

Capítulo 4: Análisis del artículo 4(f)

4.1 Introducción

En el presente capítulo se abordan los requisitos previstos en el artículo 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966 para la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) para la interestatal 15 (I-15) de Farmington a Salt Lake City en los condados de Davis y de Salt Lake, Utah. El artículo 4(f) concierne a los parques y las áreas de recreación significativas de propiedad pública y a refugios de vida silvestre y de aves acuáticas, así como a las propiedades históricas significativas públicas o privadas.

En este capítulo se identifican los recursos contemplados en el artículo 4(f) en el área de evaluación de dicho artículo, se determina el posible uso de dichos recursos, se evalúan las posibles alternativas de evitación y las medidas para minimizar los daños cuando sea necesario, y se describen las iniciativas de coordinación realizadas para abordar las cuestiones y preocupaciones contempladas en el artículo 4(f).

Área de evaluación contemplada en el artículo 4(f). El área de evaluación contemplada en el artículo 4(f) es la zona situada dentro del derecho de paso y adyacente a este para la Alternativa de Acción en la que podrían verse afectados los recursos previstos en el artículo 4(f), tal y como se ilustra de forma general en la Figura 4.2-1. Para esta área de evaluación, *adyacente* se refiere a las parcelas que lindan directamente con el derecho de paso propuesto de la Alternativa de Acción. El área de evaluación contemplada en el artículo 4(f) se limita a las zonas situadas dentro del derecho de paso y adyacentes a este, ya que el artículo 4(f) solo concierne a los parques y las áreas de recreación, a refugios de vida silvestre y de aves acuáticas y a las propiedades históricas directamente afectados.

¿Qué es el artículo 4(f)?

El artículo 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte y la normativa de aplicación de la Administración Federal de Carreteras exigen que un proyecto evite el uso de propiedades históricas protegidas y parques y áreas de recreación, a menos que no exista una alternativa factible y prudente a dicho uso o que el organismo principal del proyecto determine que los impactos serían *de minimis*. Si el proyecto utiliza propiedades protegidas, deberá llevarse a cabo toda la planificación posible para minimizar los daños a estas propiedades.

4.2 Marco normativo

El artículo 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966 está codificado en el título 49, artículo 303, del Código de los Estados Unidos (USC), *Política sobre terrenos, refugios de vida silvestre y de aves acuáticas, y lugares históricos*. Regula el uso del terreno de parques y áreas de recreación de propiedad pública, refugios de vida silvestre y de aves acuáticas y lugares históricos públicos o privados.

Los requisitos del artículo 4(f) únicamente se aplican a las administraciones de los distintos modos de transporte del Departamento de Transporte de EE. UU.: la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la Administración Federal de Transporte Público, la Administración Federal de Ferrocarriles y la Administración Federal de Aviación. La normativa del artículo 4(f) de la FHWA, titulada *Parques, áreas de recreación, refugios de vida silvestre y de aves acuáticas, y lugares históricos*, está codificada en el título 23, parte 774, del Código de Reglamentos Federales (CFR). La FHWA también ha elaborado directrices en forma de *Documento de orientación sobre el artículo 4(f)* (FHWA 2012).

Figura 4.2-1. Área de evaluación contemplada en el artículo 4(f)



Asignación en el marco de la NEPA. De conformidad con el título 23, artículo 327 del USC, el Departamento de Transporte de Utah (UDOT) ha asumido las responsabilidades de la FHWA en virtud de la Ley Nacional de Política Ambiental de 1969 (NEPA) y la totalidad o parte de las responsabilidades del Secretario del Departamento de Transporte de EE. UU. en materia de revisión ambiental, consulta u otras medidas exigidas o derivadas de la legislación ambiental federal, incluido el artículo 4(f), con respecto a la revisión o aprobación de proyectos de autopistas en el estado. Por lo tanto, en los casos en que la ley y los reglamentos hacen referencia a la FHWA o al Secretario de Transporte, el UDOT ha asumido esas responsabilidades.

4.2.1 Definición de propiedades contempladas en el artículo 4(f)

Una propiedad contemplada en el artículo 4(f) se define como cualquiera de los siguientes:

- Parques y áreas de recreación de importancia nacional, estatal o local, de propiedad pública y abiertos al público.
- Refugios de vida silvestre y de aves acuáticas de propiedad pública y de importancia nacional, estatal o local que estén abiertos al público en la medida en que el acceso público no interfiera con el objetivo principal del refugio.
- Lugares históricos de importancia nacional, estatal o local de propiedad pública o privada, independientemente de que estén abiertos al público.

Parques y áreas de recreación. El artículo 4(f) concierne a los parques y las áreas de recreación significativas de propiedad pública que están abiertos al público. El terreno debe estar oficialmente designado como parque o área de recreación, y los funcionarios con competencia sobre el terreno deben determinar que su finalidad principal es la de parque o área de recreación. El término *significativo/a* implica que, al comparar la disponibilidad y función de la propiedad con los objetivos de esparcimiento del organismo o autoridad comunitaria, la propiedad en cuestión desempeña un papel importante en la consecución de dichos objetivos. Los parques y las áreas de recreación que se encuentran en terrenos de propiedad privada no constituyen propiedades contempladas en el artículo 4(f), aunque estén abiertos al público. Sin embargo, si un organismo gubernamental tiene una servidumbre permanente o, en algunos casos, un arrendamiento a largo plazo, el UDOT determinará caso por caso si procede aplicar el artículo 4(f). Los campos de juego de los colegios públicos abiertos al público y destinados a actividades recreativas organizadas o a las que se pueda acceder a pie, que se consideren significativos, también están sujetos a los requisitos del artículo 4(f).

El artículo 4(f) también puede aplicarse a los parques y las áreas de recreación *previstos*. El artículo 4(f) se aplica cuando el terreno es de propiedad pública y el organismo público propietario lo ha designado y determinado formalmente como significativo para parques o actividades de esparcimiento. El criterio clave es si la instalación prevista es actualmente de propiedad pública, ha sido formalmente designada a efectos del artículo 4(f) y es actualmente significativa.

Lugares históricos. Los lugares históricos incluyen cualquier distrito, lugar, edificio, estructura u objeto prehistórico o histórico. El artículo 4(f) concierne a los lugares históricos inscritos o elegibles para ser inscritos en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP), a menos que el UDOT determine que procede aplicar una excepción en virtud del artículo 774.13 del título 23 del CFR. Podría concederse una excepción si el UDOT llega a la conclusión de que un lugar elegible para ser inscrito en la lista del NRHP “es importante

principalmente por lo que puede aprenderse mediante la recuperación de datos y tiene un valor mínimo para la preservación *in situ*” y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Utah (SHPO) está de acuerdo con dicha conclusión o no se opone a ella [artículos 774.13(b)(1) y (b)(2) del título 23 del CFR].

4.2.2 Determinación del uso

Una vez que el UDOT haya determinado qué propiedades pueden acogerse al artículo 4(f), el siguiente paso consiste en determinar los efectos o el “uso” del proyecto en las propiedades que pueden acogerse al artículo 4(f).

“Uso” en el marco del artículo 4(f) se define en el artículo 774.17 del título 23 del CFR e incluye las siguientes categorías.

Incorporación permanente. La forma más común de uso es cuando el terreno se incorpora con carácter permanente a una instalación de transporte. Esto ocurre cuando se compran terrenos de una propiedad contemplada en el artículo 4(f) como derecho de paso para el transporte o cuando se concede un acceso permanente a la propiedad, como una servidumbre permanente de mantenimiento u otro fin relacionado con el transporte.

Ocupación temporal (uso o excepción). Un segundo tipo de uso de las propiedades o recursos contemplados en el artículo 4(f) es la ocupación temporal. Esto surge cuando se requiere una propiedad contemplada en el artículo 4(f), en su totalidad o en parte, para actividades relacionadas con la construcción del proyecto. Con la ocupación temporal, la propiedad contemplada en el artículo 4(f) no se incorpora de forma permanente a una instalación de transporte, pero la actividad se considera adversa desde el punto de vista de la finalidad de preservación de la normativa del artículo 4(f) y, por tanto, se considera un uso contemplado en el artículo 4(f).

El reglamento del artículo 774.13(d) del título 23 del CFR exceptúa de los requisitos del artículo 4(f) las ocupaciones temporales de terrenos que sean tan mínimas que no constituyan un uso en el sentido de lo dispuesto en el artículo 4(f). Deben cumplirse las siguientes condiciones:

1. La duración debe ser temporal y no debe haber cambios en la titularidad de los terrenos.
2. El alcance del trabajo debe ser reducido.
3. No se prevén impactos físicos adversos permanentes ni interferencias con las actividades, características o atributos protegidos de la propiedad.
4. El terreno utilizado debe restaurarse por completo.
5. Debe existir un acuerdo documentado de los funcionarios con competencia sobre el recurso contemplado en el artículo 4(f) en relación con las condiciones anteriores.

Las ocupaciones temporales de este tipo pueden producirse durante el proceso de construcción y, si realmente no causan interferencias, están exentas del requisito de aprobación conforme al artículo 4(f). Conforme a la normativa, la ocupación temporal también requiere el acuerdo por escrito de los funcionarios competentes si se aplican los criterios de excepción mencionados anteriormente. Si se cumplen todas las condiciones del artículo 774.13(d), la ocupación temporal no constituye un uso. No obstante, si no pueden cumplirse una o varias de las condiciones de la excepción, la ocupación temporal de la propiedad

contemplada en el artículo 4(f) se considerará un “uso” por parte del proyecto, aunque la duración de las actividades *in situ* sea temporal y la titularidad de la propiedad no cambie.

Uso con fines constructivos. Además del uso real y físico de las propiedades o los recursos contemplados en el artículo 4(f) (ya sea mediante el uso directo o la ocupación temporal), la normativa de la FHWA recogida en el artículo 774.15 del título 23 del CFR reconoce que puede producirse un impacto sobre los recursos contemplados en el artículo 4(f) en función de la proximidad de un proyecto, si este deteriora considerablemente el valor del recurso contemplado en el artículo 4(f). Esto también puede ser un “uso” y se denomina uso con fines constructivos. Se define en la normativa de la FHWA como

... el caso en el que el proyecto de transporte no incorpore terrenos de un recurso contemplado en el artículo 4(f), pero los impactos de proximidad del proyecto sean tan graves que las actividades, las características o los atributos protegidos que confieren a una propiedad la protección contemplada en el artículo 4(f) se vean considerablemente perjudicados. Solo se produce un perjuicio considerable cuando las actividades, características o atributos protegidos se ven sustancialmente mermados [artículo 774.15(a) del título 23 del CFR].

La determinación de uso con fines constructivos es poco frecuente. Es poco habitual que los impactos por proximidad sean tan grandes que el propósito de la propiedad que confiere al recurso su protección se vea considerablemente disminuido. Si bien el UDOT ha asumido la mayor parte de las responsabilidades de la FHWA en materia de revisión ambiental, consulta y otras acciones en virtud del artículo 4(f), el UDOT no puede determinar que una acción constituya un uso con fines constructivos sin antes consultar a la FHWA y obtener su opinión al respecto. Con arreglo al Primer Memorando de Entendimiento Renovado entre la FHWA y el UDOT relativo a la asignación de la NEPA (FHWA 2022), si la FHWA plantea una objeción, el UDOT se compromete a no proceder a la determinación del uso con fines constructivos.

4.2.3 Opciones de aprobación

Una vez que el UDOT determina que un proyecto podría utilizar una propiedad contemplada en el artículo 4(f), dispone de tres métodos para aprobar el uso:

1. Determinar si el impacto es *de minimis*.
2. Concluir que se cumplen las condiciones específicas de una evaluación programática del artículo 4(f) aprobada.
3. Preparar una evaluación individual conforme al artículo 4(f) y llegar a la conclusión de que no existe ninguna alternativa factible y prudente que evite por completo el uso de la propiedad conforme al artículo 4(f), que el proyecto incluye toda la planificación posible para minimizar los daños y que, si existen múltiples alternativas con usos que tienen impactos superiores a *de minimis*, se selecciona la alternativa con menos daños en términos generales.

¿Qué es un impacto de *de minimis*?

Para los lugares históricos, un impacto *de minimis* implica que la propiedad histórica no se vería afectada por el proyecto o que el proyecto no tendría “ningún efecto adverso” sobre la propiedad histórica.

En el caso de parques, áreas de recreación y refugios de vida silvestre y de aves acuáticas, un impacto *de minimis* es aquel que no afectaría negativamente a las actividades, características o atributos de una propiedad que cumple los requisitos para ser protegida en virtud del artículo 4(f).

