ganancias compensarán las pérdidas que espera la ciudad de Detroit cuando las propiedades a utilizar por el proyecto DRIC se eliminen de los registros de contribuyentes: cerca de \$500,000 a \$600,000 en impuestos a la propiedad cada año. Esta pérdida no pone por caso ninguna ganancia relacionada con aquellos que fueron reubicados por el DRIC en áreas dentro de Detroit.

S.3.4 Uso de la tierra

Variante de No Construir

Se espera que, sin un nuevo cruce, el área de Delray crezca más industrialmente. Si las tendencias actuales se mantienen, las parcelas desocupadas se incrementarán en el área residencial de Delray.

Variantes de Construir

A pesar del impacto de las variantes de construir, Delray tiene la posibilidad de convertirse en un mejor lugar para vivir y trabajar si se construyera el nuevo cruce. Ello se debe a que las variantes de construir crearán oportunidades que pueden alentar el desarrollo.



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

S.3.5 Tráfico

Variante de No Construir

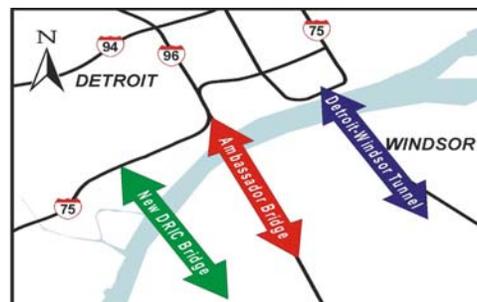
Si no se hace nada, el tráfico en el área crecerá lentamente en las carreteras principales como la I-75. Por otro lado, el tráfico en los vecindarios mejorará con el proyecto Ambassador Gateway aprobado anteriormente y que se espera concluir en el 2009. Este proyecto conectará el puente Ambassador directamente con la I-75. Esto reducirá el tráfico de camiones pesados por las calles locales, particularmente en el Mexicantown y a lo largo de Fort Street (M-85). También, se restablecerá la conexión de Bagley Avenue por medio de un nuevo cruce peatonal. Esta conexión fue cortada por la I-75 en los años 1970.

Variantes de Construir

Distribución del tráfico vehicular

En el 2035, en las variantes #1, #2, #3, #5, #14 y #16, si se las compara con el puente Ambassador, se movería en la hora pico vespertina un 80 por ciento del tráfico de camiones y un 60 por ciento del todo el tráfico. En las variantes #7, #9 y #11, en el 2035 en la hora pico vespertina, se movería un 25 por ciento menos de tráfico que en las demás variantes del DRIC y menos tráfico que en el puente Ambassador a la misma hora. La diferencia de tráfico entre las variantes del DRIC se atribuye principalmente a las diferencias en la concepción de las áreas de servicio: mientras más complejo sea el diseño de las áreas de servicio menor será el tráfico.

Cruces existentes y propuestos



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Enlaces

Como resultado de la introducción del nuevo cruce DRIC tendrán lugar cambios a lo largo de la I-75. En todas las variantes se eliminaría el enlace Livernois/Dragoon (figuras S-7 y S-8). En las variantes #1, #2, #3, #7, #9, #11, #14 y #16 se eliminaría la mitad del enlace de Clark Street. En la variante #5 se eliminaría el enlace de Clark Street completo. Todas las variantes de construir (excepto la #14 y la #16) eliminarían la mitad del enlace Springwells. Parte de los accesos que se pierdan en los enlaces Clark y Springwells se sustituirán con nuevos ramales de enlaces en otras ubicaciones. En la variante #16 se reconstruiría el enlace de Springwells completo. Estos cambios son importantes para la comunidad residencial y los negocios de la localidad que necesiten acceso a la I-75.

Pasos de calles de la I-75

Los cambios a lo largo de la I-75 incluyen la eliminación de las calles de cruce. En las variantes #1, #3, #5, #7 y #11 se eliminarán tres de las siete existentes en la actualidad. En las variantes #2, #9, #14 y #16 se eliminarían dos.

Pasos solo de peatones/bicicletas de la I-75

En la variante #14 se eliminarán dos de los cinco pasos solo de peatones/bicicletas que ahora existen. En las variantes #1, #2, #7, #9 y #16 se eliminarían cuatro. Cada una de las variantes #3, #5 y #11 eliminaría tres. Estas conexiones de travesía con calles de intersección y pasos de peatones/bicicletas son importantes para conservar la cohesión de cada una de las partes de la comunidad dividida por la I-75. Todas las obras suplentes cumplirán lo establecido en las directrices de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Esta información se incluirá en el análisis final de impacto ambiental (FEIS).

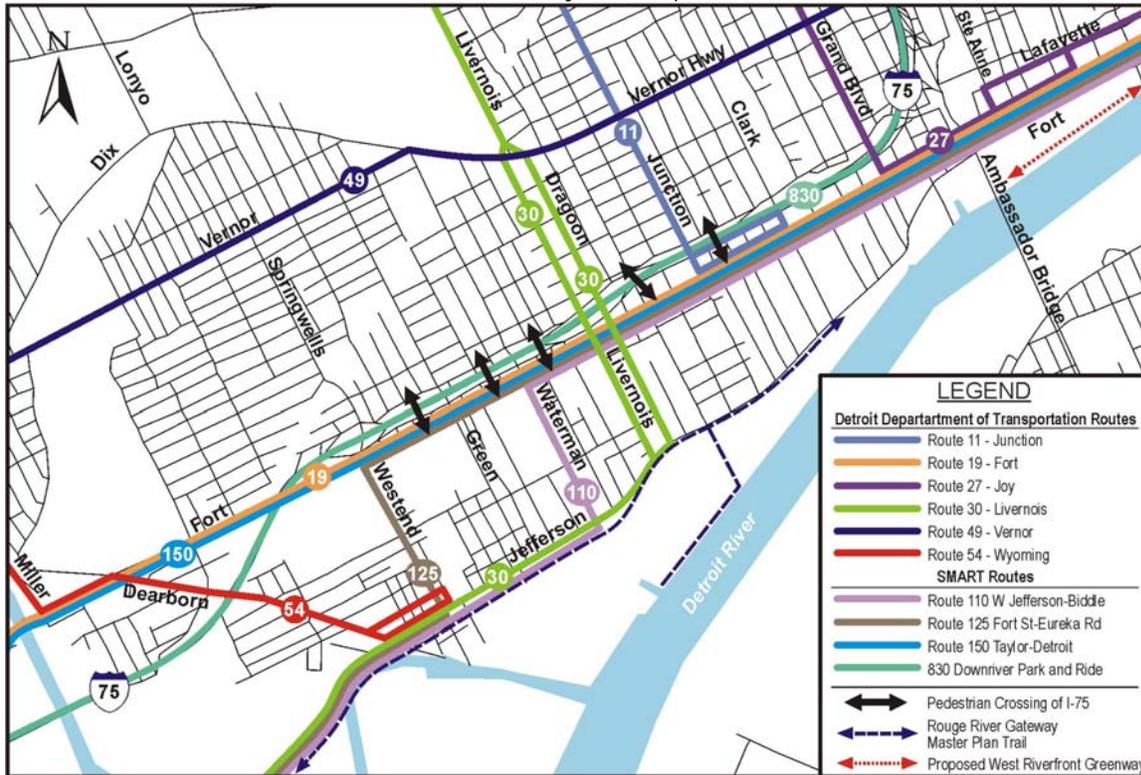
Rutas de ómnibus

Todas las variantes menos la #14 afectarán la ruta de ómnibus 11/Junction del Departamento de Transporte de Detroit (DDOT). El objetivo es cambiar su itinerario en una cuadra si se cerrara Junction. Todas las variantes de construir originarán cambios en los itinerarios de la ruta 30/Livernois del DOT y la ruta SMART 110 alrededor del área de servicio. La solución final a cualquier modificación de itinerario tendrá que ser acordada con el DDOT y SMART después de que se elija una variante preferida.

¿Qué se supone que establece la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA)?

Esta ley tiene por objeto hacer a América más accesible a las personas con discapacidades. Para lograrlo, sus directrices son establecidas en los edificios, aceras, intersecciones de calles y otros semejantes. Dos ejemplos son la eliminación de bordillos para permitir el paso a las sillas de ruedas y la limitación de cómo debe ser la pendiente en las aceras.

Rutas de ómnibus y enlaces peatonales



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

S.3.6 Calidad del aire

Variante de No Construir

La calidad del aire mejorará en la variante de no construir debido a las reglas y regulaciones establecidas por la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. a tenor con la Ley de Aire Limpio y las Normas Nacionales Ambientales sobre la Calidad del Aire. La calidad regional del aire también mejorará debido al cierre de antiguas plantas de producción como consecuencia del declive de la economía y un cambio a otras industrias más orientadas a los servicios. Se espera que las condiciones de calidad del aire local en el área del Mexicantown en el puente Ambassador mejoren con la apertura del proyecto Ambassador Gateway en el 2009.

Variantes de Construir

Al igual que en la variante de no construir, la calidad general del aire mejorará debido a la reglas y regulaciones de la EPA. Las variantes de construir contribuirán a un mejoramiento en la calidad del aire al distribuir el tráfico automotriz en el sudoeste de Detroit y reducir significativamente la cantidad de camiones pesados a base de diésel dentro de los vecindarios. En el 2035, se desplazará de un tercio hasta más de la mitad del tráfico del puente Ambassador para el nuevo puente. El puente Ambassador tiene a Mexicantown como su vecino por el este. El vecindario de Delray está ubicado al oeste de la nueva área de servicio. El Mexicantown es un vecindario de minorías, en expansión. La división del tráfico entre dos puentes y áreas de servicio diluirá la concentración de la contaminación en cualquier área única.

Al norte de la I-75, en el sudoeste de Detroit, las variantes del DRIC pueden reducir el tráfico de la Avenida Livernois y de la calle Dragoon al cambiar el sistema de ramales de enlace con la I-75 que ahora presta servicios al par de sentido único. El tráfico de camiones pesados a base de diésel se desviará lejos del área residencial densamente poblada.

