

Capítulo S: Resumen

S.1 ¿Qué organismo dirige la DIA? ¿Por qué se inició la DIA de la I-15 de Farmington a Salt Lake City?

En marzo de 2022, el Departamento de Transporte de Utah (UDOT) inició una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) para la interestatal 15 (I-15): proyecto de Farmington a Salt Lake City de conformidad con las disposiciones de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y sus normas de aplicación, así como otras leyes y normas ambientales pertinentes y las directrices correspondientes de la Administración Federal de Carreteras (FHWA). El UDOT, en calidad de patrocinador y organismo principal del proyecto, es el encargado de preparar la DIA de la I-15. La revisión ambiental, la consulta y otras medidas previstas por la legislación ambiental federal aplicable a esta medida han sido llevadas a cabo por el UDOT de conformidad con el artículo 327 del título 23 del Código de los Estados Unidos (USC) y con el Memorando de Entendimiento del 26 de mayo de 2022 entre la FHWA y el UDOT.

La Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU., el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. Y la Oficina de Recuperación de los EE. UU. participan como organismos colaboradores en la elaboración de la presente DIA. Para obtener más información, consulte la sección 1.1, *Introducción*, del capítulo 1, *Finalidad y necesidad*.

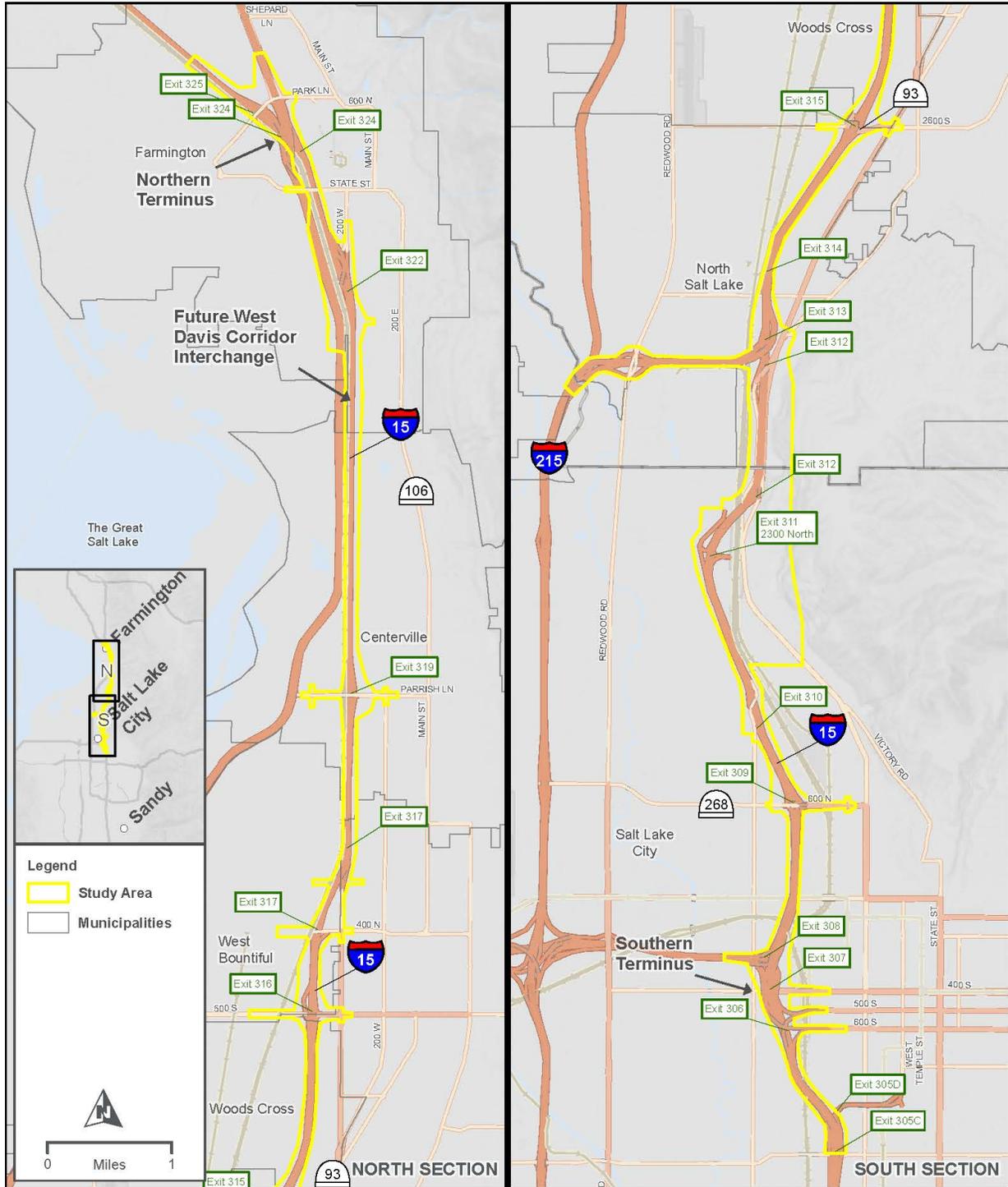
El área de estudio para la evaluación de las necesidades de la DIA de la I-15 abarca desde el intercambio vial entre la Ruta Nacional 89 (U.S. 89), Legacy Parkway y Park Lane (punto kilométrico 325 de la I-15) en Farmington hasta el intercambio vial entre la Interestatal 80 (I-80) West y 400 South (punto kilométrico 308 de la I-15) en Salt Lake City (Figura S.1-1). El área de estudio también incluye las rampas que comienzan o terminan en estos extremos.

Como se describe en la sección 1.3, *Necesidad del Proyecto*, en el capítulo 1, *Finalidad y necesidad*, entre Farmington y Salt Lake City, la I-15 tiene una infraestructura obsoleta y un rendimiento operativo cada vez peor para la demanda de viajes actual (2019) y la proyectada (2050). Estos problemas contribuyen a la disminución de la seguridad, al aumento de la congestión, a la pérdida de productividad y a la prolongación de los tiempos de viaje. Las calles este-oeste que acceden a la I-15 o la cruzan son importantes para conectar comunidades y facilitar otros medios de transporte como la bicicleta, los desplazamientos a pie y el transporte público. Cuando la I-15 y sus intercambios viales no consiguen satisfacer la demanda de viajes actual (y esto también aplica para la futura), aumenta el tráfico en las calles locales, lo que afecta tanto al sistema de transporte regional y local como a la seguridad, comodidad y eficiencia de los desplazamientos en otros medios de transporte.

¿Qué es la demanda de viajes?

La demanda de viajes es el número previsto de desplazamientos de transporte en una zona. La demanda de viajes puede satisfacerse mediante diversos medios de transporte, como el automóvil, el autobús, el tren ligero, el coche compartido y la bicicleta.

Figura S.1-1. Área de estudio para la evaluación de las necesidades para la DIA de la I-15



NEEDS ASSESMENT STUDY AREA
I-15 EIS: FARMINGTON TO SALT LAKE CITY

S.2 ¿Cuál es la finalidad del proyecto?

La finalidad del proyecto de la I-15 es mejorar la seguridad, sustituir las infraestructuras obsoletas, mejorar la movilidad de todos los medios de transporte, reforzar la economía estatal y local y conectar de mejor manera las comunidades situadas a lo largo de la I-15 desde Farmington hasta Salt Lake City. La finalidad del proyecto consta de los siguientes objetivos, organizados según las categorías del Marco de Calidad de Vida de UDOT: Buena salud, Comunidades conectadas, Economía sólida y Mejor movilidad.

- **Mejora de la seguridad**
 - Mejorar la seguridad y las operaciones de la línea principal de la I-15, y los intercambios viales, los cruces para ciclistas y peatones y la red de carreteras conectadas de la I-15.
- **Comunidades mejor conectadas**
 - Ser coherente con el uso planificado del suelo, los objetivos de crecimiento y los planes de transporte.
 - Respaldo los proyectos previstos de doble vía de FrontRunner y mejorar el acceso y la conectividad con FrontRunner, con el tránsito y los senderos regionales y a lo largo de la I-15.
- **Fortalecimiento de la economía**
 - Sustituir las infraestructuras obsoletas de la I-15.
 - Mejorar la economía reduciendo los retrasos en los viajes por la I-15.
- **Mejora de la movilidad para todos los medios de transporte**
 - Mejorar la movilidad y las operaciones en la línea principal de la I-15, los intercambios viales, la red de carreteras conectadas, las conexiones de tránsito y la infraestructura para ciclistas y peatones de la I-15 para ayudar a cubrir la demanda de viajes prevista para 2050.

