

RESUMEN

S.1 DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO DEL PROYECTO

La Administración de Servicios Generales (GSA, por sus siglas en inglés) propone la reconfiguración y expansión de la existente Garrita de San Ysidro (LPOE, por sus siglas en inglés). La LPOE de San Ysidro está localizada a un costado de la carretera interestatal 5 (I-5, por sus siglas en inglés) de la frontera de Estados Unidos (U.S., por sus siglas en inglés)-México en la comunidad de San Ysidro de la ciudad de San Diego, California. Las mejoras propuestas para la LPOE de San Ysidro descritas aquí se denominan como el “Proyecto.”

El Proyecto está localizado en el límite de la parte sur del área del Plan de la Comunidad de San Ysidro (SYCP, por sus siglas en inglés), que abarca aproximadamente 1,800 acres y está localizada 14 millas al sureste del área céntrica de San Diego. El área de SYCP está rodeada por el Valle del Río de Tijuana al oeste, por la ruta estatal 905 (SR-905, por sus siglas en inglés) y la comunidad de Otay Mesa-Néstor al norte, por la comunidad de Otay Mesa al este, y la por la Frontera Internacional U.S.-México al sur. La topografía del área de SYCP es en su mayor parte plana, con excepción de la porción noroeste, donde predomina terreno montañoso. El Valle del Río de Tijuana abarca la mayor parte del área de SYCP localizada al oeste del I-5. La topografía presenta transiciones con elevaciones de consideración al oriente del Área de Estudio del Proyecto.

La superficie total del Área de Estudio del Proyecto comprende aproximadamente 50 acres y contempla la zona de máximo disturbio esperado, la zona de mejoras, un área de almacenaje y un área de impactos temporales resultantes de la construcción del Proyecto. La porción central del Área de Estudio del Proyecto es ocupada en la actualidad para transportación (por ejemplo calzadas y carreteras) e instalaciones fronterizas. La gran mayoría de la superficie restante a lo largo de la parte occidental y oriental del corredor central, está ocupada por establecimientos comerciales que prestan servicios a empleados de la LPOE y a la población que cruza la frontera. Cerca del borde de la parte oriental del Área de Estudio del Proyecto se encuentra el término de la línea azul del tranvía, adyacente al Centro Intermodal del Tránsito de San Ysidro. Al este del Centro de Tránsito se encuentra un pequeño centro comercial, que incluye una terminal particular de autobuses “foráneos”, varias tiendas de menudeo, un mercado, y varios restaurantes de comida rápida. Al extremo norte/este del centro comercial se encuentra un pequeño estacionamiento de pago. Al otro lado del I-5, a lo largo de la calle de Camiones Way, se encuentra una tienda de artículos exentos de impuestos y un estacionamiento de pago de mayor capacidad.

El uso del suelo que circunda al Área de Estudio del Proyecto está en gran parte orientado a actividades relacionadas con la transportación (I-5, I-805, línea de ferrocarril, línea de tranvía, y otras instalaciones de transporte) y con el comercio. Las partes central y occidental que colindan con la LPOE tienden a estar orientadas a aquellos que viajan de y hacia México. El centro comercial de La Plaza de Las Américas, es un destino regional que ocupa una gran extensión comercial al oriente de la LPOE a un costado de la calle Camino de la Plaza. En la parte comercial central que se extiende desde la línea hacia el norte hasta la intersección de las carreteras I-5/I-805 y la línea del ferrocarril, existe un conglomerado diverso de locales comerciales. Los negocios en esta área incluyen estacionamientos de pago, restaurantes, moteles, y establecimientos de negocios para la seguridad mexicana y casas de cambio de moneda. Al norte de la interconexión del I-5/I-805, a lo largo del West San Ysidro Boulevard,

existe una zona de uso mixto del suelo en donde se localizan comercios, residencias, y uso civil o público (por ejemplo, escuelas y parques).

S.2 PROPÓSITO Y NECESIDAD

Propósito del Proyecto

El propósito del Proyecto es mejorar la eficacia operacional, seguridad operacional, y la seguridad de los viajeros transfronterizos y de las agencias federales de la San Ysidro LOPE

Las metas del proyecto incluyen:

- Incremento en las capacidades de inspección de vehículos y peatones en la San Ysidro LPOE;
- Reducción de filas de vehículos y peatones y tiempos de espera para el cruce fronterizo en dirección Norte;
- Mejora en la seguridad de la San Ysidro LPOE para los vehículos y peatones que cruzan la frontera, y para los empleados de la LPOE;

Modernización de las instalaciones para satisfacer las demandas actuales y futuras, y la implantación de iniciativas de seguridad, tales como la Iniciativa de Viaje del Hemisferio Oeste (WHTI), el Programa Tecnológico de Indicador de Estatus de Emigrantes y Turistas (US-VISIT), y la Iniciativa de Seguridad Fronteriza (SBI).

Necesidad del Proyecto

Capacidad y Demanda de Transporte

La región de San Diego y Tijuana constituye la principal área urbana a lo largo de la totalidad de la frontera de U.S.-México, con una población conjunta de más de 4 millones de habitantes. Se espera que el incremento de la población conjunta crecerá hasta más de 5.5 millones de habitantes para el 2020 (La Asociación de Gobiernos de San Diego [SANDAG]/Caltrans 2006).

Existen dos LPOEs, San Ysidro y Otay Mesa, que actualmente unen San Diego y Tijuana, mientras que existe una tercera LPOE localizada al este del área metropolitana de San Diego en Tecate. Una cuarta LPOE, Este de Otay Mesa/Otay II, se encuentra actualmente en sus fases de planificación. Conjuntamente, se espera que estas cuatro LPOEs sirvan como puerta de entrada para todo el movimiento de tráfico peatonal y vehicular y de personas y mercancía entre las regiones de San Diego y Baja California, México.

La San Ysidro LPOE es la frontera terrestre más transitada de Norte América. Está abierta 24 horas al día, 7 días a la semana, y procesa vehículos de pasajeros, peatones, autobuses, y tráfico ferroviario limitado (el tráfico comercial de la región está restringido a las LPOEs de Otay Mesa y Tecate). La San Ysidro LPOE procesa actualmente aproximadamente 50,000 vehículos y 26,000 peatones por día en dirección Norte (SANDAG 2007). La San Ysidro LPOE se ha convertido en un cuello de botella dentro del sistema de intercambio entre los dos países, restringiendo cada vez más el movimiento de los vehículos de pasajeros durante las horas pico. Estudios recientes han determinado que los tiempos de espera actuales para los vehículos en la San Ysidro LPOE promedian de 1.5 a 2 horas durante las horas pico de tráfico (días laborables entre el 7:00 de la mañana y el 9:00 de la mañana; KOA Corporation 2009). Las

largas filas de vehículos de pasajeros durante estas mismas horas pico han estimado en un número de aproximadamente 2,900 vehículos (KOA Corporation).

Las mejoras al San Ysidro LPOE son necesarias porque las capacidades de las LPOEs existentes en la región y específicamente las de la San Ysidro LPOE se han excedido, provocando excesivos tiempos de espera para el cruce de la frontera. Se pronostica que el volumen de cruces transfronterizos continuará creciendo debido al crecimiento local y regional proyectados, y se pronostica que los tiempos de espera en la frontera aumenten de manera correspondientemente, causando una mayor presión en las instalaciones e infraestructura de la San Ysidro LPOE. Se estima que los tiempos de espera máximos puedan exceder las tres horas durante horas pico para el año 2014, y las 10 horas para el año 2030 (KOA Corporation 2009).

El cruce de peatones y vehículos con pasajeros entre U.S. y México ha aumentado dramáticamente en la última década, alcanzando solo en la zona del condado San Diego/ Baja California, más de 60 millones de personas en 2006 (SANDAG/Caltrans 2006). Se anticipa que en la San Ysidro LPOE el número total de inspecciones primarias aumentará aproximadamente en un 28 por ciento antes de 2025 (Caltrans/GSA 2007). Este aumento en los cruces transfronterizos, aunado a recientes incrementos en los requisitos de seguridad en U.S. ha provocado retos importantes en las instalaciones e infraestructura. Las instalaciones y la infraestructura existentes no fueron diseñadas para procesar los volúmenes de tráfico actuales y proyectados para la San Ysidro LPOE.

Además, más de 750 empleados del Gobierno de U.S. trabajan en la San Ysidro LPOE. Los espacios para que los empleados puedan estacionarse en las instalaciones son inadecuados para cubrir las necesidades de los mismos durante todo el día. Amplias áreas de la zona de inspección secundaria se han convertido en áreas de estacionamiento para empleados. Se requiere de espacios adicionales de estacionamiento para empleados a fin de mejorar la eficiencia operativa y satisfacer las demandas de estacionamiento de los empleados.

Debido a que el crecimiento excede la capacidad de las LPOEs, es necesario hacer mejoras que aumenten la capacidad, mejoren su eficiencia operativa y reduzcan los tiempos para el cruce de la frontera.

Seguridad en la Frontera

Además de la necesidad de ampliar la San Ysidro LPOE para mejorar las eficiencias operativas, el Proyecto propone tratar consideraciones relacionadas con la seguridad de los empleados y miembros del público, y la seguridad de la frontera. El diseño actual de la instalación pone en riesgo la seguridad del público y de los empleados. El cruce peatonal volado y localizado por arriba del área de inspección primaria crea un riesgo potencial ante la eventualidad de un acto criminal en el área de inspección ubicada en la parte de abajo. El cruce volado es utilizado también como paso peatonal desde la calle East San Ysidro Boulevard hacia México. No se realiza ningún tipo de inspección del tráfico peatonal en dirección sur, creando de manera similar, riesgos potenciales de seguridad en caso de algún incidente criminal. Adicionalmente, el Edificio Administrativo de la LPOE no está lo suficientemente alejado del área de inspección.

Como se discutió previamente, las áreas extensas diseñadas originalmente para inspección secundaria se han convertido en estacionamiento para empleados o están designadas para acomodar vehículos confiscados. La circulación en el resto del área de inspección secundaria

es confusa para el público y crea el potencial para conflictos entre vehículos y peatones ya que no hay separación clara entre la circulación para el uso de ambos.