El estudio analizó los “puntos críticos” (puntos de mayor contaminación) locales y concluyó que, a este nivel, no se violarán las normas establecidas de monóxido de carbono (CO) y partículas sólidas (PM). Durante la elaboración de la Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS) y después de elegir una variante preferida se hará un análisis ulterior de los puntos críticos (de mayor contaminación).

La Ley de Aire Limpio (CAA) dispone que las regiones tienen que cumplir y asegurar normas específicas de calidad del aire. Actualmente, el sudeste de Michigan no cumple las normas de ozono ni de partículas sólidas finas (inferiores a $2.5 \mu\text{m}$) ($\text{PM}_{2.5}$) en 8 horas. La región también debe probar que mantiene las concentraciones de CO y partículas sólidas sedimentables (mayor de $10 \mu\text{m}$) (PM_{10}) a los niveles exigidos. La organización de planificación regional tiene la responsabilidad de elaborar un plan de transportación que ayude a cumplir las normas de calidad del aire conforme a CAA. La Junta de Gobernadores del Sudeste de Michigan (SEMCOG) es la organización de planificación responsable de elaborar el plan de transportación. Una vez que se seleccione la variante preferida, el SEMCOG llevará a cabo los análisis necesarios a fin de asegurar que se cumplen las normas CAA y que el proyecto DRIC puede incluirse en el plan de transportación.

El MDOT tiene formas de controlar la contaminación del aire durante la construcción. Estas incluyen:

- La programación del uso de los equipos de construcción de modo que se reduzca los efectos de contaminación alrededor de lugares sensibles como la escuela Southwestern High School;
- La utilización de motores “limpios” en los equipos de construcción; y
- El uso de combustible diésel de ultra bajo contenido de azufre en los vehículos todo terreno antes de que lo exijan las regulaciones de la EPA.

S.3.7 Ruido

Variante de No Construir

Los niveles de ruido del tráfico no aumentarán mucho con la variante de no construir debido a que no se esperan muchos cambios en el tráfico. No obstante, sería conveniente tener en cuenta que los niveles de ruido existentes a lo largo del lado norte de la I-75 son realmente elevados (70 dBA y por encima) y que allí no existen muros antiruido ni se pretende tenerlos con la variante de no construir. Con la inauguración del proyecto Ambassador Gateway en el 2009 en el puente Ambassador, se producirá una excepción en Mexicantown y sus alrededores. El tráfico será canalizado directamente del área de servicio del puente Ambassador a la I-75. Se eliminará el tráfico internacional que habitualmente hace su recorrido a través del vecindario y los niveles de ruido se reducirán.

Variantes de Construir

Los niveles de ruido mejorarán en Mexicantown con la culminación del proyecto Ambassador Gateway. Con las variantes de construir, estos niveles no se incrementarán en los "receptores sensibles" como la escuela Southwestern High School y las residencias cercanas al cruce y al área de servicios propuestos por el DRIC. Las variantes #3 y #11 ocasionarán una reducción del ruido al norte de la I-75 ya que estas variantes alejarían la I-75 y sus servicios del área residencial que está al norte de la autopista sin peaje entre las calles Dagoon y Junction. Fueron analizadas posibles ubicaciones de muros antiruidos a lo largo del lado norte de la I-75. Los muros antiruidos que podrían construirse se relacionan en la Tabla S-3. Sin embargo, a causa de un posible incremento del tráfico en las vías de servicio, es posible que los muros antiruido no sean efectivos. Los muros antiruido en el lado residencial de las vías de servicio, antes de que puedan construirse, precisarían de un acuerdo con la ciudad de Detroit y los propietarios correspondientes, serían efectivos y tendrían un costo razonable. Este aspecto se continuará evaluando durante el FEIS después de elegir la variante preferida.

Muro antiruido de Michigan típico



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Tabla S-3
Variantes factibles – muros antirruídos viables y razonables
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

	Ubicación/designación	Longitud (pies)	Costo	Receptores beneficiados	Costo por recep. benef.
Variante #3 Enlace C	De Springwells a Green				
	Muro antirruído 1 – A lo largo de la vía de servicio	1400	\$777,000	23	\$33,800
Variante #5 Enlace E	De Springwells a Green				
	Muro antirruído 1 – A lo largo de la vía de servicio	1400	\$777,000	23	\$33,800
Variante #14 Enlace G	De Waterman a Livernois				
	Muro antirruído 1 – A lo largo de la vía de servicio a Crawford	830	\$457,000	15 ^a	\$30,500
	De Springwells a Green				
	Muro antirruído 1 – Entre la vía de servicio y el ramal de salida de la I-75	330	\$184,000	25 ^b	\$25,800
	Muro antirruído 2 – A lo largo de la vía de servicio a Green	840	\$462,000		
	De Green a Waterman				
	Muro antirruído 1 – A lo largo de la vía de servicio	1310	\$724,000	23	\$31,500
De Waterman a Livernois					
Muro antirruído 1 – A lo largo de la vía de servicio a Crawford	1340	\$745,000	32 ^a	\$23,300	
De Dragoon a Junction					
Muro antirruído 1 – A lo largo de la vía de servicio de Calvary a Junction	1110	\$615,000	16	\$38,400 ^c	
De Junction a Clark					
Muro antirruído 1 – a lo largo de la vía de servicio a Clark	1600	\$885,000	44	\$20,100	
Variante #16 Enlace I	De Springwells a Green				
	Muro antirruído 1 – Entre la vía de servicio y el ramal de salida de la I-75	330	\$184,000	25 ^b	\$25,800
	Muro antirruído 2 – A lo largo de la vía de servicio a Green	840	\$462,000		

* El Beard Early Childhood Center se contó como diez receptores beneficiados.

* Los cálculos combinan los muros antirruídos 1 y 2.

*Este muro antirruído fue incluido porque, con ligeros ajustes, pudiera cumplir el criterio MDOT de \$38,060 por unidad beneficiada.

Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Área de zonas húmedas afectada – Corredor X-11

S.3.8 Humedales (Zonas húmedas)

Variante de No Construir

La variante de no construir no afectará a ninguna de las zonas húmedas.

Variantes de Construir

Solo se espera que las variantes #7, #9 y #11, con un paso en el corredor X-11, afecten una mínima cantidad de zonas húmedas de baja calidad (0.01 acres) (palustre emergente/ anegada permanente/transitoriamente y palustre de plantas leñosas/arborescentes/caducifóleas latifoliadas/anegada transitoriamente). Si se selecciona la variante #7, la #9 o la #11, la misma se sustituirá en virtud del acuerdo de “momento de oportunidad” en el que la mitigación pasa a formar parte de otro proyecto de mitigación en cualquier parte del estado.



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

S.3.9 Especies en peligro y amenaza de extinción

Variante de No Construir

No se espera ningún daño para las especies en peligro y amenaza de extinción con la variante de no construir.

Variantes de Construir

Ninguna de las variantes de construir dañará las especies en peligro y amenaza de extinción. Las encuestas demostraron la inexistencia de tales especies en el área.

¿Cuál es la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA)?

Es el cuerpo legal aprobado en 1966 que dispone la política gubernamental federal sobre la preservación histórica y el programa nacional de conservación de lugares históricos a través del cual se implementa dicha política.

S.3.10 Recursos culturales – De superficie

Las responsabilidades del MDOT y la FHWA sobre los recursos culturales se rigen por la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica y la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte.

Variante de No Construir

Es posible esperar que prosigan las tendencias actuales de deterioro, destrucción y demolición, según lo evidencia la decadencia de la antigua escuela McMillan School en Delray. Este hecho perjudicará el valor histórico de un área donde existen muchos recursos culturales.

¿Qué estipula la Sección 4(f)?

La Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966 estipula que ningún proyecto de transportación podrá ser aprobado si el mismo precisa del "uso" de cualquier terreno de propiedad pública perteneciente a un parque público, un área de recreación, un refugio de vida silvestre y aves acuáticas o de un sitio histórico, salvo que no exista otra alternativa viable o sensata al uso de dicho terreno.

McMillan School (2005)



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

McMillan School (2007)



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Variantes de Construir

Todas las variantes de construir eliminarán tres edificaciones históricas que son potencialmente elegibles para relacionarse en el *Registro Nacional de Lugares Históricos*:

- Edificio de apartamentos Berwalt Manor;
- El bar Kovacs; y
- La Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul.

La variante #5 eliminaría también el edificio del banco Detroit Savings Bank/George International. Las variantes #1, #2, #5, #7, #9 y #16 afectarían parte de la propiedad del Beard School que es uno de los que forman parte del *Registro Nacional de Lugares Históricos*.

Iglesia Episcopal Metodista Africana St. Paul



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

No se afectarán las propiedades de la cultura tradicional. Si durante la construcción del proyecto se encontraran accidentalmente lugares pertenecientes a los Americanos Nativos, la Tribu Gun Lake y la Comunidad Hannahville Indian serían invitadas a una consulta, según fuese pertinente.

S.3.11 Recursos culturales – Arqueológicos

Variante de No Construir

Aunque sobre la base de los estudios del MDOT se sabe de la existencia de una cantidad de recursos arqueológicos en el área, no se esperan impactos a los sitios arqueológicos con la variante de no construir.

Variantes de Construir

Ninguna de las variantes de construir tendrá un efecto sobre cualquiera de los sitios arqueológicos *prehistóricos*. Todas las variantes afectarán dos sitios arqueológicos *históricos* que datan de finales de los años 1980. Ambos recomendados para relacionarse en el *Registro Nacional de Lugares Históricos*.

¿A qué se dedican la Arqueología Prehistórica y la Arqueología Histórica?

La **Arqueología Prehistórica** se dedica a estudiar las épocas pasadas, antes de que se iniciaran los registros históricos. Tiene que ver con las culturas más antiguas que no contaban con escritura de ningún tipo.

La **Arqueología Histórica** se dedica a estudiar el pasado reciente para el que existe documentación por escrito.