S.3 ¿Cuál es la historia del proyecto?

Antes de que se iniciara el proceso de la DIA de la I-15, se habían realizado numerosos estudios de planificación del transporte para la I-15 o las infraestructuras de transporte adyacentes. Los 15 estudios de mayor pertinencia para esta DIA se resumen en la sección 1A.2 del Apéndice 1A, *Información complementaria del capítulo sobre la finalidad y la necesidad*, del capítulo 1, *Finalidad y necesidad*.

El UDOT tuvo en cuenta estos estudios a la hora de determinar la finalidad y la necesidad del proyecto de la I-15. En los estudios previos pertinentes se identificaron las necesidades y las posibles soluciones para la línea principal de la I-15, los intercambios viales, las calles arteriales que acceden a la I-15 o la cruzan, la red para ciclistas y peatones de la I-15, FrontRunner y las conexiones entre sistemas para el corredor West Davis y para la Interestatal 215 (I-215). En estos estudios se documenta la demanda de viajes actual y futura entre los condados de Davis y Salt Lake y la necesidad de una solución polifacética para cubrir la futura demanda de viajes. El documento de respaldo *Memorando de Movilidad para la Declaración de Impacto Ambiental de la I-15 desde Farmington hasta Salt Lake City* que se encuentra en el sitio web del proyecto (<https://i15eis.udot.utah.gov>) incluye información detallada sobre la movilidad ciclista y peatonal y las características de la infraestructura en cada lugar (Horrocks 2022).

El Wasatch Front Regional Council (WFRC) es la organización de planificación metropolitana para la región del proyecto y es quien elabora el *Plan de Transporte Regional de Wasatch Front* (RTP; WFRC 2019). La zona de competencia del WFRC incluye los condados de Davis, Salt Lake y Weber y la parte sur del condado de Box Elder. El Plan de Transporte Regional (RTP) más reciente de WFRC, el RTP 2019-2050, se aprobó en 2019 y ha tenido un total de cuatro modificaciones en 2020 y 2021. El RTP 2019-2050 modificado incluye dos proyectos que identifican mejoras en la I-15 en los condados de Davis y Salt Lake:

- Ampliación de la I-15 (de cinco carriles a seis carriles en cada sentido) desde Farmington hasta el límite con el condado de Salt Lake (proyecto RTP 2019: R-D-53)
- Ampliación de la I-15 (de cuatro y cinco carriles a seis carriles en cada sentido) en el condado de Davis hasta 600 North (proyecto RTP 2019: R-S-137)

El aviso del Registro Federal para esta DIA se publicó el 28 de marzo de 2022. Se proporcionó una versión preliminar de la finalidad y la necesidad a los organismos colaboradores y participantes y al público durante un período de revisión de 30 días que finalizó el 13 de mayo de 2022. Este período de revisión se produjo al mismo tiempo que el proceso formal de delimitación del alcance.

S.4 ¿Qué alternativas se tuvieron en cuenta para el proyecto?

Figura S.4-1 se presenta un resumen del proceso de desarrollo y selección de alternativas. El proceso de desarrollo y selección de alternativas se documenta en el Apéndice 2A, *Informe de selección de alternativas*, del capítulo 2, *Alternativas*.

En función de los resultados del proceso de desarrollo y selección de alternativas, el UDOT presentó una serie de alternativas de acción que combinaban un concepto de línea principal con varias opciones de subáreas. El UDOT también contempló una alternativa de inacción, tal como exige la normativa federal.

La Alternativa de Acción incluye el concepto de 5 carriles de uso general (GP) + 1 carril de alta ocupación/peaje (HOT) en la línea principal combinado con los conceptos para cada una de las cinco zonas geográficas que pasaron los niveles de selección 1 y 2.

La Alternativa de Acción también incluye las siguientes opciones de subáreas:

Figura S.4-1. Resumen del proceso de selección



- Farmington
 - Opción 400 West
 - Opción State Street
- Bountiful 400 North
 - Opción Norte
 - Opción Sur
- Bountiful 500 South
 - Opción Norte
- Opción Sur
- Salt Lake City 1000 North
 - Opción Norte
 - Opción Sur

Los principales componentes de la Alternativa de Acción y las opciones se muestran de la Figura S.4-2 a la Figura S.4-10.

Extremo norte. El extremo norte es el intercambio vial de la U.S. 89 en Farmington (punto kilométrico 324.4). La Alternativa de Acción implicaría hacer mejoras a la rampa de la I-15 en dirección norte a la U.S. 89 en dirección norte y a la rampa de la U.S. 89 en dirección sur a la I-15 en dirección sur, pero no afectaría ninguno de los movimientos de rampa entre Legacy Parkway y la I-15, entre Legacy Parkway y la U.S. 89, ni ninguno de los movimientos de rampa hacia o desde Park Lane.

Extremo sur. El extremo sur es el intercambio vial de la 400 South en Salt Lake City (punto kilométrico 308.2). La Alternativa de Acción implicaría hacer mejoras en la rampa de entrada en dirección norte y en la rampa de salida en dirección sur en la 400 South. La Alternativa de Acción mantendría las rampas actuales hacia la I-80 West y desde ella, situadas cerca de la 200 South.

Tipo de infraestructura de la línea principal. La Alternativa de Acción incluye el concepto de la línea principal de 5 carriles GP + 1 carril HOT, lo que significa que tendría 1 carril HOT y 5 carriles GP en cada sentido. La mayoría de los tramos de la Alternativa de Acción también incluirían carriles auxiliares que comenzarían con una rampa de entrada que continuaría hasta la siguiente rampa de salida sin incorporarse a los carriles GP. Por ejemplo, en 2600 South, la rampa de entrada en dirección norte continuaría hacia el norte sin incorporarse a la I-15 y se convertiría en la rampa de salida en dirección norte en 500 South.

Intercambios y cruces viales. La Alternativa de Acción tendría que cruzar una gran cantidad de calles y precisaría varias configuraciones de cruce de calles: intercambios viales, pasos elevados, pasos bajo nivel y callejones sin salida. La tabla 2.4-1, *Alternativa de Acción: intercambios y cruces viales*, en el capítulo 2, *Alternativas*, ofrece un resumen de las configuraciones de los intercambios y cruces viales para la Alternativa de Acción.

Infraestructura para peatones y ciclistas. La Alternativa de Acción incluye infraestructura nueva o mejorada para peatones y ciclistas en toda el área de estudio. Las mejoras para peatones y ciclistas de la Alternativa de Acción se presentan en la tabla 2.4-2, *Alternativa de Acción: mejoras para peatones y ciclistas por ubicación*, en el capítulo 2 se muestran en la Figura S.4-11, *Alternativa de Acción: infraestructura propuesta para peatones y ciclistas*.

En la sección 2.4.2, *Alternativa de Acción*, del capítulo 2, se incluyen gráficos adicionales e información más detallada sobre las características de la Alternativa de Acción.

Esta página se ha dejado en blanco deliberadamente.

