

Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Audiencias públicas del 18 y 19 de marzo de 2008

El Departamento de Transporte de Michigan (MDOT) está realizando una serie de audiencias públicas sobre el Borrador de la Declaración sobre el Efecto Ambiental /4(f) Evaluación (DEIS) para el Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit. Las audiencias se realizan según los procedimientos para audiencias públicas /de participación del público federales y estatales.

Las audiencias públicas se realizarán en dos lugares del sudeste de Michigan el 18 y 19 de marzo de 2008. Para facilitar la participación, cada audiencia pública tendrá lugar en forma continua desde las 5:00 p.m. a las 8:30 p.m., con una presentación formal a las 6:30 p.m. seguida de una oportunidad para que todos conozcan los comentarios y las preguntas del público. Los lugares y las fechas de las audiencias son:

18 de marzo de 2008 en la escuela secundaria Southwestern High School, 6921 W. Fort St., Detroit

19 de marzo de 2008 en el gimnasio LA SED Gymnasium, 7150 W. Vernor, Detroit

El Estudio sobre el Cruce Internacional del Río Detroit (DRIC) es un esfuerzo binacional para completar los procesos del estudio ambiental relacionados con un nuevo cruce fronterizo para los gobiernos de Estados Unidos, Michigan, Canadá y Ontario. El estudio DRIC identifica soluciones que apoyan a las economías regionales, estatales, provinciales y nacionales a la vez que aborda las necesidades de seguridad de la patria y de defensa nacional y civil que tiene el corredor comercial de mayor movimiento en Estados Unidos y Canadá. El Río Detroit, que separa a Estados Unidos y Canadá, tiene en el momento cruces fronterizos en el puente Ambassador (cuatro carriles), en el túnel Detroit-Windsor (dos carriles), el túnel ferroviario Detroit-Canadá y el Ferry de camiones Detroit-Windsor. Estos enlaces de transporte multi-modales proveen las conexiones para el movimiento de pasajeros y transporte entre los dos países. El estudio DRIC abarca las alternativas de transporte que mejoran las instalaciones, las operaciones y las conexiones del cruce fronterizo para cumplir con las necesidades de seguridad y movilidad actuales y futuras.

La Asociación para el Transporte Fronterizo (La Asociación) lidera este estudio. Está compuesta por estas agencias: La Administración Federal de Autopistas (FHWA), el Departamento de Transporte de Michigan (MDOT), Transport Canada (TC) y el Ministerio de Transporte de Ontario (MTO).

La Asociación completó la Planificación/Necesidades y el Estudio de Posibilidades en febrero de 2004. Sus resultados (disponibles en www.partnershipborderstudy.com) sirven como base para este DEIS. El paso final en cada fase del Estudio DRIC será una recomendación de la Asociación. Todas las aprobaciones serán consistentes con la Ley sobre Política Ambiental Nacional (NEPA) de EE.UU., la Ley para la Evaluación Ambiental de Ontario (OEAA) y la Ley para la Evaluación Ambiental Canadiense (CEAA). La Asociación además está estudiando distintos métodos de propiedad, funcionamiento y mantenimiento de cualquier instalación nueva.

Los folletos que resumen el Borrador de la Declaración sobre el Efecto Ambiental y una copia revisada del DEIS se encuentran disponibles en:

- La oficina de Lansing del MDOT, 425 West Ottawa St., (tercer piso), Lansing, MI
- La oficina regional Metro Region Office del MDOT, 18101 W. Nine Mile Rd., Southfield, MI
- El Centro de Servicios de Transporte de Detroit, 1400 Howard St., Detroit, MI
- El Centro de Servicios de Transporte de Taylor, 25185 Goddard Rd., Taylor, MI
- La Biblioteca Centenaria Henry Ford, 16301 Michigan Ave., Dearborn, MI
- La Biblioteca Pública de Detroit, 5201 Woodward Ave., Detroit, MI
- La sucursal de Bowen de la Biblioteca Pública de Detroit, 3648 W. Vernor, Detroit, MI
- La Biblioteca de la escuela secundaria Southwestern High School, 6921 W. Fort St., Detroit, MI
- El centro recreativo Delray Recreation Center, 420 Leigh St., Detroit, MI
- La biblioteca Allen Park Library, 8100 Allen Rd., Allen Park, MI
- La biblioteca Ecorse Library, 4184 W. Jefferson Ave., Ecorse, MI
- La biblioteca Melvindale Library, 18650 Allen Rd., Melvindale, MI
- La biblioteca River Rouge Library, 221 Burke St., River Rouge, MI
- El centro recreativo Kemeny Recreation Center, 2260 S. Fort St., Detroit, MI
- La biblioteca Campbell Branch Library, 8733 W. Vernor, Detroit, MI
- Los ayuntamientos de las vecindades
 - Distrito Central, 2 Woodward Ave., Detroit
 - Distrito Noroeste, 19180 Grand River Ave., Detroit
 - Distrito Noreste, 23280 E. Seven Mile Rd., Suite 2, Detroit
 - Distrito Oeste, 18100 Myers Rd., Detroit
 - Distrito Este, 7737 Kercheval St., Detroit
 - Distrito Sudoeste, 7744 W. Vernor St., Detroit

El documento también puede verse en Internet en: www.partnershipborderstudy.com. Para obtener copias impresas o electrónicas del DEIS llame al número que se encuentra a continuación.

La audiencia pública se llevará a cabo mediante el formato combinado "foro abierto/micrófono abierto". Los participantes pueden pasar en cualquier momento durante las horas programadas para ver las muestras y hablar directamente con los miembros del equipo del estudio del MDOT sobre los problemas ambientales, de ingeniería, tránsito, inmobiliarios y otros. Se dispondrá de traductores de español y árabe.