S.3.12 Parques forestales

Variante de No Construir

Las últimas tendencias se han caracterizado por el cierre de numerosos parques e instalaciones de recreación locales. La variante de no construir podría acelerar el declive continuado de la economía que SEMCOG pronostica que continuará hasta mediados de la próxima década.

Variantes de Construir

Las últimas tendencias mencionadas anteriormente continuarán también con las variantes de construir. Asimismo, todas las variantes de construir afectarán tres áreas recreativas:

- El Parque South Rademacher de la 6501 South Street está ubicado en el área de servicios de cada una de las variantes del DRIC. Este parque se eliminaría con el área de servicio que ocupará este espacio.
- El Centro de Recreación South Rademacher de la 6501 South Street está ubicado en el área de servicios de cada una de las variantes del DRIC. La ciudad de Detroit cerró el Centro en el 2006. Sería sustituido por el área de servicios que ocupará este espacio.
- El área de juegos infantiles South Rademacher de la 577 South Street está ubicada en el área de servicios de cada una de las variantes del DRIC. Sería sustituida por el área de servicio que ocupará este espacio. Su importancia la están discutiendo el Departamento de recreación de Detroit, el Departamento de Transporte de Michigan y la Administración Federal de Autopistas a fin de determinar si se considera o no protegida con arreglo a la Sección 4(f) que regula la transportación federal en lo tocante a los parques de propiedad pública y propiedades históricas.

Centro de recreación y parque Rademacher



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

S.3.13 Paisaje

Variante de No Construir

Con la variante de no construir, un nuevo tramo del puente Ambassador, según lo propuesto por la Compañía del Puente Internacional de Detroit, tendría consecuencias en la vista del puente existente. Tal impacto debe ser atendido por su defensor en consulta con la Oficina Estatal de Preservación Histórica. Si no se construye el segundo tramo junto al puente Ambassador, no existirían grandes cambios en el paisaje en el área de estudio.

Variantes de Construir

Fort Wayne, situado entre los cruces X-10 y X11, adquirirá mayor exposición a los conductores que viajen por el nuevo puente en todas las variantes de construir. Este hecho, combinado con el buen acceso que tendrá Fort al área de servicio del cruce, pudiera incrementar la cantidad de personas que visitaría Fort Wayne.

El paisaje de Delray cambiará con el nuevo cruce y sus conexiones con la I-75. Este cambio podría ser positivo en la medida en que se depuren las ideas y el proceso de Soluciones Sensibles al Contexto (CSS) continúe en la etapa de diseño del proyecto y se mantengan los talleres CSS en la comunidad.

S.3.14 Iluminación

Variante de No Construir

Con la variante de no construir se espera se mantengan las últimas tendencias. Estas incluyen la iluminación nocturna que proviene del puente Ambassador. La propuesta de un segundo tramo en el puente, de aprobarse, alteraría el patrón de iluminación nocturna existente. Por otro lado, la iluminación vial en Delray es a menudo deficiente debido al poco mantenimiento. No se esperan cambios.

Variantes de Construir

La iluminación de las variantes de construir afectará el área al oeste de Post Street, la que tiene un uso residencial disperso. Fort Wayne recibiría mayor iluminación nocturna. Las consultas acerca de la posible injerencia lumínica en Fort Wayne continuarán con el Departamento del Interior de EE.UU., la Oficina Estatal de Preservación Histórica y la ciudad de Detroit. También se precisarán discusiones ulteriores sobre la iluminación del puente a fin de tratar las necesidades de la Administración Federal de Aviación y de la Guardia Costera de Estados Unidos. También se sostendrán discusiones con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE.UU. y el Departamento de Recursos Naturales de Michigan para evaluar la iluminación y sus posibles efectos en las aves migratorias.

Puente atirantado @ Cruce X-10B



Puente colgante @ Cruces X-10A y B



Fuente: Grupo de Transporte Parsons

Renderización nocturna del puente atirantado



Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

S.3.15 Sitios contaminados

Variante de No Construir

Se espera una continuación de las últimas tendencias en la medida en que se apliquen las reglas estatales y federales de descontaminación a los lugares contaminados cuando sean vueltos a utilizar.

Variantes de Construir

Las variantes de construir #7/9/11/16 tendrán consecuencias sobre lugares contaminados. Las variantes de construir #1/2/3/14 afectarán 19. La variante de construir #5 tendrá consecuencias sobre 17 lugares contaminados. Estos sitios están clasificados como de contaminación media o alta. Los mismos precisarán de una adecuada solución cuando comience la construcción.

S.3.16 Impactos indirectos / acumulativos

Un impacto indirecto es aquel que es causado por una acción ocurrida posteriormente o eliminada a una distancia lejana pero que ocurrirá en un futuro razonablemente previsible. Los efectos acumulativos se producen como resultado del impacto paulatino de una acción que se suma a otras acciones pasadas, presentes o pertenecientes a un futuro razonablemente previsible, independientemente de la agencia o persona que la emprenda.

Variante de No Construir

Con la variante de no construir se mantendrán las últimas tendencias, agravadas además por la baja en activo que se observa en la economía. Estos efectos se sentirán en los próximos ocho a diez años, con continuas pérdidas de empleos y el abandono de establecimientos industriales. La crisis económica podría realmente mejorar la calidad del aire si se cierran algunas industrias contaminantes. También ocurrirán cambios positivos en el tráfico y en la calidad del aire en el área inmediata de los alrededores del puente Ambassador después de que se termine el proyecto Ambassador Gateway en el 2009 (tablas S-4 y S-5).

Variantes de Construir

Las condiciones mencionadas anteriormente para la variante de no construir también se aplican a las variantes de construir. Sin embargo, debido a la accesibilidad mejorada que ofrecerá el nuevo cruce, se podría lograr una pequeña cantidad de nuevos empleos en el área de estudio, en las cercanías del enlace con la I-94 de las avenidas Michigan/Wyoming. Por otra parte, el cierre del enlace con la I-75 en Livernois/Dragon y el cierre de las calles que atraviesan la I-75 podría reducir el tráfico de camiones pesados en la comunidad.