Los usos posibles del proyecto en propiedades contempladas en el artículo 4(f) darían lugar a evaluaciones tanto *de minimis* como individuales. A continuación se describen los requisitos para realizar una determinación de impacto *de minimis* y los requisitos para realizar una evaluación individual conforme al artículo 4(f). La evaluación programática del artículo 4(f) no procede en el caso de este proyecto, por lo que no se examina con mayor detenimiento.

Requisitos para determinar que el impacto es *de minimis*. La determinación del impacto *de minimis* se realiza para el impacto neto en la propiedad contemplada en el artículo 4(f) después de considerar cualesquiera medidas (tales como las de evitación, minimización, mitigación o mejora) para minimizar el daño a la propiedad.

En el caso de las propiedades históricas, el impacto *de minimis* solo puede determinarse si, en virtud de la Ley Nacional de Preservación Histórica, el proyecto de transporte “no tendrá efectos adversos” o “no afectará a propiedades históricas” y la SHPO ha manifestado su conformidad por escrito [artículo 303(d)(2) del título 49 del USC y artículo 774.5(b) del título 23 del CFR].

En el caso de parques, áreas de recreación y refugios de vida silvestre, el UDOT podrá dictaminar que el impacto es *de minimis* únicamente en estos casos:

- (A) El Secretario ha determinado, después de la notificación pública y la oportunidad de revisión y comentarios por parte del público, que el programa o proyecto de transporte no afectará negativamente a las actividades, características y atributos del parque, área de recreación o refugio de vida silvestre o de aves acuáticas que pueden acogerse a la protección en virtud de este artículo.
- (B) La decisión del Secretario ha recibido el visto bueno de los funcionarios con competencia sobre el parque, el área de recreación o el refugio de vida silvestre o de aves acuáticas [artículo 303(d)(3) del título 49 del USC].

Requisitos para las evaluaciones individuales del artículo 4(f). Deberá realizarse una evaluación individual del artículo 4(f) cuando se apruebe un proyecto que requiera el uso de una propiedad contemplada en el artículo 4(f) si dicho uso puede tener un impacto superior a *de minimis* y no puede aplicarse a la situación una evaluación programática del artículo 4(f). La evaluación individual del artículo 4(f) requiere dos conclusiones para aprobar el uso con un impacto superior a *de minimis*:

1. Conclusión de que no existe ninguna alternativa factible y prudente que evite por completo el uso de la propiedad conforme al artículo 4(f).
2. Conclusión de que el proyecto incluye toda la planificación posible para minimizar los daños a la propiedad contemplada en el artículo 4(f) derivados del uso del transporte [artículo 774.3(a) del título 23 del CFR].

En este capítulo se resumen las evaluaciones individuales del artículo 4(f) necesarias como consecuencia de la acción propuesta. Para obtener más información sobre las alternativas viables y prudentes, consulte la sección 4.6, *Alternativas de evitación*. Para obtener más información sobre la planificación posible para minimizar los daños, consulte la sección 4.7, *Análisis del daño general mínimo*, y la sección 4.8, *Medidas para minimizar el daño*.

4.3 Acción propuesta

En el capítulo 1, *Finalidad y necesidad*, de la presente DIA, se describe detalladamente por qué se necesita el proyecto de la I-15 de Farmington a Salt Lake City y se presenta la finalidad del proyecto. En el capítulo 2, *Alternativas*, se describen las alternativas que se evalúan en esta DIA, incluida la Alternativa de Acción evaluada en detalle. En esta sección se resumen la finalidad y la necesidad del proyecto y las alternativas.

4.3.1 Necesidad del proyecto

Como se describe en la sección 1.4.1, *Necesidad del Proyecto*, 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 y la proyectada (2050); ambos contribuyen a una disminución de la seguridad, un aumento de la congestión, una pérdida de productividad y una mayor duración de los desplazamientos. 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, 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 de cercanías, el coche compartido y la bicicleta.

4.3.2 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.

4.3.2.1 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.

4.3.2.2 Comunidades mejor conectadas

- Ser coherente con el uso planificado del suelo, los objetivos de crecimiento y los planes de transporte.
- Respalda 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.

4.3.2.3 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.

4.3.2.4 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.

4.3.3 Alternativas evaluadas en la DIA

En función de los resultados del proceso de desarrollo y selección de alternativas, el UDOT decidió avanzar en el estudio de las siguientes alternativas en esta DIA:

- Alternativa de Inacción
- Alternativa de Acción

La Alternativa de Acción incluye el concepto de cinco carriles de uso general y un carril de alta ocupación/peaje 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. Para obtener más información sobre el proceso de selección de alternativas, consulte el capítulo 2, *Alternativas*.

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

- 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

4.4 Identificación de los recursos contemplados en el artículo 4(f)

En esta sección se analizan los recursos contemplados en el artículo 4(f) en el área de evaluación de dicho artículo que podrían verse afectados por la Alternativa de Acción. Estos recursos incluyen los históricos, así como parques y áreas de recreación de carácter público. No hay refugios de vida silvestre ni de aves acuáticas cerca de la Alternativa de Acción. Según se utiliza en este capítulo, el término *recurso histórico* incluye los yacimientos arqueológicos y las propiedades arquitectónicas.

El artículo 4(f) únicamente concierne a los parques, las áreas de recreación, los refugios de vida silvestre y de aves acuáticas y los recursos históricos “significativos desde el punto de vista nacional, estatal o local”, según la definición de propiedad contemplada en el artículo 4(f) del artículo 774.17 del título 23 del CFR. Se ha determinado que todas las propiedades contempladas en el artículo 4(f) de este capítulo son significativas de conformidad con el artículo 774.11(c) del título 23 del CFR.

4.4.1 Recursos históricos

Los recursos históricos de este proyecto incluyen yacimientos arqueológicos, casas y construcciones agrícolas, y elementos lineales históricos como canales, servicios públicos y líneas ferroviarias. Las protecciones con arreglo al artículo 4(f) aplican a los lugares históricos inscritos o elegibles para ser inscritos en el Registro Nacional de Lugares Históricos. En el artículo 3.10, *Recursos históricos y arqueológicos*, se ofrece una descripción detallada del proceso utilizado en virtud del artículo 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica para determinar la admisibilidad. Para identificar los recursos históricos, se realizaron estudios de recursos culturales en el área de evaluación prevista en el artículo 4(f). Estos estudios documentaron los yacimientos arqueológicos y los edificios arquitectónicos del área de evaluación.

4.4.1.1 Prospecciones de recursos arqueológicos

Hay once yacimientos arqueológicos elegibles para ser inscritos en el NRHP situados en el área de evaluación del artículo 4(f) que podrían verse afectados por la Alternativa de Acción, según se indica en la Tabla 4.4-1. Para obtener más información sobre el proceso utilizado para identificar los yacimientos arqueológicos, consulte la sección 3.10, *Recursos históricos y arqueológicos*. Los informes *Inventario de recursos culturales para la I-15: estudio de impacto ambiental de 600 North a Farmington* (Horrocks 2022), *Inventario cultural de áreas adicionales para la I-15: estudio de impacto ambiental de 600 North a Farmington* (Horrocks 2023a) y *Áreas complementarias para la I-15: estudio de impacto ambiental de 600 North a Farmington* (Horrocks 2023c) aportan detalles adicionales. Las ubicaciones se muestran en el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*.

Tabla 4.4-1. Yacimientos arqueológicos elegibles para ser inscritos en el NRHP en el área de evaluación prevista en el artículo 4(f)

Número(s) del lugar	Nombre del lugar	Evaluación del NRHP ^a	Número de la figura
42DV2	Dispersión de restos prehistóricos	Elegible (según el criterio D)	No se muestra. Sin impacto de la Alternativa de Acción.
42DV86/42SL293	Paso del Ferrocarril del Oeste de Denver y Río Grande	Elegible (según el criterio A)	Apéndice 3H: figura 22
42DV89	Bermas de tierra históricas/ Lake Shore Resort	Elegible (según el criterio A)	No se muestra. Sin impacto de la Alternativa de Acción.
42DV87/42SL300	Ferrocarril Union Pacific	Elegible (según los criterios A, B y C)	Apéndice 3H: figuras 1A, 1B, 3, 4, 5, 6, 7A, 7B, 20, 22, 23, 25, 30 y 33
42DV93	Depósito histórico de basura	Elegible (según el criterio D)	No se muestra. Sin impacto de la Alternativa de Acción.
42DV126/42SL489	Drenaje histórico de aceite	Elegible (según el criterio A)	No se muestra. Sin impacto de la Alternativa de Acción.
42DV187	Campo de golf histórico Oakridge	Elegible (según el criterio A)	No se muestra. Sin impacto de la Alternativa de Acción.
42DV197/42SL513	Canal histórico de aguas residuales	Elegible (según el criterio A)	No se muestra. Sin impacto de la Alternativa de Acción.
42SL718	Patio histórico de reparaciones del Ferrocarril del Oeste de Denver y Río Grande	Elegible (según los criterios A, C y D)	No se muestra. Sin impacto de la Alternativa de Acción.
42SL729	Línea histórica de tranvías	Elegible (según el criterio A)	Apéndice 3H: Figura 33

^a El criterio A se aplica a los lugares asociados a acontecimientos que han contribuido de forma significativa a trazar los grandes patrones de nuestra historia. El criterio B se aplica a los lugares relacionados con la vida de personas significativas en el pasado. El criterio C se aplica a los lugares que encarnan características distintivas de un tipo, período o método de construcción, o que representan la obra de un maestro, o que poseen un alto valor artístico, o que representan una entidad significativa y distinguible cuyos componentes pueden carecer de distinción individual. El criterio D se aplica a los lugares que han proporcionado, o podrían proporcionar, información importante sobre la prehistoria o la historia (título 36 del CFR, parte 63).

4.4.1.2 Prospecciones de recursos arquitectónicos

Los criterios de la División de Historia del Estado de Utah para construcciones arquitectónicas establecen que las propiedades son posiblemente elegibles si tienen como mínimo 50 años de antigüedad y conservan la mayor parte de su aspecto original sin cambios importantes en las estructuras (FHWA y otros 2017).

Para este proyecto, el UDOT identificó los lugares arquitectónicos que tenían un mínimo de 41 años de antigüedad en el momento de los estudios de campo de 2021 (es decir, construidos en 1980 o antes) e identificó qué lugares y construcciones eran elegibles para ser incluidos en la lista del NRHP. Finalmente, se determinó que 429 estructuras del área de evaluación eran elegibles para incluirse en la lista del NRHP. De estas, 377 estructuras se recomendaron como elegibles/contribuyentes (EC) y 52 estructuras se recomendaron como elegibles/significativas (ES) según el sistema de clasificación de la División de Historia del Estado de Utah. La mayoría de las estructuras elegibles son construcciones residenciales o

¿Cuál es el sistema de clasificación de estructuras históricas de la División de Historia del Estado de Utah?

Consulte la sección 3.10, *Recursos históricos y arqueológicos*, para conocer las definiciones de elegible/contribuyente (EC) y elegible/significativo (ES).

comerciales. El informe *Prospección selectiva a nivel de reconocimiento para la DIA de la I-15 de Salt Lake City 600 North a Farmington, condados de Salt Lake y Davis, Utah* (Horrocks 2023b) proporciona detalles adicionales que incluyen descripciones, ubicaciones y fotografías de las propiedades.

Para obtener una descripción detallada de estos edificios históricos y el proceso utilizado en virtud del artículo 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica para determinar la elegibilidad de un recurso para el NRHP, consulte la sección 3.10, *Recursos históricos y arqueológicos*. En el Apéndice 3I, *Correspondencia de recursos culturales*, se incluyen descripciones y fotografías de los bienes que podrían verse afectados, y en el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, se muestran sus ubicaciones.

4.4.1.3 Determinación de elegibilidad

El 17 de marzo de 2023, el UDOT presentó al SHPO de Utah su informe de Determinación de elegibilidad para propiedades históricas arquitectónicas y arqueológicas. La SHPO de Utah estuvo de acuerdo con todas las determinaciones y lo comunicó en una carta fechada el 22 de marzo de 2023.

Esta evaluación conforme al artículo 4(f) examina las propiedades históricas que se verían afectadas por la Alternativa de Acción. Los recursos contemplados en el artículo 106 para los que el proceso de dicho artículo no ha determinado ningún efecto no se analizan en la evaluación del artículo 4(f). (Para más información sobre el proceso del artículo 106, consulte la sección 3.10, *Recursos históricos y arqueológicos*).

4.4.2 Parques y áreas de recreación públicos

La pertinencia del artículo 4(f) para los parques y las áreas de recreación se describe en la sección 4.2.1, *Definición de propiedades contempladas en el artículo 4(f)*. El área de evaluación conforme al artículo 4(f) incluye varios recursos de parques o recreativos que el UDOT determinó como recursos conforme al artículo 4(f). Los recursos contemplados en el artículo 4(f) se identificaron mediante conversaciones con los municipios locales y la revisión de sus documentos oficiales de planificación. Los parques y las áreas de recreación contemplados en el artículo 4(f) del área de evaluación conforme al artículo 4(f) se describen en la Tabla 4.10-1.