Figura S.4-2. Alternativa de Acción: tramo de Farmington



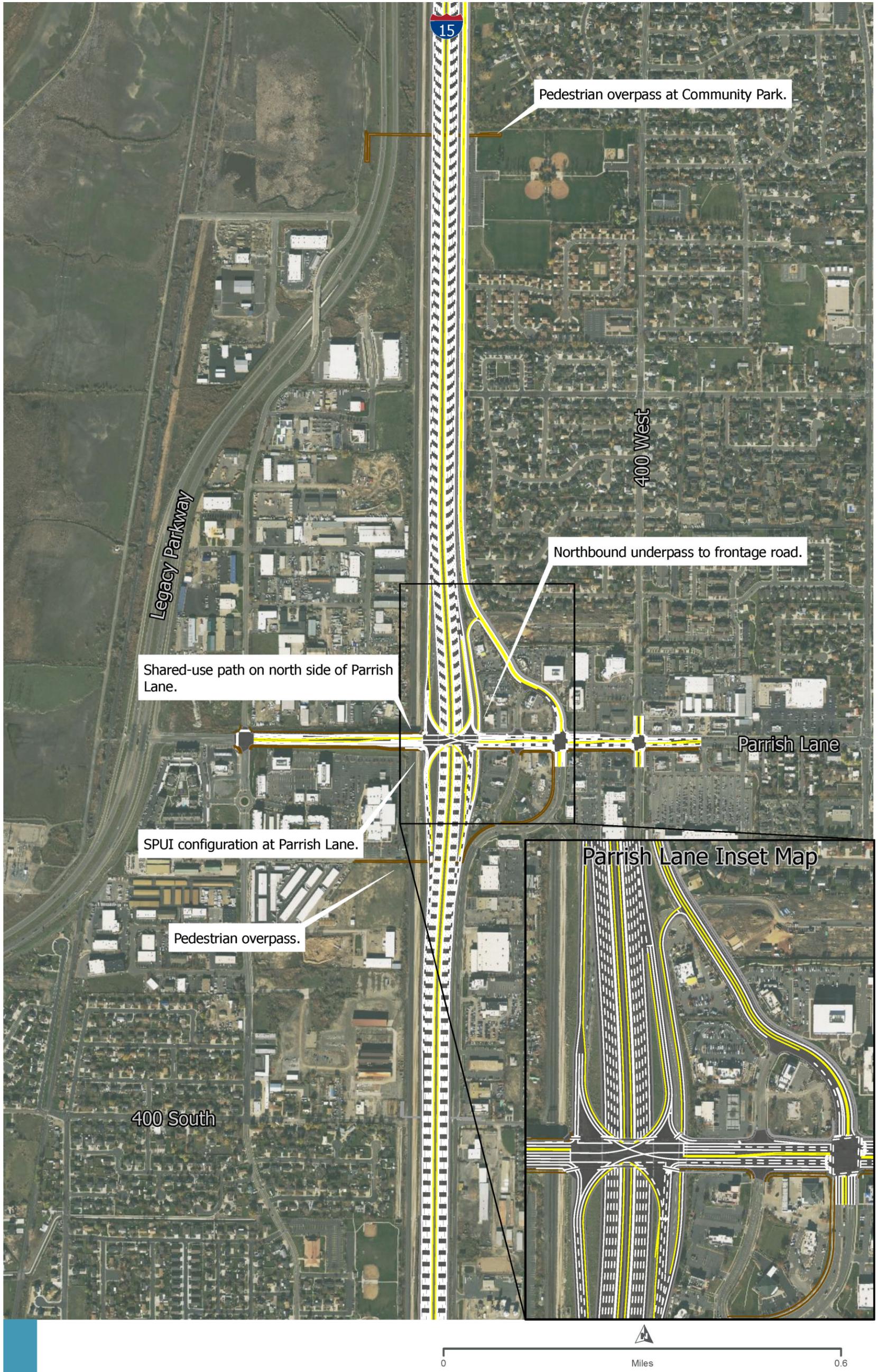
PATH: \\SLC\PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\10308567_HORROCKS_115_600\NTOFARMEIS\2_WORK\IN_PROGRESS\MAP_DOCS\RAFT\DESIGN\DESIGN\APRX - USER: ASELLARS - DATE: 4/19/2023

Figura S.4-3. Opciones de Farmington State Street/Frontage Road y 400 West/Frontage Road



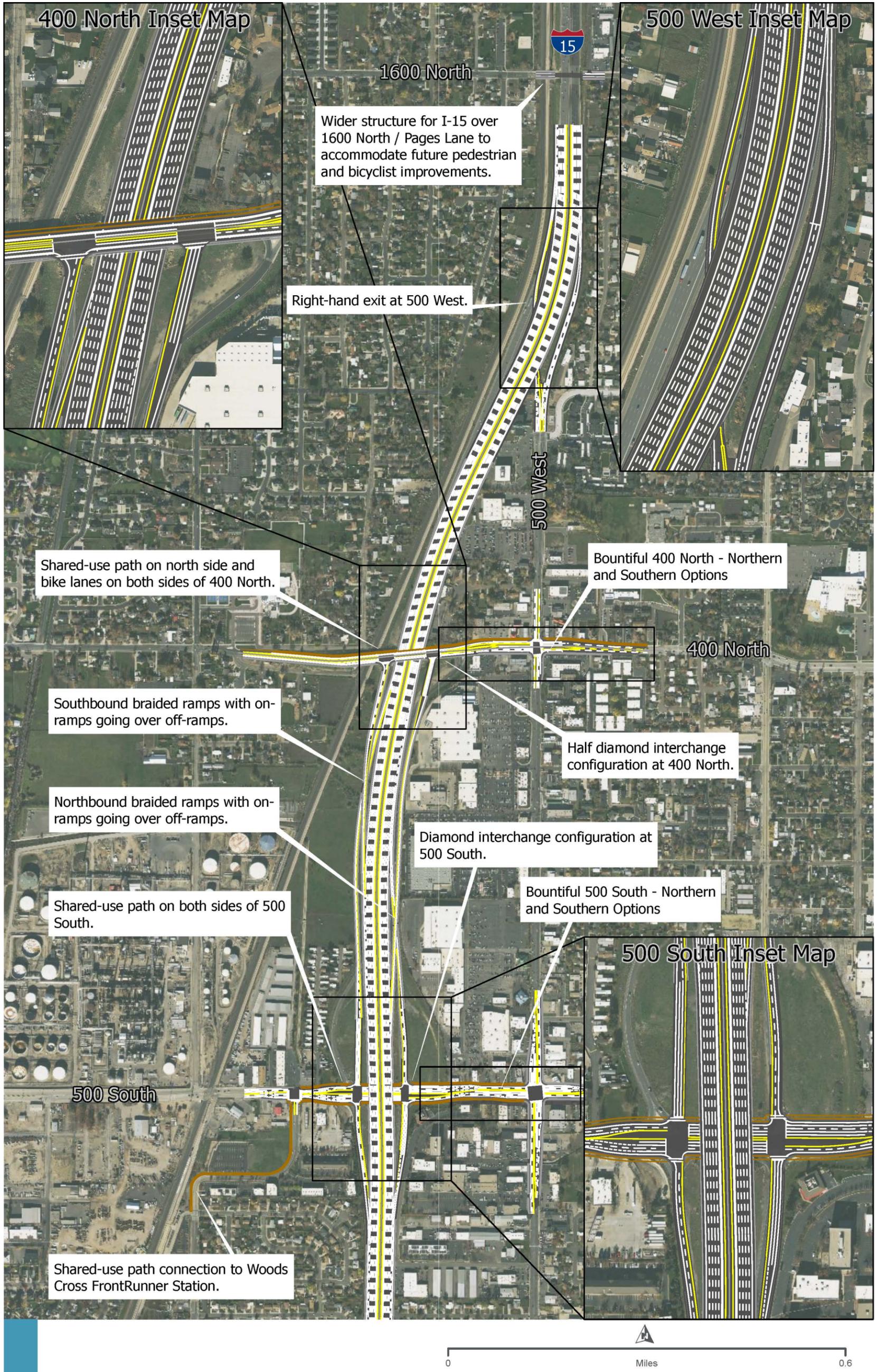
PATH: \\SLC-PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\10306567_HORROCKS_116_600\NTOFARMEIS\7_2_WORK\IN_PROGRESS\MAP_DOC\SDRAFT\DESIGN\DESIGN.APRX - USER: ASELLARS - DATE: 4/19/2023

Figura S.4-4. Alternativa de Acción: tramo de Centerville



PATH: \\SLC-PRJ9\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\10308567_HORROCKS_15_600\TOFARMEIS\7_2_WORK\IN_PROGRESS\MAP_DOCS\DRAFT\DESIGN\DESIGN_APRX - USER: ASELLARS - DATE: 4/19/2023