Además, la implementación obligatoria de programas de seguridad de la frontera, como WHTI, U.S.-VISIT, y SBI, requieren de la modernización y las mejoras en las instalaciones. Estos programas requieren que el Departamento de Seguridad Nacional (DHS, por sus siglas en inglés) implemente nueva tecnología de inspección de tráfico fronterizo en la San Ysidro LPOE. El plan de WHTI, según la Ley de Reforma de Inteligencia y Prevención de Terrorismo del 2004, está diseñado para incrementar la seguridad de la frontera de los U.S. mientras que permite el tránsito de viajeros y comercio legítimos. Bajo el programa de WHTI, viajeros que entran a U.S. deben presentar documentación específica que compruebe la identidad y ciudadanía. US-VISIT es un programa que utiliza datos biométricos (huellas digitales y fotografías) para verificar la identidad de los viajeros y para verificar, a través de una base de datos, posibles criminales y terroristas sospechosos. El SBI es un plan multi-anual para agregar más agentes fronterizos; aumentar la capacidad de detención y deportación de los inmigrantes ilegales; mejorar la tecnología del control de fronteras, incluyendo la utilización de aeroplanos piloteados y no piloteados y otras tecnologías de detención; incrementar la inversión de mejoras en la infraestructura fronteriza; e incrementar la implementación interna de las leyes de la inmigración de U.S. Para poder ejecutar estos programas de seguridad, es necesario implementar estas medidas en los programas de seguridad, incrementar el personal, los espacios, y sistemas, mismos que no es posible llevar a cabo dentro de la configuración existente de la LPOE.

En resumen, la reconfiguración y la expansión de la San Ysidro LPOE son necesarias porque: (1) la instalación actual es de tamaño insuficiente y requiere ser modernizada a fin de incorporar los nuevos programas mandatorios de seguridad; y (2) la configuración actual es ineficaz y aumenta el potencial de riegos y problemas de seguridad.

S.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto conlleva la expansión y reconfiguración, en fases, de la actual LPOE para mejorar su eficiencia operativa y la seguridad tanto para viajeros como para las agencias federales ubicadas en la San Ysidro LPOE. Dos alternativas para construir el Proyecto fueron consideradas por un equipo multi-disciplinario durante el proceso de diseño del Proyecto, a las que siguieron una reunión de alcance y una consulta con la comunidad. En virtud de que el Proyecto atañe mejoras a una LPOE existente, no se consideraron lugares alternativos para el Proyecto ya que la localización exacta de dicha instalación requiere de un acuerdo formal entre los Gobiernos de U.S. y México.

La necesidad de hacer mejoras en la actual LPOE en Otay Mesa y el desarrollo de una nueva LPOE al Este de Otay Mesa han sido demostradas con o sin este Proyecto, y se continúa avanzando con los procesos de planificación para estos LPOEs. Consecuentemente, todas las alternativas de construcción aquí consideradas constituyen variaciones en el diseño y operatividad a la actual localización de la LPOE. Las alternativas descritas y evaluadas en este Borrador de Informe de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) incluyen la Alternativa Preferida, la Alternativa de Cruce Peatonal, y la Alternativa de No Construcción. Después de una amplia consideración sobre estudios técnicos y del análisis del contenido de éste Borrador de EIS, la GSA ha identificado la Alternativa Preferida como la alternativa de construcción que alcanzaría los propósitos y necesidades del Proyecto al mismo tiempo que se reducen o minimizan los impactos ambientales.

Alternativa Preferida

La Alternativa Preferida resultaría en la demolición de la mayor parte de las instalaciones existentes y la construcción de nuevas instalaciones que incluirían nuevas áreas de inspección primaria y secundaria, un edificio administrativo, un puente peatonal, una planta central, una estructura para estacionamiento, y otras instalaciones de apoyo. El único edificio cuya retención y renovación están siendo objeto de consideración es el Antiguo Edificio de Aduanas, que actualmente está bajo consulta dentro de la sección 106 ante el Oficial Estatal para la Preservación Histórica (SHPO, por sus siglas en inglés), de conformidad con la Ley Nacional Histórica de Preservación (NHPA, por sus siglas en inglés). La ampliación de la instalación consistiría en la construcción de aproximadamente 210,000 pies cuadrados (gsf, por sus siglas en inglés) de espacio de edificio, 31 carriles de inspección en dirección norte, seis carriles de inspección en dirección sur, dos nuevos cruces peatonales en dirección sur, y una nueva calle en dirección sur que conectaría con la instalación de la prevista LPOE en El Chaparral, México. La Alternativa Preferida sería construida en tres fases durante un periodo de aproximadamente cuatro años, con traslape en algunas de sus fases. Cada una de las fases que se describen a continuación puede funcionar de manera independiente de otras fases subsiguientes sin afectar las operaciones actuales de la LPOE.

Fase 1 – Instalaciones para la Dirección Norte

Las mejoras propuestas para la Fase 1 conllevarían principalmente la reconfiguración de las instalaciones en dirección norte a fin de incrementar la capacidad de los procesos de inspección y la eficacia operacional. Se prevé iniciar la construcción de la Fase 1 en el invierno del 2009/2010 con una duración estimada de 18 a 24 meses.

Área de Inspección Primaria

El área inspección primaria de vehículos en dirección norte sería reconfigurada para incorporar 24 carriles de inspección, consistiendo en 23 carriles para vehículos estándar (12 pies de ancho) y un carril para autobuses (14 pies de ancho). Los carriles de vehículos estándar incluirían 46 cabinas de inspección alineadas horizontalmente. Las cabinas alineadas consistirían en dos cabinas ordenadas en tándem que permitan la inspección simultánea de dos coches por carril. La ruta del autobús incluiría una sola inspección. Una porción del área de inspección primaria de vehículos estaría cubierta con toldos. Los vehículos que han sido autorizados a entrar en los U.S. del área de inspección primaria serían dirigidos a los carriles del norte que se conectan con I-5. En total se construirían seis carriles en dirección norte (12 pies de ancho); tres a lo largo de la porción del este de la LPOE, y tres en medio de la LPOE, creando un camellón central para inspecciones secundarias y para operaciones.

Área de Inspección Secundaria

El área de inspección secundaria actual en dirección norte sería demolida, y una nueva área de inspección secundaria y un camellón central de operaciones serían construidos. La nueva área de inspección secundaria contaría con hasta 35 espacios para inspección y con hasta 19 cabinas que estarían cubiertas con toldos. Los puntos de acceso al área de inspección secundaria estarían equipados de instalaciones no-intrusivas de inspección, tales como equipo de escaneo de rayos gama. Un nuevo camino conector este-oeste al norte del área de inspección secundaria sería construido a fin de conectar con los carriles de acceso al I-5.

Instalaciones para la Confiscación y Embargo de Automóviles

Al norte del área de inspección secundaria se construiría una instalación de aproximadamente 2,700-gsf para la confiscación y embargo de vehículos. Esta instalación incluiría un estacionamiento que permitiría acomodar aproximadamente 45 espacios para vehículos confiscados, así como dos espacios de estacionamiento para discapacitados que podrían utilizar los empleados que trabajen en ésta instalación. Una parte de esta área estaría cubierta con toldos. El acceso a esta instalación se haría a través del nuevo camino conector este-oeste.

Centro de Operaciones

Un nuevo edificio para el centro de operaciones sería construido al costado este del área de inspección secundaria. El edificio para el centro de operaciones abarcaría aproximadamente 50,000-gsf en dos pisos, e incorporaría una nueva sede central y una instalación para desmantelar automóviles.

Estructura de Estacionamiento para Empleados

Durante la Fase 1, se construiría una estructura de estacionamiento de varios pisos para los empleados en el costado oeste del I-5 en su dirección sur. La estructura de estacionamiento propuesta proporcionaría aproximadamente 300 espacios de estacionamiento en cinco niveles (uno subterráneo bajo de grado, y cuatro sobre grado). También se construiría un puente peatonal conectando la estructura del estacionamiento con el centro de operaciones.

La construcción de esta estructura requeriría la demolición del edificio actual de la Patrulla Fronteriza de los U.S. (USBP, por sus siglas en inglés) y la reconfiguración del retorno de la calle de Camiones Way. El retorno de la actual calle de Camiones Way sería reubicado levemente hacia el norte y terminaría apenas al oeste de I-5. El acceso a la estructura del estacionamiento sería a través del retorno de la calle de Camiones Way después de su reconfiguración.

Instalaciones Peatonales

La Fase 1 contempla la construcción de un puente peatonal este-oeste sobre el I-5 y la LPOE, entre el Centro de Transito Intermodal de San Ysidro y Camino de la Plaza. El puente peatonal propuesto estaría conectado con Camino de la Plaza mediante uno de los soportes del puente que incluiría una rampa peatonal hacia la calle reconfigurada de Camiones Way. El puente peatonal cruzaría por encima de la parte de I-5 que va en dirección sur y la LPOE, y llegaría a través de una rampa al Centro de Transito Intermodal de San Ysidro. Además de la rampa peatonal, también se construiría una escalera al extremo este del puente, conectando con el Centro de Transito Intermodal de San Ysidro. Un pasaje peatonal sería construido entre la calle de Camiones Way y la frontera, a fin de canalizar a los peatones alrededor de la nueva estructura del estacionamiento para empleados y hacia México. Un puente para empleados que se extiende actualmente desde las rampas de la carretera de East San Ysidro Boulevard y conecta un estacionamiento de empleados con un pasaje hacia el Edificio de Peatonal de Inspección sería demolido. El actual Edificio de Administración permanecería operacional y en su lugar durante la Fase 1, pero el acceso público al actual puente peatonal a lo largo del Edificio Administrativo sería cerrado una vez que se construya el nuevo puente peatonal este-oeste.

Cruce Peatonal Dirección Sur

Se construiría un nuevo paso peatonal en dirección sur en la parte oriental de la LPOE cerca del Antiguo Edificio de Aduanas. Se espera que éste nuevo cruce peatonal requiera hacer modificaciones al Antiguo Edificio de Aduanas. Por cause de la sección 106 de la NHPA, la GSA está actualmente en consultas con el SHPO, el Consejo Asesor para la Preservación Histórica, y otros actores en relación al potencial uso futuro del Antiguo Edificio de Aduanas.

