

An aerial photograph of a city and highway system, overlaid with a semi-transparent blue filter. The text is centered over the image.

# I-15 // **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL** De Farmington a Salt Lake City

Declaración preliminar de impacto ambiental (DEIS)

# ¿Por qué estamos estudiando la I-15?

Para mantener y actualizar las infraestructuras obsoletas.



# ¿Por qué estamos estudiando la I-15?

Para mejorar la movilidad y abordar las necesidades de una población en crecimiento.

***Se prevé que los retrasos se incrementen más de un 1300 % para el 2050***

## Crecimiento proyectado de la población y el empleo en la región

Condado	POBLACIÓN		EMPLEO		HOGARES	
	2019	Proyección para el 2050 (cambio porcentual desde 2019)	2019	Proyección para el 2050 (cambio porcentual desde 2019)	2019	Proyección para el 2050 (cambio porcentual desde 2019)
Davis	356 000	488 000 (37%)	170 000	252 000 (48%)	112 482	182 148 (49%)
Salt Lake	1 144 000	1 502 000 (31%)	846 000	1 198 000 (42%)	411 472	606 036 (47%)

Fuentes: Instituto de Política Kem C. Gardner 2017; EE. UU. Oficina del censo 2021; WFRC 2019



# ¿Por qué estamos estudiando la I-15?

Para conectar de una mejor manera las comunidades situadas a lo largo de la I-15, se incluyen todos los medios de transporte

¿Dónde camina o anda en bicicleta la mayoría de las personas?

¿Qué tan cómodos, directos y accesibles son los cruces?

¿De dónde vienen y adónde se dirigen las personas?

¿Adónde necesitarán dirigirse las personas en el futuro?

¿Para quiénes estamos planificando en cada comunidad?



# Propósito y necesidad del estudio



## Mejora de la seguridad

- Mejorar la seguridad y las operaciones de la línea principal de la I-15, los intercambios viales de la I-15, los cruces para ciclistas y peatones y la red de carreteras conectadas.



## Comunidades mejor conectadas

- Ser coherente con el uso planificado del suelo, los objetivos de crecimiento y los planes de transporte.
- Respaldar los proyectos planificados de FrontRunner Double Track y mejorar el acceso y la conectividad a FrontRunner, el tránsito y los senderos regionales, y a través de la I-15.



## Fortalecimiento de la economía

- Reemplazar las infraestructuras obsoletas de la I-15.
- Mejorar la economía mediante la reducción de los retrasos en los viajes por la carretera I-15.



## Mejora de la movilidad para todos los usuarios

- 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 con el fin de ayudar a cubrir la demanda de viajes prevista para el 2050.

# ¿Qué soluciones se plantearon?

## *Línea principal de la I-15*

CONCEPTOS DESARROLLADOS EN EL PROCESO DEL EIA	¿HA SUPERADO EL PROCESO DE SELECCIÓN DE NIVEL 1?	¿HA SUPERADO EL PROCESO DE SELECCIÓN DE NIVEL 2?
Sin carriles adicionales (alternativa de inacción)	Obligatorio en el proceso de la NEPA (National Environmental Policy Act, Ley de Políticas Nacionales del Medioambiente)	Obligatorio en el proceso de la NEPA (National Environmental Policy Act, Ley de Políticas Nacionales del Medioambiente)
Ampliación a 3 carriles exprés y 4 carriles de uso general	Sí	No
Ampliación a 5 carriles de uso general y 2 carriles reversibles	Sí	No
Ampliación a 5 carriles de uso general y 1 carril HOT	Yes	Sí
Ampliación a 5 carriles de uso general y 2 carriles HOT	Sí	No
Ampliación a 6 carriles de uso general y 2 carriles HOT	Sí	No
SOLUCIONES PARA LA I-15 SUGERIDAS A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA QUE SE EVALUARON EN EL EIA		
En su lugar, ensanchar la carretera Legacy	No	No
En su lugar, ensanchar la carretera Legacy y la I-215	No	No
Sin carriles adicionales, solo mejoras en los intercambios viales	No	No
Eliminar la I-15	No	No
Dos niveles para la I-15	No	No
Convertir la carretera Legacy en carriles reversibles	No	No
Crear una vía de circulación para camiones	No	No
Convertir cada carril de la I-15 en un carril HOT	No	No
Implementar un límite de velocidad mínima en la I-15	No	No
Eliminar el carril HOT existente y convertirlo en un carril de uso general	No	No
Enterrar, tapar y cubrir la I-15 a lo largo de SLC	Sí	No
Desplazar la I-15 hacia el oeste en el condado de Davis	No	No

# ¿Qué soluciones se plantearon?

## *Intercambios viales*

NOMBRE Y DESCRIPCIÓN DEL CONCEPTO	MOTIVO DE LA ELIMINACIÓN
<b>CONCEPTOS DE INTERCAMBIO VIAL DE FARMINGTON</b>	
Opción B	En la selección de nivel 2, el UDOT (Utah Department of Transportation, Departamento de Transporte de Utah) descartó la opción B de Farmington debido a los impactos significativamente superiores en las viviendas y el cambio en los patrones de tráfico, que generarían un aumento del tráfico en las carreteras residenciales, que no se planificaron para permitir la circulación de vehículos que acceden a un intercambio vial de la I-15.
Opción C	El UDOT descartó la opción C de Farmington porque duplicaría en gran medida la opción A de Farmington y generaría impactos considerablemente similares, aunque ligeramente superiores, a los de la opción A de Farmington.
<b>CONCEPTOS DE INTERCAMBIO VIAL DE CENTERVILLE</b>	
Opción A	El UDOT descartó la opción A de Centerville porque duplicaría en gran medida la opción B y generaría impactos similares, aunque ligeramente superiores, a los de la opción B.
<b>CONCEPTOS DE INTERCAMBIO VIAL DE BOUNTIFUL/WEST BOUNTIFUL</b>	
Opción B	El UDOT descartó la opción B de Bountiful/West Bountiful porque duplicaría en gran medida la opción A de Bountiful/West Bountiful y generaría impactos considerablemente similares, aunque ligeramente superiores a los de la opción A de Bountiful/West Bountiful.
Opción C	El UDOT descartó la opción C de Bountiful/West Bountiful porque duplicaría en gran medida la opción A de Bountiful/West Bountiful y generaría impactos considerablemente similares, aunque ligeramente superiores, a los de la opción A de Bountiful/West Bountiful.