Un reportero de la corte grabará la presentación formal y la sesión de comentarios del público y estará disponible para grabar sus comentarios en privado para que se incluyan en la transcripción de la audiencia pública. Los ciudadanos también pueden completar un formulario para comentarios escritos durante la audiencia, o enviar sus comentarios por correo, fax o correo electrónico a: **Robert H. Parsons, Funcionario de Audiencias y Participación Pública, Oficina de Planificación del Transporte, Departamento de Transporte de Michigan, P.O. Box 30050, Lansing, Michigan 48909; Fax: (517) 373-9255; o por correo electrónico: parsonsb@michigan.gov.** Los comentarios deben enviarse por correo electrónico, fax o timbrados el o antes del 29 de abril de 2008. Una copia de la transcripción completa, que incluirá todos los comentarios orales que se hubiesen recibido por escrito o grabados, estará disponible para su revisión pública en junio de 2008 en las ubicaciones antes mencionadas. Para mayor información sobre esta audiencia pública, o para averiguar más sobre el DEIS, escriba a la dirección anterior o llame al (517) 373-9534.

Mediante una notificación por adelantado de siete días, el MDOT puede poner a la disposición la mayoría de los materiales para esta audiencia en formatos alternos como tipo de letra grande o cinta de audio, y puede preparar las condiciones para interpretación en lenguaje gestual y/o dispositivos para personas con deficiencia auditiva. Llame al (517) 373-9534 para hacer la solicitud.



Este documento se publica en conformidad con la Ley sobre Política Ambiental Nacional (NEPA) de 1969 y sus subsiguientes políticas y normas de implementación. El costo de publicar 500 copias de este documento a aproximadamente \$2.01 por copia es de \$1.002 y el documento se ha impreso según la Directiva Ejecutiva de Michigan 1991-6.

Esta audiencia pública es una oportunidad de expresar su opinión sobre el Estudio de cruce internacional sobre el Río Detroit (DRIC). El Departamento de Transporte de Michigan (MDOT) busca sus comentarios sobre las alternativas propuestas para un nuevo cruce fronterizo entre Detroit, Michigan y Windsor, Ontario, además de una alternativa de No Construir.

La audiencia pública se llevará a cabo mediante el formato combinado "foro abierto / presentación formal / micrófono abierto". El foro abierto le permitirá al público interrumpir en cualquier momento de la sesión, reunir los hechos sobre el estudio y hablar con los miembros del equipo del MDOT directamente. MDOT presentará un resumen del Borrador de la Declaración sobre el Efecto Ambiental (DEIS) durante la presentación formal seguida de una oportunidad para que todos escuchen las preguntas y los comentarios del público durante la parte de micrófono abierto de la audiencia.

Los reporteros de la corte estarán disponibles para grabar sus comentarios en cualquier momento durante la audiencia. Los ciudadanos pueden también llenar un formulario para comentarios y depositarlo en las urnas en el lugar en donde se lleva a cabo la audiencia pública. Los comentarios pueden también enviarse a través del sitio Web del proyecto (www.partnershipborderstudy.com) mediante el formulario para comentarios en línea, o pueden enviarse por correo, fax, o correo electrónico a la dirección que se encuentra en el reverso de este folleto. Todos los comentarios por escrito o grabados aparecerán en la transcripción de la audiencia pública, que estará disponible en las ubicaciones que se enumeran en el reverso de la página. La transcripción además se colocará en el sitio Web del proyecto: www.partnershipborderstudy.com. El registro público estará abierto para comentarios hasta del 29 de abril de 2008. Se aconseja a los ciudadanos a comunicar sus opiniones sobre el proyecto propuesto al MDOT. El MDOT compartirá todos los comentarios relacionados con un nuevo cruce fronterizo con la Administración Federal de Autopistas (FHWA).

Audiencias públicas

5:00 p.m. to 8:30 p.m.

Presentación en 6:30 p.m.

Localizaciones

18 de marzo de 2008 en la escuela secundaria Southwestern High School, 6921 W. Fort St., Detroit

19 de marzo de 2008 en el gimnasio LA SED Gymnasium, 7150 W. Vernor, Detroit



Travesías Internacionales Existentes Del Río De Detroit
 Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Antecedentes del estudio

El Estudio sobre el Cruce Internacional del Río Detroit (DRIC) es un esfuerzo binacional para completar los procesos del estudio ambiental para los gobiernos de Estados Unidos, Michigan, Canadá y Ontario en relación con un nuevo cruce.

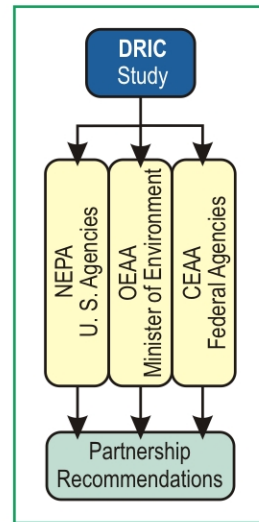
El estudio DRIC identifica soluciones que apoyen a las economías regionales, estatales, provinciales y nacionales, a la vez que aborda las necesidades de seguridad de la patria y de defensa nacional y civil, del corredor comercial de mayor movimiento de Estados Unidos y Canadá.

El Río Detroit, que separa a Estados Unidos y Canadá, tiene en el momento cruces fronterizos en el puente Ambassador (cuatro carriles), en el túnel Detroit-Windsor (dos carriles), el túnel ferroviario Detroit-Canadá y el Ferry de camiones Detroit-Windsor. Estos enlaces de transporte multi-modales proveen las conexiones para el movimiento de pasajeros y transporte entre los dos países. El estudio DRIC abarca alternativas de transporte que mejoran las instalaciones del cruce fronterizo, las operaciones y las conexiones para cumplir con las necesidades de seguridad y movilidad actuales y futuras en una "solución extremo a extremo", es decir, un sistema que conecte la I-75 en EE.UU. a la Autopista 401 en Canadá por medio de un nuevo puente sobre el Río Detroit.