Tabla S-4
Resumen de impactos **Indirectos** en EE.UU.
Condición de No Construir contra Condición de Construir
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Categoría	No Construir	Todas las variantes de construir del DRIC
Tráfico	Los incrementos del tráfico nacional que se esperan son relativamente pobres. Se experimentarán efectos positivos en el Mexicantown y a lo largo de Fort Street (M-85) con la conclusión del Proyecto Ambassador Gateway.	Los incrementos del tráfico nacional que se esperan son relativamente pobres. Se experimentarán efectos positivos en el Mexicantown y a lo largo de Fort Street (M-85) con la conclusión del Proyecto Ambassador Gateway. La comunidad al norte y al sur de la I-75 observará efectos indirectos positivos y negativos. Negativos: Mayor dificultad del tráfico para lograr acceso a la I-75 y moverse a través de ella. Positivos: Menos camiones transitando por el área podrían reducir los niveles de ruido y mejorar la calidad del aire.
Impactos económicos	En la región SEMCOG se espera una pérdida gradual de empleos hasta alrededor del 2015 y un pequeño crecimiento neto para el 2030 comparado con las condiciones actuales. En el condado Wayne y en Detroit se podrá esperar una pérdida neta de empleos, no simplemente una pérdida de crecimiento de los empleos.	En la región SEMCOG se espera una pérdida gradual de empleos hasta alrededor del 2015 y un pequeño crecimiento neto para el 2030 comparado con las condiciones actuales. En el condado Wayne y en Detroit se podrá esperar una pérdida neta de empleos, no simplemente una pérdida de crecimiento de los empleos. Los cambios de accesibilidad relacionados con un nuevo puente podrían crear 4,800 nuevos empleos en el condado de Wayne, con una pequeña cantidad de ellos localizados en el sudoeste de Detroit, cerca del enlace I-94/Avenida Wyoming, en las afueras de la terminal de transporte combinado (camiones/trenes) Livernois-Junction Yard. El condado Oakland tendría la posibilidad de ganar 900 trabajos cerca de Novi. La región de SEMCOG podría ganar 3,350 empleos (entre ellos los mencionados anteriormente). Todos estos trabajos podrían provenir de las afueras de Michigan.
Uso de la tierra	Se espera que se mantengan los patrones existentes de uso de la tierra con pequeño cambio en la región. Las pérdidas de empleo y de población que se esperan en el condado de Wayne y en Detroit podrían conducir al abandono de algunos de los usos actuales de la tierra.	Se espera que se mantengan los patrones existentes de uso de la tierra con pequeño cambio en la región. Las pérdidas de empleo y de población que se esperan en el condado de Wayne y en Detroit podrían conducir al abandono de algunos de los usos actuales de la tierra. Una ligera desviación en esta tendencia sería el desarrollo relacionado con los nuevos trabajos advertidos en el punto anterior. Estos trabajos precisarían de alrededor de 420 acres de tierra. En el condado de Wayne existe suficiente espacio perteneciente a instalaciones industriales viejas y abandonadas para asimilar este desarrollo. Otras ubicaciones que constatarían empleos adicionales, similares a los del área del enlace I-96/I-696/I-275 en el condado Oakland, podrían absorber este desarrollo sin que se prevean consecuencias negativas. La posibilidad de que un "Centro de Bienvenida" forme parte de este proyecto ya ha sido mencionada en varias reuniones públicas. En estos momentos, no se ha tomado una decisión en cuanto a si será o no incluido el "Centro de Bienvenida", lo que será objeto de estudio ulterior. Si se incluye el "Centro de Bienvenida", el mismo será abordado como parte del FEIS.
Calidad del aire	Se espera que disminuya la contaminación proveniente de fuentes móviles debido a la mayor limpieza de los motores y los combustibles. Los pronósticos de pérdidas de empleos pudieran conducir al cierre de las industrias contaminantes.	Se espera que disminuya la contaminación proveniente de fuentes móviles debido a la mayor limpieza de los motores y los combustibles. Los pronósticos de pérdidas de empleos pudieran conducir al cierre de las industrias contaminantes. No se espera un impacto negativo sobre los receptores sensibles en el área de estudio si el desarrollo está convenientemente localizado de conformidad con las reglas de planificación/zonificación. Otras áreas, especialmente al norte de la I-75 y cerca del puente Ambassador, en el Mexicantown, se podrían beneficiar gracias a la disminución del tráfico de camiones en ellas.
Efectos en la comunidad	Se espera que continúe alguna rehabilitación de viviendas. La utilización industrial/comercial continuaría combinándose con la utilización residencial. Ambos usos podrían perder calidad ya que el pronóstico de pérdida de empleos y población que se espera durante los próximos ocho a diez años podría dar lugar al abandono de propiedades en determinados lugares.	Se espera que continúe alguna rehabilitación de viviendas. La utilización industrial/comercial continuaría combinándose con la utilización residencial. Ambos usos podrían perder calidad ya que el pronóstico de pérdida de empleos y población que se espera durante los próximos ocho a diez años podría dar lugar al abandono de propiedades en determinados lugares. Los demás efectos indirectos de las variantes propuestas del DRIC a la comunidad se abordan a través de esta tabla.
Ruidos/vibraciones	En general no se esperan aumentos perceptibles en el ruido y las vibraciones. Se esperan algunas mejoras en el Mexicantown con la terminación del proyecto Ambassador Gateway en el 2009. Continuarán causando vibraciones a niveles desagradables en el área las detonaciones cercanas de la minería de sal de "cámara y pilar".	En general no se esperan aumentos perceptibles en el ruido y las vibraciones. Se esperan algunas mejoras en el Mexicantown con la terminación del proyecto Ambassador Gateway en el 2009. Continuarán causando vibraciones a niveles desagradables en el área las detonaciones cercanas de la minería de sal de "cámara y pilar", pero se reducirá el potencial expansivo hacia Delray. La introducción de muros para la atenuación del ruido a lo largo de la I-75, donde actualmente no existe ninguno, beneficiaría a la comunidad próxima. Ninguna vibración del proyecto afectaría el área.
Recursos culturales	Se espera la continuación de las últimas tendencias de abandono de las edificaciones más viejas. Al oeste de Delray y en el área al norte de la I-75 existe la posibilidad de proteger la integridad histórica del área y acoger programas de subvenciones/préstamos para restaurar las propiedades de los distritos históricos identificados en esas dos localidades.	Se espera la continuación de las últimas tendencias de abandono de las edificaciones más viejas. Al oeste de Delray y en el área al norte de la I-75 existe la posibilidad de proteger la integridad histórica del área y acoger programas de subvenciones/préstamos para restaurar las propiedades de los distritos históricos identificados en esas dos localidades. Es factible un desenlace positivo y, al mismo tiempo, posiblemente un efecto indirecto negativo, en los lugares del área de estudio donde existen recursos culturales de superficie que están, o se recomiendan como elegibles para estar, en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Mientras que varios de estos recursos podrían no ser impactados directamente por el DRIC, se debe tener cuidado de que la "altura de la ola" del desarrollo en el área no cree un impacto indirecto negativo en ellos. En el FEIS se documentarán tanto el análisis como el paliativo propuesto para la variante preferida.
Calidad del agua, humedales, especies en peligro y amenaza de extinción	Se espera que se mantenga el status quo, aunque se reconoce la posibilidad de que se formen algunos otros humedales debido a la actividad humana en los sitios abandonados.	Aunque no se prevén efectos negativos indirectos en los humedales ni en las especies en peligro y amenaza de extinción, se pudieran formar algunos otros humedales debido a la actividad humana. Además, las aprobaciones del gobierno para el desarrollo que pudiera estimular la construcción de un nuevo cruce fronterizo deberían evitar impactos en la calidad del agua y garantizar el tratamiento de las aguas de escorrentía/residuales. El agua de escorrentía superficial debe disminuir ya que habría menos área total techada/pavimentada.

Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Tabla S-5
Resumen de impactos Acumulativos en EE.UU.
Condición de No Construir contra Condición de Construir
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Categoría	No Construir	Todas las variantes de construir del DRIC
Movilidad	La terminación del proyecto Ambassador Gateway, el que conectará directamente el puente Ambassador con la I-75, alterará favorablemente los patrones de circulación en una gran parte del área de estudio.	La terminación del proyecto Ambassador Gateway, el que conectará directamente el puente Ambassador con la I-75, alterará favorablemente los patrones de circulación en una gran parte del área de estudio. Podrían ocurrir efectos negativos si el desarrollo inducido no se rige por las aprobaciones del gobierno adecuadas. Si se rigen adecuadamente, se prevé una combinación de usos compatibles y no congestión.
Uso de la tierra	En el mejor de los casos se espera una continuación de las últimas tendencias. La probabilidad de que la población y el empleo en Detroit y en el condado de Wayne experimenten un descenso podría conducir al abandono permanente de los usos de la tierra.	En el mejor de los casos se espera una continuación de las últimas tendencias. La probabilidad de que la población y el empleo en Detroit y en el condado de Wayne experimenten una baja podría conducir al abandono permanente de los usos de la tierra. El cambio del uso de la tierra relacionado con la "altura de la ola" del desarrollo del DRIC, probablemente se reducirá al mínimo si se aplican los principios de planificación existentes en todas las comunidades para garantizar que el mismo sea compatible con los usos del vecindario.
Calidad del aire	Se espera que disminuya la contaminación proveniente de las fuentes móviles. La pérdida continuada de empleos y de población a través de toda la región durante los próximos ocho a diez años podría conducir al cierre de las industrias contaminantes.	Se espera que disminuya la contaminación proveniente de las fuentes móviles. La pérdida continuada de empleos y de población a través de toda la región durante los próximos ocho a diez años podría conducir al cierre de las industrias contaminantes. La localización adecuada del nuevo desarrollo, consecuente con las reglas existentes de planificación/zonificación, también podría ayudar al control de la contaminación como un efecto acumulativo del proyecto DRIC.
Recursos culturales	Se espera la continuación de las últimas tendencias de abandono de las edificaciones más viejas.	Se espera la continuación de las últimas tendencias de abandono de las edificaciones más viejas. Los impactos desfavorables del nuevo desarrollo estimulado por el DRIC, probablemente se pueda prevenir mediante la aplicación de controles locales y la planificación conveniente.
Efectos en la comunidad	Se espera que se desafíe a las comunidades ya que la caída continua de la economía probablemente provocará que se desocupen los negocios y las viviendas, así como que se pierdan los empleos y los ingresos con ellos relacionados. Aun así, se espera que continúe alguna rehabilitación de viviendas.	Se espera que se desafíe a las comunidades ya que la caída continua de la economía probablemente provocará que se desocupen los negocios y las viviendas, así como que se pierdan los empleos y los ingresos con ellos relacionados. Aun así, se espera que continúe alguna rehabilitación de viviendas. Un nuevo cruce podría esperarse que estimulara algún desarrollo. Por toda el área de estudio existen parcelas de terreno, grandes y pequeñas, en lugares compatibles con el uso industrial, logístico y relacionado con el transporte de la tierra. Esta reutilización reduciría a un mínimo, si no evitaría del todo, los impactos negativos de dicho desarrollo en la cohesión de la comunidad. La rehabilitación de viviendas es probable que continúe.
Ruido	En general no se esperan aumentos perceptibles. Pudieran ocurrir algunos cambios en determinados lugares si la crisis económica provocase el abandono permanente de los usos industriales/comerciales generadores de ruido.	EL volumen de tráfico y los niveles de ruido podrían incrementarse si las condiciones de desarrollo de la economía mejoraran con un nuevo cruce. Los impactos negativos a la comunidad podrían evitarse si las agencias gubernamentales y los urbanizadores/construtores prestaran atención a la ubicación de este desarrollo lejos de los usos sensibles.
Calidad del agua, humedales, especies en peligro y amenaza de extinción	Se espera una continuación de las últimas tendencias. Algunos humedales podrían surgir a causa de la actividad humana en los sitios abandonados.	Se espera una continuación de las últimas tendencias. Algunos humedales podrían surgir a causa de la actividad humana en los sitios abandonados. En todo caso, no se prevén impactos negativos en la calidad de los humedales y/o el agua. Pudieran producirse algunos efectos positivos si las instalaciones industriales viejas y abandonadas se reforman con vista al nuevo desarrollo.

Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Pero, los patrones de tráfico se complicarán con los cambios en las calles que cruzan la I-75 y los de los enlaces que ahora prestan servicio a la autopista sin peaje. En todo caso, la calidad general del aire en las comunidades de los alrededores mejorará debido al perfeccionamiento de los motores de los vehículos, la mejora del combustible, así como a otros requisitos estatales y federales, incluso aunque se produjera un desarrollo como resultado de las variantes de construir (tablas S-4 y S-5).

Los recursos culturales de las comunidades no afectadas por el DRIC es muy probable que sean protegidas. Ello se debe a que las propiedades históricas podrían ser conjugadas en los planes de reurbanización y se podrían identificar nuevos distritos históricos. Las propiedades históricas dentro de distritos reconocidos son elegibles para préstamos y subvenciones que podrían hacer posible su restauración y preservación.

No se espera que se incrementen los impactos indirectos acumulativos al tráfico y a la calidad del aire en la región. Lo mismo es válido para la calidad del agua, los humedales y los impactos a las especies en peligro y amenaza de extinción. No se prevén impactos indirectos ni acumulativos negativos en los recursos culturales a nivel de la región, siempre y cuando se apliquen los controles locales y una planificación adecuada.