# ¿Qué soluciones se plantearon?

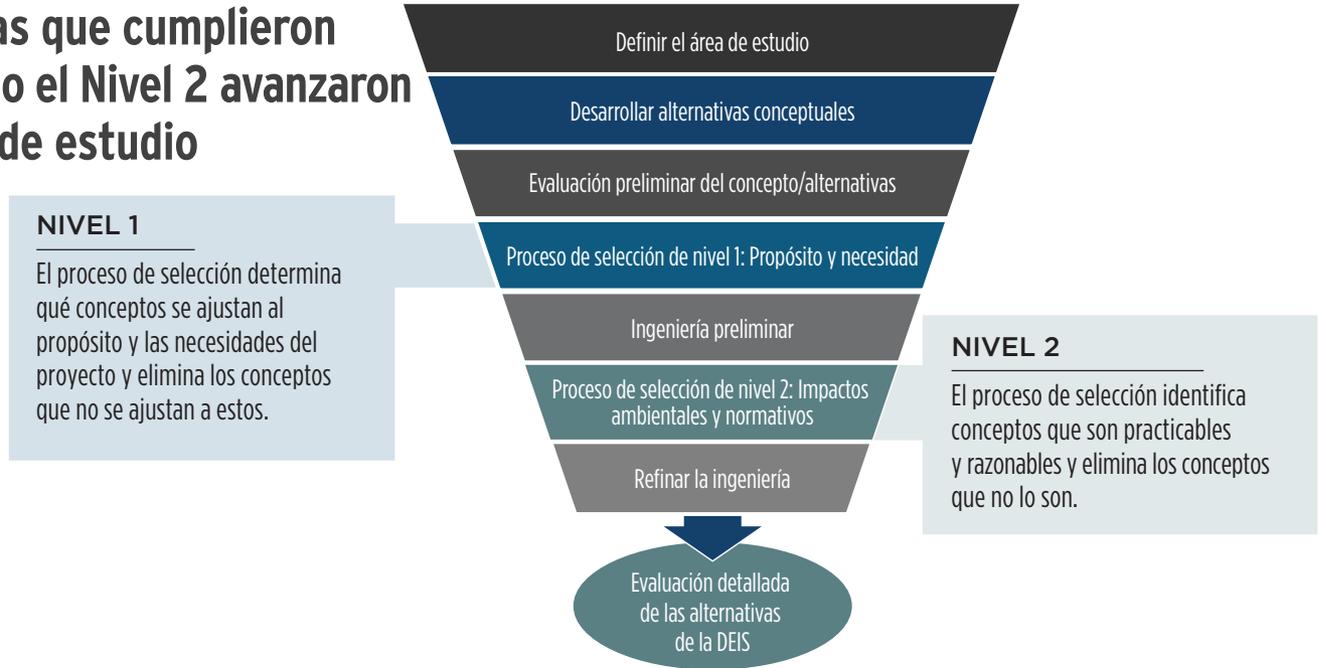
## *Intercambios viales*

NOMBRE Y DESCRIPCIÓN DEL CONCEPTO	MOTIVO DE LA ELIMINACIÓN
<b>CONCEPTOS DE INTERCAMBIO VIAL DE NORTH SALT LAKE/WOODS</b>	
Opción A	El UDOT descartó la opción A de North Salt Lake/Woods Cross porque duplicaría en gran medida la opción B y generaría impactos considerablemente similares a los de la opción B.
<b>CONCEPTOS DE INTERCAMBIO VIAL DE NORTH SALT LAKE/WOODS</b>	
Rotonda en 600 North y 800 West	El UDOT descartó la opción A de North Salt Lake/Woods Cross porque duplicaría en gran medida la opción B y generaría impactos considerablemente similares a los de la opción B.
<b>CONCEPTOS DE INTERCAMBIO VIAL DEL TRAMO DE SALT LAKE</b>	
Opción de túnel A Opción de túnel B Opción de túnel C Opción de túnel D	Todas las opciones de construcción de túneles se descartaron por las mismas razones. Las cuatro opciones de construcción de túneles se descartaron debido a los impactos significativamente superiores para la comunidad y a los costes más elevados en comparación con la Opción A original de Salt Lake.

# ¿Cómo se refinaron las soluciones?

## *Proceso de selección de alternativas*

**Solo las alternativas que cumplieron tanto el Nivel 1 como el Nivel 2 avanzaron a la siguiente fase de estudio**



# ¿Cómo se refinaron las soluciones?

## *Criterios de selección del EIA de la I-15: nivel 1*

CATEGORÍA DE CALIDAD DE VIDA	CRITERIO	MEDIDA
MEJORA DE LA SEGURIDAD	Mejorar la seguridad y las operaciones de la línea principal de la I-15, los intercambios viales, los cruces para ciclistas y peatones y la red de carreteras conectadas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿El concepto cumple las normas de seguridad del UDOT (como curvatura, ancho de carriles y arcenes, accesos y distancia de visibilidad)? (Sí/No)</li> <li>• ¿El concepto cumple las normas operativas de UDOT (como el entrelazado del tráfico, el funcionamiento de las rampas, las colas, etc.)? (Sí/No)</li> <li>• ¿Puede diseñarse el concepto para reducir los conflictos entre los medios de transporte motorizados y no motorizados? (Sí/No)</li> <li>• ¿El concepto mejora las infraestructuras para ciclistas y peatones en los cruces de calles o intercambios viales? (Sí/No)</li> </ul>
COMUNIDADES MEJOR CONECTADAS	Ser coherente con el uso planificado del suelo, los objetivos de crecimiento y los planes de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿El concepto es coherente con los planes de uso del suelo y de transporte? (Sí/No)</li> </ul>
	Respaldar los proyectos planificados de FrontRunner Double Track y mejorar el acceso y la conectividad a FrontRunner, el tránsito y los senderos regionales, y a través de la I-15.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿El concepto proporciona espacio suficiente para que la UTA construya el proyecto previsto de doble vía FrontRunner? (Sí/No)</li> <li>• ¿Puede diseñarse el concepto para mejorar la conectividad con las estaciones de FrontRunner? (Sí/No)</li> <li>• ¿El concepto se puede diseñar para mejorar el acceso multimodal a través de la I-15 y la conectividad con los senderos regionales? (Sí/No)</li> </ul>
FORTALECIMIENTO DE LA ECONOMÍA	Reemplazar las infraestructuras obsoletas de la I-15.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿El concepto aborda las necesidades de las infraestructuras obsoletas de la I-15? (Sí/No)</li> </ul>
	Mejorar la economía mediante la reducción de los retrasos en los viajes por la carretera I-15.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿El concepto reduce las horas diarias de retraso en la I-15, los intercambios viales y las calles transversales en el 2050?</li> </ul>
MEJORA DE LA MOVILIDAD PARA TODOS LOS USUARIOS	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 con el fin de ayudar a cubrir la demanda de viajes prevista para el 2050.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿El concepto disminuye el tiempo de viaje del tráfico de paso en la I-15 durante las horas pico de la mañana y de la tarde?</li> <li>• ¿El concepto mejora la velocidad promedio en la I-15 durante las horas pico de la mañana y de la tarde?</li> </ul>