Planta Central

La Fase 1 contempla la construcción de una nueva planta central en el lado oriental de la LPOE. Serían demolidos dos edificios localizados a lo largo del Patio Ferroviario (Rail Court) (que están siendo ocupados en la actualidad por la tienda Payless Shoe Store y por una empresa de propiedad particular que presta servicios de autobuses foráneos) y se construiría una instalación de dos pisos que comprendería aproximadamente 24,000-gsf y que albergaría la los equipos eléctricos y mecánicos. Se construiría también, en el costado oriental de la instalación, un estacionamiento al aire libre con aproximadamente 35 espacios para el uso de lo empleados.

Otros Componentes

Durante la Fase 1 se contempla la construcción de otros componentes que incluyen una instalación para la detención temporal en la LPOE y una torre de telecomunicación ubicada en la cercanía del edificio de estacionamiento para empleados.

Fase 2 – Instalaciones para la Dirección Norte

La Fase 2 contempla la reconfiguración operativa del área oriental y la construcción de nuevos edificios. Se estima que las construcciones en la Fase 2 comiencen en el 2011 y tengan una duración estimada de 24 a 30 meses.

El Edificio Peatonal actual sería demolido y un nuevo Edificio Administrativo y Peatonal sería construido en el margen oriental de las instalaciones de inspección reconfiguradas para la dirección norte. El edificio Administrativo y Peatonal propuesto abarcaría aproximadamente 100,000-gsf en tres niveles y con instalación subterránea para detención de 20,000-gsf. Se construiría una rampa peatonal de acceso norte-sur a fin de canalizar a peatones y ciclistas provenientes de México hacia las instalaciones de inspección en el segundo piso del edificio. Durante la fase de construcción del nuevo edificio Administrativo y Peatonal, las operaciones para el procesamiento de peatones serían transferidas al Antiguo Edificio de Aduanas. El Antiguo Edificio de Aduanas sería renovado a fin de acomodar estos usos temporales y se construiría una nueva acera que conectaría el cruce de la frontera con el renovado edificio. Una vez que se terminen la construcción de las mejoras propuestas, el Edificio Administrativo y el puente (que soporta al Edificio Administrativo) serían demolidos.

Fase 3 – Instalaciones Dirección Sur

Las mejoras propuestas para la Fase 3 están primordialmente orientadas a la reconfiguración de las instalaciones que sirven la dirección sur y que conectan a México con la prevista instalación de El Chaparral. La reconfiguración de las instalaciones en dirección sur requeriría remover algunas estructuras existentes y la calle de Camiones Way. El actual edificio comercial (UETA tienda libre de impuestos) y los amplios estacionamientos al aire libre

localizados entre la Avenida Virginia y el I-5 serían demolidos. La construcción del camino propuesto con dirección sur resultaría también en la remoción de la calle Camiones Way. Las construcciones de la Fase 3 se estima podrían comenzar tan pronto como el 2011, o tan tarde como el 2013, dependiendo del calendario que provea México para la construcción de su instalación en El Chaparral, y se estima que su duración sería de aproximadamente 20 a 24 meses.

Área de Inspección Primaria

El área de inspección primaria en dirección sur tendría seis carriles de inspección, con cinco carriles de vehículos estándar (12 pies de ancho) y un carril de 14 pies de ancho para la inspección de autobuses. Los carriles de inspección incluirían 12 cabinas de inspección alineadas.

Una parte del área de inspección primaria de vehículos estaría cubierta con toldos. Se incorporaría un carril de circunvalación en dirección sur del área de inspección primaria a fin de proporcionar acceso controlado a los empleados a la LPOE. Además, se proveería de un carril de último retorno en la porción oriente de la vía a fin de permitir que los vehículos que viajan en dirección sur puedan dar la vuelta en U directamente hacia el I-5 Norte.

Área de Inspección Secundaria

Un área para inspección secundaria sería construida al noreste de la estructura del estacionamiento para empleados, e incluiría hasta 17 espacios de inspección y hasta nueve cabinas de inspección cubiertas con toldos. Los puntos de acceso al área de inspección secundaria contarían con equipos no-intrusivos de inspección, tales como equipo para escaneo de rayos gama. El área de inspección secundaria contaría también con un área para la inspección/desmantelamiento de vehículos. Este edificio de dos pisos abarcaría aproximadamente 9,000-gsf.

El camino conector este-oeste (que sería construido durante la Fase 1) sería ampliado hacia al oeste a fin de conectar las porciones oriental y occidental de la LPOE y para proveer acceso al área de inspección secundaria de vehículos, al estacionamiento para empleados, a la instalación del USBP, y al camino en dirección sur.

Camino en Dirección Sur

Un nuevo camino en dirección sur sería construido donde termina el I-5 Sur, justo al sur del paso a desnivel de Camino de la Plaza, y girando al suroeste dentro de la LPOE a fin de conectar con la prevista instalación LPOE de El Chaparral en México. El camino constaría de seis carriles en dirección sur (12 pies de ancho) en el área de inspección primaria. Aproximadamente 1,000 pies al suroeste de la área de inspección primaria, el camino se ensancharía a 14 carriles (12 pies de ancho), dividiéndose justo antes de la frontera internacional. Esta configuración final del camino correspondería con el diseño previsto de la LPOE en El Chaparral, México. Además, el carril más occidental en la dirección sur contaría con una puerta de acceso de emergencia hacia el Camino de la Plaza.

Instalaciones Peatonales

Durante la Fase 3 se construiría una nueva instalación para el cruce de peatones en la porción occidental de la LPOE en la Avenida Virginia. La nueva instalación incorporaría un nuevo cruce

y edificio peatonal en dirección sur. El nuevo cruce peatonal conectaría con la instalación prevista de la LPOE en El Chaparral, México. Una vez que el nuevo cruce se haya construido y esté operando, el actual cruce peatonal en dirección sur sería demolido. Además, se construiría una rampa peatonal entre el puente peatonal este-oeste (que sería concluido durante la Fase 1) y la acera propuesta que conectaría la instalación con la Avenida Virginia.

Instalaciones para el Tránsito

Como se describió anteriormente, el nuevo camino en dirección sur removería la calle de Camiones Way, incluyendo un retorno para autobuses al final de la calle. La nueva instalación para el retorno y abordaje de personas sería construida en la parte occidental de la LPOE sobre la Avenida Virginia a fin de acomodar autobuses, taxis, colectivos, y vehículos de propiedad privada.

Instalación de la USBP

Se construiría una nueva estación para la USBP en la parte sur del LPOE ubicada entre el nuevo camino en dirección sur y la frontera de U.S.-México. La estación constaría de un edificio de aproximadamente 3,500-gsf, una pequeña área de estacionamiento para empleados de USBP, y una puerta para repatriación. El acceso para vehículos a la nueva estación de USBP sería provista por el camino conector interno este-oeste.

Área de Estacionamiento para Empleados

El estacionamiento para empleados sería construido en la parte sur de la LPOE, entre el nuevo camino en dirección sur, la estructura del estacionamiento para empleados, la frontera de U.S.-México, y la estación de la USBP. Esta área contaría con aproximadamente 300 espacios de estacionamiento al aire libre, y posiblemente con infraestructura para detener el agua de lluvias.

Expansión del Área de Inspección Primaria en Dirección Norte

Durante la Fase 3, el área de inspección primaria en dirección norte sería ampliada en siete carriles en su parte occidental, con 14 cabinas de inspección alineadas aportando un total de 31 carriles nuevos (24 carriles serían construidos en la Fase 1).

Alternativa de Cruce Peatonal

La Alternativa de Cruce Peatonal es similar a la de la Alternativa Preferida, pero conllevaría un esquema diferente de circulación para el cruce peatonal fronterizo. Mientras que la Alternativa Preferida propone quitar el paso actual de peatones en dirección sur y construir dos nuevos cruces peatonales en dirección sur (uno en la Avenida Virginia y otro en el Antiguo Edificio de Aduanas), la Alternativa de Cruce Peatonal proporcionaría un solo cruce en dirección sur en su ubicación actual.

La Alternativa de Cruce Peatonal demolería la mayor parte de las instalaciones actuales de la LPOE, con excepción de la instalación actual para el cruce peatonal en dirección sur y el Antiguo Edificio de Aduanas. Las nuevas instalaciones a construir incluirían, nuevas áreas para inspección primaria y secundaria, un edificio administrativo, un edificio peatonal, una planta central, puentes peatonales, una estructura de estacionamiento y otras estructuras de apoyo, y serían generalmente iguales a las de la Alternativa Preferida, con algunas variaciones en su configuración y ubicación dentro de la LPOE.

Esta alternativa sería construida en tres fases correspondiendo con las de la Alternativa Preferida (es decir, en la Fase 1 se construirían las instalaciones en dirección al norte, en la Fase 2 se construirían edificios para servir el movimiento en dirección al norte, y en la Fase 3 se construirían las instalaciones en dirección sur). La construcción de esta alternativa ocurriría durante un periodo de aproximadamente cuatro años dentro de los mismos patrones de tiempo estimados para la Alternativa Preferida identificada anteriormente. Habría traslape entre las fases de construcción, pero cada fase podría funcionar de manera independiente de fases sucesivas.

Fase 1 – Instalaciones Dirección Norte

Las mejoras propuestas para la Fase 1 conllevarían la construcción de nuevas instalaciones en dirección norte similares a las para la Alternativa Preferida antes descritas. La Tabla 2-4 muestra las mejoras propuestas durante la Fase 1. Las propuestas para las nuevas áreas de inspección primaria y secundaria en dirección norte, el centro de operaciones, la estructura del estacionamiento para empleados, y la reconfiguración del retorno en la calle de Camiones Way serían similares a las que se proponen bajo la Alternativa Preferida. Las instalaciones para la confiscación y embargo de vehículos y la planta central serían construidas en la misma ubicación que la Alternativa Preferida, pero la configuración sería levemente diferente.

El puente peatonal este-oeste sería construido sobre el I-5 y el LPOE, pero en vez de acceder en el Centro Intermodal de Transito de San Ysidro, accedería por el costado norte de la rampa este de San Ysidro Boulevard/I-5. La porción occidental del puente peatonal se conectaría con una plataforma elevada proveniente del Camino de la Plaza. Esta plataforma estaría de una dimensión mayor a la que se propone en la Alternativa Preferida.

Fase 2 – Edificios para la Dirección Norte

Las mejoras propuestas durante la Fase 2 bajo la Alternativa de Cruce Peatonal serían iguales a las de la Alternativa Preferida identificadas anteriormente. La Tabla 2-5 ilustra las mejoras propuestas durante la Fase 2.