Tabla 4.4-2. Parques y áreas de recreación contemplados en el artículo 4(f) en el área de evaluación del artículo 4(f)

Recurso de parque o recreativo	Titularidad o gestión	Descripción o ubicación	Atributos, características y propiedades	Dirección
Senderos de Oakridge Preserve	Ciudad de Farmington	Senderos recreativos pavimentados en el lado este de la I-15, al norte de Park Lane, y en el lado oeste de la Ruta Nacional 89 (U.S. 89) alrededor del vecindario Preserve de Farmington. Identificado en el <i>Plan de senderos de Farmington</i> .	Senderos pavimentados para caminar, hacer footing y montar en bicicleta.	855 North 1100 West, Farmington
Shepard Lane Park	Ciudad de Farmington	Parque de 5.6 acres al este de U.S. 89 y al norte de Park Lane.	Parque infantil, pabellones, canchas de tenis, campo de fútbol y cancha de vóley sobre arena.	760 Shepard Lane, Farmington
Farmington Preserve Park	Ciudad de Farmington	Parque de 1.4 acres al este de la I-15 y al norte de Park Lane.	Campos de juego y parque infantil.	855 North 1100 West, Farmington
Sendero de Farmington Creek	Ciudad de Farmington	Sendero pavimentado de 2.5 millas de largo entre el Recinto Ferial del Condado de Davis y Farmington Canyon. El tramo en el área del proyecto incluye un tramo de 0.1 millas en Ezra T. Clark Park. El sendero de Farmington Creek utiliza el paso peatonal del lado sur de State Street para cruzar la I-15, las vías del tren y Legacy Parkway.	Sendero pavimentado para caminar, hacer footing y montar en bicicleta.	400 W. State Street, Farmington
Ezra T. Clark Park	El UDOT es propietario de la parte occidental del parque; la ciudad de Farmington es propietaria de la parcela central de 0.5 acres con sendero y pabellón.	Parque de 2 acres al este de la I-15 al norte de State Street. Los 0.47 acres centrales del parque, que incluyen el sendero de Farmington Creek, son propiedad de la ciudad de Farmington. El resto del parque (incluidas las zonas con el estacionamiento, el pabellón y el monumento histórico) se encuentra en parcelas propiedad del UDOT.	Pabellón y acceso al sendero de Farmington Creek.	400 W. State Street, Farmington

(sigue en la próxima página)

Tabla 4.4-2. Parques y áreas de recreación contemplados en el artículo 4(f) en el área de evaluación del artículo 4(f)

Recurso de parque o recreativo	Titularidad o gestión	Descripción o ubicación	Atributos, características y propiedades	Dirección
Campos de juego de Farmington Junior High School	Ciudad de Farmington	Campos de deportes de 8.25 acres en el lado este de la I-15 en el lado oeste de Farmington Junior High School.	Campos de juego con césped.	150 South 200 West, Farmington
Campos de juego de Farmington Junior High School	Ciudad de Farmington	Campos de deportes de 15.4 acres en el lado oeste de Legacy Parkway, al norte de Glovers Lane y en el lado este de Farmington High School.	Campo de béisbol, campo de sóftbol, campo de fútbol, canchas de tenis, campos de juego con césped y estacionamientos.	548 W. Glovers Lane, Farmington
Parque Sound Wall	Ciudad de Farmington	Parque vecinal de 0.3 acres en torno a 100 West 1050 South.	Campos de juego con césped y sendero de Davis Creek.	1050 S. carretera lateral a la I-15, Farmington
Sendero de Davis Creek	Ciudad de Farmington	Sendero de 0.4 millas entre la carretera lateral y 200 East.	Sendero multiuso sin pavimentar para ser utilizado con fines de senderismo y footing.	200 East 1035 South, Farmington
South Park	Ciudad de Farmington	Parque de 6.6 acres al este de la I-15, al norte de 1470 South.	Canchas de básquetbol, de vóley, parque infantil, campo de sóftbol, parque de patinaje, pabellón y estacionamiento.	Carretera lateral a 1384 S, Farmington
Centerville Community Park	Ciudad de Centerville	Parque de 30 acres al este de la I-15, en torno a la carretera lateral de 1200 N. en Centerville.	6 campos polideportivos, bebederos, sendero de footing de 1 milla, parque infantil, cancha de vóley sobre arena, pabellones, baños y estacionamiento.	1350 North 400 West, Centerville
West Bountiful City Park	Ciudad de West Bountiful	Parque de 14.5 acres al oeste de la I-15 en torno a 1600 North en West Bountiful.	Canchas de sóftbol, canchas de fútbol, canchas de vóley sobre arena, cancha de tenis, pabellones, baños, estacionamiento y parque infantil.	550 West 1600 North, West Bountiful
Campos de juego y camino peatonal de Woods Cross Elementary School	Ciudad de Woods Cross	Campos deportivos de 4.2 acres en el lado oeste de la I-15 a la altura del 1300 South en Woods Cross y en el lado este de Woods Cross Elementary School.	Campos de juego de césped y camino peatonal.	745 West 1100 South, Woods Cross

(sigue en la próxima página)

Tabla 4.4-2. Parques y áreas de recreación contemplados en el artículo 4(f) en el área de evaluación del artículo 4(f)

Recurso de parque o recreativo	Titularidad o gestión	Descripción o ubicación	Atributos, características y propiedades	Dirección
Campos de juego de Woods Cross High School	Ciudad de Woods Cross	Campos deportivos de 16.3 acres en el lado este de la I-15 a la altura de 2200 South en Woods Cross y en el lado sur de Woods Cross High School.	Campo de béisbol, campo de fútbol, campo de fútbol, canchas de tenis, campos de juego con césped y estacionamientos.	600 West 2200 South, Woods Cross
Hatch Park	Ciudad de North Salt Lake	Parque de 12.3 acres en el lado este de la I-15 y el lado norte de Center Street en North Salt Lake.	Canchas de fútbol, canchas de tenis, cancha de básquetbol, canchas de fútbol, canchas de vóley sobre arena, sendero peatonal, parque infantil, estacionamiento, baños y pabellones.	50 W. Center Street, North Salt Lake
Swede Town Park	Salt Lake City	Parque de 0.6 acres en 840 West 1500 North.	Parque infantil, arenero, cancha de básquetbol y campos de juego de césped.	840 West 1500 North, Salt Lake City
Rosewood Park	Salt Lake City	Parque de 29 acres en el lado oeste de la I-15 y al este de 1200 West alrededor de 1400 North.	Parque de patinaje, canchas de tenis, caminos peatonales, canchas de fútbol, parque infantil, canchas de básquetbol, campos de juego con césped, baños y estacionamiento.	1400 North 1200 West, Salt Lake City
North Gateway Park	Salt Lake City	Parque de 6 acres al este de U.S. 89 en Salt Lake City.	Baños, camino peatonal, bebederos y estacionamiento.	840 N. Beck Street, Salt Lake City
Warm Spring Park	Salt Lake City	Parque de 13.5 acres al este de U.S. 89 en Salt Lake City.	Parque infantil, baños, campos multiuso, canchas de tenis, bebederos, mesas de picnic y estacionamiento.	840 N. Beck Street, Salt Lake City
Parque Guadalupe	Salt Lake City	Parque de 0.6 acres en 500 North 600 West (al este de la I-15).	Parque infantil, cancha de básquetbol y mesas de picnic.	619 West 500 North, Salt Lake City
Jackson Park	Salt Lake City	Parque de 1 acre en 481 N. Grant Street (al oeste de la I-15).	Parque infantil y mesas de picnic.	481 N. Grant Street, Salt Lake City

(sigue en la próxima página)

Tabla 4.4-2. Parques y áreas de recreación contemplados en el artículo 4(f) en el área de evaluación del artículo 4(f)

Recurso de parque o recreativo	Titularidad o gestión	Descripción o ubicación	Atributos, características y propiedades	Dirección
Jordan River OHV State Recreation Area	Departamento de Recursos Naturales de Utah	Área recreativa de 133.7 acres para vehículos todoterreno (OHV). Incluye pistas, saltos y áreas de entrenamiento.	Pistas, saltos, áreas de entrenamiento, baños, mesas de picnic, pabellones y estación de cobro/oficina principal.	2800 N. Rose Park Lane, Salt Lake City
Ampliación de Jordan River Trail/Sendero de porteadores Porter's Takeout Trail	Salt Lake City	Sendero pavimentado que cruza por debajo de la Interestatal 215 (I-215) y Legacy Parkway y se conecta con Jordan River Trail y Legacy Parkway Trail.	Sendero pavimentado para caminar, hacer footing y montar en bicicleta.	50 Jordan River Drive, North Salt Lake
Campos de juego de Jackson Elementary School	Salt Lake City	Campos deportivos de 2.5 acres en el lado oeste de la I-15 a la altura de 200 North en Salt Lake City y en el lado sureste de Jackson Elementary School.	Campos de juego con césped.	750 West 200 North, Salt lake City
9-Line Bike Park	Salt Lake City	Parcela de 0.5 acres en el lado sur de 900 South por debajo de la I-15.	Saltos para bicicletas, pista de pump track y sendero para caminar.	700 West 900 South, Salt Lake City
Jordan River Trail	Salt Lake City	Sendero regional pavimentado que bordea el río Jordan y se conecta con el camino de Legacy Parkway cerca de la I-215.	Sendero pavimentado para caminar, hacer footing y montar en bicicleta.	Jordan River Parkway Trail, North Salt Lake

4.5 Uso de los recursos contemplados en el artículo 4(f)

Las siguientes secciones describen los impactos de las Alternativas de Inacción y de Acción sobre las propiedades contempladas en el artículo 4(f). Para cada propiedad contemplada en el artículo 4(f), puede haber una de las siguientes conclusiones relacionadas con el uso por parte de una alternativa de proyecto:

- Uso con un impacto superior a *de minimis*
- Uso con un impacto *de minimis*
- Uso como resultado de una ocupación temporal
- Ocupación temporal con un impacto tan mínimo que no constituye un uso
- Uso con fines constructivos (impacto por proximidad si la alternativa es adyacente)
- Ningún uso (si no hay ningún uso para un recurso contemplado en el artículo 4(f), no se incluye en las tablas de esta sección)
- Excepción al requisito de aprobación conforme al artículo 4(f)

El uso, el impacto *de minimis*, la ocupación temporal, el uso con fines constructivos y las excepciones pertinentes para este proyecto se definen en la normativa del artículo 4(f) y en las orientaciones citadas en la sección 4.2, *Marco normativo*. La Alternativa de Acción tendría usos con impactos superiores a *de minimis*, usos con impactos *de minimis* e impactos por la ocupación temporal. Estos impactos afectarían a los recursos arquitectónicos históricos, a los recursos arqueológicos y a los parques o áreas de recreación de carácter público. La gama de usos de los recursos contemplados en el artículo 4(f) con la Alternativa de Acción variaría en función de las distintas opciones. En la sección 4.5.2, *Alternativa de Acción*, se ofrecen más detalles sobre las diferencias de uso entre las distintas opciones.

4.5.1 Alternativa de Inacción

La Alternativa de Inacción no requeriría la adquisición de derecho de paso y no daría lugar a usos de propiedades contempladas en el artículo 4(f).

4.5.2 Alternativa de Acción

La Alternativa de Acción utilizaría propiedades de recursos contemplados en el artículo 4(f). En las secciones siguientes se resumen estos efectos. Tabla 4.5-1, *Resumen de los impactos sobre los recursos contemplados en el artículo 4(f) de la Alternativa de Acción*, en la sección 4.5.2.3, *Resumen de los impactos de la Alternativa de Acción*, se resumen todos los usos contemplados en el artículo 4(f) para cada tramo y opción de la Alternativa de Acción.

4.5.2.1 Lugares históricos

4.5.2.1.1 Recursos arquitectónicos

El UDOT evaluó las propiedades arquitectónicas históricas que se determinaron elegibles para su inclusión en el NRHP para determinar si las opciones del tramo tendrían impacto en alguna parte del recurso o lugar y si ese impacto constituiría un efecto según el artículo 106.

Para las propiedades en las que la SHPO de Utah estuvo de acuerdo en que habría un efecto adverso, la SHPO de Utah también estuvo de acuerdo con la determinación de un uso en virtud del artículo 4(f) con un impacto superior a *de minimis*. Del mismo modo, para las propiedades en las que la SHPO de Utah estuvo de acuerdo en que no habría ningún efecto adverso, la SHPO de Utah también estuvo de acuerdo con la determinación de un uso en virtud del artículo 4(f) con un impacto *de minimis* o con un impacto por la ocupación temporal en virtud del artículo 4(f).

En las secciones siguientes se resume el uso de lugares históricos para cada uno de los cuatro tramos de la Alternativa de Acción.

Impactos del tramo norte

Los impactos sobre los recursos arquitectónicos en el tramo norte serían los mismos tanto para la opción 400 West de Farmington como para la opción State Street de Farmington. Ambas opciones darían lugar a un uso con un impacto superior a *de minimis* en dos recursos arquitectónicos (399 W. State Street y el distrito histórico de Clark Lane en Farmington), tendrían un uso con un impacto *de minimis* en 1 recurso arquitectónico y tendrían impactos por ocupación temporal en 6 recursos arquitectónicos (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 1A, 1B, 2A y 2B, y el Apéndice 3G, *Impactos en el entorno arquitectónico*).

Las mejoras de la calzada con ambas opciones afectarían a la estructura histórica de 399 W. State Street y requerirían que el UDOT adquiriera la parcela, demoliera la estructura y reubicara a los ocupantes.

El uso con un impacto superior a *de minimis* en el distrito histórico de Clark Lane se debería a la demolición de 399 W. State Street en Farmington (que forma parte del distrito histórico de Clark Lane) y a la posible pérdida de árboles en State Street al este del 400 West.

Impactos del tramo centro norte

Impactos de Bountiful 400 North – Opción Norte. Esta opción tendría un uso con impacto superior a *de minimis* en 444 West 400 North en Bountiful, tendría usos con impactos *de minimis* en 9 recursos arquitectónicos y tendría impactos por ocupación temporal en 4 recursos arquitectónicos (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 6, 7A y 8A, y el Apéndice 3G, *Impactos en el entorno arquitectónico*).

Las mejoras de la calzada con Bountiful 400 North – Opción Norte afectarían a la estructura histórica de 444 West 400 North y requerirían que el UDOT adquiriera la parcela, demoliera la estructura y reubicara a los ocupantes (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figura 8A).

Impactos de Bountiful 400 North – Opción Sur. Esta opción tendría un uso con impacto superior a *de minimis* en 433 West 400 North en Bountiful, tendría usos con impactos *de minimis* en 9 recursos arquitectónicos y tendría impactos por ocupación temporal en 4 recursos arquitectónicos (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 6, 7B y 8B, y el Apéndice 3G, *Impactos en el entorno arquitectónico*).

Las mejoras de la calzada con Bountiful 400 North – Opción Sur afectarían a la estructura histórica de 433 West 400 North y requerirían que el UDOT adquiriera la parcela, demoliera la estructura y reubicara a los ocupantes (consulte el Apéndice 3H, figura 8B).

Impactos del tramo centro sur

Impactos de Bountiful 500 South – Opción Norte. Esta opción tendría un **efecto adverso** en 409 South 500 West en Bountiful, tendría usos con impactos *de minimis* en 6 recursos arquitectónicos y tendría impactos por ocupación temporal en 9 recursos arquitectónicos (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 9, 10A y 11A, y el Apéndice 3G, *Impactos en el entorno arquitectónico*).

Las mejoras de la calzada con Bountiful 500 South – Opción Norte requerirían la adquisición parcial de aproximadamente 0.13 acres de la parcela de 0.88 acres en el borde oeste de la parcela para 409 South 500 West, que es una propiedad comercial que incluye el establecimiento comercial Bountiful Bowl. Las mejoras de la calzada eliminarían la señal elevada y el estacionamiento en el lado oeste del edificio. El UDOT no prevé que sea necesario demoler el edificio histórico ni trasladar el establecimiento comercial. No obstante, el impacto en la señal elevada y el estacionamiento se considera superior a *de minimis* (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figura 10A).

Impactos de Bountiful 500 South – Opción Sur. Esta opción tendría usos con impacto superior a *de minimis* en 409 West 500 West y 453 West 500 South en Bountiful, tendría usos con impactos *de minimis* en 5 recursos arquitectónicos y tendría impactos por ocupación temporal en 9 recursos arquitectónicos (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 9, 10B y 11B, y el Apéndice 3G, *Impactos en el entorno arquitectónico*).

Los impactos en 409 South 500 West serían los mismos que los de Bountiful 500 South – Opción Norte. Las mejoras de la calzada con Bountiful 500 South – Opción Sur afectarían a la estructura comercial histórica de 453 West 500 South y requerirían que el UDOT adquiriera la parcela, demoliera la estructura y reubicara los establecimientos comerciales (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figura 10B).

Impactos del tramo sur

Los impactos en los recursos arquitectónicos del tramo sur serían los mismos tanto para Salt Lake City 1000 North – Opción Norte como para Salt Lake City 1000 North – Opción Sur. Ambas opciones tendrían usos con impactos superiores a *de minimis* en dos recursos arquitectónicos (U.S. Bank en 1090 North 500 East en North Salt Lake y una barraca Quonset en 825 N. Warm Springs Road en Salt Lake City), tendrían usos con impactos *de minimis* en 28 recursos arquitectónicos y tendría impactos por ocupación temporal en 42 recursos arquitectónicos (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 12 a 33, y el Apéndice 3G, *Impactos en el entorno arquitectónico*).

Las mejoras de la calzada con ambas opciones requerirían la adquisición parcial de aproximadamente 0.18 acres de la parcela de 1.07 acres en el borde norte de la parcela 1090 North 500 East. Las mejoras de la calzada afectarían a la zona de aparcamiento en el lado norte de la estructura y afectarían al área de *drive-thru*. Es posible que el UDOT tenga que comprar la propiedad y reubicar el establecimiento comercial debido a los impactos en el área de *drive-thru* y el estacionamiento. El UDOT no prevé que sea necesario demoler el edificio histórico. No obstante, si el UDOT compra y revende la estructura histórica, el impacto se consideraría adverso y superior a *de minimis* (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figura 15).

Para las mejoras de la calzada de ambas opciones se debería demoler la estructura histórica de 825 N. Warm Springs Road. Esta estructura histórica forma parte de una parcela de 19.3 acres. El UDOT tendría que comprar una franja de propiedad en el lado oeste de esta parcela y colaborar con los propietarios para ofrecer una compensación para sustituir la estructura afectada (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figura 28A para la Lake City 1000 North – Opción Norte y la figura 28B para Salt Lake City 1000 North – Opción Sur).

4.5.2.1.2 Yacimientos arqueológicos

El UDOT evaluó los yacimientos arqueológicos que se determinaron elegibles para su inclusión en el NRHP para determinar si las opciones del tramo usarían alguna parte del recurso o yacimiento y si ese impacto constituiría un efecto según el artículo 106. La SHPO de Utah estuvo de acuerdo en que ningún yacimiento tendría un efecto adverso como resultado de la Alternativa de Acción. Para los yacimientos en los que la SHPO de Utah estuvo de acuerdo en que no habría ningún efecto adverso, la SHPO de Utah también estuvo de acuerdo con la determinación de un uso en virtud del artículo 4(f) con un impacto *de minimis*.

En las secciones siguientes se resume el uso de yacimientos arqueológicos para cada uno de los cuatro tramos de la Alternativa de Acción.

Impactos del tramo norte

Los usos de los yacimientos arqueológicos en el tramo norte serían los mismos tanto para la opción 400 West de Farmington como para la opción State Street de Farmington. Ambas opciones requerirían los siguientes 10 cruces de las vías del ferrocarril Union Pacific y tendrían usos con impactos *de minimis* en el yacimiento 42DV87, Ferrocarril Union Pacific:

- Reconstrucción de tres pasos a desnivel actuales (carretera sobre las vías del tren en State Street en Farmington, Glovers Lane en Farmington y Parrish Lane en Centerville) (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 1A, 1B, 3 y 5).
- Reconstrucción de un paso a nivel actual y acera en Pages Lane en Centerville y West Bountiful (consulte el Apéndice 3H, figura 6)
- Construcción de dos nuevos pasos a desnivel de uso compartido (paso peatonal sobre las vías del ferrocarril), en el paso peatonal del Centerville Community Park y en el 200 North de Centerville (consulte el Apéndice 3H, figuras 4 y 5).
- Construcción de cuatro pasos subterráneos de drenaje (las tuberías de drenaje cruzarían por debajo de las vías del ferrocarril) cerca de Lund Lane, 1825 North, 1175 North y Chase Lane en Centerville.

Impactos del tramo centro norte

Los usos de los yacimientos arqueológicos en el tramo centro norte serían los mismos tanto para Bountiful 400 North – Opción Norte como para Bountiful 400 North – Opción Sur. Ambas opciones requerirían la reconstrucción de un paso a desnivel actual de las vías del Ferrocarril Union Pacific (carretera sobre las vías del ferrocarril) en 400 North en Bountiful y West Bountiful y tendrían un uso con impacto *de minimis* en el yacimiento 42DV87, Ferrocarril Union Pacific (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de recursos culturales*, figuras 7A y 7B).

Impactos del tramo centro sur

Los usos de los yacimientos arqueológicos en el tramo centro sur serían los mismos tanto para Bountiful 500 South – Opción Norte como para Bountiful 500 South – Opción Sur. Estas opciones no requerirían el uso de ningún yacimiento arqueológico contemplado en el artículo 4(f).

Impactos del tramo sur

Los usos de los yacimientos arqueológicos en el tramo sur serían los mismos tanto para Salt Lake City 1000 North – Opción Norte como para Salt Lake City 1000 North – Opción sur. Ambas opciones tendrían usos con impactos *de minimis* en los siguientes tres yacimientos arqueológicos:

- **El yacimiento 42DV86/42SL293 (paso del Ferrocarril del Oeste de Denver y Río Grande)** en la I-215 tendría cuatro pasos a desnivel (carretera sobre las vías del ferrocarril). Estos cuatro pasos a desnivel incluyen la reconstrucción de dos pasos actuales (rampa de dirección sur a dirección este y rampa de dirección oeste a dirección norte) y la construcción de dos nuevos pasos (una nueva conexión en dirección oeste a la I-215 desde U.S. 89 y una nueva conexión en dirección este desde la I-215 a U.S. 89) (consulte el Apéndice 3H, *Mapas de Recursos Culturales*, figura 22).
- **Yacimiento 42SL729 (línea histórica de tranvías)** en 200 South de Salt Lake City tendría una carretera por encima de la línea histórica de tranvías. Se trataría de una reconstrucción del cruce actual de la I-15 por encima de la línea histórica de tranvías (consulte el Apéndice 3H, figura 33).
- **El yacimiento 42DV87/42SL300 (Ferrocarril Union Pacific)** tendría nueve cruces de las vías del tren:
 - Reconstrucción de cinco pasos a desnivel actuales (carretera sobre las vías del tren) en la I-215 (rampa de dirección sur a dirección este y rampa de dirección oeste a dirección norte), en la I-15 cerca de 2300 North en Salt Lake City, en 600 North en Salt Lake City y en South Temple en Salt Lake City (consulte el Apéndice 3H, figuras 22, 23, 30 y 33).
 - Reconstrucción de un paso a nivel actual y vía de uso compartido en Center Street en North Salt Lake (consulte el Apéndice 3H, figura 20).
 - Construcción de tres nuevos pasos a desnivel (carretera por encima de las vías del tren) en la I-215 (una nueva conexión en dirección oeste a la I-215 desde U.S. 89 y una nueva conexión en dirección este desde la I-215 a U.S. 89) y en 2100 North en Salt Lake City (consulte el Apéndice 3H, figuras 22 y 25).

4.5.2.2 Parques y áreas de recreación públicos

Una vez que el UDOT determinó que un parque o área de recreación públicos serían utilizados con la Alternativa de Acción, evaluó la naturaleza y el alcance de esos efectos sobre las características del recurso. Si una opción no afectaba de manera adversa a las actividades, características o atributos del parque o área de recreación públicos, entonces se determinó que el uso tenía un impacto *de minimis*. En el caso de los parques o áreas de recreación públicos en los que no habría una conversión permanente en servidumbre de paso para el transporte, el UDOT determinó que los impactos se considerarían de ocupación temporal con impactos tan mínimos que no constituirían un uso conforme al artículo 4(f). En las secciones siguientes se resumen los impactos en los parques y las áreas de recreación públicos para cada uno de los cuatro tramos de la Alternativa de Acción. Los usos de los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f) se muestran en el Apéndice 4A, *Figuras de los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)*.

En el caso de las propiedades para las que el UDOT propone un uso contemplado en el artículo 4(f) con un impacto *de minimis*, el UDOT se ha coordinado con los funcionarios con competencia para debatir los posibles usos contemplados en el artículo 4(f) y las medidas propuestas para minimizar los daños que se incluyen en este proyecto de la DIA y en la evaluación prevista en el artículo 4(f). El UDOT solicitará el acuerdo formal de los funcionarios con competencia sobre la determinación de un uso contemplado en el artículo 4(f) con impacto *de minimis* para la DIA definitiva y la evaluación prevista en el artículo 4(f).

Impactos del tramo norte

Opción 400 West de Farmington Esta opción tendría usos con impactos *de minimis* en el sendero de Farmington Creek, Ezra T. Clark Park, South Park y Centerville Community Park, y un impacto de ocupación temporal en los campos de juego de Farmington Junior High School.

- **El sendero de Farmington Creek** dentro de Ezra T. Clark Park se realinearía como resultado de esta opción. Se realinearían unos 874 pies lineales del sendero de Farmington Creek. Este tramo utiliza un cruce peatonal en el lado sur de State Street para cruzar la I-15, las vías del ferrocarril y Legacy Parkway (consulte el Apéndice 4A, *Figuras de los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)*, figura 1A).
- **Ezra T. Clark Park** se vería afectado en su extremo occidental (adquisición parcial de unos 0.17 acres de la parcela de 0.47 acres propiedad de la ciudad de Farmington y de unos 0.75 acres de los 2 acres totales del parque (incluidas las parcelas propiedad de UDOT) con esta opción. No habría impactos en el estacionamiento, el pabellón ni el monumento histórico (consulte el Apéndice 4A, figura 1A).
- **Los campos de juego de Farmington Junior High School** tendrían impactos temporales de construcción en el borde oeste de los campos de juego debido a la construcción de la nueva carretera lateral y la posible instalación de un muro de aislamiento acústico. No habría conversión permanente del derecho de paso (consulte el Apéndice 4A, figura 2).
- **South Park** tendría 0.40 acres de terreno adquiridos en el borde oeste del parque de 6.6 acres. Habría impactos en la franja del parque y el paisajismo entre el estacionamiento y la carretera lateral, y el campo de fútbol y la carretera lateral. El parque de patinaje se vería afectado por la reubicación de la estación de bombeo de Central Davis Sewer District. No habría impactos en la capacidad del estacionamiento (consulte el Apéndice 4A, figura 3).

- **Centerville Community Park** tendría 0.92 acres de terreno adquiridos en el borde oeste del parque de 30 acres. Habría impactos en el paisajismo entre el estacionamiento y la carretera lateral. No habría impactos en la capacidad del estacionamiento. También habría impactos temporales en 0.14 acres del parque por la instalación de un nuevo paso elevado de la I-15, las vías del tren y Legacy Parkway que conecta con el camino de Legacy Parkway y el sendero del Oeste de Denver y Río Grande. Este nuevo paso elevado para senderos se consideraría un impacto beneficioso para Centerville Community Park (consulte el Apéndice 4A, figura 4).

Opción State Street de Farmington. Esta opción tendría un uso con un impacto superior a *de minimis* en un parque público (Ezra T. Clark Park); tendría usos con impactos *de minimis* en el sendero de Farmington Creek, South Park y Centerville Community Park, y tendría impactos por ocupación temporal en los campos de juego de Farmington Junior High School. Los impactos sobre South Park, Centerville Community Park y los campos de juego de Farmington Junior High School serían los mismos que con la opción 400 West de Farmington descrita anteriormente.

- **Ezra T. Clark Park** sufriría impactos en el estacionamiento, el pabellón y el monumento histórico debido a la realineación de la carretera lateral. Estos impactos requerirían la adquisición de la parcela completa de la sección central de 0.47 acres del parque a la ciudad de Farmington. Estos impactos situarían la nueva calzada en los 2 acres del parque de 2 acres, incluidas las parcelas propiedad del UDOT (consulte el Apéndice 4A, figura 1B).
- **El sendero de Farmington Creek** dentro de Ezra T. Clark Park se realinearía como resultado de esta opción. Se realinearían unos 1.126 pies lineales del sendero de Farmington Creek. Este tramo utiliza un cruce peatonal en el lado sur de State Street para cruzar la I-15, las vías del ferrocarril y Legacy Parkway (consulte el Apéndice 4A, figura 1B).

Impactos del tramo centro norte

Los impactos en los parques y las áreas de recreación públicos en el tramo centro norte serían los mismos tanto para Bountiful 400 North – Opción Norte como para Bountiful 400 North – Opción Sur. Estas opciones no requerirían el uso de ningún parque ni área de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f).

Impactos del tramo centro sur

Los impactos en los parques y las áreas de recreación públicos en el tramo centro sur serían los mismos tanto para Bountiful 500 South – Opción Norte como para Bountiful 500 South – Opción Sur. Estas opciones tendrían impactos por ocupación temporal en los campos de juego y el sendero de Woods Cross Elementary School. Estos impactos serían de carácter temporal de la construcción en el borde oriental de los campos de juego para reemplazar el muro de aislamiento acústico (consulte el Apéndice 4A, *Figuras de los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)*, figura 5).

Impactos del tramo sur

Los impactos a los parques y las áreas de recreación públicos en el tramo sur serían los mismo tanto para Salt Lake City 1000 North – Opción Norte como para Salt Lake City 1000 North – Opción Sur. Ambas opciones tendrían un uso con impacto *de minimis* en los campos de juego de Woods Cross High School e impactos por ocupación temporal en Hatch Park, North Gateway Park y Warm Springs Park.

- **Los campos de juego de Woods Cross High School** tendrían 0.37 acres de terreno adquirido en el borde oeste de los campos de juego de 4.2 acres. Los impactos eliminarían una superficie de entre 5 y 7 pies de la propiedad compuesta por zonas verdes y acera en el borde occidental de los campos de juego y requerirían la sustitución de la valla de tela metálica al sur del campo de béisbol (consulte el Apéndice 4A, *Figuras de los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)*, figura 6).
- **Hatch Park** tendría impactos de construcción temporal en el borde sur del parque para construir una nueva vereda y una vía para ciclistas en la parte del parque propiedad de la ciudad. Además, podría sustituirse el muro de aislamiento acústico actual y añadirse otro en el extremo oeste del parque. Estos impactos temporales afectarían a unos 0.21 acres de terreno. No habría conversión permanente del derecho de paso (consulte el Apéndice 4A, figura 7).
- **North Gateway Park** tendría impactos de construcción temporal para reconstruir el acceso de la calzada. No habría conversión permanente del derecho de paso (consulte el Apéndice 4A, figura 8).
- **Warm Springs Park** tendría impactos de construcción temporal para reconstruir el acceso de la calzada. No habría conversión permanente del derecho de paso (consulte el Apéndice 4A, figura 8).

4.5.2.3 Resumen de los impactos de la Alternativa de Acción

Tabla 4.5-1 se muestran los usos en cada tramo de la Alternativa de Acción y la gama total de usos para la Alternativa de Acción. Como se muestra en la Tabla 4.5-1, la Alternativa de Acción tendría usos con impactos superiores a *de minimis* en los recursos arquitectónicos y parques públicos; usos con impactos *de minimis* en los recursos arquitectónicos, recursos arqueológicos y parques o áreas de recreación públicos; e impactos por ocupación temporal en los recursos arquitectónicos y parques o áreas de recreación públicos.

Tabla 4.5-1. Resumen de los impactos sobre los recursos contemplados en el artículo 4(f) de la Alternativa de Acción

Tramo	Opción	Usos de los recursos arquitectónicos	Usos de los yacimientos arqueológicos	Usos de los parques y áreas de recreación públicos
Norte	Opción 400 West de Farmington	<ul style="list-style-type: none"> • 2 usos con impacto superior a <i>de minimis</i> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> • 6 impactos por la ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> en 42DV87 (Ferrocarril Union Pacific) 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 usos con impacto <i>de minimis</i> en Ezra T. Clark Park, el sendero de Farmington Creek, South Park y Centerville Community Park • 1 impacto por ocupación temporal en los campos de juego de Farmington Junior High School
	Opción State Street de Farmington	<ul style="list-style-type: none"> • 2 usos con impacto superior a <i>de minimis</i> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> • 6 impactos por la ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> en 42DV87 (Ferrocarril Union Pacific) 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto superior a <i>de minimis</i> en Ezra T. Clark Park • 3 usos con impacto <i>de minimis</i> en el sendero de Farmington Creek, South Park y Centerville Community Park • 1 impacto por ocupación temporal en los campos de juego de Farmington Junior High School
Centro norte	Bountiful 400 North – Opción Norte	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto superior a <i>de minimis</i> • 9 usos con impactos <i>de minimis</i> • 4 impactos por la ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> en 42DV87 (Ferrocarril Union Pacific) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ninguno
	Bountiful 400 North – Opción Sur	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto superior a <i>de minimis</i> • 9 usos con impactos <i>de minimis</i> • 4 impactos por la ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> en 42DV87 (Ferrocarril Union Pacific) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ninguno
Centro sur	Bountiful 500 South – Opción Norte	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto superior a <i>de minimis</i> • 6 usos con impactos <i>de minimis</i> • 9 impactos por la ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • Ninguno 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 impacto por ocupación temporal en los campos de juego y camino peatonal de Woods Cross Elementary School
	Bountiful 500 South – Opción Sur	<ul style="list-style-type: none"> • 2 usos con impacto superior a <i>de minimis</i> • 5 usos con impactos <i>de minimis</i> • 9 impactos por la ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • Ninguno 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 impacto por ocupación temporal en los campos de juego y camino peatonal de Woods Cross Elementary School

(sigue en la próxima página)

Tabla 4.5-1. Resumen de los impactos sobre los recursos contemplados en el artículo 4(f) de la Alternativa de Acción

Tramo	Opción	Usos de los recursos arquitectónicos	Usos de los yacimientos arqueológicos	Usos de los parques y áreas de recreación públicos
Sur	Salt Lake City 1000 North – Opción Norte	<ul style="list-style-type: none"> • 2 usos con impacto superior a <i>de minimis</i> • 28 usos con impactos <i>de minimis</i> • 42 impactos por ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 usos con impactos <i>de minimis</i> en 42DV87/42SL300 (Ferrocarril Union Pacific), 42DV86 (paso del Ferrocarril del Oeste de Denver y Río Grande) y 42SL729 (línea histórica de tranvías) 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> en los campos de juego de Woods Cross High School • 3 impactos por ocupación temporal en Hatch Park, North Gateway Park y Warm Springs Park.
	Salt Lake City 1000 North – Opción Sur	<ul style="list-style-type: none"> • 2 usos con impacto superior a <i>de minimis</i> • 28 usos con impactos <i>de minimis</i> • 42 impactos por ocupación temporal 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 usos con impactos <i>de minimis</i> en 42DV87/42SL300 (Ferrocarril Union Pacific), 42DV86 (paso del Ferrocarril del Oeste de Denver y Río Grande) y 42SL729 (línea histórica de tranvías) 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 uso con impacto <i>de minimis</i> en los campos de juego de Woods Cross High School • 3 impactos por ocupación temporal en Hatch Park, North Gateway Park y Warm Springs Park.

4.6 Alternativas de evitación

A menos que se determine que el uso de terrenos de una propiedad contemplada en el artículo 4(f) es un uso con un impacto *de minimis*, el UDOT debe determinar que no exista ninguna alternativa de evitación factible y prudente antes de aprobar el uso de dichos terrenos (artículo 774.3 del título 23 del CFR). Un mínimo de 6 y un máximo de 8 propiedades contempladas en el artículo 4(f) tendrían usos con impactos superiores a *de minimis* con la Alternativa de Acción. Las propiedades contempladas en el artículo 4(f) que tendrían usos con impactos superiores a *de minimis* se describen en la sección 4.5, *Uso de los recursos contemplados en el artículo 4(f)*, para lugares históricos y parques o áreas de recreación públicos, o en el Apéndice 3G, *Impactos en el entorno arquitectónico*, para los impactos arquitectónicos. En esta sección se evalúa si existe una alternativa de evitación factible y prudente para utilizar alguna de estas 6 a 8 propiedades contempladas en el artículo 4(f).

Con arreglo al artículo 774.17 del título 23 del CFR, “alternativa factible y prudente de evitación” es aquella que evita el uso de una propiedad contemplada en el artículo 4(f) y no causa otros problemas graves de una magnitud que supere sustancialmente la importancia de proteger la propiedad contemplada en el artículo 4(f). Una alternativa no es factible si no puede construirse por motivos de ingeniería. En el artículo 774.17 del título 23 del CFR se recogen múltiples factores que deben tenerse en cuenta para determinar si una alternativa de evitación no es prudente. Una alternativa no es prudente si sucede lo siguiente:

1. Pone en peligro el proyecto hasta tal punto que no es razonable seguir adelante con él teniendo en cuenta su finalidad y necesidad declaradas.
2. Da lugar a problemas de seguridad o funcionamiento inaceptables.
3. Tras una mitigación razonable, sigue causando lo siguiente:
 - a. graves impactos sociales, económicos o ambientales;
 - b. fuerte perturbación de las comunidades establecidas;
 - c. impactos desproporcionados y graves en poblaciones minoritarias o de bajos ingresos;
 - d. graves impactos en los recursos ambientales protegidos por otras leyes federales.
4. Da lugar a gastos adicionales de construcción, mantenimiento o funcionamiento de una magnitud extraordinaria.
5. Provoca otros problemas singulares o factores inusuales.
6. Implica múltiples factores de los apartados 1 a 5 de esta definición que, aunque individualmente son menores, en conjunto causan problemas singulares o impactos de una magnitud extraordinaria.

Además, en el *Documento de orientación sobre el artículo 4(f)* se establece que “una alternativa de proyecto que evite una propiedad contemplada en el artículo 4(f) utilizando otra propiedad contemplada en el artículo 4(f) no es una alternativa de evitación” (FHWA 2012).

Las alternativas de evitación para el proyecto de la I-15 se analizan para cada tramo geográfico de la Alternativa de Acción en las siguientes subsecciones.

4.6.1 Tramo norte

Tanto la opción 400 West de Farmington como la opción State Street de Farmington darían lugar a la utilización de una propiedad contemplada en el artículo 4(f). Ambas opciones tendrían un uso con impacto superior a *de minimis* en una propiedad histórica (399 W. State Street). El uso con un impacto superior a *de minimis* en 399 W. State Street en Farmington y la posible pérdida de árboles en State Street al este de 400 West también se consideraría un uso con un impacto superior a *de minimis* en el distrito histórico de Clark Lane. No existen alternativas prudentes para evitar el uso de esta propiedad histórica y del distrito histórico de Clark Lane, ya que la ampliación de la I-15 con la Alternativa de Acción tendría que desplazarse hacia el oeste para evitar cualquier uso de 399 W. State Street. Desplazar la I-15 hacia el oeste requeriría que la I-15 se ubicara en el terreno que actualmente utilizan las vías de Ferrocarril Union Pacific (UP) y la Autoridad de Tránsito de Utah (UTA) y requeriría que el UDOT reubicara las vías de ferrocarril de UP y UTA hacia el oeste. Las vías del Ferrocarril UP también son un recurso contemplado en el artículo 4(f) (emplazamiento 42DV87/42SL300), y el traslado de las vías se consideraría un uso contemplado en el artículo 4(f) con un impacto superior a *de minimis*. Como se establece en el *Documento de orientación sobre el artículo 4(f)*, “una alternativa de proyecto que evite una propiedad contemplada en el artículo 4(f) utilizando otra propiedad contemplada en el artículo 4(f) no es una alternativa de evitación”.

La opción State Street de Farmington tendría un uso con un impacto superior a *de minimis* en Ezra T. Clark Park. La alternativa para evitar el uso de este recurso contemplado en el artículo 4(f) es la opción 400 West de Farmington. La opción 400 West de Farmington evita cualquier impacto en el estacionamiento, el pabellón y el monumento histórico y daría lugar a un uso con un impacto *de minimis* en Ezra T. Clark Park.

4.6.2 Tramo centro norte

Tanto Bountiful 400 North – Opción Norte como Bountiful 400 North – Opción Sur darían lugar al uso de una propiedad contemplada en el artículo 4(f). Bountiful 400 North – Opción Norte tendría un uso con impacto superior a *de minimis* en 444 West 400 North, y Bountiful 400 North – Opción Sur tendría un uso con impacto superior a *de minimis* en 433 West 400 North. No existen alternativas prudentes de evitación. Para satisfacer las necesidades del proyecto relacionadas con la mejora de las operaciones en 400 North, se necesitan carriles de giro adicionales en la intersección 400 North/500 West. Estos carriles de giro adicionales darían lugar a una anchura adicional en 400 North. Bountiful 400 North – Opción Norte minimizaría los impactos en el lado sur de 400 North y Bountiful 400 North – Opción Sur minimizaría los impactos en el lado norte de 400 North. No existen opciones prudentes o factibles que eviten impactos superiores a *de minimis* en 444 West 400 North ni en 433 West 400 North.

4.6.3 Tramo centro sur

Tanto Bountiful 500 South – Opción Norte como Bountiful 500 South – Opción Sur tendrían el mismo uso con un impacto superior a *de minimis* en 409 South 500 West. Para satisfacer las necesidades del proyecto relacionadas con la mejora de las operaciones en 500 South, se necesitan carriles de giro adicionales en la intersección 500 South/500 West. El impacto superior a *de minimis* en 409 South 500 West sería el resultado de los carriles de giro adicionales en la intersección 500 West 500 South. Para evitar este impacto, cualquiera de las dos opciones tendría que desplazarse hacia el oeste. Desplazar cualquiera de las opciones hacia el oeste conllevaría un impacto superior a *de minimis* en otra propiedad contemplada en el artículo 4(f), el cementerio de Daniel Wood, situado en 350 South 500 West, por lo que desplazar cualquiera de las opciones hacia el oeste no sería una alternativa prudente de evitación.

Bountiful 500 South – Opción Sur también tendría un uso con impacto superior a *de minimis* en una propiedad contemplada en el artículo 4(f), la propiedad histórica en 453 West 500 South. La alternativa para evitar el uso de 453 West 500 South es Bountiful 500 South – Opción Norte. Bountiful 500 South – Opción Norte evita cualquier impacto en los elementos contribuyentes de 453 West 500 South y solo requeriría una adquisición parcial, lo que daría lugar a un uso con un impacto *de minimis*.

4.6.4 Tramo sur

Tanto Salt Lake City 1000 North – Opción Norte como Salt Lake City 1000 North – Opción Sur darían lugar al uso de dos propiedades contempladas en el artículo 4(f). Ambas opciones tendrían un uso con impacto superior a *de minimis* en dos propiedades históricas (1090 North 500 East en North Salt Lake y 825 N. Warm Springs Road en Salt Lake City).

No hay ninguna alternativa prudente para evitar la propiedad en 1090 North 500 East. Para satisfacer las necesidades del proyecto relacionadas con la mejora de las operaciones en 2600 South, se necesitan carriles de giro adicionales en la intersección 2600 South/500 East/Wildcat Way. Estos carriles de giro adicionales darían lugar a una anchura adicional en 2600 South. Para evitar el impacto en 1090 North 500 East, tanto Salt Lake City 1000 North – Opción Norte como Salt Lake City 1000 North – Opción Sur tendrían que desplazarse hacia el norte. La ampliación de 2600 South hacia el norte requeriría la reubicación de 10 negocios en tres edificios comerciales del centro comercial Woods Crossing, en el lado norte de 2600 South. Uno de los tres edificios comerciales tiene 8 negocios. El UDOT determinó que la alternativa de evitación no es prudente porque el impacto en 10 empresas supondría un grave impacto social y económico.

Además, no existen alternativas prudentes para evitar la propiedad histórica situada en 825 N. Warm Springs Road. Para satisfacer las necesidades del proyecto relacionadas con la mejora de las operaciones en la I-15, se necesitan carriles de tránsito adicionales en la I-15- Evitar el impacto a la propiedad histórica en 825 N. Warm Springs Road requeriría desplazar la Alternativa de Acción hacia el oeste, lo que daría lugar a impactos en varias propiedades, entre ellas el complejo de apartamentos The Village at Raintree (304 unidades) en 870 North 900 West, tres propiedades comerciales (en 900 West en 938 North, 916 North y 910 North), dos propiedades comerciales en la intersección de 900 West y 1000 North, y dos propiedades residenciales en 1100 North. 916 North 900 West y 921 West 1100 North son propiedades históricas elegibles que tendrían usos con impactos superiores a *de minimis* de esta alternativa de evitación.

El UDOT determinó que la alternativa de evitación para 825 N. Warm Springs Road no es prudente porque los impactos en los negocios y las propiedades residenciales del lado oeste de la I-15 provocarían graves perturbaciones en las comunidades establecidas, graves impactos desproporcionados en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos y graves impactos sociales y económicos. Además, como se establece en el *Documento de orientación sobre el artículo 4(f)*, “una alternativa de proyecto que evite una propiedad contemplada en el artículo 4(f) utilizando otra propiedad contemplada en el artículo 4(f) no es una alternativa de evitación”.

4.7 Análisis del daño general mínimo

Si no existe ninguna alternativa prudente y factible de evitación general, el UDOT debe seleccionar la alternativa que “cause el menor daño general” teniendo en cuenta el objetivo de preservación de la ley [artículo 4(f)] [artículo 774.3(c) del título 23 del CFR]. Conforme a esta normativa, el “menor daño general” se determina “sopesando los siguientes factores”:

1. La capacidad de mitigar los impactos adversos para cada propiedad contemplada en el artículo 4(f) (incluida cualquier medida que resulte beneficiosa para la propiedad).
2. La gravedad relativa del daño restante, después de la mitigación de las actividades, los atributos o las características protegidas que cualifican cada propiedad contemplada en el artículo 4(f) para su protección.
3. La importancia relativa de cada propiedad contemplada en el artículo 4(f).
4. La opinión de los funcionarios con competencia sobre cada propiedad contemplada en el artículo 4(f).
5. El grado en el que cada alternativa satisface la finalidad y la necesidad del proyecto.
6. Una vez aplicadas las medidas de mitigación razonables, la magnitud de cualquier impacto adverso sobre los recursos no protegidos por el artículo 4(f).
7. Diferencias considerables de costos entre las alternativas.

Las siguientes secciones abordan cada uno de estos factores.

4.7.1 Capacidad para mitigar los efectos adversos

El primer factor es la capacidad de mitigar los impactos adversos para cada propiedad contemplada en el artículo 4(f) (incluida cualquier medida que resulte beneficiosa para la propiedad).

En el caso de los 6 a 7 usos con un impacto superior a *de minimis* en propiedades arquitectónicas históricas, la mitigación incluiría la reubicación y la concesión de una compensación justa al propietario de la propiedad histórica. La mitigación adicional para las propiedades históricas incluiría la grabación fotográfica y el archivo de las propiedades históricas como parte del Memorándum de Acuerdo del artículo 106. Las medidas de mitigación generalmente aceptadas para los efectos adversos sobre las propiedades históricas serían aplicables a todas las opciones del tramo. Por lo tanto, estas opciones obtienen los mismos resultados con respecto a este factor.

En el tramo norte, la opción State Street de Farmington tendría un uso con un impacto superior a *de minimis* en Ezra T. Clark Park. Este uso afectaría a elementos contribuyentes del parque, como el estacionamiento, el pabellón y el monumento histórico, y requeriría la adquisición de la totalidad de la parcela del parque que pertenece a la ciudad de Farmington. El UDOT y la ciudad de Farmington determinarían las medidas de mitigación adecuadas si esta opción se incluyera en la Alternativa de Acción preferida.

4.7.2 Gravedad relativa del daño restante para cada propiedad contemplada en el artículo 4(f)

El segundo factor es la gravedad relativa del daño restante, después de la mitigación de las actividades, los atributos o las características protegidas que cualifican cada propiedad contemplada en el artículo 4(f) para su protección. Todos los usos con impactos superiores a *de minimis* de las opciones de tramos, excepto el uso de 409 South 500 West en Bountiful y 1090 North 500 East en North Salt Lake, tendrían como resultado la demolición y eliminación de la estructura histórica o el parque (para Ezra T. Clark Park en Farmington con la opción State Street de Farmington).

Las mejoras de la calzada con Bountiful 500 South – Opción Norte y Bountiful 500 South – Opción Sur requerirían la adquisición parcial de aproximadamente 0.13 acres de la parcela de 0.88 acres en el borde oeste de la parcela para 409 South 500 West, que es una propiedad comercial que incluye el establecimiento comercial Bountiful Bowl. Las mejoras de la calzada eliminarían la señal elevada y el estacionamiento en el lado oeste del edificio. El UDOT no prevé que sea necesario demoler el edificio histórico ni trasladar el establecimiento comercial. No obstante, el impacto en la señal elevada y el estacionamiento se considera superior a *de minimis*.

El uso de 1090 North 500 West en North Salt Lake afectaría a la zona de *drive-thru* y estacionamiento, lo que afectaría negativamente a las operaciones comerciales actuales porque limitaría el acceso y los servicios a los clientes y probablemente requeriría que el UDOT comprara y reubicara el negocio. Si el UDOT acaba revendiendo la propiedad, es probable que el edificio se derribe o se remodele. Por lo tanto, se supone un uso con un impacto superior a *de minimis* para 1090 North 500 West en North Salt Lake de cualquiera de las opciones del tramo sur.

En consecuencia, la gravedad relativa de los daños restantes sería menor para 409 South 500 West en Bountiful y 1090 North 500 West en North Salt Lake.

4.7.3 Importancia relativa de cada propiedad contemplada en el artículo 4(f)

El tercer factor es la importancia relativa de cada propiedad contemplada en el artículo 4(f).

Las clasificaciones de la SHPO de Utah para las propiedades históricas incluyen elegible/significativo (ES) y elegible/contribuyente (EC). La categoría de elegibles/significativos incluye edificios históricos que cumplen los criterios de antigüedad e integridad y tienen un significado histórico conocido o son elegibles individualmente conforme al criterio C del NRHP (que son los lugares que encarnan características distintivas de un tipo, período o método de construcción, o que representan la obra de un maestro, o que poseen un alto valor artístico, o que representan una entidad significativa y distinguible cuyos componentes pueden carecer de distinción individual. Los lugares elegibles/contribuyentes cumplen con los criterios de antigüedad e integridad, pero no tienen la importancia histórica conocida o elegibilidad conforme al criterio C del NRHP.

Todas las propiedades históricas elegibles con impactos superiores a *de minimis* de la Alternativa de Acción se consideran elegibles/contribuyentes y tendrían la misma importancia relativa. Como se describió en el párrafo anterior, los criterios de elegibilidad/contribución de la SHPO de Utah se basan estrictamente en la antigüedad y la integridad, y no hay ningún atributo o importancia históricos conocidos relacionados con estas propiedades históricas que las hagan más o menos relativamente significativas a los efectos del

artículo 4(f). Por lo tanto, los impactos superiores a *de minimis* de la Alternativa de Acción sobre las propiedades históricas se considerarían iguales, y todas las opciones tendrían el mismo efecto con respecto a este factor.

Ezra T. Clark Park de Farmington se considera un parque importante para los vecindarios de Farmington, en el lado este de la I-15, cerca de State Street y 400 West. Como se ha expuesto en la sección 4.5.2.2, *Parques y áreas de recreación públicos*, la opción State Street de Farmington tendría impactos en el estacionamiento, el pabellón y el monumento histórico debido a la realineación de la carretera lateral, y estos impactos requerirían la adquisición de todo el parque de la ciudad de Farmington y su reubicación. La opción 400 West de Farmington tendría impactos menores en el borde oeste de Ezra T. Clark Park.

4.7.4 Opinión de los funcionarios con competencia sobre cada propiedad contemplada en el artículo 4(f)

El cuarto factor es la opinión de los funcionarios con competencia sobre cada propiedad contemplada en el artículo 4(f). La SHPO de Utah es el funcionario con competencia sobre las propiedades históricas contempladas en el artículo 4(f), y los funcionarios de los municipios locales son quienes tienen competencia sobre los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f). Dos de los tramos (norte y centro-sur) tienen opciones que difieren en el número de usos con impactos superiores a *de minimis*. La opción 400 West de Farmington en el tramo norte no tendría ningún uso con un impacto superior a *de minimis* en los parques públicos, mientras que la opción State Street de Farmington tendría un uso con un impacto superior a *de minimis* en Ezra T. Clark Park. El UDOT ha estudiado con la ciudad de Farmington (que tiene competencia sobre Ezra T. Clark Park) los impactos sobre Ezra T. Clark Park tanto de la opción 400 West de Farmington como de la opción State Street de Farmington. La ciudad de Farmington ha informado al UDOT de que vería más favorablemente la opción 400 West de Farmington debido al menor impacto en Ezra T. Clark Park.

Bountiful 500 South – Opción Norte en el tramo centro sur tendría un uso con un impacto superior a *de minimis* en 409 South 500 West, mientras que Bountiful 500 South – Opción Sur tendría dos usos con un impacto superior a *de minimis* en 409 South 500 West y 453 West 500 South y sería considerada más favorable por la SHPO de Utah.

4.7.5 Grado en el que cada alternativa satisface la finalidad y la necesidad del proyecto

El quinto factor es el grado en el que cada alternativa satisface la finalidad y la necesidad del proyecto. El UDOT analizó el rendimiento del transporte de cada opción de tramo para determinar en qué medida las opciones cumplirían el propósito y la necesidad del proyecto. El UDOT llegó a la conclusión de que todas las opciones incluidas en la Alternativa de Acción cumplirían la finalidad y la necesidad del proyecto, por lo que todas las opciones obtienen los mismos resultados con respecto a este factor.

4.7.6 Una vez aplicadas las medidas de mitigación razonables, la magnitud de cualquier impacto adverso sobre los recursos no protegidos por el artículo 4(f)

El sexto factor es la magnitud de cualquier impacto adverso (una vez aplicadas las medidas de mitigación) sobre los recursos no protegidos por el artículo 4(f). Tabla 4.7-1 se comparan la Alternativa de Inacción y las diferentes opciones de los tramos de la Alternativa de Acción para los recursos evaluados en esta Versión preliminar de la DIA.

Como se muestra en la Tabla 4.7-1, los impactos adversos sobre los recursos no protegidos por el artículo 4(f) son muy similares cuando se comparan las dos opciones para cada tramo de la Alternativa de Acción. Las diferencias más notables en los impactos son los impactos comerciales y empresariales para los tramos centro norte y centro sur.

En el tramo centro norte, Bountiful 400 North – Opción Norte reubicaría 5 negocios, lo que es menos que la Bountiful 400 North – Opción Sur, que reubicaría 4 propiedades comerciales (con 7 negocios) y posiblemente reubicaría 2 propiedades comerciales más (con 10 negocios).

En el tramo centro sur, Bountiful 500 South – Opción Norte reubicaría 7 propiedades comerciales (con 9 negocios) y posiblemente reubicaría 6 propiedades comerciales (con 7 negocios), lo que es menos que la Bountiful 500 South – Opción Sur, que reubicaría 8 propiedades comerciales (con 16 negocios) y posiblemente reubicaría 5 propiedades comerciales más (con 6 negocios).

Tabla 4.7-1. Impactos sobre los recursos no protegidos por el artículo 4(f)

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de Inacción	Opciones de la Alternativa de Acción							
			400 West de Farmington	State Street de Farmington	Bountiful 400 North – Norte	Bountiful 400 North – Sur	Bountiful 500 South – Norte	Bountiful 500 South – Sur	Salt Lake City 1000 North – Norte	Salt Lake City 100 North – Sur
Traslados de viviendas	Número	0	1	1	0	2	0	0	2	2
Posibles traslados de viviendas	Número	0	5	5	2	1	0	0	29	29
Traslados de establecimientos comerciales	Número	0	0 (0)	0 (0)	5 (5)	4 (7)	7 (9)	8 (16)	3 (3)	2 (2)
Posibles traslados de establecimientos comerciales (traslados de negocios)	Número	0	1 (1)	1 (1)	0 (0)	2 (10)	6 (7)	5 (6)	4 (4)	4 (4)
Traslados de servicios públicos	Número	0	1	1	0	0	0	1	0	0
Impacto en los recursos hídricos	Acres	0	4.70	4.70	0.03	0.03	0.04	0.04	25.96	25.94
Vertederos de residuos peligrosos afectados (todas las categorías)	Número	0	0	0	2	2	3	4	4	4
Impactos en las llanuras aluviales (todas las categorías)	Acres	0	39.50	39.50	0.97	0.97	0.06	0.07	1.85	1.85
Beneficios o impactos para la justicia ambiental	Sí/No	Sin impactos ni beneficios.	Sí; la Alternativa de Acción tendría tanto beneficios como impactos para las comunidades de justicia ambiental. Ninguno de los impactos sería desproporcionado para las comunidades de justicia ambiental.							
Impactos sobre la calidad del aire que superan lo propuesto por las normas	Sí/No	No	No; la Alternativa de Acción forma parte del plan de aplicación conforme al Wasatch Front Regional Council.							

4.7.7 Diferencias considerables de costos entre las alternativas

El séptimo y último factor está representado por las diferencias considerables de costos entre las alternativas. Los cálculos actuales de los costos de construcción de cada una de las opciones de tramo no varían lo suficiente como para que se consideren diferencias sustanciales, por lo que todas las opciones de tramo obtienen los mismos resultados con respecto a este factor.

4.7.8 Conclusiones sobre el daño general mínimo

El UDOT, sopesando estos siete factores, ha llegado a las siguientes determinaciones de daño general mínimo:

1. Para el tramo norte, la opción 400 West de Farmington causaría el menor daño general teniendo en cuenta el objetivo de preservación del artículo 303 del título 49 del USC, ya que solo tendría un uso con un impacto *de minimis* en Ezra T. Clark Park.
2. Para el tramo centro sur, Bountiful 500 South – Opción Norte causaría el menor daño general teniendo en cuenta el objetivo de preservación del artículo 303 del título 49 del USC, ya que solo tendría un uso con un impacto superior a *de minimis* en los recursos contemplados en el artículo 4(f). Bountiful 500 South – Opción Sur tendría dos usos con impacto superior a *de minimis* en los recursos contemplados en el artículo 4(f).
3. Para los tramos centro norte y sur, ambas opciones obtienen los mismos resultados con respecto a los siete factores, por lo que se consideraría que cualquiera de las opciones en estos tramos causaría el menor daño general, teniendo en cuenta el objetivo de preservación del artículo 303 del título 49 del USC.

4.8 Medidas para minimizar el daño

El UDOT ha tenido en cuenta medidas de evitación, minimización y mitigación para los recursos contemplados en el artículo 4(f) durante el desarrollo de la Alternativa de Acción, incluidos aquellos recursos contemplados en el artículo 4(f) que se ha determinado que tienen usos con impactos únicamente *de minimis*. La determinación del impacto *de minimis* se basa en el grado de impacto después de considerar cualesquiera medidas (tales como medidas de evitación, minimización, mitigación o mejora) para abordar el uso conforme al artículo 4(f) (es decir, el impacto neto). El UDOT propone aplicar medidas de mitigación que incluyan lo siguiente.

4.8.1 Propiedades históricas contempladas en el artículo 4(f)

Durante el proceso de diseño, el UDOT tomó medidas para minimizar el daño a las propiedades históricas contempladas en el artículo 4(f), reduciendo al mínimo la adquisición de propiedades necesarias para adaptarse a la Alternativa de Acción sin afectar a ninguno de los atributos contribuyentes de la propiedad. Para todas las servidumbres por obras temporales, el terreno alterado se restauraría y revegetaría. Consulte la sección 4.7.1, *Capacidad para mitigar los efectos adversos*, para la mitigación propuesta para los usos de propiedades contemplados en el artículo 4(f) con un impacto superior a *de minimis*.

4.8.2 Yacimientos arqueológicos contemplados en el artículo 4(f)

Tabla 4.8-1 se describen las medidas propuestas para minimizar los daños a los yacimientos arqueológicos contemplados en el artículo 4(f).

Tabla 4.8-1. Medidas para minimizar el daño a los yacimientos arqueológicos contemplados en el artículo 4(f)

Número(s) del lugar	Nombre del lugar	Opciones con efecto	Medidas de evitación, minimización y mitigación
42DV86/42SL293	Paso del Ferrocarril del Oeste de Denver y Río Grande	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo sur 	<ul style="list-style-type: none"> • Evitación mediante la instalación o mejora de pasos elevados por encima del recurso.
42DV87/42SL300	Ferrocarril Union Pacific	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo norte • Ambas opciones del tramo centro norte • Ambas opciones del tramo sur 	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación principalmente al este de la calzada actual para evitar cualquier impacto que requiera la reubicación de las vías del Ferrocarril Union Pacific. • Evitación mediante la instalación o mejora de pasos elevados por encima del recurso.
42SL729	Línea histórica de tranvías	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo sur 	<ul style="list-style-type: none"> • Evitación mediante la instalación o mejora de pasos elevados por encima del recurso.

4.8.3 Parques y áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)

Tabla 4.8-2 se describen las medidas propuestas para minimizar los daños a los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f). Durante el diseño final de las opciones de tramos seleccionadas de la Alternativa de Acción, UDOT trabajará con las municipalidades locales con competencia sobre los parques públicos y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f) para evaluar oportunidades con el fin de mitigar los impactos aún más. Para todos los impactos de construcción temporales, el terreno afectado sería restaurado y revegetado.

Tabla 4.8-2. Medidas para minimizar los daños a los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)

Recurso de parque o recreativo	Opciones con efecto	Medidas de evitación, minimización y mitigación
Ezra T. Clark Park	<ul style="list-style-type: none"> • Opción 400 West de Farmington 	<ul style="list-style-type: none"> • Minimiza los daños porque requiere solo la adquisición parcial del parque en su extremo occidental y evita los impactos en las instalaciones del parque (pabellón, estacionamiento y monumento histórico). • Todas las zonas alteradas se revegetarían.
Ezra T. Clark Park	<ul style="list-style-type: none"> • Opción State Street de Farmington 	<ul style="list-style-type: none"> • Requeriría la adquisición completa; la mitigación se determinaría mediante la coordinación con la ciudad de Farmington.

(sigue en la próxima página)

Tabla 4.8-2. Medidas para minimizar los daños a los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)

Recurso de parque o recreativo	Opciones con efecto	Medidas de evitación, minimización y mitigación
Sendero de Farmington Creek	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo norte 	<ul style="list-style-type: none"> • El sendero se reemplazaría para proporcionar la misma conectividad a los tramos del sendero de Farmington Creek en los lados norte y sur de Ezra T. Clark Park. • Todas las zonas adyacentes alteradas se revegetarían.
Campos de juego de Farmington Junior High School	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo norte 	<ul style="list-style-type: none"> • Todas las zonas alteradas se revegetarían. • Se adquiriría una servidumbre temporal para las obras y el UDOT se coordinaría con el distrito escolar de Davis durante las obras para minimizar cualquier impacto o cierre de los campos de juego.
South Park	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo norte 	<ul style="list-style-type: none"> • Se evitarían los impactos sobre los elementos recreativos del parque además de la pista de skate. • Todas las zonas alteradas se revegetarían. • El UDOT colaboraría con la ciudad de Farmington para sustituir la pista de patinaje dentro de los límites actuales de South Park.
Centerville Community Park	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo norte 	<ul style="list-style-type: none"> • Impacto beneficioso debido al nuevo paso elevado de la I-15, las vías del tren y Legacy Parkway que conecta con el camino de Legacy Parkway y el sendero del Oeste de Denver y Río Grande. • Se evitarían los impactos sobre los elementos del parque. • Todas las zonas alteradas se revegetarían. • El UDOT se coordinaría con la ciudad de Centerville para proporcionar una propiedad de reemplazo de conformidad con los requisitos del artículo 6(f) [consulte el capítulo 5, <i>Análisis del artículo 6(f)</i>].
Campos de juego y camino peatonal de Woods Cross Elementary School	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo centro sur 	<ul style="list-style-type: none"> • Todas las zonas alteradas se revegetarían. • Se adquiriría una servidumbre temporal para las obras y el UDOT se coordinaría con el distrito escolar de Davis durante las obras para minimizar cualquier impacto o cierre de los campos de juego y del sendero peatonal.
Campos de juego de Woods Cross High School	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo sur 	<ul style="list-style-type: none"> • Se sustituirá la valla metálica situada al sur del campo de béisbol. • El UDOT colaboraría con el distrito escolar de Davis para minimizar los cierres o desvíos en Wildcat Way cuando haya clases. • Los impactos se reducirían al mínimo para afectar únicamente a los jardines y la acera en el borde oeste de los campos de juego. El UDOT colaboraría con el distrito escolar de Davis para reconfigurar los campos de béisbol si la sustitución del vallado causara problemas de espacio para los campos de béisbol. • Todas las zonas alteradas se revegetarían.
Hatch Park	<ul style="list-style-type: none"> • Ambas opciones del tramo sur 	<ul style="list-style-type: none"> • El UDOT construiría una nueva acera y un carril para ciclistas en una propiedad municipal en el lado norte de Center Street. • No habría necesidad de una conversión permanente del derecho de paso. • Todas las zonas alteradas se revegetarían.

(sigue en la próxima página)

Tabla 4.8-2. Medidas para minimizar los daños a los parques y las áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)

Recurso de parque o recreativo	Opciones con efecto	Medidas de evitación, minimización y mitigación
North Gateway Park	<ul style="list-style-type: none"> Ambas opciones del tramo sur 	<ul style="list-style-type: none"> Se reconstruiría el camino de entrada al estacionamiento. Se adquiriría una servidumbre temporal para las obras y el UDOT se coordinaría con Salt Lake City durante las obras para minimizar cualquier cierre del parque.
Warm Spring Park	<ul style="list-style-type: none"> Ambas opciones del tramo sur 	<ul style="list-style-type: none"> Se reconstruiría el camino de entrada al estacionamiento. Se adquiriría una servidumbre temporal para las obras y el UDOT se coordinaría con Salt Lake City durante las obras para minimizar cualquier cierre del parque.

4.9 Coordinación

En el capítulo 6, *Coordinación*, se resumen las reuniones celebradas con el público y los organismos, incluidos Salt Lake City, la ciudad de North Salt Lake, la ciudad de Centerville y la ciudad de Farmington, durante el desarrollo de la Alternativa de Acción y la preparación de esta Versión preliminar de la DIA. En la sección 3.10, *Recursos históricos y arqueológicos*, se resumen las iniciativas de coordinación específicas para los recursos históricos y la Ley Nacional de Preservación Histórica.

4.9.1 Yacimientos arqueológicos e históricos contemplados en el artículo 4(f)

El UDOT se coordinó con la SHPO de Utah, el funcionario con competencia sobre las propiedades históricas contempladas en el artículo 4(f), en relación con las Determinaciones de elegibilidad y las Conclusiones de efecto (DOE/FOE) del UDOT. En virtud de un acuerdo programático de 2017 (FHWA y otros 2017) entre el Consejo Asesor de Preservación Histórica, la FHWA, la SHPO de Utah y el UDOT en relación con las determinaciones de impacto *de minimis* conforme al artículo 4(f), se notifica a la SHPO la intención del UDOT de realizar una determinación de impacto *de minimis* conforme al artículo 4(f) cuando existe una conclusión del artículo 106 de que no hay efectos adversos. Debido a este acuerdo, las determinaciones de impacto *de minimis* se hicieron efectivas después de que la SHPO se mostrara de acuerdo con las FOE el 31 de julio de 2023. Las FOE están disponibles en el Apéndice 3I, *Correspondencia de recursos culturales*.

El UDOT también se coordinó con la SHPO en relación con las conclusiones de ocupación temporal del UDOT conforme al artículo 4(f). La SHPO manifestó su acuerdo con las conclusiones de ocupación temporal del UDOT el 31 de julio de 2023. Este acuerdo está disponible en el Apéndice 3I.

4.9.2 Parques y áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f)

El UDOT se coordinó con la ciudad de Farmington, la ciudad de Centerville, la ciudad de North Salt Lake, la ciudad de Salt Lake y el distrito escolar del condado de Davis, los organismos con competencia sobre los parques y áreas de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f) en el área de evaluación. La coordinación se llevó a cabo en reuniones y por correo electrónico.

Antes de realizar una determinación de impacto *de minimis* o una determinación de ocupación temporal para un parque o área de recreación públicos contemplados en el artículo 4(f), el UDOT debe informar al funcionario con competencia sobre ese recurso de su intención de realizar una determinación de impacto *de minimis* o una determinación de ocupación temporal. El UDOT ha informado a los funcionarios con competencia de la intención de realizar determinaciones de impacto *de minimis* y de ocupación temporal para los parques y las áreas de recreación públicos resumidos en la Tabla 4.5-1, *Resumen de los impactos sobre los recursos contemplados en el artículo 4(f) de la Alternativa de Acción*, más atrás.

El UDOT también debe informar al público y darle la oportunidad de revisar y comentar los efectos sobre las actividades, características o atributos protegidos de la propiedad. La notificación pública y la oportunidad de revisión pública se ofrecen como parte del período de comentarios públicos sobre esta Versión preliminar de la DIA.

Una vez que el público haya tenido la oportunidad de revisar y comentar, el funcionario con competencia sobre el recurso protegido por el artículo 4(f) debe confirmar por escrito que el uso no afectará negativamente a las actividades, características o atributos que hacen que la propiedad pueda acogerse a la protección del artículo 4(f). A continuación, el UDOT puede finalizar las conclusiones sobre el impacto *de minimis* y las conclusiones sobre la ocupación temporal con el acuerdo del funcionario competente y aprobar el uso de la propiedad contemplada en el artículo 4(f). El UDOT prevé que se obtendrán las cartas de conformidad de impacto *de minimis* y de ocupación temporal antes de la publicación de la DIA definitiva.

4.10 Resumen del artículo 4(f)

4.10.1 Usos del artículo 4(f)

La Alternativa de Acción tendría usos con impactos *de minimis* e impactos superiores a *de minimis*, e impactos por ocupación temporal. En la sección 4.5, *Uso de los recursos contemplados en el artículo 4(f)*, se describen los usos con impacto *de minimis* y con impacto superior a *de minimis* de cada una de las opciones de tramo incluidas en la Alternativa de Acción. El UDOT ha determinado que la Alternativa de Acción no daría lugar a un uso con fines constructivos de los recursos contemplados en el artículo 4(f).

Tabla 4.10-1 se resumen los impactos contemplados en el artículo 4(f) para cada tramo de la Alternativa de Acción.

Tabla 4.10-1. Resumen del artículo 4(f)

Tramo	Opción	Superior a <i>de minimis</i>	<i>De minimis</i>	Ocupación temporal
Norte	400 West de Farmington	2	6	7
	State Street de Farmington	3	5	7
Centro norte	Bountiful 400 North – Norte	1	10	4
	Bountiful 400 North – Sur	1	10	4
Centro sur	Bountiful 500 South – Norte	1	6	10
	Bountiful 500 South – Sur	2	5	10
Sur	Salt Lake City 1000 North – Norte	2	32	45
	Salt Lake City 1000 North – Sur	2	32	45

La selección de la opción 400 West de Farmington en el tramo norte y de Bountiful 500 South – Opción Norte en el tramo centro sur tendría como resultado el menor número de usos con impactos superiores a *de minimis*, que es de 6. La Alternativa de Acción con la opción 400 West de Farmington en el tramo norte y Bountiful 500 South – Opción Norte en el tramo centro sur se consideraría el menor daño general teniendo en cuenta el objetivo de preservación del artículo 4(f). Las opciones del tramo centro norte y del tramo sur de la Alternativa de Acción no difieren en el número de usos con impactos superiores a *de minimis*, y cualquiera de las opciones podría considerarse la menos perjudicial en términos generales teniendo en cuenta el objetivo de preservación del artículo 4(f).

La selección de la opción State Street de Farmington en el tramo norte y de Bountiful 500 South – Opción Sur en el tramo centro sur tendría como resultado el mayor número de usos con impactos superiores a *de minimis*, que es de 8. El UDOT no podría seleccionar la opción State Street de Farmington ni Bountiful 500 South – Opción Sur, a menos que la evaluación final prevista en el artículo 4(f) demostrara que causaría el menor daño general a la luz del objetivo de preservación del artículo 4(f) (consulte la sección 4.7, *Análisis del daño general mínimo*).

4.11 Referencias

[FHWA] Administración Federal de Carreteras

- 2012 Documento de orientación sobre el artículo 4(f).
<https://www.environment.fhwa.dot.gov/legislation/section4f/4fpolicy.aspx>. 2 de junio.
- 2022 Primer Memorándum de Acuerdo renovado entre la Administración Federal de Carreteras y el Departamento de Transporte de Utah relativo a la participación del Estado de Utah en el Programa de Entrega de Proyectos de Transporte de Superficie de conformidad con el artículo 317 del título 23 del USC. 26 de mayo.

[FHWA y otros] Administración Federal de Carreteras, Funcionario de Preservación Histórica del Estado de Utah, Consejo Asesor de Preservación Histórica, Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, Distrito de Sacramento y Departamento de Transporte de Utah.

- 2017 Tercer Acuerdo Programático Modificado entre la Administración Federal de Carreteras, el Funcionario de Preservación Histórica del Estado de Utah, el Consejo Asesor de Preservación Histórica, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, Distrito de Sacramento y el Departamento de Transporte de Utah en relación con la aplicación del artículo 106 para proyectos de transporte con ayuda federal en el estado de Utah. 6 de julio.

[Horrocks] Horrocks Engineers

- 2022 A Cultural Resource Inventory for the I-15; 600 North to Farmington Environmental Impact Study (Inventario de recursos culturales para el estudio de impacto ambiental de la I-15 de 600 North a Farmington). Enero.
- 2023a A Cultural Inventory of Additional Areas for the I-15; 600 North to Farmington Environmental Impact Study (Inventario cultural de zonas adicionales para el estudio de impacto ambiental de la I-15 de 600 North a Farmington). Febrero.
- 2023b Selective Reconnaissance-level Survey for the I-15: Salt Lake City 600 North to Farmington EIS, Salt Lake and Davis Counties, Utah (Prospección selectiva a nivel de reconocimiento para la DIA de la I-15 de Salt Lake City 600 North a Farmington, condados de Salt Lake y Davis, Utah). Marzo.
- 2023c Supplementary Areas for the I-15 EIS; 600 North to Farmington Environmental Impact Study (Áreas complementarias para la DIA de la I-15 de 600 North a Farmington; Estudio de impacto ambiental). Junio.