# ¿Cómo se refinaron las soluciones?

## *Criterios de selección del EIA de la I-15: nivel 2*

CRITERIO	MEDIDA
IMPACTOS EN EL ENTORNO NATURAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acres y tipos de recursos acuáticos (humedales, arroyos y manantiales)</li> <li>• Metros lineales de zanjas y arroyos afectados</li> <li>• Acres de llanuras aluviales afectadas</li> </ul>
ACCESO A LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRÁNSITO Y NO MOTORIZADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cantidad y calidad relativa de las conexiones a las infraestructuras regionales de transporte y a los senderos regionales</li> </ul>
IMPACTOS EN LOS RECURSOS PREVISTOS EN LA SECCIÓN 4(F) Y EN LA SECCIÓN 6(F)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número y tipos de usos previstos en la sección 4(f)</li> <li>• Número y tipos de conversiones previstas en la sección 6(f)</li> </ul>
IMPACTOS EN EL ENTORNO CONSTRUIDO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cantidad y superficie de parques, senderos y otros recursos recreativos</li> <li>• Cantidad de establecimientos comunitarios</li> <li>• Cantidad de posibles adquisiciones de propiedades, incluida la reubicación de viviendas y comercios</li> <li>• Cantidad de recursos culturales afectados (por ejemplo, recursos históricos y arqueológicos)</li> <li>• Impactos y beneficios posibles para las poblaciones con bajos ingresos o pertenecientes a minorías (poblaciones de justicia ambiental)</li> </ul>
COSTO, TECNOLOGÍA Y LOGÍSTICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costo estimado del proyecto (general)</li> <li>• Posibilidad de construcción con la tecnología disponible</li> <li>• Consideraciones éticas</li> </ul>

# ¿Cómo se refinaron las soluciones?

## *Información y difusión pública*

**60** ubicaciones con anuncios  
de información para el público

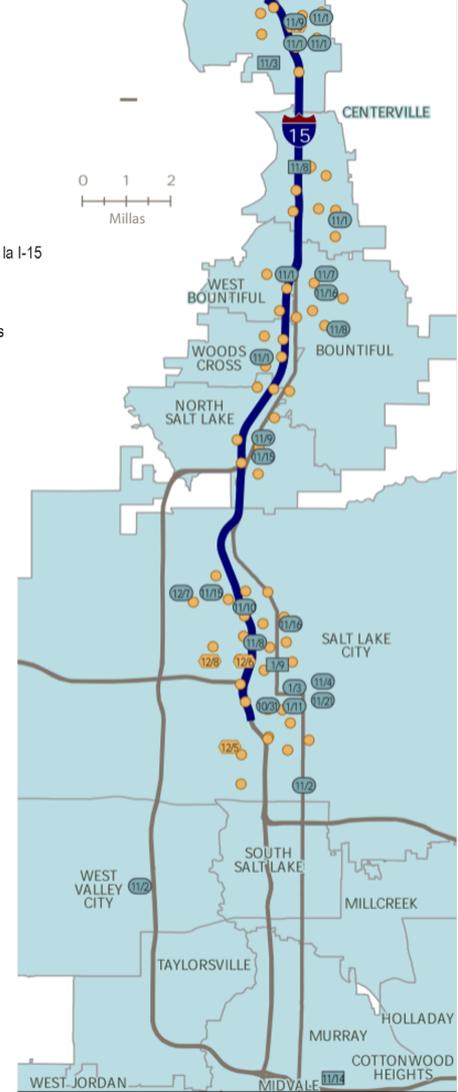
**31** presentaciones

Más de  
**50** reuniones con las  
partes interesadas

Más de  
**2,800** comentarios  
recibidos

### Legend

- Corredor del estudio de la I-15
  - Ubicación secundaria
  - Reunión con los vecinos
- Presentaciones formales
- En persona
  - Virtual