Fase 3 – Instalaciones Dirección Sur

Las mejoras propuestas para la Fase 3 consistirían primordialmente en la construcción de las nuevas instalaciones en dirección Sur y serían similares a las descritas anteriormente para la Alternativa Preferida. La Tabla 2-6 muestra las mejoras propuestas durante la Fase 3.

Las propuestas para las áreas de inspección primaria y secundaria en dirección sur, la rampa peatonal que conecta el puente peatonal este-oeste (construido en la Fase 1), la eliminación de la calle Camiones Way, y la expansión del área de inspección primaria en dirección norte serían iguales a las propuestas bajo la Alternativa Preferida. El camino en dirección sur sería igual a lo propuesto bajo la Alternativa Preferida salvo que se proporcionaría un carril de salida en la parte más occidental del carril en dirección sur de la Avenida Virginia.

Un nuevo puente peatonal norte-sur sería construido arriba del camino propuesto en dirección sur, conectando la plataforma elevada propuesta y el principal puente peatonal este-oeste (a ser terminado durante la Fase 1) con el pasaje para el cruce peatonal en dirección sur de la instalación actual.

La estación de la USBP sería construida en la parte sur de la LPOE, justo al oeste de la estructura del estacionamiento para empleados y el puente peatonal norte-sur.

Esta alternativa no prevé la construcción de la instalación para retorno de autobuses en la porción occidental de la LPOE a lo largo de la Avenida Virginia que se propone bajo la Alternativa Preferida, pero proporcionaría un retorno más pequeño en la porción sur de la intersección de la rampa de Camino de la Plaza/I-5.

Alternativa de No Construcción

Se incluye y se analiza la Alternativa de No Construcción con la finalidad de proporcionar una línea de base para la comparación de los impactos del Proyecto, así como para satisfacer los requisitos federales para analizar la “no acción” bajo la Ley Nacional de Política Medioambiental (NEPA, por sus siglas en inglés; Código 40 de las Reglamentaciones Federales [CFR, por sus siglas en inglés] 1502.14 (d)). Esta alternativa supone que no se llevarían a cabo mejoras a la actual San Ysidro LPOE. La Alternativa de No Construcción no satisficaría los propósitos y necesidades esperadas del Proyecto, ya que los problemas y las deficiencias operacionales y de seguridad no serían corregidos, y ya que se incrementarían los tiempos de demoras para cruzar la frontera.

S.4 IMPACTOS DE PROYECTO

La tabla S-1 resume los impactos del Proyecto y las medidas para la prevención, minimización y mitigación de los impactos para cada alternativa. La discusión y el análisis detallados de los impactos del Proyecto se proporcionan en el capítulo 3.0 de este borrador de EIS. Las medidas de prevención, minimización y mitigación se enumeran en el Apéndice A, Resumen de Medidas para la Prevención, Minimización y Mitigación de Impactos.

**Tabla S-1
RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN**

Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa de Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Uso del Suelo			
<i>Usos del Suelo Actuales y Futuros</i>			
Consistente con los usos del suelo actuales y previstos en el área de SYCP, y con la división de zonas y designaciones de uso del suelo.	Consistente con los usos del suelo actuales y previstos en el área de SYCP, y con la división de zonas subyacentes y designaciones de uso del suelo.	Ningún impacto ocurriría a los usos del suelo actuales o previstos.	<u>Alternativa Preferida, Alternativa de Cruce Peatonal, y Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.
<i>Consistencia con los Planes Estatales, Regionales, y Locales</i>			
Consistente con los planes relevantes del uso del suelo.	Potencialmente inconsistente con ciertas políticas en el RCP de SANDAG, los elementos del Plan General de movilidad de la Ciudad y Elementos de Prosperidad Económica, el SYCP y el SYRP.	No cumpliría con el RCP, RTP y RTIP de SANDAG, y no sería consistente con el plan general, el SYCP, y el SYRP.	<u>Alternativa Preferida, y Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas. <u>Alternativa de Cruce Peatonal:</u> Impactos se podrían evitar solo por medio de un rediseño del Proyecto.
<i>Parques y Centros Recreativos</i>			
Ningún impacto a los parques públicos o a los centros recreativos.	Ningún impacto a los parques públicos o a los centros recreativos.	Ningún impacto a los parques públicos o a los centros recreativos.	<u>Alternativa Preferida, Alternativa de Cruce Peatonal, y Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.
Comunidad			
<i>Características y Cohesión de la Comunidad</i>			
Ningún impacto a las características y cohesión de la comunidad.	Impactos potencialmente adversos a la cohesión de la comunidad debido a las ineficacias del plan de circulación peatonal y el acceso a las instalaciones del transporte público.	Ningún impacto a las características o cohesión de la comunidad, pero resultaría en una futura degradación del tráfico, circulación, y acceso para la comunidad y la región.	<u>Alternativa Preferida:</u> A pesar de que medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas, un Plan de Manejo de Tráfico (TMP, por sus siglas en inglés) sería implementado durante la construcción para mantener el paso del tráfico y acceso a comercios. <u>Cruce Peatonal Alternativo:</u> Un TMP sería implementado durante la construcción. Impactos adversos solo se evitarían a través de un rediseño del Proyecto. <u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.
<i>Traslados</i>			
Ningún impacto se relacionaría con el traslado de seis negocios en el lugar, porque las adquisiciones de propiedad en curso están siguiendo las pautas del Acto Federal Uniforme de Asistencia para el Traslado y Políticas de Adquisición de Propiedad.	Ningún impacto se relacionaría con el traslado de seis negocios en el lugar, porque las adquisiciones de propiedad en curso están siguiendo las pautas del Acto Federal Uniforme de Asistencia para el Traslado y Políticas de Adquisición de Propiedad.	Adquisiciones de propiedad en curso ocurrirían y seguirían las pautas del Acto Federal Uniforme de Asistencia para el Traslado y Políticas de Adquisición de Propiedad.	<u>Alternativa Preferida, Alternativa de Cruce Peatonal, y Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa de Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Comunidad (cont.)			
<i>Justicia Ambiental y Riesgos Ambientales de Higiene y Seguridad para los Niños</i>			
No se anticiparía ningún impacto de justicia ambiental adverso porque el proyecto se ha desarrollado de acuerdo con el EO 12898. Ningún impacto se relacionaría con los riesgos de la higiene ambientales y de la seguridad para los niños.	No se anticiparía ningún impacto de justicia ambiental adverso porque el proyecto se ha desarrollado de acuerdo con el EO 12898. Ningún impacto se relacionaría con los riesgos de la higiene ambientales y de la seguridad para los niños.	Ocurrirían impactos adversos de justicia ambiental debido al aumento de congestión, y falta de ventajas económicas y de mejoramiento de acceso que habrían sido asociados con el Proyecto.	<u>Alternativa Preferida, Alternativa de Cruce Peatonal, y Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.
Servicios Públicos, de Emergencia, y Seguridad de Vida			
<i>Servicios Públicos</i>			
Impactos temporales relacionados con la construcción de servicios públicos potencialmente podrían ocurrir durante la construcción.	Impactos temporales relacionados con la construcción de servicios públicos potencialmente podrían ocurrir durante la construcción.	No ocurrirían impactos a los servicios públicos.	<u>Alternativa Preferida, Alternativa de Cruce Peatonal:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ El contratista de construcción debe coordinar con los abastecedores de servicios públicos para así proteger sistemas activos o llegar a un arreglo para la relocalización temporal o permanente de las existentes líneas de servicios públicos. <u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.
<i>Servicios de Emergencia</i>			
Impactos temporales relacionados con la construcción de servicios de emergencia potencialmente podrían ocurrir durante la construcción.	Impactos temporales relacionados con la construcción de servicios de emergencia potencialmente podrían ocurrir durante la construcción.	No ocurrirían impactos a los servicios de emergencias.	<u>Alternativa Preferida, Alternativa de Cruce Peatonal:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Se debería ejecutar un TMP para proveer acceso de emergencia en los caminos que serían temporalmente afectados durante el período de construcción. ○ El contratista de construcción debería contactar a los proveedores locales de servicios de emergencia antes del comienzo de la construcción para asegurarse que las actividades de la construcción no impedirían la prestación de servicios de emergencia dentro del área de proyecto durante el período de construcción. <u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa de Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Servicios Públicos, de Emergencia, y Seguridad de Vida (cont.)			
<i>Seguridad de Vida</i>			
Ningún impacto a la seguridad de vida con la implementación de medidas de protección diseñadas.	Ningún impacto de seguridad de vida resultaría de operaciones dentro de la LPOE con la implementación de medidas de protección diseñadas. Impactos adversos de seguridad de vida resultarían debido al plan de circulación peatonal.	Ningún impacto a la seguridad de vida ocurrirían, pero las deficiencias actuales a la seguridad de vida en el LPOE no serían corregidas.	<p><u>Alternativa Preferida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bolardos y barreras se deben utilizar para proteger elementos estructurales contra daño de vehículos. Las barreras anti-choque deben ser proporcionadas dondequiera que se encuentren vehículos en movimiento acercándose a las cabinas o edificios. ▪ Las paredes exteriores e interiores en áreas de alto riesgo, como vestíbulos y espacios públicos de revisión, deben ser reforzadas con concreto reforzado prefabricado o hechos en el lugar. ▪ Las ventanas exteriores y las ventanas interiores entre las áreas de alto riesgo y el espacio ocupado deben ser térmicamente aisladas o de vidrio laminado. ▪ Material de protección contra balas se debe proporcionar en las ventanas que tengan vista a las áreas de inspección, tráfico, o la frontera. ▪ Perímetros y puertas del edificio entre áreas de inspección se deben diseñar para resistir la entrada por la fuerza. ▪ Los servicios públicos críticos para las operaciones de LPOE se deben situadas dentro del edificio Planta Central, el cual sería reforzado estructuralmente. ▪ Cuando los servicios públicos están situados dentro de los edificios ocupados, los mismos deberían estar separadas de las áreas de inspección y acceso al público por lo menos por 25 pies o por paredes y suelos reforzados ▪ Las tomas de aire deben ser seguras. ▪ El equipo mecánico no se debe colocar a nivel del suelo o adyacente al paso de vehículos en movimiento. ▪ Los servicios públicos y los cables eléctricos no se deben situar ni de manera adyacente ni al paso de los vehículos, o tampoco en los carriles de inspección primaria del lado mexicano.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa de Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Servicios Públicos, de Emergencia, y Seguridad de Vida (cont.)			
			<p><u>Alternativa de Cruce Peatonal:</u> La implementación del diseño de las medidas de protección identificadas en la Alternativa Preferida evitaría impactos de seguridad de vida asociados a las operaciones dentro de la LPOE. Los impactos adversos a la vida relacionados con la circulación peatonal únicamente podrían ser evitados a través del rediseño del Proyecto.</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>
Tráfico y Transporte/Instalaciones para Peatones y Bicicletas			
<i>Calzadas, Carreteras e Intersecciones</i>			
<p>Impacto de tráfico a segmentos de calzada bajo condiciones a corto plazo (2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza, entre Avenida Virginia y las rampas del I-5 al sur. <p>Impacto a intersecciones bajo condiciones a corto plazo (2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza/Avenida Virginia <p>Impacto del tráfico sobre segmentos de calzada bajo condiciones del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza entre la Avenida Virginia y las rampas dirección sur del I-5 East San Ysidro Boulevard, entre las rampas del I-805 dirección norte y Border Village Road En la Vía de San Ysidro, entre East San Ysidro Boulevard y las rampas dirección norte del I-5 En la Vía de San Ysidro, en la rampa de salida dirección sur de la I-5 y la Calle Primera 	<p>Impacto de tráfico a segmentos de calzada bajo condiciones a corto plazo (2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza, entre Avenida Virginia y las rampas del I-5 al Sur. <p>Impacto a intersecciones bajo condiciones a corto plazo (2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza/Avenida Virginia <p>Impacto del tráfico sobre segmentos de calzada bajo condiciones del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza, entre la Avenida Virginia y las rampas dirección sur del I-5 East San Ysidro Boulevard, entre las rampas del I-805 dirección norte y Border Village Road En la Vía de San Ysidro, entre East San Ysidro Boulevard y las rampas dirección norte del I-5 	<p>Impacto de tráfico a segmentos de calzada bajo condiciones a corto plazo (2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza, entre Avenida Virginia y las rampas del I-5 al Sur. East San Ysidro Boulevard, entre las rampas del I-805 al norte y Border Village Road. Vía de San Ysidro, entre el East San Ysidro Bulevar y las rampas del I-5 al norte. Vía de San Ysidro, entre la rampa de salida del I-5 al sur y la Calle Primera <p>Impacto a intersecciones bajo condiciones a corto plazo (2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> Vía de San Ysidro/Calle Primera Vía de San Ysidro/Rampas de I-5 al sur. <p>Impacto de tráfico a segmentos de calzada bajo condiciones a largo plazo (2030):</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza, entre Avenida Virginia y las rampas I-5 al sur. 	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u></p> <p>La meta principal del Proyecto en apoyo al propósito del mismo es aumentar la capacidad de proceso y eficacia de la LPOE para dar respuesta a la necesidad de la demanda actual y proyectada de vehículos y personas que cruzan la frontera. Consecuentemente, la Alternativa Preferida y la Alternativa de Cruce Peatonal no generarían directamente volúmenes sustanciales de tráfico, pero sí darían respuesta a la demanda actual y proyectada de cruces de frontera. También modificaría los patrones de la circulación en el área del Proyecto. El propósito y la necesidad del Proyecto no incluyen mejoras en las calzadas locales; sin embargo, se han identificado posibles mejoras que podrían ser implementadas por terceros para alcanzar el LOS aceptable, sustentado en estándares generalmente aceptados para segmentos de calzadas e intersecciones. Las posibles mejoras que pudieran ser implementadas por terceros se describen más adelante.</p> <p>La puesta en práctica de las siguientes medidas de prevención, minimización y/o mitigación evitaría o reduciría impactos del tráfico en segmentos de calzadas e intersecciones bajo condiciones de corto plazo (2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> Ensanchamiento a cuatro carriles principales estándar del segmento de Camino de la Plaza, entre la Avenida Virginia y las rampas I-5 dirección sur. Instalación de una señal de tráfico en la intersección del Camino de la Plaza/ la Avenida Virginia <p>Además de las medidas enunciadas anteriormente para las condiciones de corto plazo, la implementación de las siguientes medidas de prevención, minimización y/o mitigación evitarían o reducirían los impactos del tráfico en calzadas e intersecciones bajo condiciones de largo plazo (2030):</p>