El proyecto DRIC posee el potencial necesario para responder positivamente a las últimas tendencias y a las tendencias futuras esperadas, mediante:

- El fortalecimiento de la facultad transportista e industrial del área de estudio;
- La introducción de mejoras para desviar de las áreas residenciales el tráfico indeseado de camiones;

Además de estos dos aspectos, el MDOT, en asociación con la FHWA estudia una serie de ideas mediante las que se podrían introducir mejoras en el área de Delray a medida que ésta se convierte en la "comunidad anfitriona" del proyecto DRIC. Estas ideas incluyen la asociación con el sector privado y con otras agencias gubernamentales en áreas tales como la capacitación laboral, el fomento de pequeños negocios, la mejora y sustitución del stock de viviendas y otras prestaciones de mejoras a la comunidad. En función de los comentarios hechos por las partes interesadas y los líderes de la comunidad, estas ideas pueden continuar estudiándose y depurándose mientras el estudio avance hacia la selección de la variante preferida y ser abordadas en el FEIS.

Ninguna de estas potencialidades disminuye por las otras dos propuestas de cruces del río, o sea: un nuevo puente Ambassador de seis carriles o el túnel exclusivo para camiones propuesto por la Asociación del Túnel del Río Detroit. Ninguna de las dos propuestas reduciría perceptiblemente el tráfico proyectado en el cruce propuesto del DRIC.

S.3.16.1 Impactos transfronterizos

Los impactos transfronterizos/canadienses se resumen en la Tabla S-6. En Canadá hay más variaciones de impactos entre las diferentes variantes debido a que tres de las áreas de servicio propuestas difieren considerablemente entre sí. Las propuestas de vías de acceso que nutren todas las áreas de servicio también varían de una galería de conexión a una instalación de cruce a nivel.

¿Qué se entiende por Impactos Transfronterizos?

Son impactos "razonablemente previsible" que ocurren al otro lado de la frontera como resultado de "acciones" propuestas por agencias federales en Estados Unidos.

S.3.17 Seguridad y protección

Variante de No Construir

Con la variante de no construir se espera se mantengan las últimas tendencias en el área de Delray. Sobre la base de las estadísticas acerca de los servicios de respuesta ante emergencias y crímenes, no se espera que el impacto sea positivo.

Variantes de Construir

No se esperan impactos negativos en la seguridad y la protección como resultado de la implementación de las variantes de construir. El cumplimiento de los requisitos federales y estatales de seguridad nacional formará parte de cualquier variante de construir. La presencia de las fuerzas de seguridad nacional, sumada a la iluminación adicional y a la actividad relacionada con el nuevo cruce, podría mejorar la seguridad y protección del área de Delray.

S.3.18 Suelos/Recursos geológicos

Variante de No Construir

La variante de no construir presenciaria una ampliación de la minería de cámara y pilar de la sal a profundidades de cerca de 1,000 pies por debajo del nivel del suelo en el borde occidental de Delray. Este hecho es conocido a través de las comunicaciones con los operadores de minas.

Variantes de Construir

Ambos cruces en EE.UU. están libres del riesgo de formación de dolinas. La Asociación de Frontera, en cooperación con otras agencias, dará pasos para limitar la extracción de recursos minerales en un área recomendada alrededor del nuevo puente y el área de servicios a fin de protegerlas. Los costos posibles de esta limitación aún no se han definido. Su definición formará parte del FEIS. Dicho costo estaría relacionado con todas las variantes de construir.

Tabla S-6
Resumen de impactos Transfronterizos/canadienses de EE.UU.
Condición de No Construir contra Condición de Construir
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Categoría	No Construir	DRIC en Canadá
Movilidad	Se espera una aceleración de las consecuencias negativas ya que la congestión en el corredor de Huron Church Road hace que el tráfico se disperse y perturbe a las comunidades de los alrededores.	Todas las variantes mejorarán en general las operaciones de tráfico en Huron Church Road y sus proximidades sin necesidad de mejoras en las infraestructuras locales. El nuevo cruce reduciría en casi un 30% el volumen del tráfico internacional de camiones en el corredor Huron Church Road, al norte de la autopista E.C. Row.
Impactos económicos	Se espera que se mantengan las últimas tendencias debido a la depresión de la industria automotriz y sus afines.	Los cambios de accesibilidad beneficiarían el área de Windsor/condado de Essex. Estos cambios tendrían influencia en la urbanización con arreglo a las directrices de los cuerpos gubernamentales.
Uso de la tierra	Se espera una continuación de las últimas tendencias, pero con una aceleración hacia consecuencias negativas ya que la congestión en el corredor de Huron Church Road hace que el tráfico se disperse y perturbe a las comunidades de los alrededores.	Se espera una transformación en el uso de la tierra para responder al incremento previsto de desarrollo económico con la mejora de la accesibilidad a Windsor/condado de Essex. Las municipalidades locales determinarán el carácter y alcance de dicho desarrollo.
Calidad del aire	Se espera que los cambios en los motores y el combustible compensen parcialmente, como mínimo, los aumentos en la contaminación del aire en las comunidades que rodean a Huron Church Road, la que experimentará un crecimiento en la dispersión del tráfico debido a la congestión en el puente Ambassador.	Se pronostican crecimientos en el contenido de partículas sólidas en el aire en las proximidades de las áreas de servicio propuestas. No obstante, todas las variantes del DRIC tendrían entre ellas probablemente una diferencia inapreciable en la calidad del aire, en las áreas residenciales de Sandwich Towne.
Recursos culturales	No se prevén impactos a los atributos considerados patrimonio cultural. El posible desarrollo futuro en el parque industrial de Brighton Beach podría impactar (desplazar o interferir) un entorno cultural.	No se prevé impacto a los atributos considerados patrimonio cultural. Posible impacto a un área de gran potencial arqueológico (el asentamiento francés de Petit Cote) y la posibilidad de desplazo/interferencia de entornos culturales (Brighton Beach y Sandwich Towne).
Efectos en la comunidad	El movimiento de peatones a lo largo/ través de Huron Church Road, donde existen escuelas, asilos de ancianos, tiendas y una variedad de atracciones comunitarias, sentirá los efectos del crecimiento del tráfico/ de la congestión. Se esperan aumentos del ruido en áreas sensibles ya que el tráfico se dispersará desde Huron Church Road y penetrará en las comunidades de los alrededores.	No se espera que el tráfico del área de servicio ocasione grandes impactos de ruido. Por lo general, las viviendas se encuentran a 600 pies o más de todas las áreas de servicio. El cruce X-11 impactará 400 viviendas con un aumento del ruido. Las medidas para remediarlo se definirán una vez que se elija la variante preferida. Las áreas al sur y oeste de Windsor y LaSalle se beneficiarían al eliminarse el tráfico internacional de las calles locales. La nueva carretera de acceso tendría un impacto estético en la comunidad de los alrededores. Se espera que el área de servicio A y el cruce X-11 tengan el mejor efecto en los vecindarios.
Calidad del agua, humedales, especies en peligro y amenaza de extinción	Se espera que se mantengan las últimas tendencias, entre ellas los esfuerzos a favor de proteger los humedales y las especies en peligro o amenaza de extinción. También, se esperan impactos de contaminantes indeseados e imprevistos de los cuerpos de agua relacionados con las operaciones industriales.	Se espera que se mantengan las últimas tendencias, entre ellas los esfuerzos a favor de proteger los humedales y las especies en peligro o amenaza de extinción. También se esperan impactos de contaminantes indeseados e imprevistos de los cuerpos de agua relacionados con las operaciones industriales. Se espera que el área de servicio C/cruce X-11 tenga un impacto relativamente bajo. Se espera que el área de servicio B/cruce X-10B, el área de servicio A/cruce X-10 ^a y las áreas de servicio B y B1 rumbo a la autopista Ojibway tengan un impacto moderado. El cruce X-10 y las áreas de servicio B y B1 invadirían un área ambientalmente sensible en Ojibway Black Woods. Se espera que el área de servicio A/cruce X-11 rumbo a Brighton Beach, el área de servicio A/cruce X-11 y el área de servicio A/cruce X-10A desplacen más comunidades y especies de vegetación provincialmente raras. El área de servicio A/cruce X-11 rumbo a la autopista Ojibway tendría menos impactos sobre los atributos naturales que el área de servicio A/cruce X-11 rumbo a Brighton Beach.
Geotécnico	El desarrollo de pozos de extracción de salmuera en los corredores de cruce se suspendió años atrás y no se espera que continúe.	El cruce X-10B está libre de riegos de pozos profundos de extracción de salmuera. El acceso al puente del cruce X-11 no puede ser liberado si no se llevan a cabo investigaciones adicionales. Incluso si dichas investigaciones se realizaran, todavía podrían ser insuficientes para considerar el riesgo como aceptable debido a que el acceso al puente del cruce X-11 en Canadá pasa por encima del extremo oriental del antiguo campo de pozos de extracción de salmuera y una anomalía subsuperficial que parece ser una caverna rellena de salmuera, zona de derrubio y macizo rocoso perturbado.

Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

En Canadá, el cruce X-10B está libre del riesgo de formación de dolinas. Pero, el cruce X-11 no puede ser liberado si no se llevan a cabo investigaciones adicionales. Incluso si dichas investigaciones se realizaran, todavía podrían ser insuficientes para considerar el riesgo como aceptable debido a que el acceso al puente del cruce X-11 en Canadá pasa por encima del extremo oriental del antiguo campo de pozos de extracción de salmuera y una anomalía subsuperficial que parece ser una caverna rellena de salmuera, zona de derrubio y macizo rocoso perturbado.

S.3.19 Permisos

Variante de No Construir

No se necesitarán permisos a cargo de la variante de no construir, excepto que se exija la aprobación de un permiso para la implementación del segundo tramo del puente Ambassador.

Variantes de Construir

En la Tabla 3-32 de este DEIS se relacionan los permisos necesarios para las variantes de construir. El proceso para garantizar la concesión de los permisos comenzará en cuanto la FHWA emita el Registro de Decisión (ROD).

S.3.20 Energía

Variante de No Construir

Si se construyera un segundo tramo del Puente Ambassador, el mismo precisaría del consumo de una gran cantidad de energía y materiales. Fuera de la construcción de un segundo tramo, la variante de no construir no demandaría un crecimiento del consumo de energía y materiales con el transcurso del tiempo. En cuanto la capacidad del cruce de frontera llegue a su límite, las demoras y embotellamientos en la frontera se incrementarán y empeorarán con el transcurso del tiempo si no se construye un nuevo cruce. La congestión implica un consumo mayor de energía.