La Asociación para el Transporte Fronterizo (La Asociación) lidera este estudio. Está formada por la Administración Federal de Autopistas (FHWA), el Departamento de Transporte de Michigan (MDOT), el Ministerio de Transporte de Ontario (MTO) y Transport Canada (TC).

La Asociación completó la Planificación/Necesidades y el Estudio de Posibilidades en febrero del 2004. Sus resultados (disponibles en www.partnershipborderstudy.com) sirven como base para este Borrador de la Declaración sobre el Efecto Ambiental (DEIS). El paso final en cada fase del Estudio DRIC será una recomendación de la Asociación. Todas las aprobaciones serán consistentes con la Ley sobre Política Ambiental Nacional (NEPA) de EE.UU., la Ley para la Evaluación Ambiental de Ontario (OEAA) y la Ley para la Evaluación Ambiental Canadiense (CEAA). La Asociación además está estudiando distintos métodos de propiedad, funcionamiento y mantenimiento de cualquier instalación nueva.

Proceso De Decisión



¿Por qué hicimos este estudio?

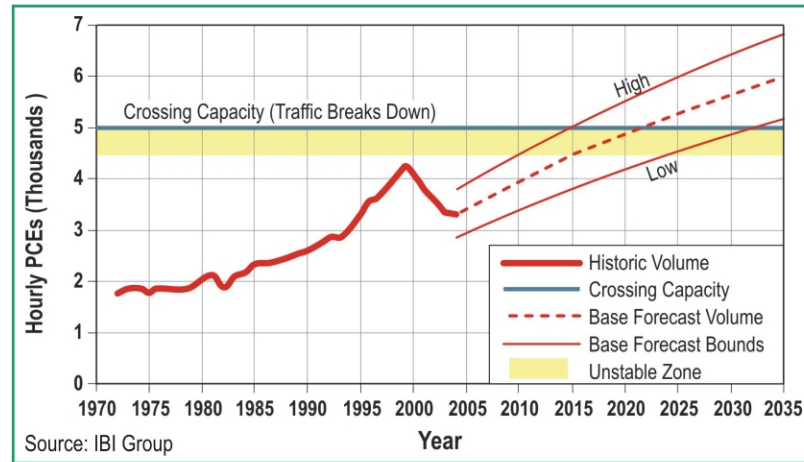
Resulta claro que algo debe hacerse en cuatro áreas:

- Proporcionar una mayor capacidad al cruce de frontera para cubrir el incremento de la demanda a largo plazo;
- Mejorar la conectividad del sistema para ayudar a que la gente y los productos se trasladen más fácilmente;
- Mejorar las operaciones y la capacidad de procesamiento;
- Ofrecer opciones para el cruce seguras y razonables en el caso de producirse cualquier tipo de interrupciones con el tránsito fronterizo.

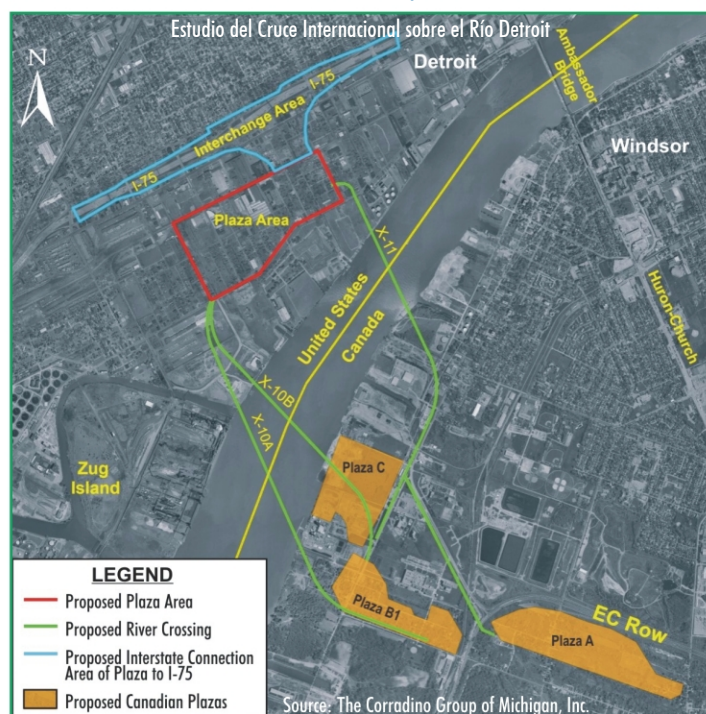
La idea era mirar hacia el futuro y planificar consecuentemente. Esto es lo que vimos al mirar hacia el futuro:

- Durante los próximos 30 años el tránsito de autos particulares que crucen la frontera habrá crecido el 57 por ciento.
- El tránsito de camiones habrá aumentado el 128 por ciento.
- Si no se hace nada, la congestión aumentará y las demoras en el tránsito serán inaceptables.
- El corredor podría dañarse entre el año 2030 y el 2035, incluso si el tránsito se incrementa lentamente.

Demanda del recorrido contra capacidad: Travesía combinada del río de Detroit Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit



Área de ESTADOS UNIDOS del análisis para el sistema de la travesía



Cuando se estudió el tránsito en mayor detalle se identificaron tres áreas críticas:

- Las carreteras que van hacia el túnel y el puente existente,
- La tramitación de los vehículos en aduana; y
- La cantidad actual de carriles que cruzan la frontera sobre el puente Ambassador y el túnel Detroit-Windsor

Al entender cuáles eran las áreas críticas se pudo examinar a conciencia las posibles soluciones.

Es importante en los estudios del medioambiente, tal como el DRIC, comenzar con un buen número de opciones y luego ajustarlas a medida que se conoce más sobre cada una. Por lo tanto, primero estudiamos la zona a lo largo del Río Detroit, desde Grosse Ile a Belle Isle. La lista de cruces posibles se redujo con el tiempo a medida que se contaba con mayor información sobre cada uno. Eventualmente, la Asociación desarrolló varias alternativas que podrían resolver los problemas en un área que se concentra entre el puente Ambassador y Zug Island. Se propusieron tres ubicaciones para el cruce fronterizo en el área: Cruces X-10A, X-10B y X-11. Estas se han pasado al DEIS.

Resumen de los impactos (continuado)

Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Problema	Alternativa					
	Descripción / Unidades	No Construir	#1, #2, #3, #16	#5	#7, #9, #11	#14
Iluminación		<ul style="list-style-type: none"> • Se continuaría con las tendencias pasadas. La iluminación de las calles suele estar en malas condiciones. • El segundo tramo del Puente Ambassador podría introducir una nueva iluminación si se construyera. 	<ul style="list-style-type: none"> • El segundo tramo del Puente Ambassador podría introducir una nueva iluminación si se construyera. • El área de servicios afectaría la zona al oeste de Post Street. • El fuerte Fort Wayne podría recibir mayor iluminación durante la noche. • Consultas necesarias sobre la iluminación de puentes durante la fase del diseño para equilibrar las necesidades de iluminación de navegación de la Administración Federal de Aviación y de la Guardia Costera de EE.UU. con el Servicio de Vida Silvestre e Ictícola de EE.UU., esto último en relación con posibles choques de aves contra el nuevo puente. 			
Sitios contaminados		<ul style="list-style-type: none"> • Se continuaría con las tendencias pasadas de limpieza cuando los sitios abandonados vuelven a utilizarse. 	<ul style="list-style-type: none"> • N.º 1, N.º 2 y N.º 3: 19 sitios contaminados; y N.º 16: Se adquirirían 21 sitios con contaminación media o alta de agentes de polución con algún tipo de solución necesario. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se adquirirían 17 sitios con contaminación media o alta de agentes de polución con algún tipo de solución necesario. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se adquirirían 21 sitios con contaminación media o alta de agentes de polución con algún tipo de solución necesario. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se adquirirían 19 sitios con contaminación media o alta de agentes de polución con algún tipo de solución necesario.
Impactos indirectos / acumulativos		Consulte las Tablas S-4 y S-5	Consulte las Tablas S-4 y S-5			
Impactos que trascienden las fronteras		Consulte la Tabla S-6	Consulte la Tabla S-6			
Garantías y seguridad		<ul style="list-style-type: none"> • Se continuaría con las tendencias pasadas. El índice del crimen es alto en Delray. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se necesita el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la patria a nivel federal y estatal. • La presencia de fuerzas de seguridad para la patria de nivel federal y estatal, además de la iluminación y la actividad en el nuevo cruce, podrían mejorar las garantías y la seguridad de Delray. 			
Suelo / Recursos geológicos (Sal)		<ul style="list-style-type: none"> • La ampliación de la minería de la sal con el método de salones y pilares es posible a lo largo del extremo oeste de Delray. 	<ul style="list-style-type: none"> • No hay restricciones geológicas o de pozos de agua de mar para el sistema de cruce en EE.UU. • En Canadá, el cruce X-10B no tiene los riesgos de la formación de sumideros. El cruce X-11 no está libre de riesgos sin realizar investigaciones adicionales. Incluso si se realizaran, podrían no ser suficientes como para considerar que el riesgo es aceptable porque la entrada al puente del cruce X-11 en Canadá pasa sobre el extremo oriental del anterior campo de pozos de agua de mar para minería y de una anomalía subterránea que parece ser una cavidad solobra, zona de escombros y masa de piedras no asentadas. • La extracción mineral estaría limitada para proteger el puente y el área de servicios. 			
Permisos		<ul style="list-style-type: none"> • No se requieren sin el segundo tramo. Se necesitan muchos permisos con el segundo tramo pero no un Permiso Presidencial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los permisos necesarios estarían asegurados una vez que se ejecute el Registro de Decisión. 			
Energía		<ul style="list-style-type: none"> • Si se construyera el segundo tramo del Puente Ambassador, requeriría el uso de una gran cantidad de energía y materiales. • Se seguiría con las tendencias pasadas con mejoras en el uso de la energía sólo hasta donde lo permite la tecnología. 	<ul style="list-style-type: none"> • La construcción requerirá el uso de una gran cantidad de energía y materiales. • Se construiría el Proyecto para minimizar el uso de la energía a largo plazo. • El funcionamiento y el diseño eficaz del área de servicios contribuiría a minimizar los costos energéticos a largo plazo. 			
Costos		<ul style="list-style-type: none"> • El gasto del estado se limita a \$31 millones para preparar el DEIS y el FEIS, que incluye el programa de investigación geotécnico. 	<ul style="list-style-type: none"> • #1: \$1,353; \$1,443^b • #2: \$1,366; \$1,456 • #3: \$1,320; \$1,400 • #16: \$1,399; \$1,488 como mucho <p>No se conoce el costo para limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en la FEIS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • \$1,353; \$1,443^b <p>No se conoce el costo para limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en la FEIS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • #7: \$1,339; \$1,434^b • #9: \$1,353; \$1,448 • #11: \$1,336; \$1,431 <p>No se conoce el costo para limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en la FEIS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Al menos \$1,277; \$1,366^b <p>No se conoce el costo para limitar la extracción de minerales para proteger el área de servicios/cruce del DRIC. Esta información se incluirá en la FEIS.</p>
Mejoras para la comunidad		<ul style="list-style-type: none"> • Las tendencias indican un deterioro continuo de la zona residencial y una creciente industrialización sin incentivos adicionales que no sean la Zona de Renacimiento y la Zona de Autorrealización. 	<ul style="list-style-type: none"> • El MDOT, en conjunto con la FHWA está analizando un número de ideas mediante las cuales se pueden hacer mejoras en la zona de Delray a medida que se transforma en la "comunidad anfitriona" para el proyecto del DRIC. Estas opciones incluyen la asociación con el sector privado y con otras agencias gubernamentales en áreas tales como capacitación laboral, desarrollo de pequeñas empresas, mejora y reemplazo de la oferta habitacional y otros servicios para la mejora de la comunidad. Según los comentarios de los interesados y de los líderes comunitarios, estas consideraciones pueden seguirse estudiando y redefiniendo a medida que el proceso del DRIC pasa a la selección de la Alternativa Preferida, lo cual se tratará en la FEIS. 			
Gobierno		<ul style="list-style-type: none"> • El gobierno estatal continuará con la agenda legislativa conformada por la Asociación de Frontera para aprovechar las ventajas de las formas creativas de implementar los proyectos de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se están estudiando modelos alternativos. La decisión se tomará antes de firmar la ROD. • Se necesitan nuevas leyes estatales para: <ul style="list-style-type: none"> — Llegar a un acuerdo con Canadá. — Construir el cruce. — Cobrar peaje en la instalación. 			

^a Costo en millones de dólares, 2007.

^b Primero se muestra el costo del puente colgante; luego se muestra el costo del puente en suspensión.

Fuente: El Grupo Corradino de Michigan, Inc.

Resumen de los impactos (continuado)
Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Problema	Alternativa		No Construir	#1, #2, #3, #16	#5	#7, #9, #11	#14
	Descripción / Unidades						
Trabajos	Estado		• Michigan no atraería 25.000 puestos de trabajo en el 2035.	• Michigan podría atraer 25.000 puestos de trabajo en el año 2035, la mayoría en fabricación y sectores relacionados.			
	Región		• Deterioro continuo en la economía de Michigan, lo que limita el crecimiento.	• Deterioro continuo en la economía de Michigan, limitando su crecimiento. • La posible obtención de 3.352 puestos de trabajo debido tan solo a un mejor acceso al cruce fronterizo.			
	Construcción		• Deterioro continuo en la economía, lo que limita el crecimiento. Esto podría compensarse si se construyera el segundo tramo del Puente Embassador.	• Deterioro continuo en la economía, limitando su crecimiento. • La obtención de 8.939 a 10.416 puestos de trabajo directos. • La obtención de 22.986 a 26.784 puestos de trabajo indirectos.			
	Operaciones del puente		• Posible incremento si se construyera el segundo tramo del Puente Embassador.	• 775 puestos de trabajo permanentes en el nuevo cruce: 400 en Aduanas, 200 agentes, 70 en las cabinas de peaje, 20 en mantenimiento, 75 en el duty free y 10 en administración.			
Base impositiva	Ingresos tributarios		• Deterioro continuo con pérdida de puestos de trabajo/impuestos a las rentas y pérdidas en el valor inmobiliario. • Posible mejora en los impuestos a las rentas y a las ventas si se construyera el segundo tramo del puente Embassador gracias a los nuevos puestos de trabajo en construcción y a los gastos, respectivamente.	• Deterioro continuo con pérdida de puestos de trabajo/impuestos a las rentas y pérdidas en el valor inmobiliario. • Pérdida de \$500.000 a \$600.000 en impuestos anuales sobre bienes para la Ciudad de Detroit. Esta pérdida no supone ningún tipo de compensación asociada a los traslados a áreas dentro de Detroit. • Ganancia en los impuestos a las rentas y a las ventas debido a los nuevos puestos de trabajo y gastos en construcción, respectivamente. • Ganancia probable de \$500 millones en el 2035 si se atraen 25.000 puestos de trabajo.			
Calidad del aire	Tendencias en la contaminación		• Las medidas tomadas por EPA continuarán mejorando la calidad del aire. • El continuo deterioro en la economía puede tener consecuencias no previstas, como el cierre de industrias/plantas contaminantes. • La calidad del aire en Mexicantown mejoraría si se termina el Proyecto Gateway.	• Las medidas tomadas por EPA continuarán mejorando la calidad del aire. • El continuo deterioro en la economía puede tener consecuencias no previstas, como el cierre de industrias/plantas contaminantes. • No se violarían las normas sobre el monóxido de carbono y los puntos de concentración de partículas sólidas en el aire. • Las Sustancias Tóxicas de Fuentes Móviles se dividen entre el puente nuevo y el Puente Embassador. • Todas las alternativas son iguales desde una perspectiva regional.			
Ruido	Área de servicio y Cruce Conexiones / I-75 (Se realizará un profundo análisis sobre la Alternativa Preferida).		• No hay incrementos perceptibles.	• No hay efecto negativo en los receptores sensibles.			
			• Los niveles de ruido a lo largo de la I-75 sobrepasan las reglas. No hay incrementos perceptibles en el futuro. • Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Embassador.	• Los niveles de ruido a lo largo de la I-75 sobrepasan las reglas. • Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Embassador. • No hay efecto negativo en los receptores sensibles. • #1, #2, #16: Se requiere mayor análisis para la instalación de las barreras acústicas. • #3: 1.400 pies lineales de paredes posibles / razonables.	• Los niveles de ruido a lo largo de la I-75 sobrepasan las reglas. • Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Embassador. • No hay efecto negativo en los receptores sensibles. • 2.230 pies lineales de paredes posibles / razonables.	• Los niveles de ruido a lo largo de la I-75 sobrepasan las reglas. • Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Embassador. • No hay efecto negativo en los receptores sensibles. • #7, #9: Se requiere mayor análisis para la instalación de las barreras acústicas. • #11: 1.400 pies lineales de paredes posibles / razonables.	• Los niveles de ruido a lo largo de la I-75 sobrepasan las reglas. • Algún grado de mejora cerca de Mexicantown y Fort Street (M-85) con la inauguración del Proyecto Gateway en el Puente Embassador. • No hay efecto negativo en los receptores sensibles. • 6.530 pies lineales de paredes posibles / razonables.
Lagunas		• Se mantiene el status quo aunque se reconoce que se pueden formar otras lagunas a causa de actividades de personas en sitios abandonados.	• No hay impactos para las lagunas.	• No hay impactos para las lagunas.	• Un impacto sobre 0,01 acres de zona de lagunas de baja calidad.	• No hay impactos para las lagunas.	
Especies en peligro de extinción o bajo amenaza		• No hay impactos.	• No hay impactos.				
Recursos culturales	En superficie	• Seguimiento de tendencias pasadas con el abandono y posible destrucción de las estructuras más viejas.	• Seguimiento de tendencias pasadas con el abandono y posible destrucción de las estructuras más viejas. • 4(f) impactos a cuatro sitios con las alternativas N.º 1, N.º 2 y N.º 16; tres sitios con la alternativa N.º 3. • La exposición del fuerte Fort Wayne podría mejorar sus visitas por parte del público.	• Seguimiento de tendencias pasadas con el abandono y posible destrucción de las estructuras más viejas. • 4(f) impactos a cinco sitios. • La exposición del fuerte Fort Wayne podría mejorar sus visitas por parte del público.	• Seguimiento de tendencias pasadas con el abandono y posible destrucción de las estructuras más viejas. • 4(f) impactos a tres sitios con las alternativas N.º 11; cuatro sitios con la alternativa N.º 7 y N.º 9. • La exposición del fuerte Fort Wayne podría mejorar sus visitas por parte del público.	• Seguimiento de tendencias pasadas con el abandono y posible destrucción de las estructuras más viejas. • 4(f) impactos a tres sitios. • La exposición del fuerte Fort Wayne podría mejorar sus visitas por parte del público.	
	Arqueológicos	• No hay impactos.	• No hay efectos adversos sobre sitios arqueológicos prehistóricos. • Impacto posible en dos sitios históricos recomendados para el Registro Nacional. • Se requiere Memorando de Acuerdo con la Oficina de Preservación Histórica del Estado para los sitios arqueológicos.				
Parques		• Continuación de tendencias pasadas con algún deterioro posible, ya que la capacidad de preservar las instalaciones existentes se ve negativamente afectada por el deterioro económico.	• Continuación de tendencias pasadas con algún deterioro posible, ya que la capacidad de preservar las instalaciones existentes se ve negativamente afectada por el deterioro económico. • 4(f) impactos a tres recursos recreativos: — Rademacher Park — Rademacher Center — Plaza de Juegos Post-Jefferson				
Condiciones visuales		• Impactos visuales si se construyera el segundo tramo del Puente Embassador. De lo contrario, no habría cambios en las condiciones visuales.	• Impactos visuales si se construyera el segundo tramo del Puente Embassador. • Un nuevo puente, área de servicios y conexión con la I-75 se sumarían al paisaje visual. • Se alteraría el paisaje visual de Delray. El trabajo de Soluciones Sensibles al Contexto durante la fase del diseño puede ocasionar cambios positivos.				

Alternativas consideradas

El estudio DRIC ha identificado nueve Alternativas de Construcción que se muestran en la página cuatro. Cada alternativa se conecta a una de las dos áreas de servicio. Se están estudiando seis conexiones diferentes. Los puentes que se consideran para los cruces X-10B y X-11 son de dos tipos: colgante y en suspensión. Debido a que el tramo principal de un puente en el cruce X-10A es tan largo, la única opción para este cruce es un puente en suspensión.



Luego hicimos varias preguntas para determinar el impacto. Estas preguntas se resumen en la tabla que comienza en la página 5. Primero preguntamos: ¿Quién debería trasladarse? Nadie tendría que trasladarse si no se hace nada. Pero la comunidad de Delray continuaría perdiendo viviendas. Por ejemplo: sólo en los últimos tres años se han quemado más de 30 viviendas.



Las industrias en Delray podrían también seguir expandiéndose. Esto presionaría aún más a las personas a trasladarse a viviendas fuera de Delray.

Si se construyera un nuevo cruce de frontera, las personas serían trasladadas de sus hogares. El cálculo más bajo de traslados es de 260 unidades habitacionales, que incluyen apartamentos, viviendas dúplex y casas unifamiliares. Esto podría ser de hasta 384 unidades habitacionales, según qué alternativa de cruce se seleccione.

Si no se construye un nuevo cruce, se continuarán perdiendo trabajos e ingresos por impuestos durante los próximos años debido a un deterioro de la economía. Por otra parte, construir un nuevo cruce fronterizo haría que Michigan obtuviera 25.000 puestos de trabajo en el año 2035, trabajos relacionados con industrias que hacen comercio entre las fronteras. Y unos 3.350 nuevos puestos de trabajo se trasladarían al sudeste de Michigan en el año 2035. A corto plazo, construir un nuevo cruce fronterizo crearía hasta 9.000 puestos de trabajo en la construcción durante cuatro años, además de los 23.200 puestos de trabajo indirectos asociados con la construcción.



Si no se hace nada, el tránsito en el área crecerá lentamente en las carreteras principales, tales como la I-75. El tránsito en el vecindario Mexicantown debería mejorar con el proyecto Gateway en las cercanías, el cual conectará el puente Embassador directamente a la I-75 en el año 2009. La alternativa de construir un nuevo cruce fronterizo hará mejor el manejo del tránsito que la del puente Embassador por sí solo.



Es importante tener en cuenta que la calidad del aire mejorará sin importar lo que se haga con el cruce de frontera. El aire se torna cada vez más limpio debido a los controles de EPA con respecto a los combustibles y motores de los automotores. Si se construyera un nuevo cruce, el tránsito, incluyendo a los camiones de tránsito pesado, se alejaría de las zonas más residenciales que están más cerca del cruce existente.



Los estudios indican que el ruido debería disminuir, especialmente en el vecindario Mexicantown. Se proponen paredes para disminuir los niveles de ruido a lo largo del corredor para servicios del lado norte de la I-75.

Otros de los posibles impactos que podrían producirse si se construye un nuevo cruce de frontera incluyen:

- La eliminación del centro recreativo Rademacher Recreation Center, que ahora está cerrado. También se eliminarían el parque Rademacher Park y una plaza de juegos.
- También se perderían hasta siete lugares de culto.

Es importante tener en cuenta que si el gobierno construye un nuevo cruce, la Asociación para el Transporte en Frontera analizará una variedad de opciones, por medio de las cuales se harían mejoras en el área de Delray, entre ellas, asociarse con el sector privado y otras agencias gubernamentales para temas tales como:

- La mejora y el reemplazo de la oferta de vivienda
- La capacitación laboral
- El desarrollo de pequeñas empresas, y
- Otros servicios para la mejora de la comunidad



¿Qué sigue?

Luego de la compilación de los comentarios y transcripciones de la audiencia pública provenientes de las agencias públicas y de recursos, la Asociación determinará una Alternativa Preferida, y luego comenzará la Declaración sobre el Efecto Ambiental Final (FEIS). Los comentarios de la agencia y del público ayudarán a guiar la selección de la Alternativa Preferida. La FEIS analizará los comentarios recibidos. La FEIS estará disponible al público en 2008. En ese año se emitirá una decisión sobre si se selecciona una Alternativa de Construcción o una Alternativa de No Construir.

Representación Esquemática de travesías X-10 y X-11 Alternativas Práctico #1, #2, #3, #5, #7, #9, #11, #14 y #16

Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Alternativa Práctico #1



Alternativa Práctico #2



Alternativa Práctico #3



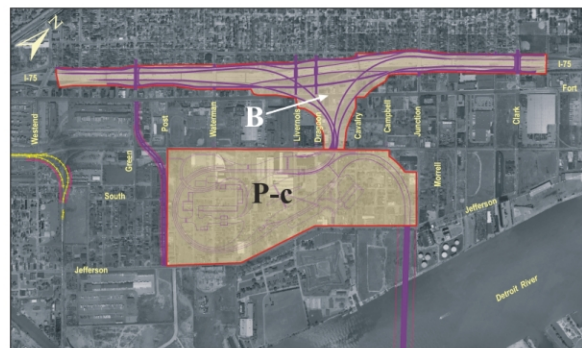
Alternativa Práctico #5



Alternativa Práctico #7



Alternativa Práctico #9



Alternativa Práctico #11



Alternativa Práctico #14



Alternativa Práctico #16



Resumen de los impactos Estudio del Cruce Internacional sobre el Río Detroit

Problema	Alternativa		No Construir	#1, #2, #3, #16	#5	#7, #9, #11	#14	
	Descripción / Unidades							
Justicia ambiental / Título VI	Impactos		<ul style="list-style-type: none"> Las tendencias indican que la población de Delray se ha incrementado con personas que pertenecen a grupos minoritarios y de bajos ingresos. 	<ul style="list-style-type: none"> El proyecto propuesto tendrá un impacto desfavorable en todos los grupos poblacionales EJ y de Título VI del área del estudio. Los posibles impactos en todos los grupos poblacionales son: <ul style="list-style-type: none"> Se tendrían que trasladar entre 324 y 414 núcleos familiares. Se tendrían que trasladar entre 685 y 920 puestos de trabajo del área de Delray. Algunos pertenecen a grupos minoritarios y a personas de bajos ingresos. Esto se aplica particularmente a aquellas empresas que se benefician de la Zona de Revitalización, la cual les permite obtener créditos impositivos cuando toman empleados del área local. Todas las alternativas tomarían el Registro Nacional recomendado elegible Berwalt Manor, Kovacs Bar y la iglesia St. Paul AME Church. El centro CHASS Center se trasladaría. Este presta ayuda a los necesitados y a la población de bajos ingresos que no tienen acceso a un automóvil. Con las alternativas N.º 2, N.º 9 y N.º 16 se perderían siete lugares de culto; con la N.º 11 y N.º 14 se perderían seis; y con la alternativa N.º 5 se perderían cinco. El centro recreativo Rademacher Center, el cual fue cerrado por la Ciudad de Detroit, se eliminaría. También se eliminaría el parque Rademacher y una pequeña plaza de juegos. Se alterarían los patrones de tránsito normales, y viajar sería más difícil debido al cierre o modificación de las conexiones con la I-75, y el posible cierre de un número de calles que cruzan la I-75. Se desviarían tres líneas de autobús. La población afectada cuenta con un acceso relativamente bajo a automóviles. Se eliminarían dos a cuatro de los cinco cruces para peatones de la I-75. Las Alternativas Prácticas propuestas no tendrán un efecto desproporcionadamente alto y desfavorable sobre los grupos minoritarios del Área del Estudio de Delray. Sin embargo, a medida que las Alternativas Prácticas se evalúan, es posible que haya efectos desproporcionadamente altos y desfavorables sobre los grupos minoritarios de bajo ingreso del Área del Estudio. Dichos impactos pueden incluir, aunque no limitarse a, deterioro de la unidad de la comunidad, posible aislamiento y pérdida de la vitalidad económica. Estos impactos se evaluarán además luego de que el MDT finalice las entrevistas con los propietarios y arrendatarios de las propiedades que podrían verse afectadas a causa de este proyecto. Si se identifican impactos adicionales, éstos y las medidas de mitigación propuestas se tratarán en la FEIS. 	De 324 a 356	414	De 340 a 369	338
Reubicaciones	Unidades residenciales	Ocupadas	0	De 5 a 6	6	De 18 a 19	4	
		Desocupadas	0	0	0	0		
	Población residencial	Número	0	De 794 a 872	1,014	De 833 a 904	828	
		Activas	0	De 43 a 49	51	De 50 a 56	41	
	Unidades comerciales	Desocupadas	0	De 25 a 30	30	De 24 a 29	27	
		Número	0	De 685 a 740	790	De 865 a 920	685	
	Otros usos de los terrenos afectados	Escuelas	0	0	0	0	0	
		Lugares para servicios a la tercera edad	0	0	0	0	0	
		Oficinas gubernamentales / de la ciudad	0	3	4	3	2	
		Lugares de culto	0	De 6 a 7	5	De 6 a 7	6	
Centros médicos		0	1	1	1	0		
Oficinas del Gobierno Federal / Estatal		0	2	2	2	1		
Servicios comunitarios		0	0	0	0	0		
Uso del terreno				<ul style="list-style-type: none"> Las tendencias indican una continua industrialización a costa del área residencial remanente ahora en existencia. 	<ul style="list-style-type: none"> Delray tiene la posibilidad de sacar provecho de su ubicación estratégica mediante la revitalización de las áreas adyacentes al nuevo cruce. 			
Tránsito	Pico a la mañana en 2005 (de doble sentido)		Puente Embassador: 2,901	DRIC: 2,068 69% AMB: 1,357 46%	DRIC: 2,038 69% AMB: 1,383 46%	DRIC: 1,340 44% AMB: 1,952 60%	DRIC: 2,068 69% AMB: 1,357 46%	
	Pico al medio día en 2005 (de doble sentido)		Puente Embassador: 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 a la tarde en 2005 (de doble sentido)		Puente Embassador: 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%	
	Conexiones de la I-75		<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará la conexión Livernois-Dragoon. Se eliminará Clark y la mitad de Springwells. Se eliminará la mitad de Clark y la mitad de Springwells. Partes de los accesos perdidos se reemplazarán con nuevas rampas en nuevas ubicaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará la conexión Livernois-Dragoon. Se eliminará Clark y la mitad de Springwells. Partes de los accesos perdidos se reemplazarán con nuevas rampas en nuevas ubicaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará la conexión Livernois-Dragoon. Se eliminará la mitad de Clark y la mitad de Springwells. Partes de los accesos perdidos se reemplazarán con nuevas rampas en nuevas ubicaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminará la conexión Livernois-Dragoon. Se eliminará la mitad de Clark. Partes de los accesos perdidos se reemplazarán con nuevas rampas en nuevas ubicaciones. 		
Calles que cruzan la I-75	<ul style="list-style-type: none"> Ninguna afectada 		<ul style="list-style-type: none"> #1, #2, #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. 		
Cruces peatonales	<ul style="list-style-type: none"> Reconexión de la calle Bagley Street con el puente para peatones del Proyecto Gateway Embassador. 		<ul style="list-style-type: none"> #1, #2, #3: Se eliminarán cuatro de cinco. #3: Se eliminarán tres de cinco. Luego de seleccionar la Alternativa Preferida se analizarán las opciones para reemplazar los puentes para bicicletas/peatones. Todas las estructuras de reemplazo cumplirán con los pautas de la Ley de estadounidenses con discapacidades. Esta información se incluirá en la FEIS. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminarán tres de cinco. Luego de seleccionar la Alternativa Preferida se analizarán las opciones para reemplazar los puentes para bicicletas/peatones. Todas las estructuras de reemplazo cumplirán con los pautas de la Ley de estadounidenses con discapacidades. Esta información se incluirá en la FEIS. 	<ul style="list-style-type: none"> #7, #9: Se eliminarán cuatro de cinco. #11: Se eliminarán tres de cinco. Luego de seleccionar la Alternativa Preferida, se analizarán las opciones para reemplazar los puentes para bicicletas/peatones. Todas las estructuras de reemplazo cumplirán con los pautas de la Ley de estadounidenses con discapacidades. Esta información se incluirá en la FEIS. 	<ul style="list-style-type: none"> Se eliminarán dos de cinco. Luego de seleccionar la Alternativa Preferida se analizarán las opciones para reemplazar los puentes para bicicletas/peatones. Todas las estructuras de reemplazo cumplirán con los pautas de la Ley de estadounidenses con discapacidades. Esta información se incluirá en la FEIS. 		
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Se seguiría con las tendencias anteriores, que significan mayores tarifas y servicio reducido. 		<ul style="list-style-type: none"> Se seguiría con las tendencias anteriores, que significan mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 11/Empalme del DDOT se desviaría a través de Vernor hacia Clark, pendiente a discusión con DDOT. Ruta 30/Livernois del DDOT se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con el DDOT. Ruta 110 SMART se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con SMART. 	<ul style="list-style-type: none"> Se seguiría con las tendencias anteriores, que significan mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 11/Empalme del DDOT se desviaría a través de Vernor hacia Clark, pendiente a discusión con DDOT. Ruta 30/Livernois del DDOT se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con el DDOT. Ruta 110 SMART se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con SMART. 	<ul style="list-style-type: none"> Se seguiría con las tendencias anteriores, que significan mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 11/Empalme del DDOT se desviaría a través de Vernor hacia Clark, pendiente a discusión con DDOT. Ruta 30/Livernois del DDOT se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con el DDOT. Ruta 110 SMART se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con SMART. 	<ul style="list-style-type: none"> Se seguiría con las tendencias anteriores, que significan mayores tarifas y servicio reducido. Ruta 30/Livernois del DDOT se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con el DDOT. Ruta 110 SMART se desviaría alrededor del área de servicio. Tratativas pendientes con SMART. 		