**Tabla S-1
RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN**

Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa de Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Tráfico y Transporte/Instalaciones para Peatones y Bicicletas (cont.)			
<p>Impacto sobre segmentos de las carreteras bajo las condiciones del horizonte del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dirección norte del I-5, entre la frontera y el cruce con la I-805 Dirección norte del I-805, entre el cruce de la I-5 y East San Ysidro Boulevard. <p>Impacto del Tráfico en las intersecciones bajo las condiciones del horizonte en el año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> En la intersección de las rampas del Camino de la Plaza/I-5 En la intersección de Camino de la Plaza/Avenida Virginia 	<ul style="list-style-type: none"> En la Vía de San Ysidro, en la rampa de salida dirección sur de la I-5 y la Calle Primera <p>Impacto sobre segmentos de las carreteras bajo las condiciones del horizonte del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dirección norte del I-5, entre la frontera y el cruce con la I-805 Dirección norte del I-805, entre el cruce de la I-5 in y East San Ysidro Boulevard. <p>Impacto del tráfico en las intersecciones bajo las condiciones del horizonte en el año 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> En la intersección de las rampas del Camino de la Plaza/I-5 En la intersección de Camino de la Plaza/Avenida Virginia 	<ul style="list-style-type: none"> East San Ysidro Boulevard, entre las rampas I-805 al norte y Border Village Road Vía de San Ysidro, entre East San Ysidro Boulevard y las rampas del I-5 al norte. Vía de San Ysidro, entre las rampas de salida del I-5 sur y la Calle Primera <p>Impactos de tráfico a intersecciones bajo las condiciones del horizonte del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vía de San Ysidro/Calle Primera Vía de San Ysidro/Rampas del I-5 al norte Camino de la Plaza/ Rampas del I-5 al sur Camino de la Plaza/Avenida Virginia. 	<ul style="list-style-type: none"> Revestimiento de las rampas del I-5 dirección sur en el Camino de la Plaza haciendo un carril para dar vuelta a la izquierda en dirección sur, un carril para dar vuelta a la derecha en dirección sur, un carril compartido de paso/vuelta a la derecha en dirección sur, y un carril de paso directo en dirección oeste. <p>Ocurrirán impactos adversos en tráfico en tres segmentos de la carretera bajo condiciones de largo plazo. No se identifican medidas para prevenir, minimizar y/o mitigar estos impactos; sin embargo, los beneficios asociados de una reducción significativa en la congestión (reducción de colas y tiempos de espera) para los vehículos que cruzan la frontera en dirección norte, cancelarían los impactos adversos.</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>
Instalaciones para Peatones, Bicicletas, y Transporte Público			
No impactos a peatones, bicicletas, o instalaciones de transporte público.	Impactos Adversos relacionados con el plan ineficiente de circulación y de acceso a instalaciones de transporte público.	No impactos a peatones, bicicletas, o instalaciones de transporte público.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de No Construcción:</u> Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p> <p><u>Alternativas de Cruce Peatonal:</u> Impactos solo pueden evitarse a través del rediseño del Proyecto.</p>
Impactos Temporales de Construcción			
Los impactos temporales de construcción relacionados con el tráfico podrían potencialmente ocurrir durante la construcción.	Los impactos temporales de construcción relacionados con el tráfico podrían potencialmente ocurrir durante la construcción.	No ocurrirían impactos relacionados a la construcción.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u> Impactos temporales se podrían evitar con la implementación de un TMP.</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>

Tabla S-1			
RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa de Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Impactos Visuales/Estéticos			
No ocurriría ningún impacto visual adverso.	No ocurriría ningún impacto visual adverso.	No ocurriría ningún impacto visual adverso.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u> Aun cuando no ocurrirían impactos visuales adversos, la implementación de las siguientes medidas de minimización proporcionarían una mayor calidad visual dentro del área de estudio del Proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un plan comprensivo de concepto de jardinería debería ser desarrollado e implementado, que incluiría lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Una variedad de plantas tolerantes y sostenibles a la sequía. ○ Plantar hiedras en las rejas y las paredes para reducir la escala visual y prevenir el vandalismo en las paredes. ▪ Los árboles de las calles y áreas de jardines deberían mantenerse al máximo durante la construcción del Proyecto. ▪ Tratamientos arquitectónicos deberían ser consistentes con los edificios propuestos de la LPOE. ▪ Las rejas de metal y los pasamanos deberían ser consistentes a todo lo largo del pasaje peatonal. ▪ Donde sea posible, integrar nuevo arte público consistente con el concepto de la frontera internacional.
Recursos Culturales			
<i>Recursos Arqueológicos</i>			
No se espera que ocurran impactos en los recursos arqueológicos, aun cuando pudiera haber algunos recursos subterráneos que pudieron llegar a ser afectados durante la construcción.	No se espera que ocurran impactos en los recursos arqueológicos, aun cuando pudiera haber algunos recursos subterráneos que pudieron llegar a ser afectados durante la construcción.	No ocurrirían ni construcción ni actividades que afectan al suelo; por lo tanto, no ocurrirían impactos en los recursos arqueológicos.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u> Si materiales culturales se descubren durante la construcción, toda la actividad de movimiento de tierra dentro y alrededor del área inmediata del descubrimiento debe ser evitada hasta que un arqueólogo calificado pueda determinar la naturaleza y la significación del hallazgo.</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa de Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Recursos Culturales (cont.)			
<i>Recursos Históricos</i>			
La renovación provisional y el último uso futuro del NRHP-listado Antiguo Edificio de Aduanas darían lugar a un impacto adverso directo a esta característica histórica.	La renovación provisional y del NRHP-listado Antiguo Edificio de Aduanas daría lugar a un impacto adverso directo a esta característica histórica.	Ningún impacto a recursos históricos ocurriría.	<u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u> Las siguientes medidas para la prevención, minimización, y/o mitigación evitarían impactos potenciales a recursos históricos durante la renovación del Antiguo Edificio de Aduanas:
La construcción de la Planta Central de la Alternativa Preferida afectaría indirectamente el Edificio Internacional, que es recomendado a ser elegible para el NRHP, el CRHP, y el registro de la ciudad.	La construcción de la Planta Central de la Alternativa de Cruce Peatonal afectaría indirectamente el Edificio Internacional, que es recomendado a ser elegible para el NRHP, el CRHP, y el registro de la ciudad.		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cualquier renovación del Antiguo Edificio de Aduanas para fines temporales de procesamiento peatonal o para cualquier uso futuro debería satisfacer los Estándares de la Secretaría del Interior para el Tratamiento de Propiedades Históricas. ▪ Antes de alterar o remover cualquier aspecto de del edificio, documentación detallada del Antiguo Edificio de Aduanas debe ser completada según lo convenido en el proceso de la consulta de la sección 106. <p>Si todos los efectos adversos no pueden ser evitados, otras medidas de mitigación serían determinadas mediante la consulta de la sección 106.</p> <p>La medida siguiente prevendría, minimizaría, o mitigaría impactos indirectos a los recursos históricos, incluyendo el Edificio Internacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Las medidas consistentes con los Estándares de la Secretaría del Interior para el Tratamiento de Propiedades Históricas serían ejecutadas según lo convenido en el proceso de la consulta de la sección 106. <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>
Hidrología y Zona de inundación			
No habría impactos operacionales o de construcción en el corto o largo plazo con un diseño apropiado y con Prácticas Mejores de Gestión (BMPs, por sus siglas en inglés).	No habría impactos operacionales o de construcción en el corto o largo plazo con un diseño apropiado y con Prácticas Mejores de Gestión (BMPs, por sus siglas en inglés).	No ocurrirían ni construcción ni actividades que afectan al suelo; por lo tanto, no ocurrirían impactos hidrológicos o de la zona de inundación.	<u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u> Las recomendaciones para adecuadamente evitar o tratar impactos potenciales relacionados con la hidrología y la zona de inundación incluyen: los BMPs con respecto al diseño apropiado, el tamaño, y la ubicación de las instalaciones propuestas para el drenaje del agua de lluvia, la incorporación de recomendaciones aplicables derivadas de investigaciones detalladas geotécnicas, así como consideración de la ubicación y amplitud de los embalses propuestos para la retención/infiltración con respecto a cuestiones de saturación en la superficie. <u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.