# ¿Cómo se refinaron las soluciones?

## ¿Cómo ha influido la participación pública en la alternativa preferida?

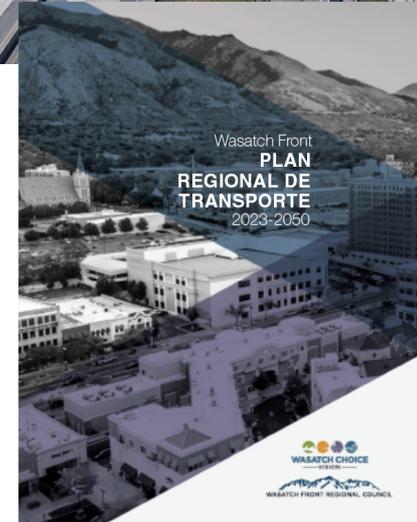
OPINIONES RECIBIDAS	¿CÓMO HA INFLUIDO EN EL ESTUDIO?
¡Protejan nuestras viviendas!	A lo largo y ancho del corredor, el ancho total de las mejoras se redujo siempre que fue posible, con el fin de disminuir el impacto sobre las viviendas y las empresas.
Durante años, muchos proyectos públicos han afectado de forma desproporcionada a la zona oeste de SLC. Por favor, eviten afectar a las viviendas en esta área.	La alternativa preferida no requiere reubicaciones ni adquisiciones integrales de las propiedades residenciales de Salt Lake City.
Los hogares del tramo de Farmington ya se vieron demasiado afectados. Por favor, no afecten más esta zona.	Se descartó la alternativa de Glovers Lane en Farmington y no pasará a la siguiente fase de estudio.
Tener en cuenta todos los medios de transporte por igual, y no diseñar primero las carreteras y, luego, añadir los carriles para bicicletas y las aceras al final del proceso.	Cada uno de los intercambios viales del corredor se diseñó, en primer lugar, como un «diamante estrecho», que es el tipo de intersección vial más adecuado para ciclistas y peatones. Luego se evaluó la fluidez y la seguridad del tráfico y, en los casos en que estas intersecciones viales eran viables y prácticas, se presentaron como la alternativa preferida. La alternativa preferida añade cuatro nuevas conexiones para bicicletas y peatones, además de las doce mejoras sugeridas para los corredores y las intersecciones viales de este a oeste ya existentes.
Crear carreteras mejores y más seguras para que las personas que viajan al condado de Davis puedan trasladarse en bicicleta a Salt Lake City.	La alternativa preferida incluye añadir una vía de uso compartida de 12 pies en Beck St (US-89).
La alternativa del carril reversible generará más conductores que circulen en sentido contrario y confusión en la I-15.	En el estudio, la alternativa de carriles reversibles mostraba una mejora del tiempo de viaje y otras mejoras operativas. Sin embargo, se la descartó porque la participación pública fue un factor determinante, además de los problemas técnicos y operativos.
Eliminar el tráfico de camiones de la zona de 600 North.	Ahora se propone un nuevo intercambio vial en Salt Lake City para ayudar a que circulen los camiones y otro tipo de vehículos de uso comercial y, al mismo tiempo, reducir el tráfico de camiones en los barrios de SLC.

# ¿Qué otras medidas se están adoptando para abordar estas necesidades?

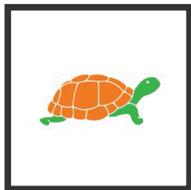
El estudio de la I-15 es parte de un plan más amplio para abordar las necesidades de transporte del área, que se reflejan en el Plan de Transporte Regional (RTP) para el período de 2023 a 2050.

El RTP incluye más de 50 proyectos planificados y mejoras para todos los medios de transporte dentro del área de estudio, que incluye lo siguiente:

-  Mejoras en el tránsito, como las vías dobles estratégicas y optimizaciones en las flotas de FrontRunner, y el desarrollo de la Conexión Davis a Salt Lake
-  Mejoras en caminos, como la extensión de Legacy Parkway Trail y más de otros 30 proyectos que mejoran y añaden nuevas infraestructuras para ciclistas y peatones y mejoran la conectividad de la comunidad
-  Otras mejoras en las carreteras, como mejoras en el corredor de West Davis, la I-80, la I-215, Redwood Road y Legacy Parkway, además de las carreteras locales



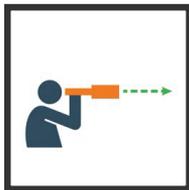
# ¿Qué otras medidas se están adoptando para abordar estas necesidades?



Reducir la velocidad



Minimizar la exposición a situaciones de conflicto



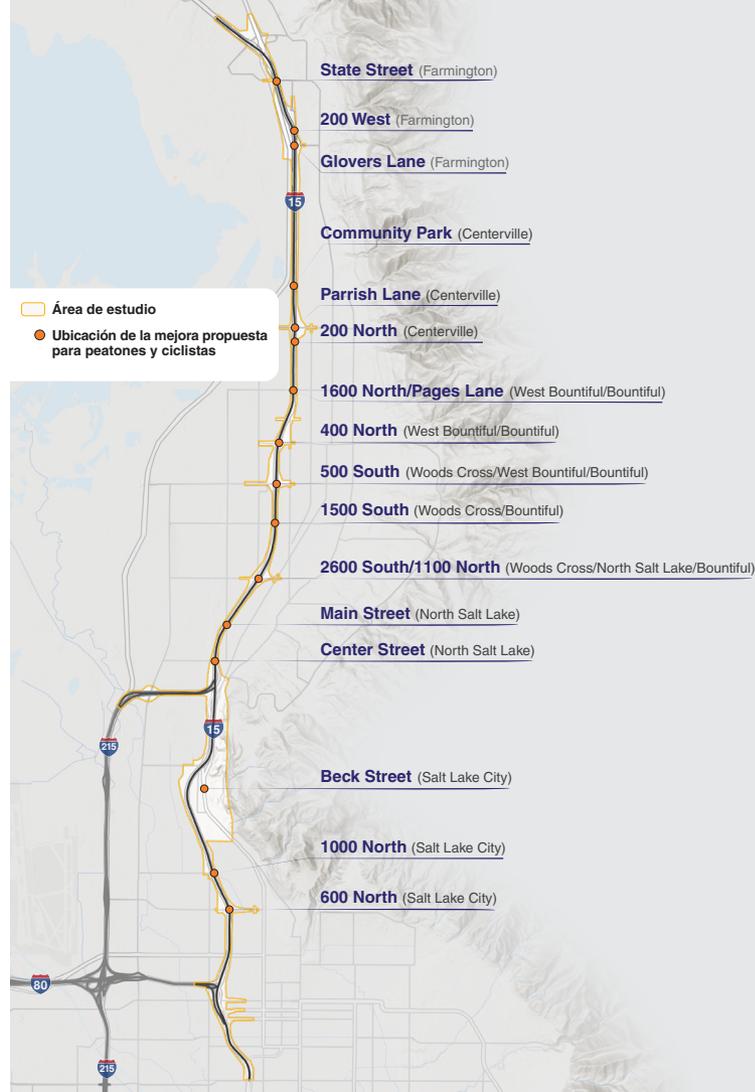
Garantizar una visibilidad de distancia adecuada



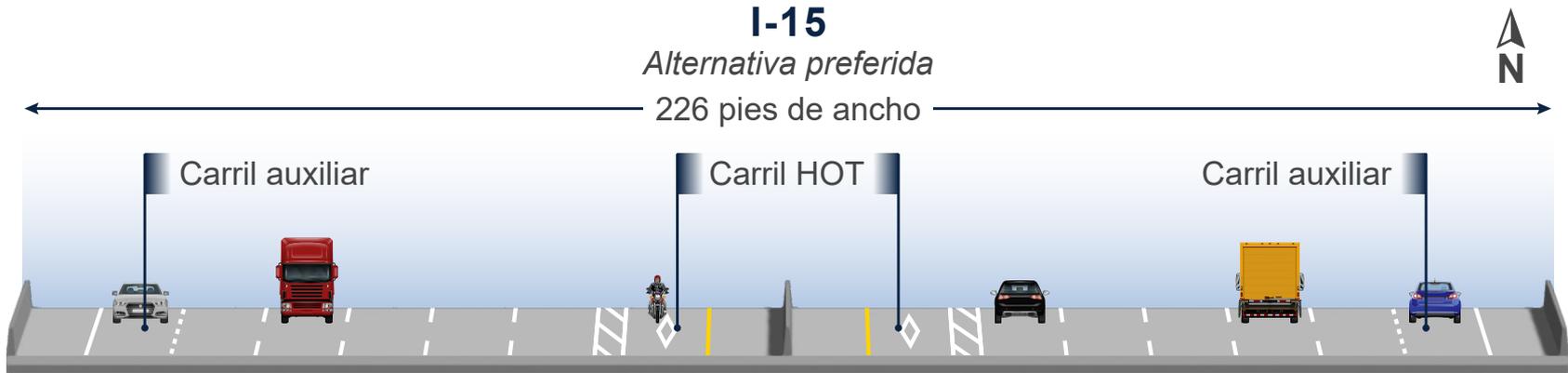
Mantenerla directa



Proporcionar acceso para todos



# Alternativa preferida línea principal de la I-15



En general, esta opción añade un carril de uso general en cada dirección.

# Alternativa preferida línea principal de la I-15

## TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE EN HORARIO PICO DE 4 HORAS

SITUACIÓN	SUR - HORARIO PICO DE LA MAÑANA (MINUTOS)	NORTE - HORARIO PICO DE LA TARDE (MINUTOS)
2019 (EXISTENTE)	18	19
2050 (SIN CONSTRUIR)	55	66
ALTERNATIVA PREFERIDA	18	27

*El concepto de 5 carriles para uso general y 1 carril HOT reduciría el tiempo de viaje entre un 49 % y un 55 % durante las horas pico de la mañana y de la tarde en comparación con las condiciones sin intervención para el 2050.*

# ¿Por qué más carriles?

Incluso con todas las otras mejoras previstas, entre ellas el tránsito, los senderos y la ampliación de la capacidad de las carreteras, aun así es necesario aumentar la capacidad de la I-15

Para el año 2050, se prevén **141 000** viajes adicionales

Para el 2050, se espera que alrededor de **22 000** de estos viajes se realizarán mediante el transporte público

Se realizarán **119 000** viajes con otros medios de transporte

La alternativa preferida añadiría capacidad adicional para hacer frente a **55 000 viajes**

# Alternativa preferida

## Tramo de Farmington

Se ensanchará la carretera State Street sobre la I-15 y se añadirán carriles para bicicletas y aceras a ambos lados.



### STATE STREET

Alternativa preferida



### GLOVERS LANE

Alternativa preferida



\*No está a escala

# Opciones de tramos de Farmington

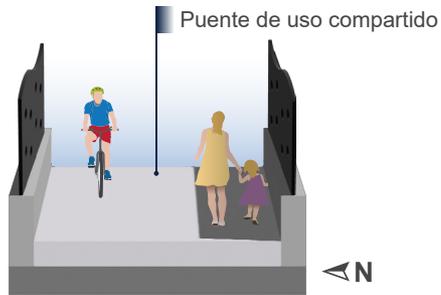


# Alternativa preferida

## Tramo de Centerville

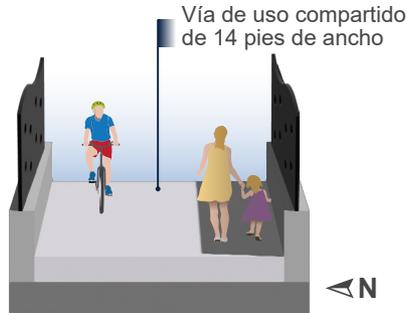
### CRUCE DE COMMUNITY PARK DE CENTERVILLE

*Alternativa preferida*



### PASO ELEVADO PARA PEATONES DE LA 200 NORTH

*Alternativa preferida*

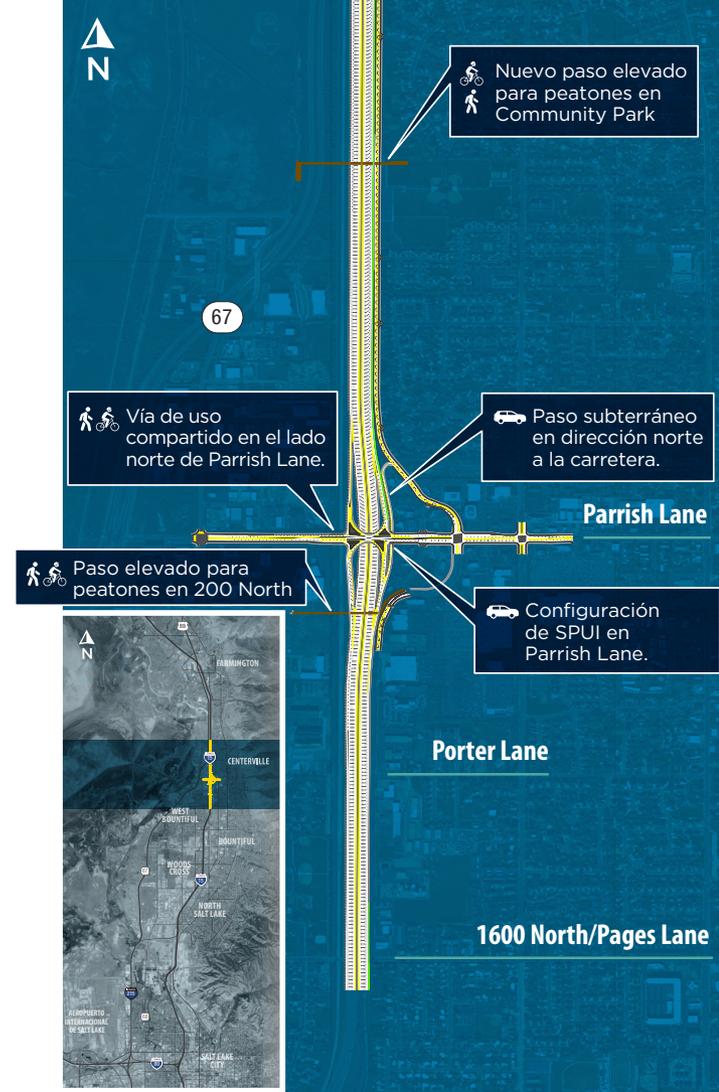


### PARRISH LANE/400 NORTH

*Alternativa preferida*



\*No está a escala



# Alternativa preferida

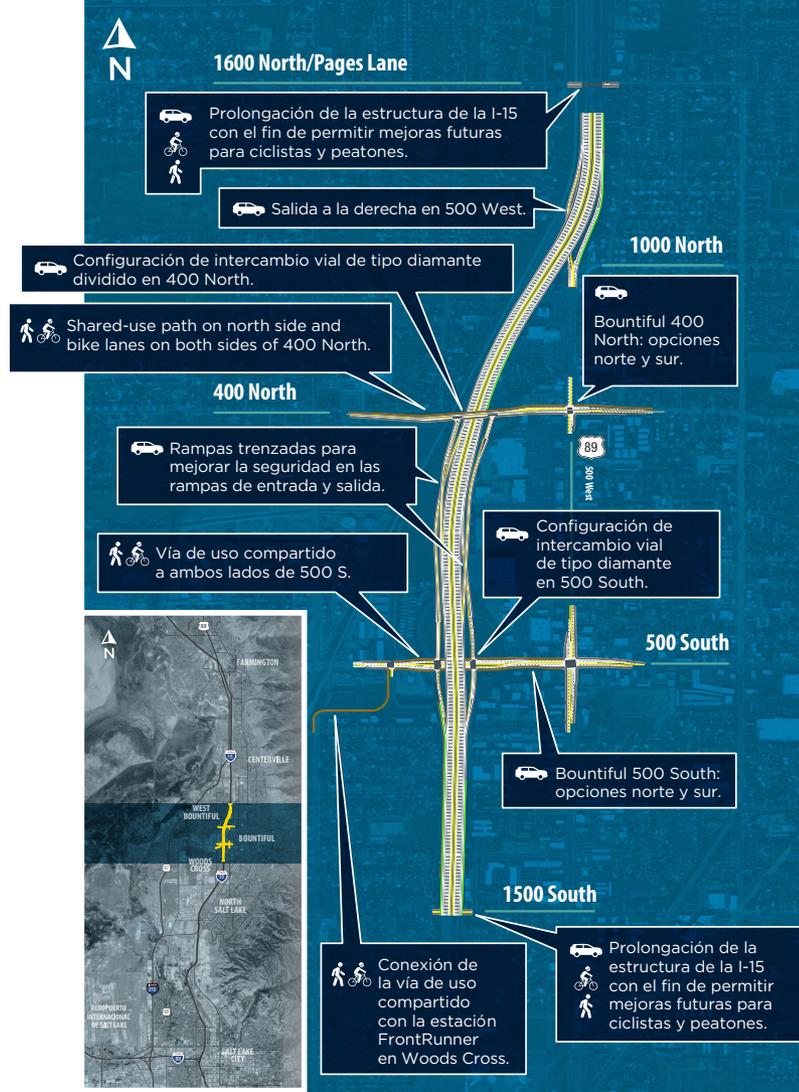
## Tramo Bountiful/West Bountiful



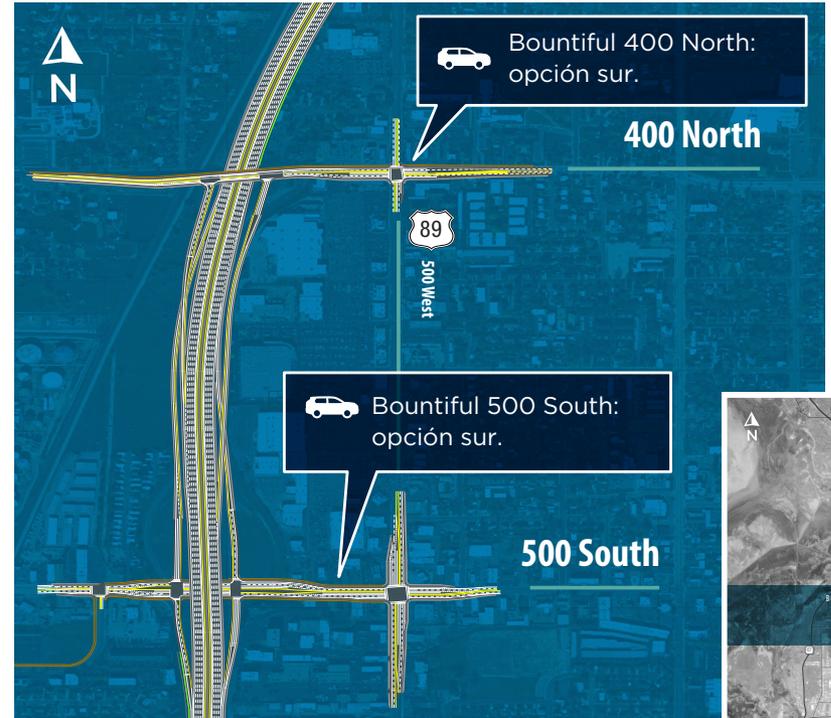
\*No está a escala



**I-15** DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL  
De Farmington a Salt Lake City



# Opciones de tramos de Bountiful/West Bountiful



# Alternativa preferida

## Tramo de North Salt Lake/Woods Cross

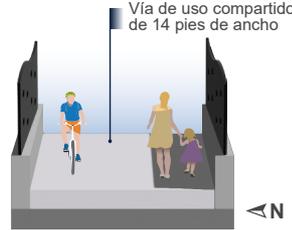
### 2600 SOUTH/1100 NORTH

Alternativa preferida



### 2600 SOUTH/1100 NORTH

Alternativa preferida



### 800 WEST

Alternativa preferida



\*No está a escala



# Alternativa preferida

## Tramo de North Salt Lake/Woods Cross



\*No está a escala



# Alternativa preferida

## Tramo Salt Lake City

**BECK STREET**  
*Alternativa preferida*

Vía de uso compartido  
de 12 pies de ancho  
Varía en anchura



\*No está a escala



**I-15** // **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**  
De Farmington a Salt Lake City



# Alternativa preferida

## Tramo Salt Lake City

### 1000 NORTH

Alternativa preferida



### 600 NORTH

Alternativa preferida



\*No está a escala



I-15 DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL  
De Farmington a Salt Lake City

UTAH DOT  
Keeping Utah Moving

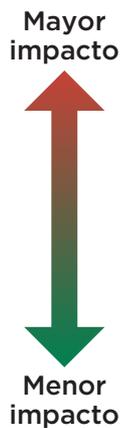
# Opción Salt Lake City



# ¿Cuáles son los impactos sobre la propiedad?

Para obtener información detallada sobre las propiedades que se pueden ver afectadas, consulte la sección 3.3, el Apéndice 3A y el Apéndice 3B de la DEIS o visite el mapa de impacto de propiedades en el sitio web del estudio en [i15eis.udot.utah.gov](http://i15eis.udot.utah.gov)

## RANGO DEL IMPACTO DEL DERECHO DE PASO

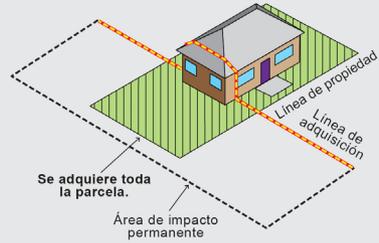
	TIPO DE IMPACTO	DEFINICIÓN
 <p>Mayor impacto</p> <p>Menor impacto</p>	Reubicación	El UDOT comprará la propiedad y los residentes/empresas serán reubicados
	Posible reubicación	Durante la construcción, es posible que los residentes no quieran permanecer allí debido a problemas de acceso o comodidad para acceder a las instalaciones. El UDOT podría comprar la propiedad si el propietario así lo desea
	Adquisición total	El UDOT comprará propiedades que no estén desarrolladas o que no tengan estructuras
	Adquisición parcial	El UDOT comprará una pequeña parte de la propiedad, pero los propietarios conservarán la titularidad y los derechos de uso
	Servidumbre de paso	Partes de la propiedad se utilizarán durante la construcción, pero los propietarios conservarán la propiedad y el acceso

***Para obtener más información, consulte la tabla 3.3-2 o la tabla de resumen S.7-1 en la DEIS.***

# ¿Cuáles son los impactos sobre la propiedad?

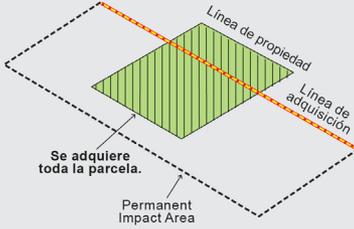
## Reubicación

La adquisición de tierras afecta la estructura. El residente o negocio actual se reubica a una nueva propiedad.



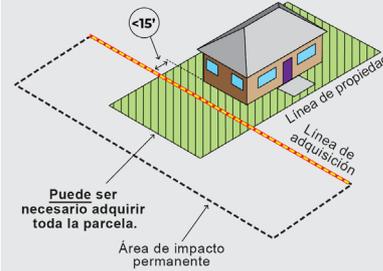
## Adquisición total

En el caso de las tierras sin estructuras, si el resto del suelo no se pudiera utilizar, se adquiere toda la parcela.



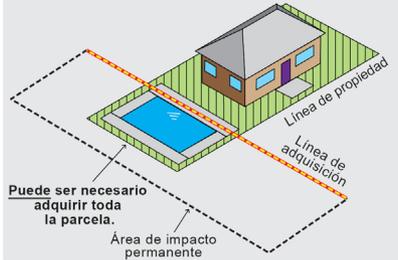
## Posible reubicación (1 de 3)

Usurpación: la línea de adquisición se encuentra a una distancia de menos de 15 pies de la estructura



## Posible reubicación (2 de 3)

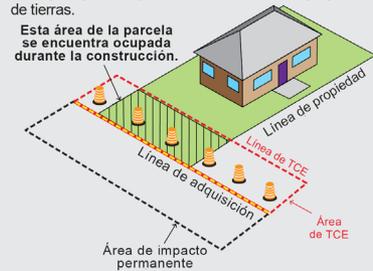
Impactos en el uso continuado: el proyecto afectará la continuidad de los usos actuales de la propiedad.



## Servidumbre temporal de construcción (TCE)

Área ocupada temporalmente durante la construcción y restaurada después de la finalización del proyecto. No hay adquisición permanente ni cambio de propiedad de tierras.

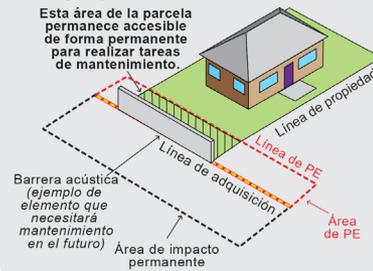
Esta área de la parcela se encuentra ocupada durante la construcción.



## Servidumbre perpetua (PE)

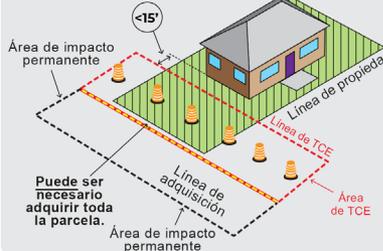
Permite un acceso continuo y permanente a una parte de la propiedad para actividades de mantenimiento durante y después de la construcción.

Esta área de la parcela permanece accesible de forma permanente para realizar tareas de mantenimiento.



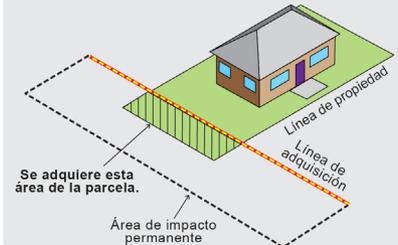
## Posible reubicación (3 de 3)

Impactos adversos de la construcción: es posible que no se pueda habitar o utilizar la propiedad durante la construcción.



## Adquisición parcial

La adquisición de tierras no afecta el uso de la propiedad y no se realiza el cambio de propiedad, excepto por la porción de tierra necesaria.



# ¿Cuál es el impacto del ruido?

El equipo de estudio mide los niveles de ruido existentes y, mediante el uso de las proyecciones de tráfico, mide los aumentos previstos de los niveles de ruido en toda el área de estudio. Si el aumento proyectado supera los umbrales de ruido o los 10 decibeles, se estudiarán medidas para mitigar el ruido (paneles acústicos, muros de contención, etc.).

SEGMENTO	OPCIÓN(ES)	IMPACTOS
Norte	Opción Farmington State Street	417
	Opción Farmington 400 West	422
Centro norte	Bountiful 400 North: opción norte	158
	Bountiful 400 North: opción sur	157
Centro sur	Bountiful 500 South: opción norte	136
	Bountiful 500 South: opción sur	134
Sur	Salt Lake City 1000 North: opción norte	2572
	Salt Lake City 1000 North: opción sur	2564
	Impactos mínimos (suma de los impactos más bajos de cada segmento)	3272
	Impactos máximos (suma de los impactos más altos de cada segmento)	3288
	Rango de impactos	De 3272 a 3288

***¿Mi comunidad contará con una barrera acústica?***  
*Visite el mapa de comentarios en el sitio web del estudio para conocer las ubicaciones en las que se proponen medidas de mitigación del ruido.*



# Evaluación de la reducción del ruido para la alternativa preferida

El UDOT evaluó la instalación de 21 barreras acústicas en áreas donde se producirían impactos derivados del ruido en caso de optar por la alternativa de acción. 8 de las 21 barreras acústicas eran nuevas, mientras que 13 de las 21 eran reemplazos de barreras acústicas existentes de acuerdo con la política de reducción de ruido de UDOT. 3 de las 8 nuevas barreras acústicas cumplían los criterios de factibilidad y adecuación acústica y de costos establecidos por el UDOT en relación con la alternativa de acción.

El Apéndice 3F del informe técnico incluye mapas que muestran la ubicación de las barreras acústicas que se evaluaron de la alternativa de acción, además de información más detallada sobre cada una de ellas.

*Para obtener información detallada sobre las propiedades que podrían verse afectadas, consulte el capítulo 3, sección 3.9 de la DEIS.*

# Evaluación de la reducción del ruido para la alternativa preferida

La tabla 3.9-4 de la DEIS resume las barreras acústicas analizadas. Puede encontrar las ubicaciones de las barreras acústicas en las figuras que van desde la 3.9-2 hasta la 3.9-4, así como en los mapas de paredes acústicas del Apéndice 3F, incluidas en el Anexo D. La Tabla 3.9-4 resume los resultados del análisis de las barreras acústicas de la alternativa de acción.

Según este análisis, las 3 nuevas barreras acústicas y las 13 barreras acústicas de sustitución recomendadas aportarían un beneficio (una reducción de, al menos 5 decibeles) a un total de entre 1568 y 1647 personas afectadas.

*Para obtener información detallada sobre las propiedades que podrían verse afectadas, consulte el capítulo 3, sección 3.9 de la DEIS.*

# ¿Cuáles son los impactos sobre la calidad del aire?

El Wasatch Front Regional Council (WFRC) evalúa los proyectos de transporte planificados en la región, así como las mejoras en los combustibles y en la tecnología de emisiones de los vehículos, para prever las emisiones futuras que afectarán la calidad del aire. Estos datos se utilizaron para estimar las emisiones de contaminantes a la atmósfera previsibles para el 2050, de acuerdo con la alternativa preferida. Para mostrar las condiciones existentes, este estudio utilizó datos de las estaciones de monitoreo del Departamento de Calidad del Aire de Utah (DAQ) en el área de estudio.

CONTAMINANTE	ALTERNATIVA DE INACCIÓN PARA EL 2050 (porcentaje de cambio con respecto a la situación actual)	ALTERNATIVA DE ACCIÓN PARA EL 2050 (porcentaje de cambio con respecto a la situación actual)
CO (monóxido de carbono)	-45%	-38%
COV (compuestos orgánicos volátiles)	-35%	-29%
Nox (óxidos de nitrógeno)	-68%	-66%
PM10 (material particulado igual o inferior a 10 micrómetros)	+16%	+27%
PM2.5 (material particulado igual o inferior a 2,5 micrómetros)	-31%	-30%

*Nota: Se espera una disminución de la mayor parte de los agentes contaminantes a lo largo de este periodo gracias a la adaptación de las normas sobre combustibles y emisiones*

Para obtener más información sobre el impacto en la calidad del aire, consulte el capítulo 3 (tabla 3.8-4) de la DEIS



# Período de comentarios públicos sobre la DEIS

Del 29 de septiembre de 2023 al 13 de noviembre de 2023

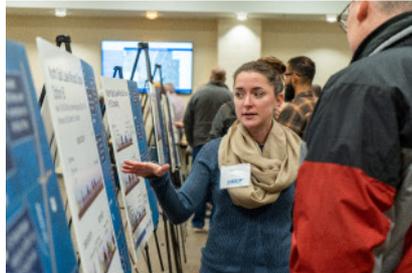
## ¿Cómo puedo aportar mi opinión?



**En persona:** asista a una de las reuniones presenciales



**En línea:** consulte los mapas web y utilice el mapa de comentarios, el buzón de comentarios de la página web del estudio o envíenos un correo electrónico a [i15eis@utah.gov](mailto:i15eis@utah.gov)



# Contáctenos



Teléfono: **385-220-5797**



Correo electrónico: **i15eis@utah.gov**



Sitio web: **i15eis.udot.utah.gov**



Únase a nuestro grupo de Facebook para estar al día: **facebook.com/groups/udoti15eis**

# Siguientes pasos



## CRONOGRAMA PREVISTO

- EIA final - 2024
- Financiación disponible para la construcción - 2026



# I-15 // **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL** De Farmington a Salt Lake City

Declaración preliminar de impacto ambiental (DEIS)