Figura S.4-5. Alternativa de Acción: tramo de Bountiful/West Bountiful



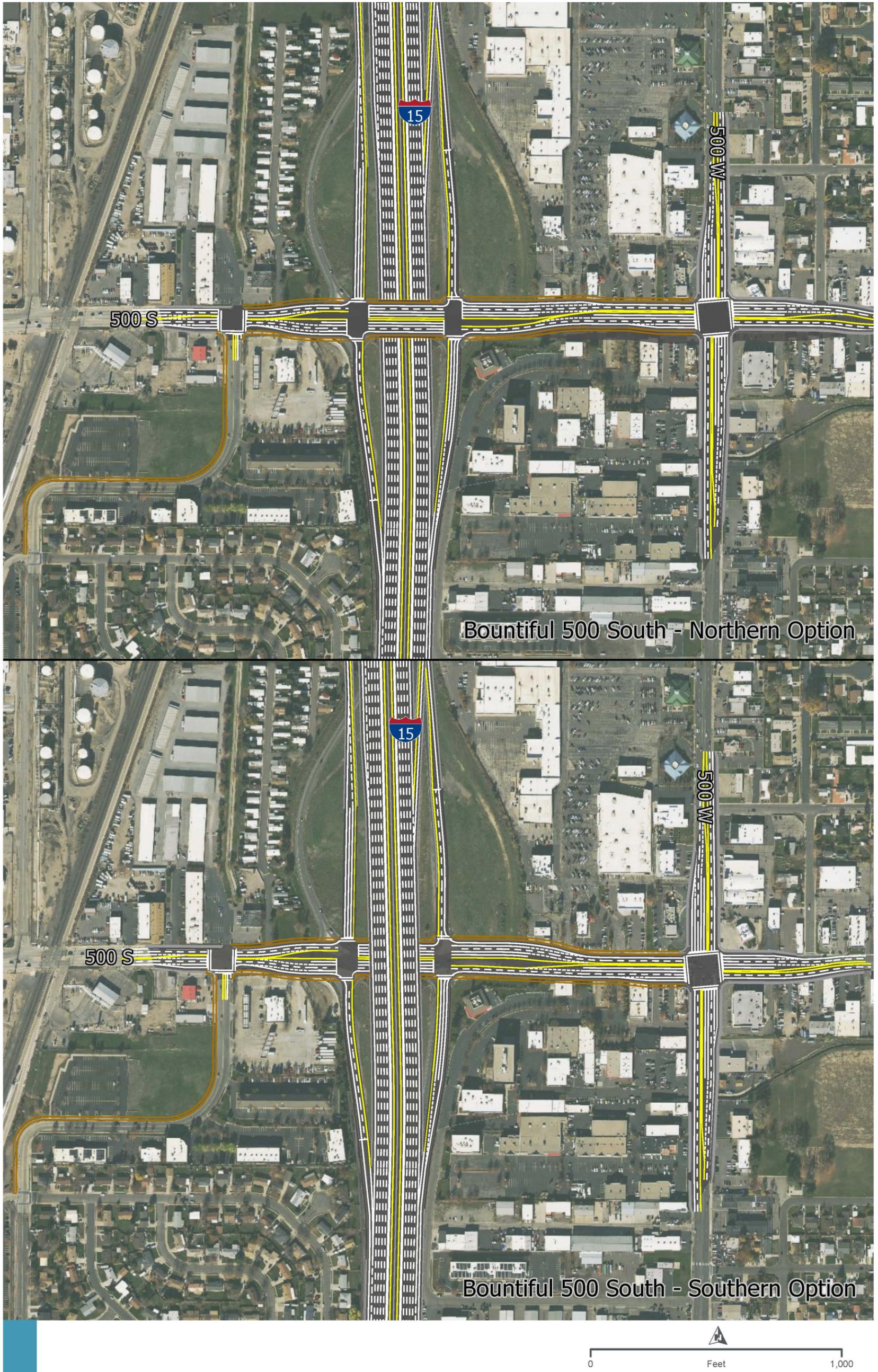
PATH: \\SLC-PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\10309567_HORROCKS_115_600NTOFARMEISIT2_WORK\IN_PROGRESS\MAP_DOCS\RAFT\DESIGN\DESIGN\APRX - USER: ASELLARS - DATE: 7/24/2023

Figura S.4-6. Bountiful/West Bountiful Opción A – 400 North – Opciones Norte y Sur



PATH: \\SLC-PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\10308667_HORROCKS_15_600NTOFARMEIS7_2_WORK\IN_PROGRESS\MAP_DOCS\DRAFT\DESIGN\DESIGN.APRX - USER: ASELLARS - DATE: 7/24/2023

Figura S.4-7. Bountiful/West Bountiful Opción A – 500 South – Opciones Norte y Sur



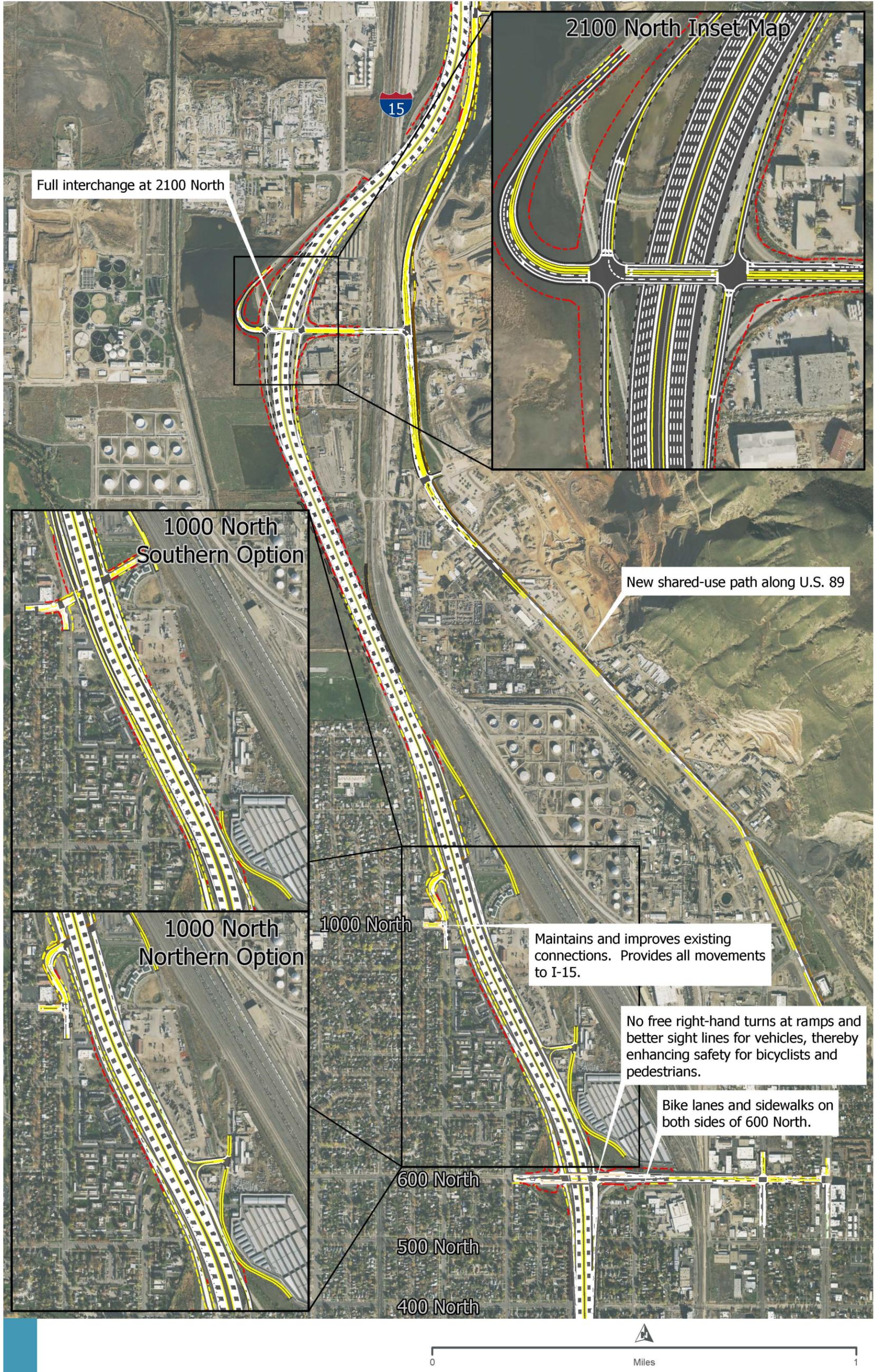
PATH: \\SLC-PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\10308657_HORROCKS_116_600NTOFARMEIS\7_2_WORK_IN_PROGRESS\MAP_DOC\DRIFT\DESIGN\DESIGN.APRX - USER: ASELLARS - DATE: 7/24/2023