Tabla S-1			
RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Calidad del Agua y Descargas de Aguas de Lluvia			
No ocurrirían ni impactos a corto plazo relacionados con la construcción ni impactos operacionales a largo plazo con un diseño apropiado y BMPs.	No ocurrirían ni impactos a corto plazo relacionados con la construcción ni impactos operacionales a largo plazo con un diseño apropiado y BMPs.	No ocurrirían ni construcción ni actividades que afectan al suelo; por lo tanto, no ocurrirían impactos relacionados con la calidad del agua o las descargas de aguas de lluvia.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u></p> <p>Los impactos sobre la calidad del agua y sobre las descargas de aguas de lluvia serían resueltos mediante la satisfacción de las disposiciones aplicables contenidas en el Permiso de Construcción NPDES, Permiso Municipal u otros estándares de la Ciudad. Los BMPs y SWPPP asociados con el Proyecto definiría medidas para tratar efectos potenciales asociados con la construcción a corto plazo (erosión y sedimentación, materiales peligrosos relacionados con la construcción, escombros derivados de la demolición, y eliminación de agua subterránea extraída) y operación y mantenimiento a largo plazo (diseño de sitio / desarrollo de bajo impacto de BMPs, control de BMPs, control de tratamiento de BMPs, y monitoreo de post-construcción de BMPs/mantenimiento de itinerario y responsabilidades).</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas</p>
Geología/Suelo/Sísmica/Topografía			
No ocurrirían impactos sísmicos o no sísmicos con la implementación de medidas en conformidad con el Departamento de Estándares, Código de Construcción Uniforme (UBC, por sus siglas en inglés), y Código de Construcción de California (CBC, por sus siglas en inglés), así como la incorporación de recomendaciones geotécnicas.	No ocurrirían impactos sísmicos o no sísmicos con la implementación de medidas en conformidad con el UBC y CBC, así como la incorporación de recomendaciones geotécnicas.	No ocurrirían ni construcción ni actividades que afectan al suelo; por lo tanto, no ocurrirían impactos relacionados con la geología, suelos, sismicidad o topografía.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u></p> <p>Incorporaría un diseño apropiado y medidas de construcción para acomodar riesgos sísmicos y no sísmicos potenciales, de ser aplicable, según la industria asociada / los estándares reguladores (por ejemplo, el IBC) y el subsecuente análisis geotécnico detallado.</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas</p>
Paleontología			
Podría afectar áreas potencialmente no previamente molestadas en alta sensibilidad de la Formación de Otay y en los Viejos Depósitos Parálcos, que podrían resultar potencialmente en la destrucción de recursos paleontológicos únicos o significativos.	Podría afectar áreas potencialmente no previamente molestadas en alta sensibilidad de la Formación de Otay y en los Viejos Depósitos Parálcos, que podrían resultar potencialmente en la destrucción de recursos paleontológicos únicos o significativos.	No ocurrirían ni construcción ni actividades que afectan al suelo; por lo tanto, no ocurrirían impactos relacionados con los recursos paleontológicos.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal:</u></p> <p>Se prepararía e implementaría un Plan de Monitoreo Paleontológico, mismo que incluiría los siguientes tipos de medidas de acuerdo con las practicas estándares de construcción en el Sur de California:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un Paleontólogo Calificado debe estar presente en las reuniones previas de excavación a fin de consultar con los contratistas de las nivelación/excavación en cuanto a la localización potencial y la naturaleza de recursos paleontológicos y operaciones asociadas con monitoreo/recuperación.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Paleontología (cont.)			
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un paleontólogo calificado o un Monitor Paleontológico (trabajando bajo la dirección del paleontólogo calificado), debe estar en el lugar para supervisar los recursos paleontológicos durante toda la operación original de nivelación/excavación que involucren áreas no molestadas en zonas de la Formación de Otay y/o del Viejo Depósito Parálidos. <p>Si algunos recursos paleontológicos son descubiertos, el Paleontólogo Calificado (o el Monitor Paleontológico) debería poner en práctica operaciones de recuperación apropiadas, incluyendo potencialmente una excavación simple, la protección con yeso de especímenes grandes y/o frágiles, o excavaciones en la cantera por depósitos ricos en materiales con fósiles. El Paleontólogo Calificado y el Monitor de Recursos Paleontológicos deberán estar autorizados a parar o desviar el trabajo de construcción en áreas de salvamento para la recuperación oportuna de restos de fósil.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Los Recursos paleontológicos recolectados durante las acciones de monitoreo y rescate del programa deberían ser limpiados, reparados, ordenados y catalogados bajo los métodos aceptados por la industria. ▪ Los fósiles preparados, junto con copias de todas las notas relevantes tomadas en el lugar de trabajo, fotografías y mapas, deberán ser depositadas ante una institución científica aprobada para el manejo colecciones paleontológicas. ▪ Un reporte final debe ser preparado por el Paleontólogo Calificado describiendo los resultados del programa de mitigación, incluyendo los métodos utilizados en el área de trabajo y en el laboratorio, las unidades estratigráficas encontradas, y la naturaleza y el significado de los recursos paleontológicos recuperados. <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>