Variantes de Construir

Las variantes de construir demandarán el consumo de grandes cantidades de energía y materiales para la construcción. En ellas se utilizarán tecnologías de avanzada y materiales que reduzcan al mínimo el consumo de energía a largo plazo. Cuando la capacidad de frontera llegue su límite, un nuevo cruce eliminaría la congestión provocada por la falta de capacidad, lo que ocurriría en la condición de no construir.

S.3.21 Costo

Variante de No Construir

El costo del riesgo de la variante de no construir es de \$31 millones autorizados para elaborar el DEIS, el FEIS y el ROD. Incluye el costo de las investigaciones ingeniero-geológicas (perforaciones) que fuesen parte de este estudio.

Variantes de Construir

En EE.UU., el costo en conjunto del puente, el área de servicio, el enlace, los servicios y la adquisición de las propiedades correspondientes fluctúa entre \$1.277 miles de millones para la variante #14 con un puente atirantado y \$1.488 miles de millones para la variante #16 con un puente colgante. El costo total de las demás variantes de construir cae entre estos dos valores. Los costos detallados de las variantes #14 y #16 se muestran en la Tabla S-7.

Tabla S-7
Cálculo de costos de construcción y afines
(Costo base en millones de dólares de EE.UU. de 2007 con la inflación agregada después)^a
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

	Costo inferior (millones) Cruce X-10, variante #14 con puente atirantado	Costo mayor (millones) Cruce X-10, variante #16 con puente colgante
Puente (Solo el costo en EE.UU.)	\$282	\$344
Área de servicio	150	150
Enlace	167	204
Servicios públicos	145	183
Subtotal	\$744	\$881
Propiedades	\$171	\$183
Subtotal	\$915	\$1,064
Cargos (administración, diseño final y permisos, ingeniería de la construcción)	\$149	\$176
Inflación	\$213	\$248
Total	\$1,277	\$1,488

^a A ser repartida entre cada etapa de construcción de la variante preferida y convertir los costos totales en años de inversión.

^b Se desconoce el costo para limitar la extracción de minerales a fin de proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en el FEIS. Dicho costo estaría relacionado con todas las variantes de construir.

Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

S.3.22 Uso del ambiente a corto plazo

Variante de No Construir

En el contexto de una mayor mejora a la transportación, el uso del ambiente a corto plazo significa el empleo de recursos como combustibles fósiles, materiales de construcción, petróleo y otros semejantes

por pocos años, no por un período indeterminado. La variante de no construir, sin considerar un segundo tramo del puente Ambassador, no implicará el uso directo de recursos. Si se construyera el segundo tramo, existiría alguna equivalencia entre los beneficios a corto plazo y los impactos a largo plazo. Las ventajas, inconvenientes y obligaciones principales de los beneficios a corto plazo comprenden la dedicación de terrenos adicionales para usos del transporte y el consumo de algunos recursos minerales y petróleo durante la construcción. Los efectos a corto y largo plazo del segundo tramo propuesto del puente Ambassador se considera que son consecuentes con el mantenimiento y mejoramiento de la productividad a largo plazo del área local y regional.

Variantes de Construir

El proyecto del DRIC es un resultado de la planificación integral local, regional, estatal y nacional. Las necesidades actuales y futuras del cruce de frontera se reflejan en las variantes del DRIC que responden al objeto y necesidad del proyecto propuesto. Al igual que en el caso de la construcción de un segundo tramo en el puente Ambassador, llega a la conclusión de que los impactos a corto plazo y el uso de recursos de las variantes de construir serán consecuentes con el mantenimiento y mejoramiento de la productividad a largo plazo del área local (sudeste de Michigan), el estado de Michigan, Estados Unidos y Canadá.

S.3.23 Compromiso irreversible e irrecuperable de recursos

Variante de No Construir

La variante de no construir implicará un gasto para el MDOT de \$31 millones para elaborar el DRIC, el DEIS, el FEIS y el ROD.

Si se construyera un segundo tramo del Puente Ambassador, el mismo utilizaría cantidades considerables de combustible fósil y materiales de construcción. Si no se construyese el segundo tramo, se espera que se mantengan las últimas tendencias en el uso de estos recursos.

Variantes de Construir

La implementación de cada variante de construir implicará la dedicación de una serie de recursos naturales, físicos, humanos y fiscales. La tierra que sería utilizada para la ampliación/construcción del nuevo sistema de cruce de frontera propuesto constituye una entrega irreversible.

Podrían utilizarse considerables cantidades de combustibles fósiles y materiales de construcción para este proyecto. Se utilizarían grandes cantidades de mano de obra y recursos naturales para la construcción de los materiales. Su utilización no tendría un efecto desfavorable sobre los suministros.

La construcción de cada variante precisará de gastos considerables en fondos estatales, federales, locales y privados. La entrega de estos recursos daría como resultado una superfluidad mejor del sistema de

cruce de frontera y ofrecería una eficiencia, seguridad y ahorros de tiempo mejores. Estos resultados se espera que tengan más importancia que el compromiso de estos recursos.

S.3.24 Mejoras a la comunidad

Variante de No Construir

Las tendencias muestran un descenso del área residencial y un crecimiento de la industrialización. Este hecho no mejora a Delray como comunidad tal como lo prueban las condiciones presentes del área. En todo caso, el proceso de participación pública del DRIC contribuyó a que la comunidad adquiriera una visión consecuente del área. Las ideas generadas podrían utilizarse para influir en el Plan de Dirección de la Ciudad de Detroit y en la futura urbanización del área.

Variantes de Construir

Con las variantes de construir, el MDOT, en asociación con la FHWA estudia una serie de ideas mediante las que se podrían introducir mejoras en el área de Delray a medida que ésta se convierte en la “comunidad anfitriona” del proyecto DRIC. Estas ideas incluyen la asociación con el sector privado y con otras agencias gubernamentales en áreas tales como la capacitación laboral, el fomento de pequeños negocios, la mejora y sustitución del stock de viviendas y otras prestaciones de mejoras a la comunidad. En función de los comentarios hechos por las partes interesadas y los líderes de la comunidad, estas ideas pueden continuar estudiándose y depurándose mientras el estudio avanza hacia la selección de la variante preferida y ser abordadas en el FEIS.



Source: The Corradino Group of Michigan, Inc.

El resto de este documento contiene información adicional y detallada para sustentar este resumen. La Tabla S-8 presenta una relación de estos aspectos.

Tabla S-8
Resumen de impactos
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Aspecto		Variante	No Construir	#1, #2, #3, #16	#5	#7, #9, #11	#14	
		Descripción / Bloques						
Justicia ambiental / Título VI	Impactos	<ul style="list-style-type: none"> Las tendencias indican un crecimiento de la población minoritaria y de bajos ingresos en Delray. 	<ul style="list-style-type: none"> El proyecto propuesto tendrá un impacto desfavorable en todo lo concerniente a justicia ambiental y al Título VI de Grupos de población en el área del estudio. Los posibles impactos a todos los grupos poblacionales son: <ul style="list-style-type: none"> Se tendrían que reubicar entre 324 y 414 núcleos familiares. Se tendrían que trasladar del área de Delray entre 685 y 920 empleos. Algunos pertenecientes a minorías y personas de bajos ingresos. Esto es particularmente cierto para aquellos negocios que se benefician de la Zona de Revitalización, la que les permite obtener desgravaciones fiscales cuando emplean personas del área local. Todas las variantes afectarían el edificio Berwall Manor, el Bar Kovacs y la Iglesia Episcopal Africana St. Paul, recomendados como elegibles para el <i>Registro Nacional de Lugares Históricos</i>. Se reubicaría el Centro CHASS (Centro Comunitario de Servicios Sociales y de Salud). Este centro presta servicio a los necesitados, a la población de bajos ingresos que no tiene acceso a un automóvil. Con las variantes # 2, #9 y # 16 se perderían siete lugares de culto: con la # 11 y # 14 se perderían seis y con la variante # 5 se perderían cinco. El Centro de Recreación Rademacher, aunque fue cerrado por la ciudad de Detroit, desaparecería. También desaparecerían el parque Rademacher y un área pequeña de juegos infantiles. Los patrones normales de tráfico serían interrumpidos y los viajes se harían más difíciles porque los enlaces con la I-75 se cerrarían/modificarían, así como algunas calles que cruzan la I-75. Tres rutas de ómnibus cambiarían su itinerario. La población afectada tiene relativamente poco acceso a los automóviles. Se eliminarían de dos a cuatro de los cinco cruces de peatones de la I-75. Las variantes factibles propuestas no tendrán un efecto desproporcionadamente elevado ni desfavorable en los grupos minoritarios de población del área del estudio de Delray. No obstante, a medida que las variantes factibles se evalúen en detalle, es posible que aparezcan efectos desproporcionadamente elevados y desfavorables en los grupos de población de bajos ingresos del área del estudio. Dichos impactos pueden incluir, a título enunciativo pero no limitativo, alteraciones en la cohesión de la comunidad, posible aislamiento y pérdida de la vitalidad económica. Estos impactos se evaluarán en detalle después de que el MDOT finalice las entrevistas con los propietarios e inquilinos que pudieran desalojarse como resultado de este proyecto. Si se identificaran otros impactos, éstos y las medidas propuestas para mitigarlos se tratarían en el FEIS. 					
Reubicaciones	Bloques residenciales	Ocupados	0	De 324 a 356	414	De 340 a 369	338	
		Desocupados	0	De 5 a 6	6	De 18 a 19	4	
	Población residencial	Cantidad	0	De 794 a 872	1,014	De 833 a 904	828	
	Bloques de negocios	Activos	0	De 43 a 49	51	De 50 a 56	41	
		Desocupados	0	De 25 a 30	30	De 24 a 29	27	
	Empleados calculados	Cantidad	0	De 685 a 740	790	De 865 a 920	685	
	Otros usos de la tierra afectados	Escuelas	0	0	0	0	0	0
		Instalaciones de servicios para ancianos	0	0	0	0	0	0
		Instalaciones gubernamentales / de la ciudad	0	3	4	3	2	
		Lugares de culto	0	De 6 a 7	5	De 6 a 7	6	
Instalaciones médicas		0	1	1	1	0		
Instalaciones gubernamentales federales / estatales		0	2	2	2	1		
Servicios comunitarios		0	0	0	0	0		
Uso de la tierra		<ul style="list-style-type: none"> Las tendencias indican una continua industrialización a costa del área residencial restante que ahora existe. 	<ul style="list-style-type: none"> Delray tiene la posibilidad de aprovechar su ubicación estratégica en la revitalización de las áreas adyacentes al nuevo cruce. 					
Tráfico	Pico matutino de 2035 (doble sentido)	Puente Ambassador: 2,901	DRIC: 2,068 60% AMB: 1,357 40%	DRIC: 2,038 60% AMB: 1,383 40%	DRIC: 1,340 40% AMB: 1,952 60%	DRIC: 2,068 60% AMB: 1,357 40%		
	Pico al medio día de 2035 (doble sentido)	Puente Ambassador: 2,628	DRIC: 1,734 57% AMB: 1,284 43%	DRIC: 1,758 58% AMB: 1,267 42%	DRIC: 1,075 37% AMB: 1,815 63%	DRIC: 1,734 57% AMB: 1,284 43%		
	Pico vespertino de 2035 (doble sentido)	Puente Ambassador: 3,668	DRIC: 2,497 57% AMB: 1,873 43%	DRIC: 2,582 59% AMB: 1,801 41%	DRIC: 1,970 46% AMB: 2,278 54%	DRIC: 2,497 57% AMB: 1,873 43%		
	Enlaces con la I-75	<ul style="list-style-type: none"> Sin efecto, excepto la apertura del Proyecto Gateway que conecta el Puente Ambassador directamente con la I-75. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará el enlace Livernois-Dragoon. #1, #2, #3: Se eliminará la mitad de Clark y la mitad de Springwells. #16: Enlace de distribución en Clark. Parte de los accesos perdidos se sustituirán con nuevos ramales de enlace en otras ubicaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará el enlace Livernois-Dragoon. Se eliminará Clark y la mitad de Springwells. Parte de los accesos perdidos se sustituirán con nuevos ramales de enlace en otras ubicaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará el enlace Livernois-Dragoon. Se eliminará la mitad de Clark y la mitad de Springwells. Parte de los accesos perdidos se sustituirán con nuevos ramales de enlace en otras ubicaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará el enlace Livernois-Dragoon. Se eliminará la mitad de Clark. Parte de los accesos perdidos se sustituirán con nuevos ramales de enlace en otras ubicaciones. 		
	Calles que cruzan la I-75	<ul style="list-style-type: none"> Ninguna afectada 	<ul style="list-style-type: none"> #1, #3: Se eliminarán tres de siete. #2, #16: Se eliminarán dos de siete. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminarán tres de siete. 	<ul style="list-style-type: none"> #7, #11: Se eliminarán tres de siete. #9: Se eliminarán dos de siete. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminarán dos de siete. 		
	Pasos peatonales	<ul style="list-style-type: none"> Reconexión de la calle Bagley con el puente peatonal del Proyecto Ambassador Gateway. 	<ul style="list-style-type: none"> #1, #2, #16: Se eliminarán cuatro de cinco. #3: Se eliminarán tres de cinco. Luego de seleccionar la variante preferida se analizarán las opciones de sustitución de los puentes de bicicletas/peatones. Todas las obras suplentes cumplirán lo establecido en las directrices de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Esta información se incluirá en el FEIS. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminarán tres de cinco. Luego de seleccionar la variante preferida se analizarán las opciones de sustitución de los puentes de bicicletas/peatones. Todas las obras suplentes cumplirán lo establecido en las directrices de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Esta información se incluirá en el FEIS. 	<ul style="list-style-type: none"> #7, #9: Se eliminarán cuatro de cinco. #11: Se eliminarán tres de cinco. Luego de seleccionar la variante preferida se analizarán las opciones de sustitución de los puentes de bicicletas/peatones. Todas las obras suplentes cumplirán lo establecido en las directrices de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Esta información se incluirá en el FEIS. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminarán dos de cinco. Luego de seleccionar la variante preferida se analizarán las opciones de sustitución de los puentes de bicicletas/peatones. Todas las obras suplentes cumplirán lo establecido en las directrices de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Esta información se incluirá en el FEIS. 		
	Tránsito	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de las últimas tendencias, las que comprenden mayores tarifas y servicio reducido. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de las últimas tendencias, las que comprenden mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 11/Junction del DDOT cambiaría su itinerario de Vernor hacia Clark, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta 30/Livernois del DDOT cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta SMART 110 cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con SMART. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de las últimas tendencias, las que comprenden mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 11/Junction del DDOT cambiaría su itinerario de Vernor hacia Clark, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta 30/Livernois del DDOT cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta SMART 110 cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con SMART. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de las últimas tendencias, las que comprenden mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 11/Junction del DDOT cambiaría su itinerario de Vernor hacia Clark, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta 30/Livernois del DDOT cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta SMART 110 cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con SMART. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de las últimas tendencias, las que comprenden mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 11/Junction del DDOT cambiaría su itinerario de Vernor hacia Clark, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta 30/Livernois del DDOT cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta SMART 110 cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con SMART. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de las últimas tendencias, las que comprenden mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 30/Livernois del DDOT cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con el DDOT. Ruta SMART 110 cambiaría su itinerario alrededor del área de servicio, pendiente de discusión con SMART. 	

Tabla S-8 (continuación)
Resumen de impactos
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Aspecto	Variante					
	Descripción / Bloques	No Construir	#1, #2, #3, #16	#5	#7, #9, #11	#14
Trabajos	Estado	<ul style="list-style-type: none"> Michigan no incorporaría 25.000 trabajos en el 2035. 	<ul style="list-style-type: none"> Michigan podría incorporar 25.000 trabajos en el año 2035, la mayoría en fabricación y sectores afines. 			
	Región	<ul style="list-style-type: none"> Baja continua de la economía de Michigan, limitando su crecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Baja continua de la economía de Michigan, limitando su crecimiento. Posible logro de 3.352 trabajos gracias a un mejor acceso al cruce fronterizo solamente. 			
	Construcción	<ul style="list-style-type: none"> Baja continua de la economía, limitando su crecimiento. Esto podría compensarse si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador. 	<ul style="list-style-type: none"> Baja continua de la economía, limitando su crecimiento. Lograr de 8.939 a 10.416 trabajos directos. Lograr de 22.986 a 26.784 trabajos indirectos. 			
	Operaciones del puente	<ul style="list-style-type: none"> Posible incremento si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador. 	<ul style="list-style-type: none"> 775 empleos permanentes en el nuevo cruce: 400 en aduanas, 200 agentes comerciales, 70 en peajes, 20 en mantenimiento, 75 en el comercio exento de impuestos y 10 en administración. 			
Base imponible	Ingresos tributarios	<ul style="list-style-type: none"> Baja continua con pérdida de empleos/impuestos a los ingresos y pérdidas de valores inmobiliarios. Ganancia posible por impuestos a los ingresos y a las ventas si se construyera el segundo tramo del puente Ambassador gracias a los nuevos empleos y erogaciones en la construcción, respectivamente. 	<ul style="list-style-type: none"> Baja continua con pérdida de empleos/impuestos a los ingresos y pérdidas de valores inmobiliarios. Pérdida para la Ciudad de Detroit de \$500.000 a \$600.000 por impuestos anuales a la propiedad. Esta pérdida no pone por caso ninguna ganancia relacionada con aquellos que fueron reubicados en áreas dentro de Detroit. Ganancia por impuestos a los ingresos y a las ventas gracias a los nuevos empleos y erogaciones en la construcción, respectivamente. Ganancia probable de \$500 millones en el 2035 si se incorporan 25.000 trabajos. 			
Calidad del aire	Tendencias de contaminación	<ul style="list-style-type: none"> Las medidas tomadas por la EPA continuarán mejorando la calidad del aire. La baja continua de la economía puede traer consecuencias involuntarias como el cierre de las industrias/plantas contaminantes. La calidad del aire en Mexicantown mejoraría con la terminación del Proyecto Gateway. 	<ul style="list-style-type: none"> Las medidas tomadas por la EPA continuarán mejorando la calidad del aire. La baja continua de la economía puede traer consecuencias involuntarias como el cierre de las industrias/plantas contaminantes. No se violarían las normas de monóxido de carbono y partículas sólidas en los puntos críticos. Las sustancias tóxicas en el aire producidas por las fuentes móviles se dividiría entre el puente nuevo y el puente Ambassador. Todas las variantes son iguales desde una perspectiva regional. 			
Ruido	Área de servicio y cruce	<ul style="list-style-type: none"> Sin incrementos perceptibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Sin efecto negativo en los receptores sensibles. 			
	Enlaces / I-75 (Se realizará un análisis pormenorizado de la variante preferida).	<ul style="list-style-type: none"> Los niveles de ruido existentes a lo largo de la I-75 exceden los criterios. Sin un aumento perceptible en el futuro. Alguna mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración en el 2009 del Proyecto Gateway en el puente Ambassador. 	<ul style="list-style-type: none"> Los niveles de ruido existentes a lo largo de la I-75 exceden los criterios. Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Ambassador. Sin efecto negativo en los receptores sensibles. #1, #2, #16: Se precisa el análisis ulterior de instalación de muros antirruído. #3: 1,400 pies lineales de muros viables / razonables. 	<ul style="list-style-type: none"> Los niveles de ruido existentes a lo largo de la I-75 exceden los criterios. Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Ambassador. Sin efecto negativo en los receptores sensibles. 2,230 pies lineales de muros viables / razonables. 	<ul style="list-style-type: none"> Los niveles de ruido existentes a lo largo de la I-75 exceden los criterios. Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Ambassador. Sin efecto negativo en los receptores sensibles. #7, #9: Se precisa el análisis ulterior de instalación de muros antirruído. #11: 1,400 pies lineales de muros viables / razonables. 	<ul style="list-style-type: none"> Los niveles de ruido existentes a lo largo de la I-75 exceden los criterios. Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Ambassador. Sin efecto negativo en los receptores sensibles. 6,530 pies lineales de muros viables / razonables.
Humedales (Zonas húmedas)		<ul style="list-style-type: none"> Se mantendría el status quo aunque se reconoce se podrían formar otros humedales debido a la actividad humana en los sitios abandonados. 	<ul style="list-style-type: none"> No habría impactos en los humedales. 	<ul style="list-style-type: none"> No habría impactos en los humedales. 	<ul style="list-style-type: none"> Impactaría unos 0,01 acres de zonas húmedas de baja calidad. 	<ul style="list-style-type: none"> No habría impactos en los humedales.
Especies en peligro y amenaza de extinción		<ul style="list-style-type: none"> No habría impactos. 	<ul style="list-style-type: none"> No habría impactos. 			
Recursos culturales	De superficie	<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias de abandono y posible destrucción de las edificaciones más viejas. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias de abandono y posible destrucción de las edificaciones más viejas. Impactos 4(f) a cuatro sitios en las variantes # 1, # 2 y #16; a tres sitios en la variante # 3. La exposición de Fort Wayne podría incrementar las visitas. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias de abandono y posible destrucción de las edificaciones más viejas. Impactos 4(f) a cinco sitios. La exposición de Fort Wayne podría incrementar las visitas. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias de abandono y posible destrucción de las edificaciones más viejas. Impactos 4(f) a tres sitios en las variantes # 11; a cuatro sitios en las variantes # 7 y # 9. La exposición de Fort Wayne podría incrementar las visitas. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias de abandono y posible destrucción de las edificaciones más viejas. Impactos 4(f) a tres sitios. La exposición de Fort Wayne podría incrementar las visitas.
	Arqueológicos	<ul style="list-style-type: none"> No habría impactos. 	<ul style="list-style-type: none"> No habría efectos desfavorables a los sitios arqueológicos prehistóricos. Impacto probable a dos sitios históricos recomendados para el <i>Registro Nacional</i>. Habría que firmar un Memorando de Acuerdo con la Oficina Estatal de Preservación Histórica en relación con los sitios arqueológicos. 			
Parques forestales		<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias con algún deterioro posible, ya que la capacidad de preservar las instalaciones existentes se ve negativamente afectada por la baja económica. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias con algún deterioro posible, ya que la capacidad de preservar las instalaciones existentes se ve negativamente afectada por la baja económica. Impactos 4(f) a tres recursos recreativos: <ul style="list-style-type: none"> Parque Rademacher Centro Rademacher Área de juegos infantiles Post-Jefferson 			
Paisaje		<ul style="list-style-type: none"> Si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador habrían impactos al paisaje. De lo contrario, no habría cambios en el paisaje. 	<ul style="list-style-type: none"> Si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador habrían impactos al paisaje. El nuevo puente, el área de servicios y el enlace con la I-75 se agregarían al paisaje. Cambiaría el paisaje de Delray. El trabajo de Soluciones Sensibles al Contexto durante la etapa de diseño puede conllevar cambios positivos. 			

Tabla S-8 (continuación)
Resumen de impactos
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Aspecto	Variante		No Construir	#1, #2, #3, #16	#5	#7, #9, #11	#14
	Descripción / Bloques						
Iluminación			<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias. La iluminación de las calles es a menudo deficiente. Si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador se podría mejorar la iluminación. 	<ul style="list-style-type: none"> Si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador se podría mejorar la iluminación. El área de servicios afectaría la zona oeste de Post Street. Fort Wayne podría tener mayor iluminación nocturna. En la etapa de diseño, será necesario llevar a cabo consultas sobre la iluminación del puente para armonizar las necesidades de iluminación de navegación de la Administración Federal de Aviación y de la Guardia Costera de EE.UU., con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE.UU., esto último en relación con posibles choques de aves contra el nuevo puente. 			
Sitios contaminados			<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias y la descontaminación en el caso de que los sitios abandonados vuelvan a utilizarse. 	<ul style="list-style-type: none"> #1, #2 y #3: 19 sitios contaminados; y #16: recibiría 21 sitios contaminados clasificados como de contaminación media o alta que necesitarían algún tipo de remedio. 	<ul style="list-style-type: none"> Se recibirían 17 sitios contaminados clasificados como de contaminación media o alta que necesitarían algún tipo de remedio. 	<ul style="list-style-type: none"> Se recibirían 21 sitios contaminados clasificados como de contaminación media o alta que necesitarían algún tipo de remedio. 	<ul style="list-style-type: none"> Se recibirían 19 sitios contaminados clasificados como de contaminación media o alta que necesitarían algún tipo de remedio.
Impactos indirectos / acumulativos			Consulte las Tablas S-4 y S-5		Consulte las Tablas S-4 y S-5		
Impactos transfronterizos			Consulte la Tabla S-6		Consulte la Tabla S-6		
Seguridad y protección			<ul style="list-style-type: none"> Continuarían las últimas tendencias. La criminalidad de Delray es alta. 	<ul style="list-style-type: none"> Se necesita cumplir las disposiciones federales y estatales de seguridad nacional. La presencia de fuerzas de seguridad nacional federales y estatales, sumada a la iluminación adicional y a la actividad relacionada con el nuevo cruce, podría mejorar la seguridad y protección del área de Delray. 			
Suelo /recursos geológicos (Sal)			<ul style="list-style-type: none"> Sería posible la ampliación de la minería de cámara y pilar de la sal a lo largo del borde occidental de Delray. 	<ul style="list-style-type: none"> No habría pozos de extracción de salmuera ni se impondrían otras restricciones geológicas al sistema de cruce en EE.UU. En Canadá, el cruce X-10B está libre del riesgo de formación de dolinas. El cruce X-11 no puede ser liberado si no se llevan a cabo investigaciones adicionales. Incluso si dichas investigaciones se realizaran, todavía podrían ser insuficientes para considerar el riesgo como aceptable debido a que el acceso al puente del cruce X-11 en Canadá pasa por encima del extremo oriental del antiguo campo de pozos de extracción de salmuera y una anomalía subsuperficial que parece ser una caverna rellena de salmuera, zona de derrubio y macizo rocoso perturbado. La extracción mineral estaría limitada para proteger el puente y el área de servicios. 			
Permisos			<ul style="list-style-type: none"> Sin el segundo tramo no se precisan permisos. Para el segundo tramo se necesitan muchos permisos pero no un Permiso Presidencial. 	<ul style="list-style-type: none"> Todos los permisos necesarios estarían asegurados una vez que se legalice el Registro de Decisión. 			
Energía			<ul style="list-style-type: none"> Si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador, demandaría el consumo de grandes cantidades de energía y materiales. Seguirían las últimas tendencias con mejoras en el uso de la energía solo con la introducción de nuevas tecnologías. 	<ul style="list-style-type: none"> La construcción demandará el consumo de grandes cantidades de energía y materiales. El proyecto se construiría con el fin de reducir al mínimo el uso de la energía a largo plazo. El funcionamiento y el diseño eficientes del área de servicios contribuiría a minimizar los costos de la energía a largo plazo. 			
Costo ^a			<ul style="list-style-type: none"> El gasto estatal se reduce a \$31 millones necesarios para la elaboración del DEIS y el FEIS, los que incluyen el programa de investigaciones ingeniero-geológicas. 	#1: \$1,353; \$1,443 ^b #2: \$1,366; \$1,456 #3: \$1,320; \$1,409 #16: \$1,369; \$1,488 a lo sumo Se desconoce el costo de limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en el FEIS.	\$1,353; \$1,443 ^b Se desconoce el costo de limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en el FEIS.	#7: \$1,339; \$1,434 ^b #9: \$1,353; \$1,448 #11: \$1,336; \$1,431 Se desconoce el costo de limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en el FEIS.	Al menos \$1,277; \$1,366 ^b Se desconoce el costo de limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en el FEIS.
Mejoras para la comunidad			<ul style="list-style-type: none"> Las tendencias indican una continua disminución de las zonas residenciales y una creciente industrialización sin incentivos adicionales que no sean la Zona de Renacimiento y la Zona de Revitalización. 	<ul style="list-style-type: none"> El MDOT, en asociación con la FHWA estudia una serie de ideas mediante las que se podrían introducir mejoras en el área de Delray a medida que ésta se convierte en la "comunidad anfitriona" del proyecto DRIC. Estas ideas incluyen la asociación con el sector privado y con otras agencias gubernamentales en áreas tales como la capacitación laboral, el fomento de pequeños negocios, la mejora y sustitución del stock de viviendas y otras prestaciones de mejoras a la comunidad. En función de los comentarios hechos por las partes interesadas y los líderes de la comunidad, estas ideas pueden continuar estudiándose y depurándose mientras el estudio avance hacia la selección de la variante preferida y ser abordadas en el FEIS. 			
Gobierno			<ul style="list-style-type: none"> El gobierno estatal continuará dando seguimiento a la agenda legislativa establecida por la Asociación de Frontera para aprovechar medios creativos de implementar los proyectos de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> Se están estudiando modelos alternativos. La decisión se adoptará cuando se firme el ROD. Se necesitan nuevas regulaciones estatales para: <ul style="list-style-type: none"> Celebrar un acuerdo con Canadá. Construir el cruce. Cobrar peaje en la instalación. 			

^a Costo en millones de dólares de 2007.

^b El primer costo es del puente atirantado; el segundo, el costo del puente colgante.

Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.