Figura S.4-8. Alternativa de Acción: tramo de North Salt Lake/Woods Cross



PATH: \\SLC-PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\10308667_HORROCKS_I15_600NTOFARMEISIT_2_WORK_IN_PROGRESS\MAP_DOC\SDRAFT\DESIGN\DESIGN.APRX - USER: ASELLARS - DATE: 4/19/2023

Figura S.4-9. Alternativa de Acción: tramo de Salt Lake



PATH: \\SLC-PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCKS\110308567_HORROCKS_115_600NTOFARMEIS\7_2_WORK\IN_PROGRESS\MAP_DOC\DRIFT\DESIGN\DESIGN\APRX - USER: ASELLARS - DATE: 7/24/2023

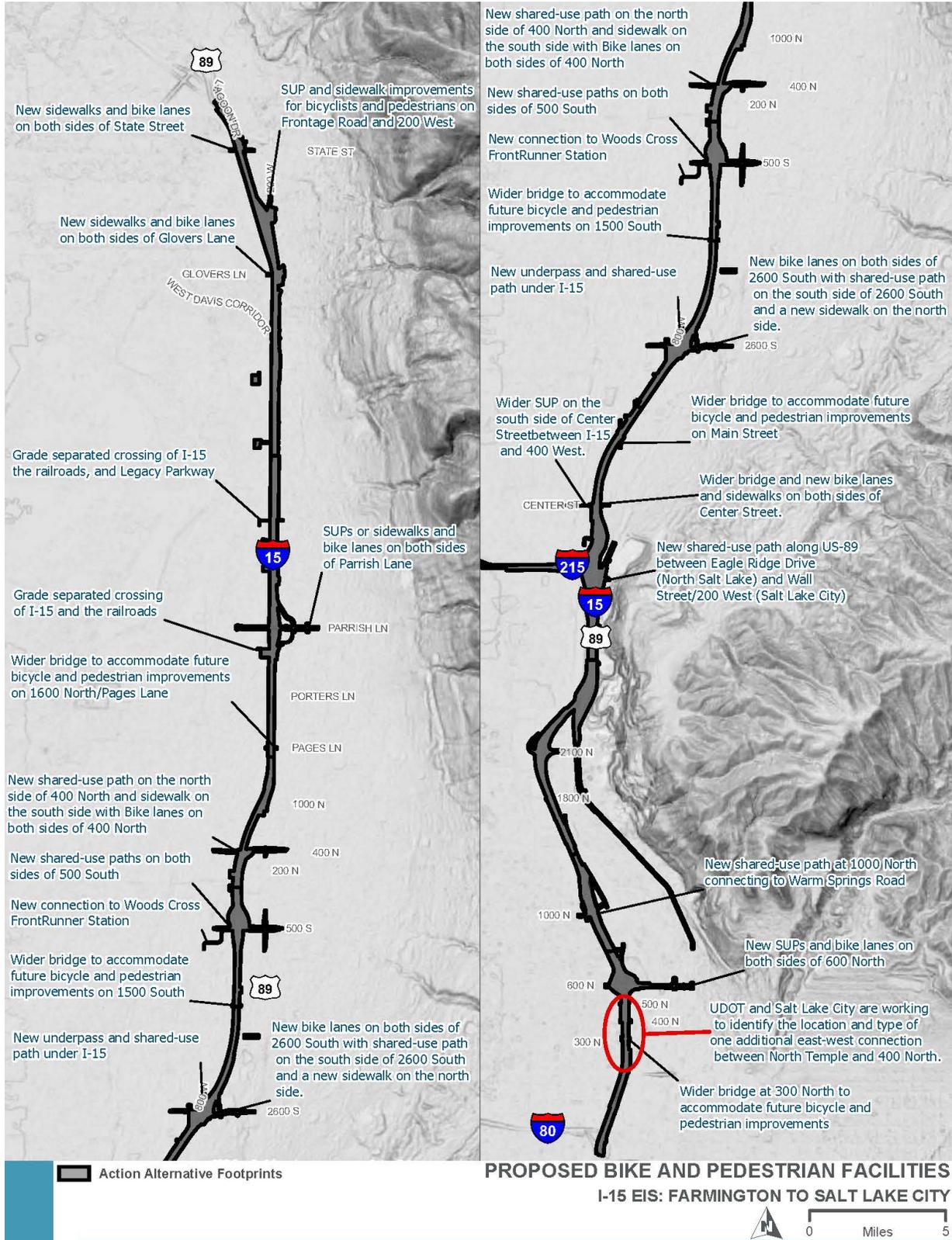
Figura S.4-10. Salt Lake City 1000 North – Opciones Norte y Sur



PATH: \\SLC-PRJ\SRV\SLC_GIS\PROJECTS\HORROCK\810309567_HORROCKS_115_600NTOFARMEIS\2_WORK_IN_PROGRESS\MAP_DOCS\DRAFT\DESIGN\DESIGN\APRX - USER: ASELLARS - DATE: 7/24/2023

Esta página se ha dejado en blanco deliberadamente.

Figura S.4-11. Alternativa de Acción: infraestructura propuesta para peatones y ciclistas



S.5 ¿Cuánto costaría la Alternativa de Acción?

El UDOT hizo cálculos preliminares de los costos de la Alternativa de Acción y sus opciones (Tabla S.5-1). Estos cálculos se basan en la ingeniería preliminar realizada para la Alternativa de Acción e incluyen el costo total del proyecto para la gestión del programa, la construcción, la adquisición del derecho de paso, la reubicación de servicios públicos y el diseño y la ingeniería de construcción. Los cálculos de los costos se han hecho en función del valor en dólares de 2023, con dos años adicionales de aumento. El costo real de la construcción variaría en función del año de construcción, las fases y la inflación.

Tabla S.5-1. Cálculo preliminar de los costos

En dólares de 2023

Tramo(s) de la Alternativa de Acción:	Costo calculado
Tramos norte, centro norte y centro sur (extremo norte hasta 1500 South en Woods Cross)	\$1,500,000,000
Tramo sur (1500 South en Woods Cross hasta el extremo sur)	\$1,900,000,000

S.6 ¿Qué impactos tendría el proyecto?

Tabla S.6-1 se resumen los impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción. Dado que los impactos sobre algunos recursos dependen de las opciones de la Alternativa de Acción que se seleccionen, se ofrece una escala de impactos de bajos a altos. Para obtener información detallada sobre los impactos ambientales de las alternativas del proyecto, consulte el capítulo 3, *Ambiente afectado, consecuencias ambientales y medidas de mitigación*.

Tabla S.6-1. Impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de Inacción	Alternativa de Acción	Notas
Suelo convertido para uso vial	Acres	0 acres	De 111 a 116 acres	
Coherente con el uso local del suelo y los planes de transporte	Sí/No	No	Sí	La Alternativa de Acción es coherente con los usos del suelo y la zonificación previstos para todas las ciudades. La Alternativa de Acción es coherente con el RTP 2019-2050 del WFRC.
Traslados de viviendas	Número	0	De 3 a 5	
Posibles traslados de viviendas	Número	0	De 35 a 36	
Traslados de establecimientos comerciales (traslados de negocios)	Número	0	De 13 a 16 edificios de uso comercial (de 16 a 26 establecimientos)	Algunos edificios de uso comercial incluyen varios establecimientos.
Posibles traslados de establecimientos comerciales (traslados de negocios)	Número	0	De 10 a 13 edificios de uso comercial (de 11 a 22 establecimientos)	Algunos edificios de uso comercial incluyen varios establecimientos.
Parques y zonas recreativas del artículo 4(f) afectados	Número	0	10	Los impactos de la Alternativa de Acción en los parques serían menores, excepto los impactos de la Opción Farmington State Street en el Parque Ezra T. Clark de Farmington.
Infraestructura comunitaria afectada	Número	0	0	
Beneficios o impactos para la justicia ambiental (EJ)	Sí/No	Sin impactos ni beneficios para las comunidades de EJ.	Sí; impactos y beneficios para las comunidades de EJ. Los impactos no serían desproporcionadamente adversos para las comunidades de EJ.	
Impactos económicos	Sí/No	Sí; adverso debido al aumento de la duración de los viajes y el retraso y la reducción de la velocidad promedio en la I-15.	Sí; adverso debido a los impactos en los negocios; positivo debido a la mejora de la duración de los viajes y las velocidades promedio en la I-15.	
Mejoras para peatones y ciclistas	Número	0	<ul style="list-style-type: none"> • 1 nueva vía de uso compartido • 4 nuevos pasos a desnivel • 8 cruces con conexiones mejoradas 	<p>La Alternativa de Inacción no mejoraría la infraestructura para peatones y ciclistas a lo largo de la I-15.</p> <p>La Alternativa de Acción añadiría cuatro nuevos pasos a desnivel de la I-15 y una nueva vía de uso compartido de 3.8 millas entre North Salt Lake y Salt Lake City. La Alternativa de Acción mejoraría los cruces actuales en ocho lugares.</p>

(sigue en la próxima página)

Tabla S.6-1. Impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de Inacción	Alternativa de Acción	Notas
Impactos sobre la calidad del aire que superan lo propuesto por las normas (NAAQS)	Sí/No	No	No	La Alternativa de Acción forma parte del plan de implementación conforme al WFRC.
Receptores con niveles de ruido modelados por encima de los criterios	Número	1,789	De 3,278 a 3,288	Se recomiendan 3 nuevas barreras acústicas y 13 barreras acústicas de sustitución para mitigar los impactos acústicos.
Impactos en el uso provechoso de las aguas superficiales	Sí/No	No hay cambios significativos en la calidad ni en los usos provechosos del agua.	No hay cambios significativos en la calidad ni en los usos provechosos del agua.	
Calidad de las aguas subterráneas	Sí/No	No	No	
Impactos en los recursos hídricos (incluye humedales, arroyos, marismas, estanques de aguas abiertas, canales y zanjas)	Acres	0	30.2	La Alternativa de Acción afectaría a 30.2 acres de recursos hídricos. Es probable que no todos estos recursos hídricos se consideren aguas de jurisdicción de los Estados Unidos.
Impactos adversos en los recursos culturales	Número	0	De 6 a 7	
Lugares afectados por materiales peligrosos	Número	0	4 CERCLA 0 a 1 tintorería 5 LUST/UST	
Impactos en las llanuras aluviales	Acres	0	42.4 acres	La mayoría de los impactos en las llanuras aluviales de la Alternativa de Acción se encuentran en zonas ya afectadas por la I-15 (por ejemplo, los cruces de llanuras aluviales actuales de la I-15) y no se considerarían como nuevos impactos en las llanuras aluviales.
Modificaciones visuales	Categoría	Condiciones similares a las actuales	De neutro a beneficioso	
Usos del artículo 4(f) con un impacto superior a <i>de minimis</i>	Número	0	De 6 a 8	
Impactos <i>de minimis</i> del artículo 4(f)	Número	0	De 52 a 54	
Impactos de la ocupación temporal del artículo 4(f)	Número	0	66	

Tabla S.6-1. Impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de Inacción	Alternativa de Acción	Notas
Conversiones en virtud del artículo 6(f)	Número	0	1: Centerville Community Park (0.61 acres/2.5 % del parque)	La Alternativa de Acción también tendría un uso temporal no conforme de 0.19 acres de Hatch Park en North Salt Lake.

CERCLA: Ley de Respuesta Ambiental Exhaustiva, Compensación y Responsabilidad Pública; EJ: justicia ambiental; LUST: tanques de almacenamiento subterráneos con fugas; NAAQS: Estándares nacionales para la calidad de aire ambiental; RTP: plan regional de transporte; artículo 4(f): artículo 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte; artículo 6(f): artículo 6(f) de la Ley del Fondo de Conservación de Tierras y Aguas; UST: tanques de almacenamiento subterráneos; WFRC: Wasatch Front Regional Council

S.7 ¿Cómo se ha coordinado el UDOT con las comunidades de justicia ambiental (EJ) durante el proceso de la DIA?

El UDOT ha utilizado una gran variedad de métodos para comunicar al público la DIA de la I-15 de Farmington a Salt Lake City, entre los que se incluyen actos de participación y prospección en la comunidad, asistencia a reuniones vecinales o comunitarias previa solicitud, correos, folletos virtuales, carteles en el césped, pancartas desplegadas, pósters, difusión en las redes sociales, actualizaciones del proyecto por correo electrónico del UDOT, actualizaciones del proyecto en el sitio web del UDOT y comunicados de prensa. La intención de esta iniciativa de divulgación más amplia era informar a todos, incluidas las comunidades desfavorecidas, sobre la DIA de la I-15 de Farmington a Salt Lake City y ofrecer oportunidades de participación continua a todas las personas o grupos interesados.

El UDOT recurrió a varios ayuntamientos, a consejos consultivos, a comisiones de planificación, a asociaciones de propietarios de viviendas y a otras entidades para recabar información sobre las preocupaciones de las comunidades, pero también para comprender mejor dónde podrían estar situadas otras comunidades desfavorecidas que sirvieran de base para el análisis de la EJ. El UDOT, en el marco de estas actividades, creó un Grupo de Trabajo para la Equidad, a través del cual el UDOT buscó la participación equitativa de grupos y personas con intereses en la vivienda asequible y en zonas del área de estudio del proyecto que históricamente podrían haber estado desatendidas debido a barreras lingüísticas o de otro tipo. Posteriormente, el Grupo de Trabajo para la Equidad se combinó con tres grupos de trabajo del área local para desarrollar y comprometerse con los miembros de la comunidad para captar los diversos puntos de vista a lo largo de la I-15 y para que los miembros compartieran la información del estudio con sus comunidades y vecinos. Los grupos de trabajo del área local incluyeron a representantes de cámaras de comercio, distritos escolares, organizaciones de servicios sociales, organizaciones juveniles, dueños de negocios, promotores inmobiliarios y residentes, entre otros.

Para la DIA de la I-15 de Farmington a Salt Lake City se crearon tres grupos de trabajo del área local. Los tres grupos eran un grupo de trabajo de área local norte, centro y sur. La finalidad de los grupos era desarrollar y comprometerse con los miembros de la comunidad para captar los diversos puntos de vista a lo largo del corredor de la I-15 y para que los miembros compartieran la información del estudio con sus comunidades y vecinos. El UDOT solicitó miembros del Grupo de Trabajo del Área Local que representaran

a las comunidades de justicia ambiental de minorías o personas de color, hogares con bajos ingresos, hogares con una o más personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años, jóvenes y personas aisladas por razones lingüísticas. Entre los miembros adicionales del Grupo de Trabajo Local se encontraban residentes de la zona, representantes municipales y organismos asociados. El objetivo de estos grupos es contribuir a la elaboración de la DIA y transmitir información sobre el proyecto a los grupos comunitarios a los que representan. Estos grupos incluyeron a representantes de las siguientes áreas comerciales y organizaciones comunitarias:

- Cámaras de comercio
- Consejos comunitarios
- Organismos públicos locales
- Distritos escolares
- Organizaciones de servicios sociales
- WFRC
- Residentes y propietarios
- Dueños de negocios
- Promotores inmobiliarios
- Organizaciones juveniles
- Funcionarios electos municipales y del condado
- Personal municipal y del condado

La participación pública durante el proceso preliminar de desarrollo y selección de alternativas se centró en una participación significativa y aplicó nuevas estrategias para ofrecer oportunidades de participación en zonas del área de estudio que históricamente podrían haber estado desatendidas debido a barreras lingüísticas, socioeconómicas, raciales o de otro tipo. Para ayudar a reducir las barreras a la participación en las dos jornadas de puertas abiertas presenciales, el UDOT proporcionó, sin costo alguno para los asistentes, comida, un rincón infantil con actividades supervisadas y transporte (se ofrecieron como opciones los servicios de viajes compartidos y UTA On Demand, un servicio de transporte punto a punto de la Autoridad de Tránsito de Utah (UTA). Toda la información del estudio se facilitó tanto en inglés como en español, y se ofrecieron servicios de interpretación en los encuentros presenciales. Las herramientas de comentarios por Internet también se facilitaron en ambos idiomas, y las jornadas de puertas abiertas se celebraron en lugares que cumplen con los requisitos de accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades.

En el capítulo 6, *Coordinación*, se ofrece más información sobre estas actividades de participación comunitaria.

S.8 ¿Cómo se tienen en cuenta en la DIA los impactos pasados y actuales en los barrios de la zona oeste de Salt Lake City?

Durante el desarrollo de la DIA de la I-15 de Farmington a Salt Lake City, muchas partes interesadas expresaron su preocupación por las repercusiones pasadas en las comunidades de la zona oeste de Salt Lake City (Rose Park, Poplar Grove y Fairpark, en particular) de la *redlining* (en este caso, la práctica de predecir condiciones de préstamo hipotecario “seguras” o “arriesgadas” basadas en parte en la composición racial de una zona), las infraestructuras de transporte (ferrocarriles, carreteras y el Aeropuerto Internacional de Salt Lake City) y los desarrollos industriales. Los impactos que sufren desde hace tiempo los barrios de la zona oeste de Salt Lake City son el resultado de muchos factores. Entre los ejemplos se incluyen la ubicación histórica de la infraestructura de transporte y otra infraestructura antes y después de la construcción de la I-15 para la que se colocaron barreras y fuentes de emisión dentro y cerca de estas comunidades, y la composición meteorológica y topográfica de la región que afectan a la calidad del aire.

Si bien la toma de decisiones pertinentes a la Alternativa de Acción propuesta no puede remediar muchas de estas decisiones pasadas de transporte e industriales, UDOT pretende seguir trabajando en colaboración con la comunidad para abordar los impactos pasados en la medida en que estén relacionados con la I-15 y puedan abordarse con el proyecto actual de la I-15. Al hacer participar activamente a la comunidad en el proceso y tener en cuenta sus comentarios, el UDOT se compromete a trabajar con la comunidad para identificar e incorporar al proyecto aquellas ideas que tendrán beneficios duraderos para todos los miembros de la comunidad.

S.9 ¿Qué alternativa y opciones prefiere el UDOT?

Tras evaluar la información recogida en la presente DIA, el expediente del proyecto y las aportaciones del público hasta la fecha, el UDOT identificó la **Alternativa de Acción** como la alternativa preferida.

La Alternativa de Acción es la alternativa preferida porque cumpliría la finalidad del proyecto de la siguiente manera:

- Mejorando la seguridad de la línea principal, los intercambios viales, los cruces para ciclistas y peatones y la red de carreteras conectadas de la I-15.
- Fortaleciendo la economía mediante la sustitución de la infraestructura obsoleta en la I-15 y la reducción de los retrasos de viaje en la I-15 en un 47 % en comparación con la Alternativa de Inacción.
- Incorporando un diseño que proporcione espacio para el proyecto previsto de doble vía FrontRunner de la UTA y proporcione una nueva conexión de vía de uso compartido con la estación de FrontRunner en Woods Cross.
- Siendo coherente con los supuestos del RTP 2019-2050 del WFRC para la I-15.
- Mejorando la red de infraestructura para peatones y ciclistas a lo largo de la I-15.
- Mejorando la movilidad mediante la reducción de la duración de los viajes entre un 49 % y un 55 % y el aumento de la velocidad promedio entre un 95 % y un 125 % durante las horas pico de la mañana y de la tarde en comparación con la Alternativa de Inacción.

La alternativa preferida incluye las siguientes opciones:

- Opción de Farmington 400 West
- Bountiful 400 North – Opción Norte
- Bountiful 500 South – Opción Norte
- Salt Lake City 1000 North – Opción Norte

Para obtener más información sobre los motivos por los que el UDOT seleccionó las opciones para la alternativa preferida, consulte la sección 2.4.5, *Bases para determinar la alternativa preferida*, en el capítulo 2, *Alternativas*.

S.10 ¿Quién decidirá qué alternativa se elige para la construcción?

El UDOT decidirá qué alternativa se elige para la construcción. Sin embargo, la decisión del UDOT dependerá en gran medida tanto de la información técnica como de las aportaciones del organismo y de la comunidad. La decisión definitiva se documentará en el Acta de decisión, respaldada por la información recogida en la DIA final. Se prevé que el Acta de decisión y la DIA definitiva se publiquen en la primavera de 2024.

S.11 ¿Cuándo y cómo se construiría la alternativa seleccionada?

Actualmente, se ha establecido financiación para la construcción en el Programa Estatal de Mejora del Transporte 2023-2028 aprobado. El importe de financiación actual es inferior a los cálculos de costos de la versión preliminar de la DIA resumidos anteriormente en S.6, *¿Qué impactos tendría el proyecto?*.

El costo real de la construcción variaría en función del año de construcción, las fases y la inflación. Normalmente, para tener en cuenta las características específicas de las alternativas que se seleccionan, el UDOT no establece la financiación para la construcción hasta que se completa el proceso de la DIA.

La alternativa seleccionada se construiría en función de la financiación disponible. Si solo se asigna una financiación parcial para la construcción, el UDOT construiría partes de la alternativa seleccionada en función del monto de la financiación y teniendo en cuenta los beneficios operativos y de seguridad.

S.12 ¿Cuáles fueron los principales temas que se identificaron en los comentarios presentados durante el proceso de la DIA?

En total, se recibieron 900 comentarios durante el período de comentarios sobre la delimitación del alcance y la versión preliminar de finalidad y necesidad. La mayoría de los comentarios estuvieron relacionados con el acceso a Glovers Lane desde la I-15 o el corredor West Davis, las infraestructuras para ciclistas y peatones a lo largo de la I-15, los nuevos intercambios viales o las modificaciones de los intercambios viales, la calidad del pavimento, los impactos acústicos, los pasos a desnivel de las vías de ferrocarril y las calles locales, y otras ideas alternativas relacionadas con el tránsito, la gestión del sistema de transporte, la gestión de la demanda de viajes, el peaje y las restricciones de carril. Las copias de los comentarios recibidos durante el período de comentarios sobre la delimitación del alcance, y la versión preliminar de la finalidad y las necesidades se incluyen en el *Informe resumido de la delimitación del alcance* en el sitio web del proyecto.

El UDOT tuvo en cuenta estos comentarios durante el proceso de desarrollo y selección de alternativas y en los análisis de impacto del proyecto de la DIA, donde procedía.

Durante el período de comentarios públicos sobre el proyecto de alternativas, se recibieron 2,890 comentarios del público y de los organismos. En el Anexo D del *Informe de análisis y desarrollo de alternativas* se incluye un resumen de los comentarios del público y de los organismos. Se incluyen copias

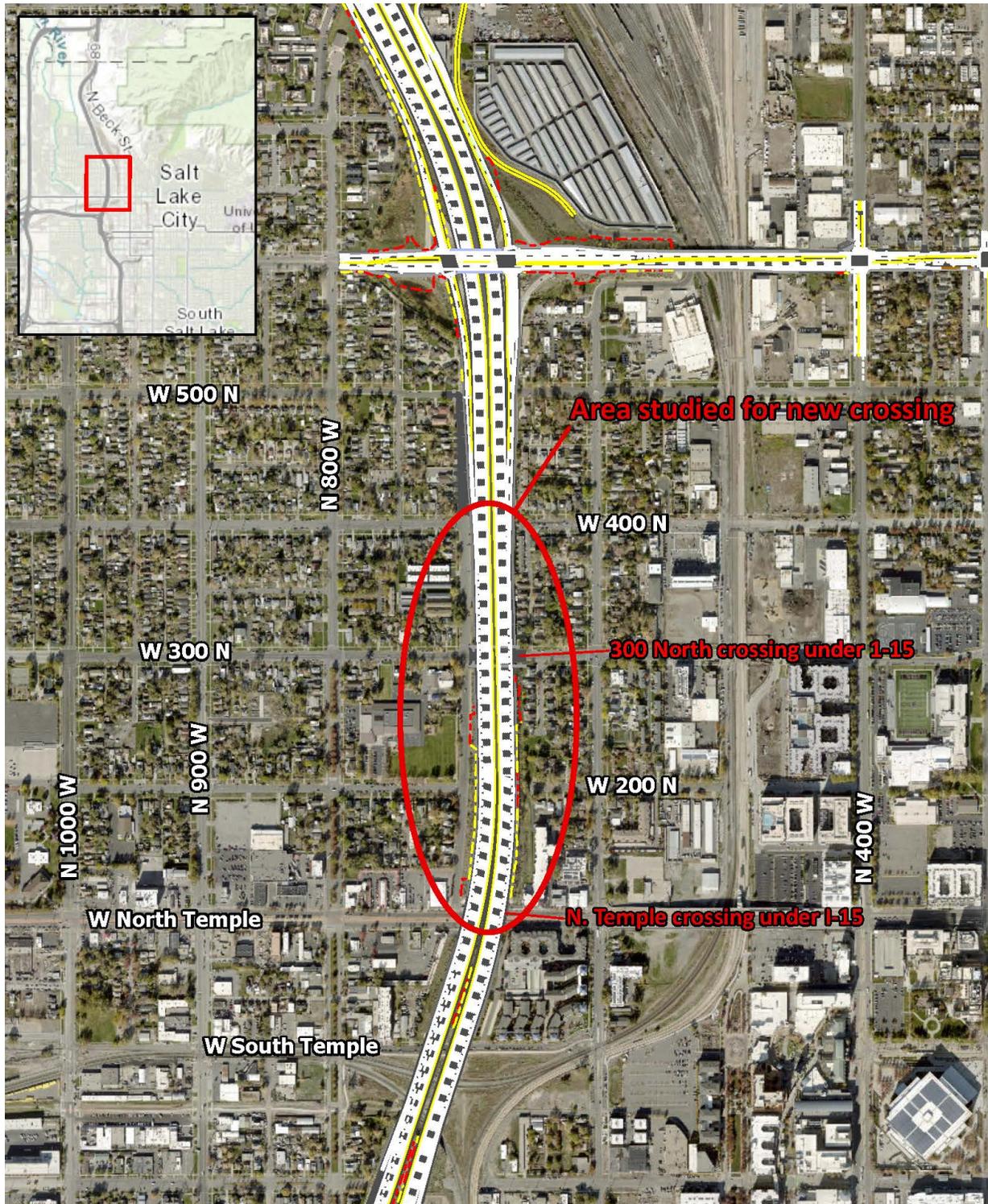
completas de todos los comentarios del público y de los organismos en la DIA de la I-15: *Comentarios sobre la versión preliminar de alternativas de enero de 2023*, en el sitio web del proyecto. La mayoría de los comentarios recibidos se referían a impactos en la comunidad, impactos en la propiedad, impactos en comunidades de justicia ambiental, impactos en la calidad del aire, impactos acústicos, la necesidad del proyecto, la demanda futura de viajes, solicitudes de tránsito y comentarios para acciones que no son competencia del UDOT, como solicitudes de cambios en la zonificación y el uso del suelo. En menor medida, entre esos comentarios hay algunos conceptos nuevos, variaciones sobre conceptos actuales y comentarios sobre el proceso de selección y los criterios de selección.

El UDOT tuvo en cuenta estos comentarios y los incorporó al *Informe definitivo de desarrollo y selección de alternativas* (que figura en el Apéndice 2A). Conforme se resume en el *Informe de desarrollo y selección de alternativas*, durante el proceso de selección de nivel 2, el UDOT descartó conceptos de líneas principales e intercambios viales con impactos adicionales sobre los recursos que eran significativamente superiores a los conceptos de líneas principales e intercambios viales que pasaron la selección como parte de la Alternativa de Acción. La Alternativa de Acción y las opciones incluidas en la versión preliminar de la DIA cumplen la finalidad y la necesidad del proyecto a la vez que minimizan los impactos en comparación con otros conceptos considerados durante el proceso de selección.

S.13 ¿Siguen el UDOT y Salt Lake City considerando la posibilidad de un nuevo cruce en Salt Lake City?

Durante el proceso de desarrollo y selección de alternativas para esta DIA se consideró un nuevo cruce bajo la I-15 en 400 North en Salt Lake City. En respuesta a los comentarios divergentes de la comunidad sobre el nuevo cruce 400 North en Salt Lake City, el UDOT eliminó este cruce de la Alternativa de Acción en la versión preliminar de la DIA. Para cumplir el propósito del proyecto de “conectar mejor las comunidades”, el UDOT está trabajando con Salt Lake City y la comunidad local para evaluar un posible nuevo cruce bajo la I-15 entre 400 North y North Temple (Figura S.13-1). Si mediante este estudio adicional se identifica una ubicación para un nuevo cruce, el UDOT incluirá esta ubicación en la Alternativa de Acción. El estudio del cruce estaba en curso cuando se publicó este proyecto de la DIA.

Figura S.13-1. Alcance del estudio del USDOT y de cruces de Salt Lake City



UDOT AND SALT LAKE CITY CROSSING STUDY LOCATION
I-15 EIS: FARMINGTON TO SALT LAKE CITY

S.14 ¿Qué otras medidas federales serían necesarias si se construye el proyecto?

- Permiso del artículo 404 de la Ley de Agua Limpia (Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU.)
- Aprobación para añadir o modificar puntos de acceso interestatales (FHWA)
- Artículo 6(f) de la Ley del Fondo de Conservación de Tierras y Agua Aprobación de conversión y uso temporal no conforme (Servicio de Parques Nacionales)
- Documento de decisión de la NEPA de la Oficina de Recuperación de los EE. UU. (utilizando esta DIA) para la protección o sustitución de los terrenos, servidumbres o infraestructura de la Oficina de Recuperación afectados por la Alternativa de Acción (Oficina de Recuperación)
- Revisión de llanuras aluviales de la Gestión Federal de Emergencias (Agencia Federal para el Manejo de Emergencias)
- Determinación de la conformidad de la calidad del aire (FHWA)

S.15 ¿Cuáles son los siguientes pasos?

El público tiene la oportunidad de hacer comentarios sobre esta DIA preliminar durante un período de comentarios públicos de 45 días. Durante el período de comentarios públicos, se celebrarán audiencias públicas en las inmediaciones de la I-15 para que la comunidad pueda revisar los detalles del proyecto y hablar con el personal del UDOT.

Tras el período de comentarios sobre la versión preliminar de la DIA, los comentarios recibidos se revisarán, evaluarán, responderán e incluirán en la DIA definitiva.

El UDOT tiene previsto publicar una DIA definitiva y un Acta de decisión combinados en la primavera de 2024, de conformidad con el artículo 304a del título 49 y el artículo 139(n) del título 23 del Código de los Estados Unidos (USC). Estas normas disponen que el organismo principal, en la medida de lo posible, combine la DIA definitiva y el Acta de decisión, a menos que suceda lo siguiente:

1. La DIA final introduzca modificaciones sustanciales en la acción propuesta que afecten al ambiente o a la seguridad.
2. Se presente una nueva circunstancia significativa o información relevante en materia ambiental que afecte a la acción propuesta o a los impactos de dicha acción.

S.16 Referencias

[Horrocks] Horrocks Engineers

2022 Mobility Memorandum for the I-15 Environmental Impact Statement from Farmington to Salt Lake City (Memorando de Movilidad para la Declaración de Impacto Ambiental de la I-15 desde Farmington hasta Salt Lake City). 7 de julio.

[WFRC] Wasatch Front Regional Council

2019 Wasatch Front 2019-2050 Regional Transportation Plan (Plan de Transporte Regional de Wasatch Front 2019-2050). <https://wfr.org/vision-plans/regional-transportation-plan/2019-2050-regional-transportation-plan/>.