Tabla S-1			
RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Desechos/Materiales Peligrosos			
Darían lugar a impactos adversos potenciales debido a la posible contaminación del suelo y/o del agua subterránea en instalaciones listadas con potencial preocupación ambiental, así como en los usos previos y actuales dentro del área de estudio del Proyecto y de la LPOE. Además, podrían ocurrir impactos adversos potenciales asociados con depósitos aéreos del plomo (ADL, por sus siglas en inglés), materiales peligrosos de construcción, y los bifenilos policlorinizados (PCBs, por sus siglas en inglés).	Darían lugar a impactos adversos potenciales debido a la posible contaminación del suelo y/o del agua subterránea en instalaciones listadas con potencial preocupación ambiental, así como en los usos previos y actuales dentro del área de estudio del Proyecto y de la LPOE. Además, podrían ocurrir impactos adversos potenciales asociados con ADL, materiales peligrosos de construcción, y los PCBs.	Darían lugar a impactos adversos potenciales debido a la posible contaminación del suelo y/o del agua subterránea en instalaciones listadas con potencial preocupación ambiental, así como en los usos previos y actuales dentro del área de estudio del Proyecto y de la LPOE. Además, podrían ocurrir impactos adversos potenciales asociados con ADL, materiales peligrosos de construcción, y los PCBs.	Darían lugar a impactos adversos potenciales debido a la posible contaminación del suelo y/o del agua subterránea en instalaciones listadas con potencial preocupación ambiental, así como en los usos previos y actuales dentro del área de estudio del Proyecto y de la LPOE. Además, podrían ocurrir impactos adversos potenciales asociados con ADL, materiales peligrosos de construcción, y los PCBs.
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los transformadores y el equipo de elevadores deberían ser muestreados sobre su contenido de PCB dentro del Área de Estudio del Proyecto si contempla la necesidad de afectarlos o ser movidos durante la construcción. Si se detectan PCBs, sería necesario adoptar acciones apropiadas de mitigación y eliminación de conformidad con los requerimientos regulatorios, y el suelo ubicado debajo de los transformadores y/o elevadores debería ser evaluado para detectar posibles dispersiones. Si se encuentran presente en los suelos subyacentes, deberían implementarse acciones apropiadas de mitigación y para su traslado y eliminación de conformidad con los requerimientos regulatorios aplicables. ▪ Los desechos y residuos potencialmente peligrosos en el lugar del Proyecto, incluyendo la basura, escombros, y equipo se deben trasladar y tirarse fuera del área de trabajo, de acuerdo con los requisitos reglamentarios aplicables. ▪ Antes de la renovación o demolición de las estructuras existentes, deberían llevarse a cabo estudios para evaluar la presencia, ubicación y cantidades de materiales peligrosos de construcción (ACMs y LCSs). Se deberían tomar muestras de materiales sospechosos y analizarlas, y si el material peligroso está presente, se deberían implementar acciones apropiadas de mitigación de acuerdo con los requisitos reglamentarios aplicables.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Desechos/Materiales Peligrosos (cont.)			
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las especificaciones del contrato deberían incluir referencias sobre el potencial de encontrar contaminación en los suelos, aguas subterráneas, o en otros desechos regulados durante las actividades de construcción. ▪ <u>Alternativa de No Construcción</u>: Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.
Calidad de Aire			
No ocurrirían impactos adversos en la calidad del aire derivados de la construcción u operatividad. No ocurrirían impactos en la calidad del aire relacionados con Fuentes Tóxicas de Aires Movibles (MSATs) o por el cambio climático global.	No ocurrirían impactos adversos en la calidad del aire derivados de la construcción u operatividad. No ocurrirían impactos en la calidad del aire relacionados con MSATs o por el cambio climático global.	No ocurrirían actividades de construcción o en el suelo; por lo tanto no ocurrirían impactos en la calidad del aire	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa de Cruce Peatonal</u>: Aun cuando no ocurrirían impactos negativos en la calidad del aire, la implementación de las siguientes medidas minimizaría las emisiones de contaminantes en el aire durante la construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Debería aplicarse agua u otros paliativos contra el polvo sobre las superficies expuestas de tierra en los lugares de construcción tan frecuentemente como sea necesario para controlar la fuga de partículas de polvo. ▪ Debería arrojarse una sustancia para aglomerar los suelos sobre cualquier camino no pavimentado utilizado para fines de construcción y en áreas de estacionamiento. ▪ Los camiones deberían ser lavados cuantas veces sea necesario, conforme salgan de los lugares de construcción, a fin de controlar la fuga de emisión de polvo. ▪ El equipo de construcción y los vehículos deberían estar afinados y mantenidos adecuadamente. Deberían utilizarse combustibles con baja emisión de sulfuros. ▪ Medidas para reducir el marcaje de rodamientos tales como el uso de grava deberían ser utilizados en los puntos de acceso a fin de minimizar el polvo y depósitos de lodo en los caminos afectados por el tráfico de la construcción. ▪ Las cargas de tierras y materiales húmedos deberían ser cubiertas antes de su transportación, o deberían contar con una holgura libre (espacio adecuado entre la parte de arriba del material y la parte superior del camión) que permita la reducción de polvo de diámetro de 10 micrones o menos (PM10) y la pérdida de partículas durante el transporte.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Calidad de Aire (cont.)			
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ El polvo y barro que queden depositados sobre vías publicas pavimentadas deberían ser removidas a fin de disminuir partículas ▪ Dentro de lo factible, el tráfico de la construcción debería ser canalizado y programado para reducir congestión e impactos relacionados con la calidad del aire, causados por motores trabajando a lo largo de las calles locales durante horas de pico. ▪ Las excavaciones y movimiento de tierra debería ser suspendidas cuando existan vientos que excedan las 25 millas por hora salvo que la tierra este lo suficientemente mojada a fin de prevenir nubes de polvo <p>En la medida en que pueda ser aplicable o posible, las siguientes medidas pueden ayudar a reducir emisiones GHG relacionadas con el proyecto y posibles impactos en el cambio climático.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Provisión de áreas verdes donde sea posible fin de reducir la temperatura de la superficie y reduce el CO₂ a través de la fotosíntesis ▪ Utilizar superficies de color claro como Cemento Portland que coadyuva a reducir el efecto albedo (es decir, el carácter reflectante del sol sobre la superficie). ▪ Utilizar iluminación eficiente en energía ▪ Limitar tener los motores de los equipos y camiones trabajando de manera ociosa durante la construcción <p><u>Alternativa de No Construcción.</u>: Medidas de prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>

Tabla S-1			
RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Energía			
Potencialmente en el corto plazo, podían ocurrir impactos energéticos-relacionados con la construcción. No ocurrirían impactos energéticos operacionales. Eso habría exceso en el consume de energía y sería reducida .cuando el proyecto alcance la certificación LEED para la LPOE, tal y como se tiene planeado así como satisfacer la Ley de Independencia Energética y Seguridad.	Potencialmente en el corto plazo, podían ocurrir impactos energéticos-relacionados con la construcción. No ocurrirían impactos energéticos operacionales. Eso habría exceso en el consume de energía y sería reducida .cuando el proyecto alcance la certificación LEED para la LPOE, tal y como se tiene planeado así como satisfacer la Ley de Independencia Energética y Seguridad.	No ocurrirían actividades de construcción o que afecten el suelo y por lo tanto, no ocurrirían impactos en la energía relacionados con la construcción. En el largo plazo, la Alternativa de No Construcción contribuiría a los amplios retrasos asociados con el tráfico para el cruce de la frontera y con ineficiencias asociadas con el uso de la energía causada por vehículos con el motor andando, misma que es de esperarse se vea incrementada. De manera adicional, las instalaciones actuales de la LPOE no serían sustituidas por otras instalaciones diseñadas para un eficiente uso de la energía. No ocurrirían actividades de construcción que afectaran al suelo y por lo tanto no habría impactos sobre los recursos biológicos.	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa del Cruce Peatonal:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Los equipos de construcción y vehículos deberían estar afinados y bien mantenidos. ▪ Los tiempos en los que los motores de los equipos de construcción se mantengan encendidos sin trabajar deberían minimizarse dentro de lo razonable ▪ Dentro de lo factible, el tráfico de la construcción debería ser canalizado y programado para reducir congestión e impactos relacionados con la calidad del aire, causados por motores trabajando a lo largo de las calles locales durante horas de pico. <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>
Recursos Biológicos			
Impactaría un total de 0.1 acres del hábitat perturbado, 25.7 acres de área urbanizada, y 0.07 acres de áreas no-húmedas de Aguas de los Estados Unidos (WUS). La Fase 1 resultaría en impactos en 0.1 acres de hábitat perturbado y en 11.3 acres de área urbanizada; La Fase 2 causaría impactos en 2.6 acres de área urbanizada; y la Fase 3 resultaría en impactos en 0.01 acres de hábitat perturbado, en 0.07 acres de áreas "no-húmedas" WUS, y en 11.8 acres de áreas urbanizadas.	Impactaría a un total de 0.2 acres de hábitat perturbado ,22.1 acres de áreas urbanizadas, y 0.05 acres de áreas no-húmedas WUS. Fase 1 impactaría a 0.1 acre de hábitat perturbado y 11.9 acres de área urbanizada; La Fase 2 impactaría a 2.9 acres de áreas urbanizadas; y la Fase 3 impactaría a 0.07 acres de hábitat perturbado; 0.05 acres de áreas no-húmedas WUS y a 7.3 acres de áreas urbanizadas.		<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa del Cruce Peatonal:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durante la construcción, áreas jurisdiccionales o con vegetación sensible dentro del BSA serían cercadas con plástico color naranja de exclusión y no se permitiría personal, desperdicios o equipos en estas áreas jurisdiccionales. ▪ Impactos de 0.07 acres sobre áreas "no-húmedas" WUS y bajo la Alternativa Preferida de 0.05 acres de áreas "no-húmedas WUS bajo la Alternativa de Cruce Peatonal serían mitigadas en una proporción 1:1 mediante la adquisición créditos de mitigación de 0.07 por acre (Alternativa Preferida) o de 0.05 por acre (Alternativa de Cruce Peatonal) de escurrimientos efímeros en un banco de mitigación aprobado.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Recursos Biológicos (cont.)			
<p>No existiría impacto en comunidades de vegetación sensibles, especies de plantas sensibles o en especies animales sensibles y por lo tanto no habría impactos adversos negativos.</p> <p>Existe potencial de impactos indirectos a los recursos biológicos derivados de la reducción en la calidad del agua.</p>	<p>No existiría impacto en comunidades de vegetación sensibles, especies de plantas sensibles o en especies animales sensibles y por lo tanto no habría impactos adversos negativos.</p> <p>Existe potencial de impactos indirectos a los recursos biológicos derivados de la reducción en la calidad del agua.</p>		<p>Los impactos indirectos potenciales sobre los recursos biológicos derivados de la menor calidad del agua serían tratados a través de medidas identificadas anteriormente bajo la Calidad del Agua y Flujo del Agua de Lluvia.</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>
Impactos Acumulativos			
<i>Transportación y Tráfico / Instalaciones para Peatones y Bicicletas</i>			
<p>Impacto del tráfico sobre la calzada bajo condiciones del horizonte del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza entre la Avenida Virginia y las rampas dirección sur del I-5 East San Ysidro Boulevard, entre las rampas del I-805 las rampas dirección norte y Border Village Road En la Vía de San Ysidro, entre el East San Ysidro Boulevard y las rampas dirección norte del I-5 En la Vía de San Ysidro, en la rampa de salida dirección sur de la I-5 y la Calle Primera <p>Impacto sobre segmentos de las carreteras bajo las condiciones del horizonte del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dirección norte del I-5, entre la frontera y el cruce con la I-805 	<p>Impacto del tráfico sobre la calzada bajo condiciones del horizonte del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza entre la Avenida Virginia y las rampas dirección sur del I-5 East San Ysidro Boulevard, entre las rampas del I-805 las rampas dirección norte y Border Village Road En la Vía de San Ysidro, entre el East San Ysidro Boulevard y las rampas dirección norte del I-5 En la Vía de San Ysidro, en la rampa de salida dirección sur de la I-5 y la Calle Primera 	<p>Bajo la Alternativa de No Construcción el volumen de tráfico en las calzadas e intersección objeto de estudio se incrementarían a medida que crece la comunidad. Los impactos acumulados del tráfico ocurrirían en los siguientes segmentos de las calzadas e intersecciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Camino de la Plaza, entre Avenida Virginia y las rampas I-5 al sur. East San Ysidro Boulevard, entre las rampas I-805 al norte y Border Village Road Vía de San Ysidro, entre East San Ysidro Boulevard y las rampas del I-5 al norte. 	<p><u>Alternativa Preferida y Alternativa del Cruce Peatonal:</u></p> <p>La implementación (por otros) de las siguientes medidas evitarían o reducirían los impactos acumulativos del tráfico en los segmentos de las calzadas y carreteras:</p> <p>En la medida en que pueda ser aplicable o posible, las siguientes medidas pueden ayudar a reducir emisiones GHG relacionadas con el proyecto y posibles impactos de cambio climático.</p> <ul style="list-style-type: none"> Provisión de áreas verdes donde sea posible fin de reducir la temperatura de la superficie y reduce el CO₂ a través de la fotosíntesis Utilizar superficies de color claro como Cemento Portland que coadyuva a reducir el efecto albedo (es decir, el carácter reflectante del sol sobre la superficie). Utilizar iluminación eficiente en energía Limitar tener los motores de los equipos y camiones trabajando de manera ociosa durante la construcción

Tabla S-1			
RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Impactos Acumulativos (cont.)			
<ul style="list-style-type: none"> Dirección norte del I-805, entre el cruce de la I-5 in y el East San Ysidro Boulevard. <p>Impacto del tráfico en las intersecciones bajo las condiciones del horizonte en el año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> En la intersección de las rampas del Camino de la Plaza/I-5 <p>En la intersección de Camino de la Plaza/Avenida Virginia</p>	<p>Impacto sobre segmentos de las carreteras bajo las condiciones del horizonte del año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dirección norte del I-5, entre la frontera y el cruce con la I-805 Dirección norte del I-805, entre el cruce de la I-5 in y el East San Ysidro Boulevard. <p>Impacto del tráfico en las intersecciones bajo las condiciones del horizonte en el año 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> En la intersección de las rampas del Camino de la Plaza/I-5 <p>En la intersección de Camino de la Plaza/Avenida Virginia</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vía de San Ysidro, entre las rampa de salida del I-5 sur y la Calle Primera (LOS F durante las horas pico PM) <p>Los tiempos de espera para el tráfico en dirección norte en la LPOE se estima excederían 10 horas si no se realizan mejoras a la actual LPOE. Esto resultaría en colas extremadamente largas de vehículos esperando cruzar la frontera.</p>	<p>Re-vestir de las rampas del I-5 al Sur en Camino de la Plaza al carril de vuelta a la izquierda con dirección al sur, un carril de vuelta a la derecha con dirección al sur, un carril compartido de paso/vuelta a la derecha con dirección al sur, y un carril de paso con dirección al oeste</p> <p>Los impactos adversos del tráfico a tres segmentos de la carretera a condiciones a largo plazo ocurrirían. No se identifica evasión, minimización, y medidas de mitigación para disminuir estos impactos; sin embargo, las grandes ventajas en la reducción de congestión (tiempos de espera y filas de vehículos) para los vehículos con rumbo al Norte que cruzan la frontera compensarían estos impactos.</p> <p><u>Alternativa de No Construcción:</u> Medidas para la prevención, minimización y/o mitigación no serían requeridas.</p>
Calidad del Aire			
<p>No ocurrirían impactos adversos acumulativos operacionales o de cambio climático. Podrían ocurrir impactos acumulativos adversos en derivados de la construcción si múltiples otros proyectos de construcción en el área SYCP ocurrieran al mismo tiempo.</p>	<p>Podrían ocurrir impactos acumulativos adversos en derivados de la construcción si múltiples otros proyectos de construcción en el área SYCP ocurrieran al mismo tiempo.</p>	<p>No ocurrirían impactos acumulativos en la calidad del aire, pero la congestión del tráfico existente no se vería disminuida y consecuentemente las emisiones se mantendrían elevadas.</p>	<p>La implementación de las siguientes medidas de prevención, minimización y mitigación reducirían el impacto acumulativo en la calidad del aire derivado de las actividades de construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> Debería aplicarse agua u otros paliativos contra el polvo sobre las superficies expuestas de tierra en los lugares de construcción tan frecuentemente como sea necesario para controlar la fuga de partículas de polvo. Debería arrojarse una sustancia para aglomerar los suelos sobre cualquier camino no pavimentado utilizado para fines de construcción y en áreas de estacionamiento. Los camiones deberían ser lavados cuantas veces sea necesario, conforme salgan de los lugares de construcción, a fin de controlar la fuga de emisión de polvo. El equipo de construcción y los vehículos deberían estar afinados y mantenidos adecuadamente. Deberían utilizarse combustibles con baja emisión de sulfuros.

Tabla S-1 RESÚMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS PARA SU PREVENCIÓN, MINIMIZACIÓN, Y/O MITIGACIÓN			
Impactos Potenciales del Proyecto			Medidas para la Prevención, Minimización, y/o Mitigación de Impactos
Alternativa Preferida	Alternativa De Cruce Peatonal	Alternativa de No Construcción	
Impactos Acumulativos (cont.)			
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Medidas para reducir el marcaje de rodamientos tales como el uso de grava deberían ser utilizados en los puntos de acceso a fin de minimizar el polvo y depósitos de lodo en los caminos afectados por el tráfico de la construcción. ▪ Las cargas de tierras y materiales húmedos deberían ser cubiertas antes de su transportación, o deberían contar con una holgura libre (espacio adecuado entre la parte de arriba del material y la parte superior del camión) que permita la reducción de polvo PM10 y la pérdida de partículas durante el transporte. ▪ El polvo y barro que queden depositados sobre vías publicas pavimentadas deberían ser removidas a fin de disminuir partículas ▪ Dentro de lo factible, el tráfico de la construcción debería ser canalizado y programado para reducir congestión e impactos relacionados con la calidad del aire, causados por motores trabajando a lo largo de las calles locales durante horas de pico. <p>Las excavaciones y movimiento de tierra debería ser suspendidas cuando existan vientos que excedan las 25 millas por hora salvo que la tierra este lo suficientemente mojada a fin de prevenir nubes de polvo.</p> <p>Cambio Climático Global: En la medida en que pueda ser aplicable o posible, las siguientes medidas pueden ayudar a reducir emisiones GHG relacionadas con el proyecto y posibles impactos de cambio climático.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Provisión de áreas verdes donde sea posible fin de reducir la temperatura de la superficie y reduce el CO₂ a través de la fotosíntesis ▪ Utilizar superficies de color claro como Cemento Portland que coadyuva a reducir el efecto albedo (es decir, el carácter reflectante del sol sobre la superficie). ▪ Utilizar iluminación eficiente en energía ▪ Limitar tener lo motores de los equipos y camiones trabajando de manera ociosa durante la construcción

S.5 COORDINACIÓN CON EL PÚBLICO Y OTRAS AGENCIAS

Necesidad de Permisos y Aprobaciones

Los siguientes permisos y aprobaciones serían necesarios para el Proyecto:

- Permiso Presidencial del Departamento de Estado de los U.S.
- Permiso de la Ley para el Agua Limpia, Sección 404, Permiso Nacional de las Fuerzas Armadas de Cuerpo de Ingenieros
- Sección 401 Certificación de Calidad de Agua por el Consejo del Control Regional de la Calidad del Agua, Certificación de Calidad de Agua por el Consejo Regional de la Calidad del Agua
- Permiso Nacional del Sistema General para la Eliminación de Descargas Contaminantes del Consejo Nacional de Recursos del Agua del Estado
- Permiso General para la Extracción y Descarga de Aguas Subterráneas del Consejo Regional de la Calidad del Agua
- Permisos para operar generadores de emergencia por parte del Distrito para el Control de la Contaminación del Aire en San Diego
- Consulta de la Sección 106, con el SHPO, de conformidad con NHPA
- Aprobación del diseño del Proyecto por el Comisionado de Servicios de Edificios Públicos de GSA

Consultas y Coordinación de Agencias Publicas

Consultas de GSA con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de U.S. (USFWS, por sus siglas en inglés) en cuanto a asuntos sobre recursos biológicos. La oficina de USFWS Carlsbad fue contactada en Febrero del 2009 vía correo postal de U.S. para solicitar la obtención por parte del USFWS de una evaluación para detectar la presencia de especies listadas por el Gobierno Federal como amenazadas, en peligro, o que han sido propuestas para ser incorporadas a la lista. Una respuesta escrita todavía no se ha recibido; sin embargo, USFWS trató la lista de especies amenazadas o en peligro que pueden ocurrir en la vecindad del Proyecto por medio de una conversación telefónica entre el personal de USFWS y el contratista ambiental el 3 de febrero de 2009.

La Comisión de la Herencia de Nativos Americanos (NAHC, por sus siglas en inglés) fue contactada en Diciembre del 2008 para solicitar desarrollase una búsqueda en sus archivos y verificar que no aparecieran Tierras Sagradas en sus registros. Los resultados de la búsqueda indicaron que no se registran ningunas tierras sagradas en el área de Proyecto. Una consulta con las Tribus locales Nativos Americanos fue recomendada, y una lista de contactos de Nativos Americanos fue proporcionada. Cartas describiendo el Proyecto y un mapa del área de estudio fueron enviados a los representantes locales de los Nativos Americanos en enero y en marzo de 2009.

Por la sección 106 del NHPA, GSA está actualmente en consulta con el SHPO, el Consejo Asesor de Preservación Histórica, y otros actores con respecto al uso futuro potencial del Antiguo Edificio de Aduanas.

La continua coordinación entre GSA y DHS y la agencia de Protección de Aduana y Frontera (CBP, por sus siglas en inglés) ha ocurrido con respecto al diseño de Proyecto. Caltrans, la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés), SANDAG, y la Ciudad también han sido consultadas en relación al proyecto y su interfase con las instalaciones para el transporte y la comunidad. Además, GSA está coordinando con el Departamento del Estado de U.S. la obtención del Permiso Presidencial.

Participación Pública:

Un Anuncio de Intento (NOI, por sus siglas en inglés) fue preparado para el Proyecto y publicado en el Registro Federal el 2 de julio de 2003. Una reunión pública de alcance fue llevada a cabo en la comunidad el 23 de julio de 2003 del 3:00 P.M. al 7:00 P.M. en el Centro Multicultural de San Ysidro, localizado en 4345 Otay Mesa Road, para dar oportunidad a la comunidad de repasar y de comentar respecto al Proyecto. El anuncio para la reunión de alcance fue publicado en el Registro Federal como parte del NOI.

Además del proceso público de alcance, GSA formó un Comité Representativo de la Comunidad (CRC, por sus siglas en inglés) en 2004, el cual incorpora representantes e interesados de la comunidad. GSA ha estado convocando reuniones regularmente del CRC, conforme se necesitan, en la comunidad de San Ysidro, para facilitar la coordinación y mantener un diálogo abierto entre GSA y la comunidad con respecto al Proyecto.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK