

Capítulo S: Resumen

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

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

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

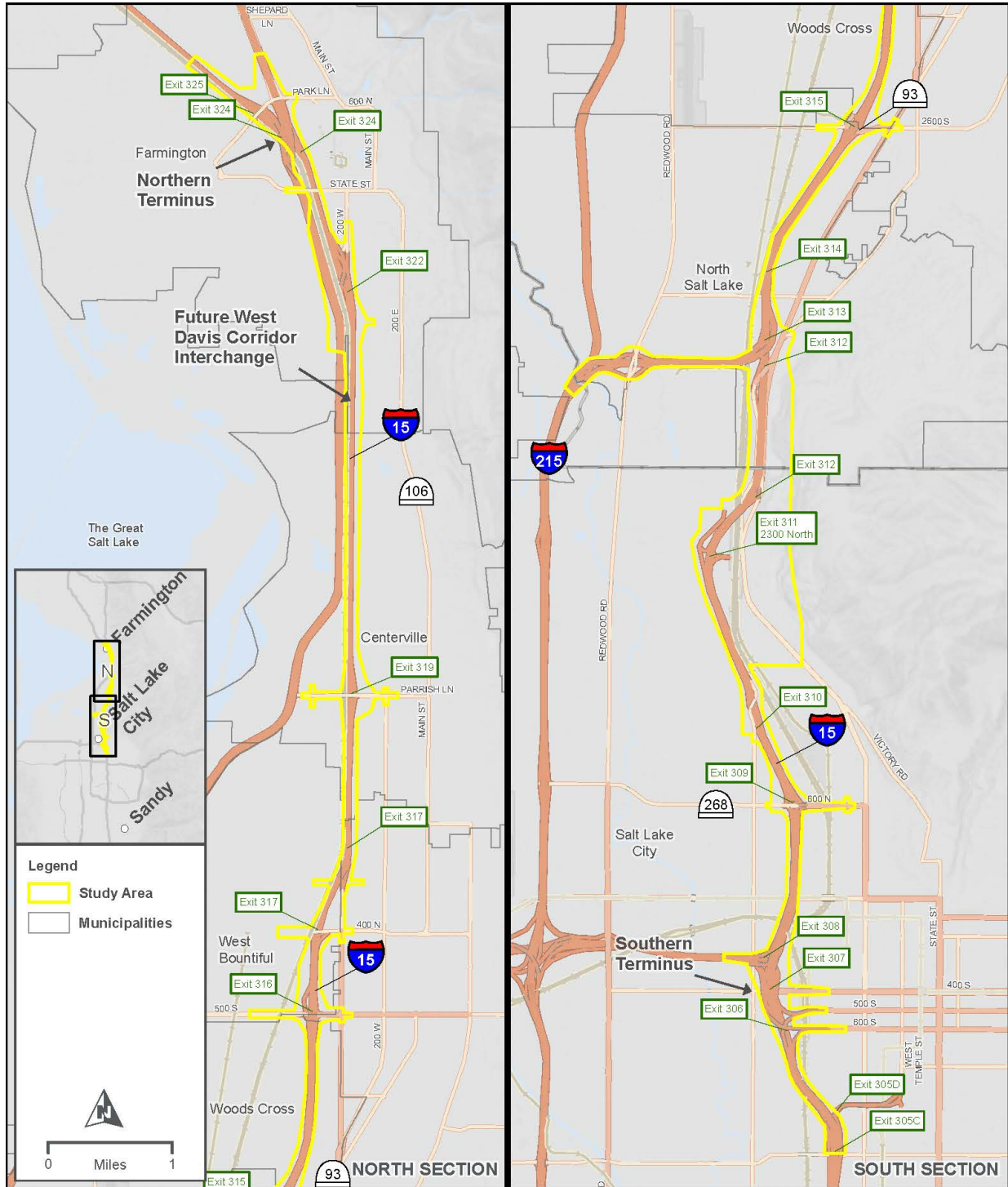
El área de estudio para la evaluación de las necesidades de la DIA de la I-15 abarca desde el intercambio vial entre la Ruta Nacional 89 (U.S. 89), Legacy Parkway y Park Lane (punto kilométrico 325 de la I-15) en Farmington hasta el intercambio vial entre la Interestatal 80 (I-80) West y 400 South (punto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

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

¿Qué es la demanda de viajes?

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

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



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

S.2 ¿Cuál es la finalidad del proyecto?

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

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

S.3 ¿Cuál es la historia del proyecto?

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

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

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

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

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

Los resultados preliminares del proceso de selección de alternativas se publicaron para su revisión pública el 10 de noviembre de 2022. El análisis preliminar se centró en los criterios de selección correspondientes al nivel 1. El período de revisión y comentarios para el proceso de selección de alternativas tuvo lugar entre el 10 de noviembre de 2022 y el 13 de enero de 2023.

El proyecto de la DIA fue publicado para revisión pública y recepción de comentarios el 29 de septiembre de 2023, y a continuación hubo un período de 45 días para la revisión pública, que finalizó el 13 de noviembre de 2023.

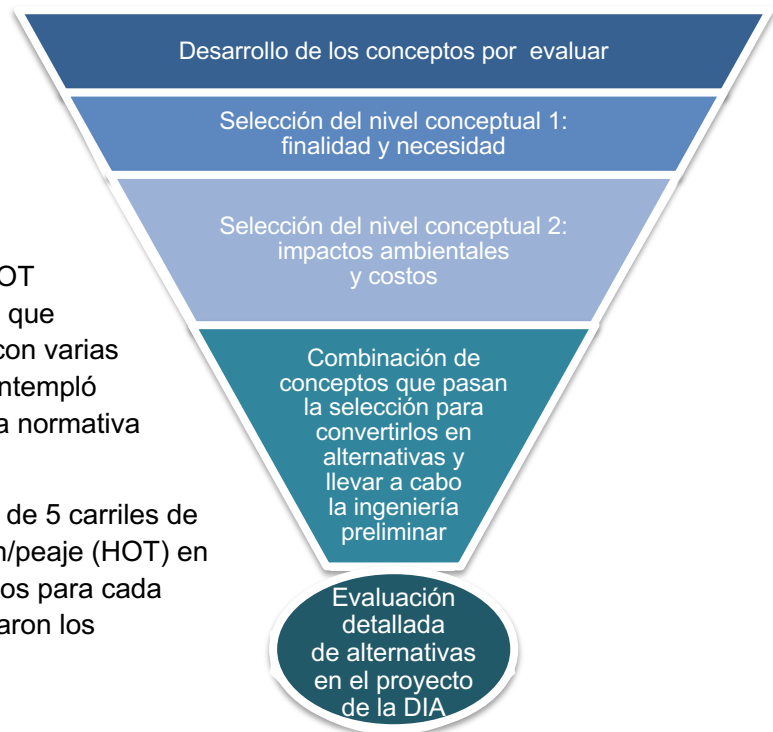
S.4 ¿Qué alternativas se tuvieron en cuenta para el proyecto?

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

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

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

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



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

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

Los principales componentes de la Alternativa de Acción y las opciones se muestran de la Figura S.4-2 a la Figura S.4-8. (En las figuras, “SPUI” (por sus siglas en inglés) se refiere a un intercambio urbano de punto único que es un distribuidor de mayor capacidad y que tiene una señal de tránsito. Para obtener más información, consulte la sección 3.2.1, *Consideraciones de diseño para los cruces de ciclistas y peatones en los intercambios*, en el Apéndice 2A, *Informe de desarrollo y selección de alternativas*.)

Extremo norte. El extremo norte es el intercambio vial de la U.S. 89 en Farmington (punto kilométrico 324.4). La Alternativa de Acción implicaría hacer mejoras a la rampa de la I-15 en dirección norte a la U.S. 89 en

dirección norte y a la rampa de la U.S. 89 en dirección sur a la I-15 en dirección sur, pero no afectaría ninguno de los movimientos de rampa entre Legacy Parkway y la I-15, entre Legacy Parkway y la U.S. 89, ni ninguno de los movimientos de rampa hacia o desde Park Lane.

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

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

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

Infraestructura para peatones y ciclistas. La Alternativa de Acción incluye infraestructura nueva o mejorada para peatones y ciclistas en toda el área de estudio. Las mejoras para peatones y ciclistas de la Alternativa de Acción se presentan en la tabla 2.4-2, *Alternativa de Acción: mejoras para peatones y ciclistas por ubicación*, en el capítulo 2 se muestran en la Figura S.4-9, *Alternativa de Acción: infraestructura propuesta para peatones y ciclistas*.

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

Esta página se ha dejado en blanco deliberadamente.

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

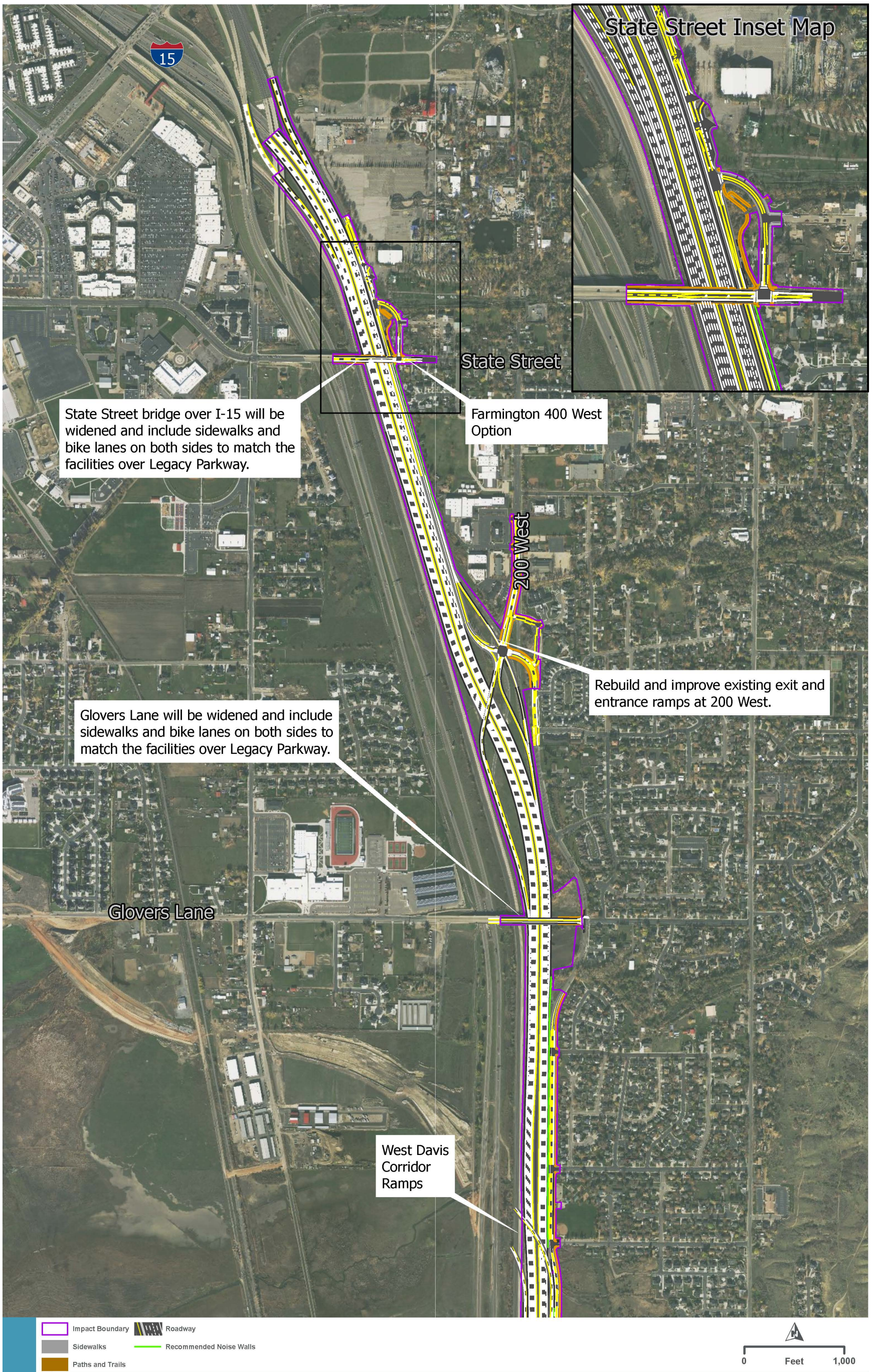


Figura S.4-3. Opciones de Farmington State Street/Frontage Road y 400 West/Frontage Road

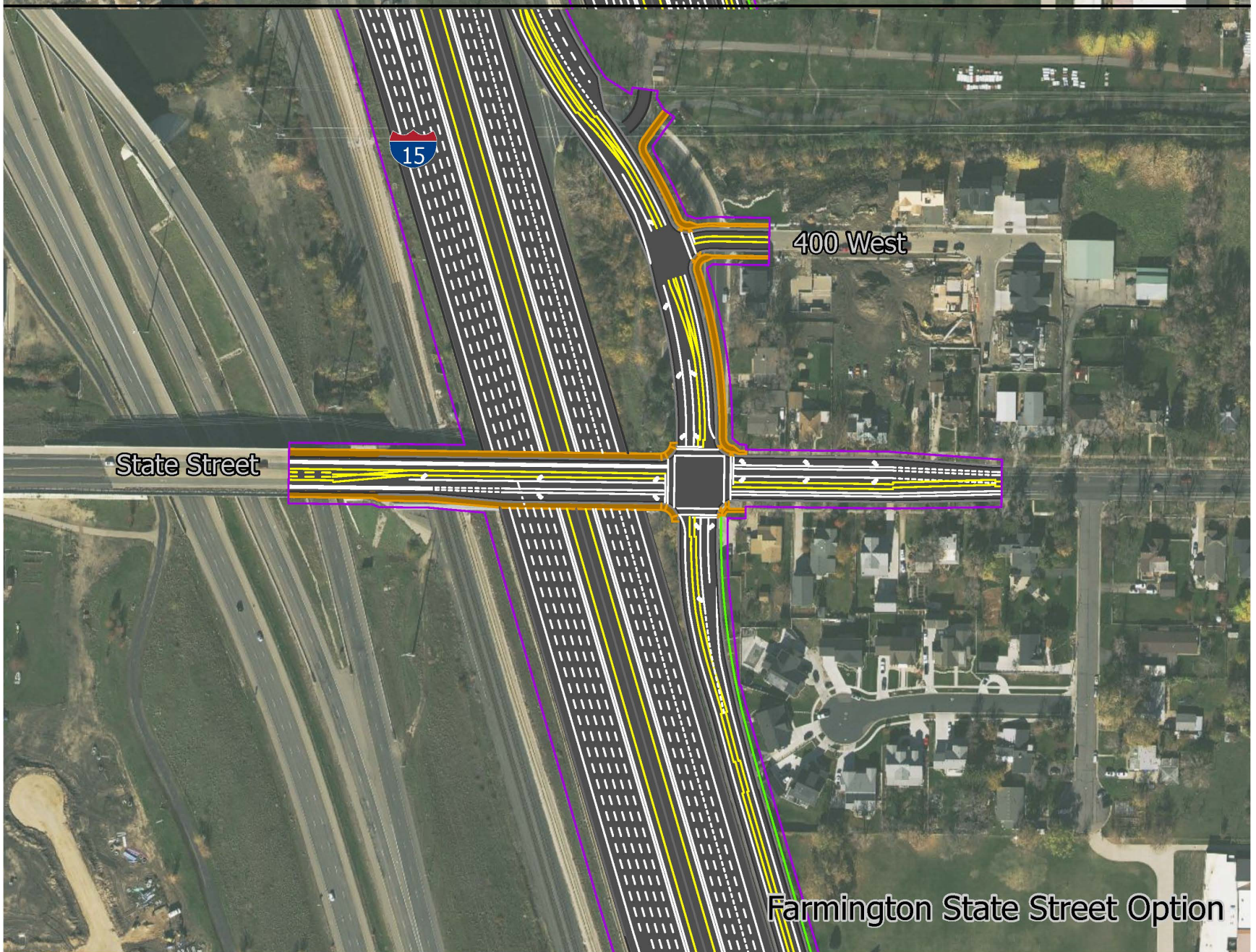
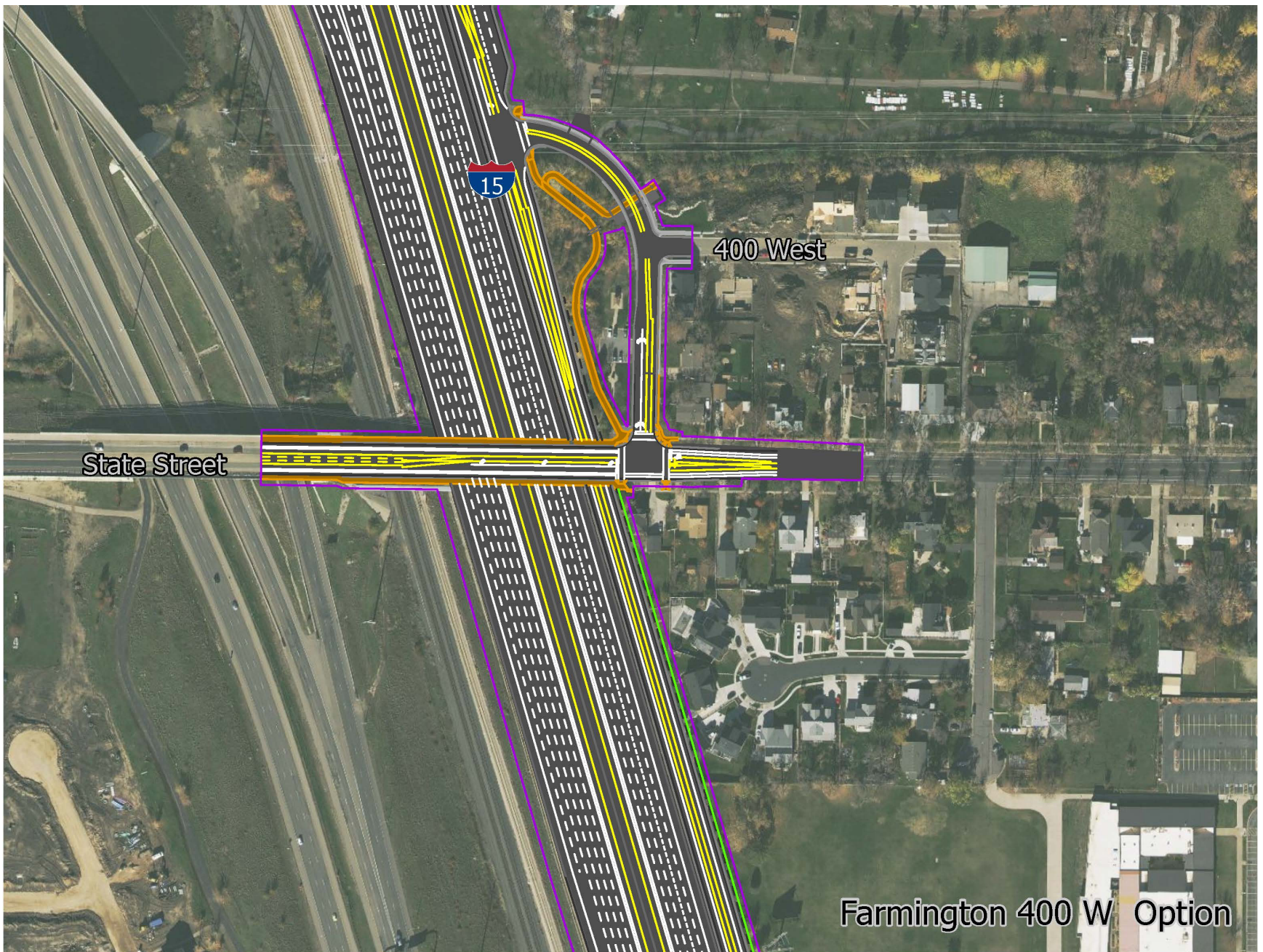


Figura S.4-4. Alternativa de Acción: tramo de Centerville

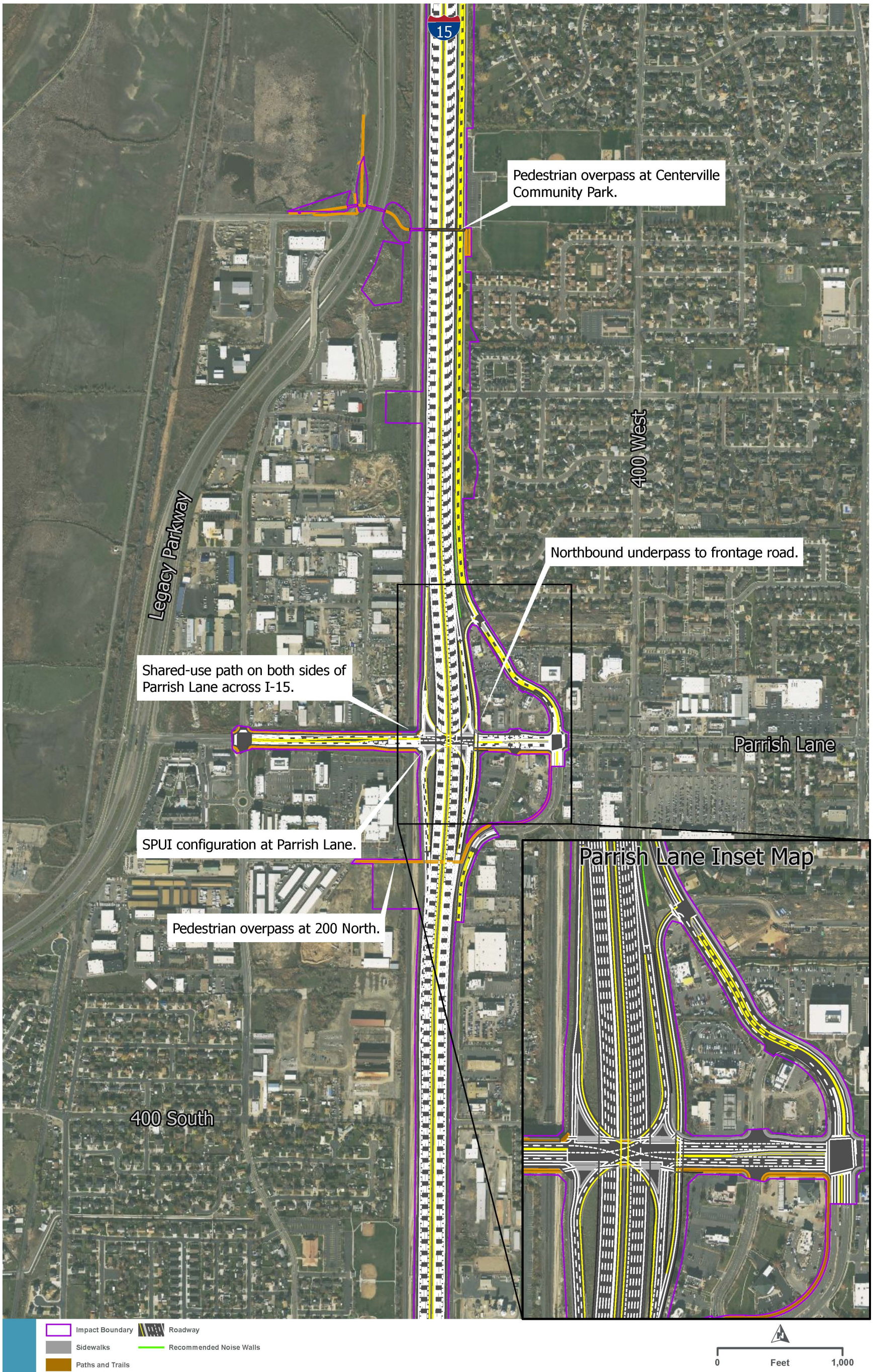


Figura S.4-5. Alternativa de Acción: tramo de Bountiful/West Bountiful

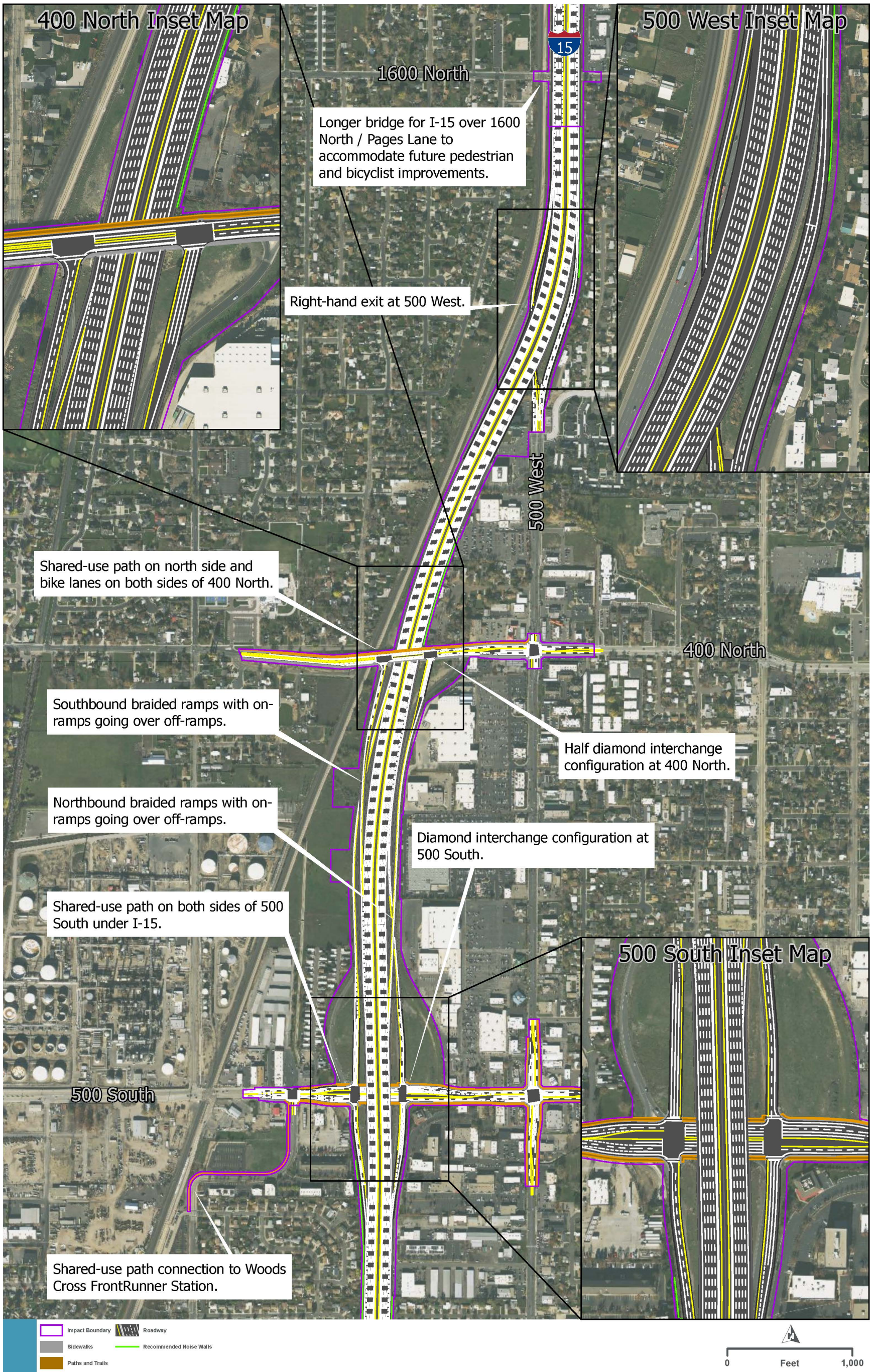


Figura S.4-6.

Alternativa de Acción: tramo de North Salt Lake/Woods Cross

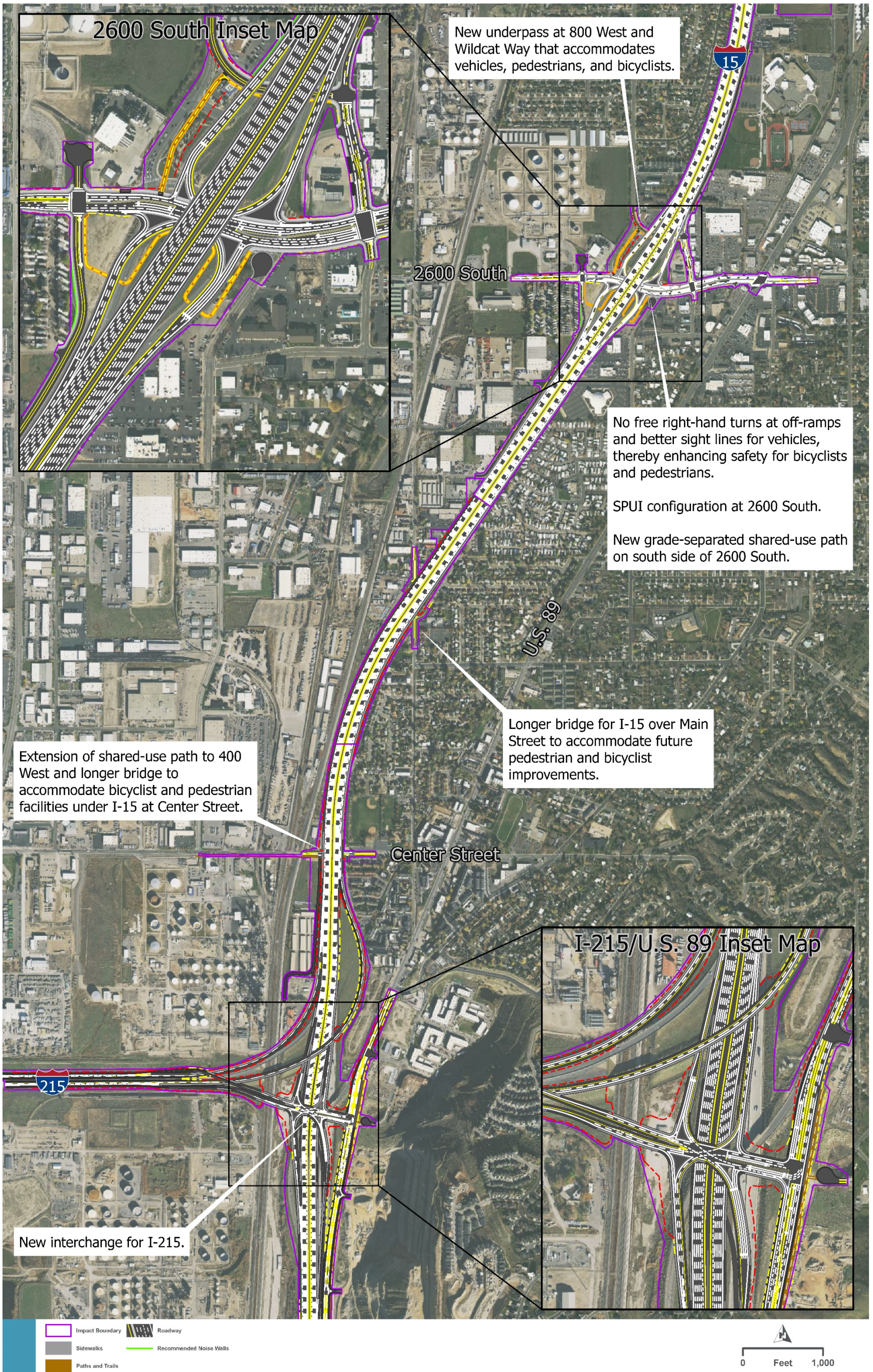


Figura S.4-7. Alternativa de Acción: tramo de Salt Lake

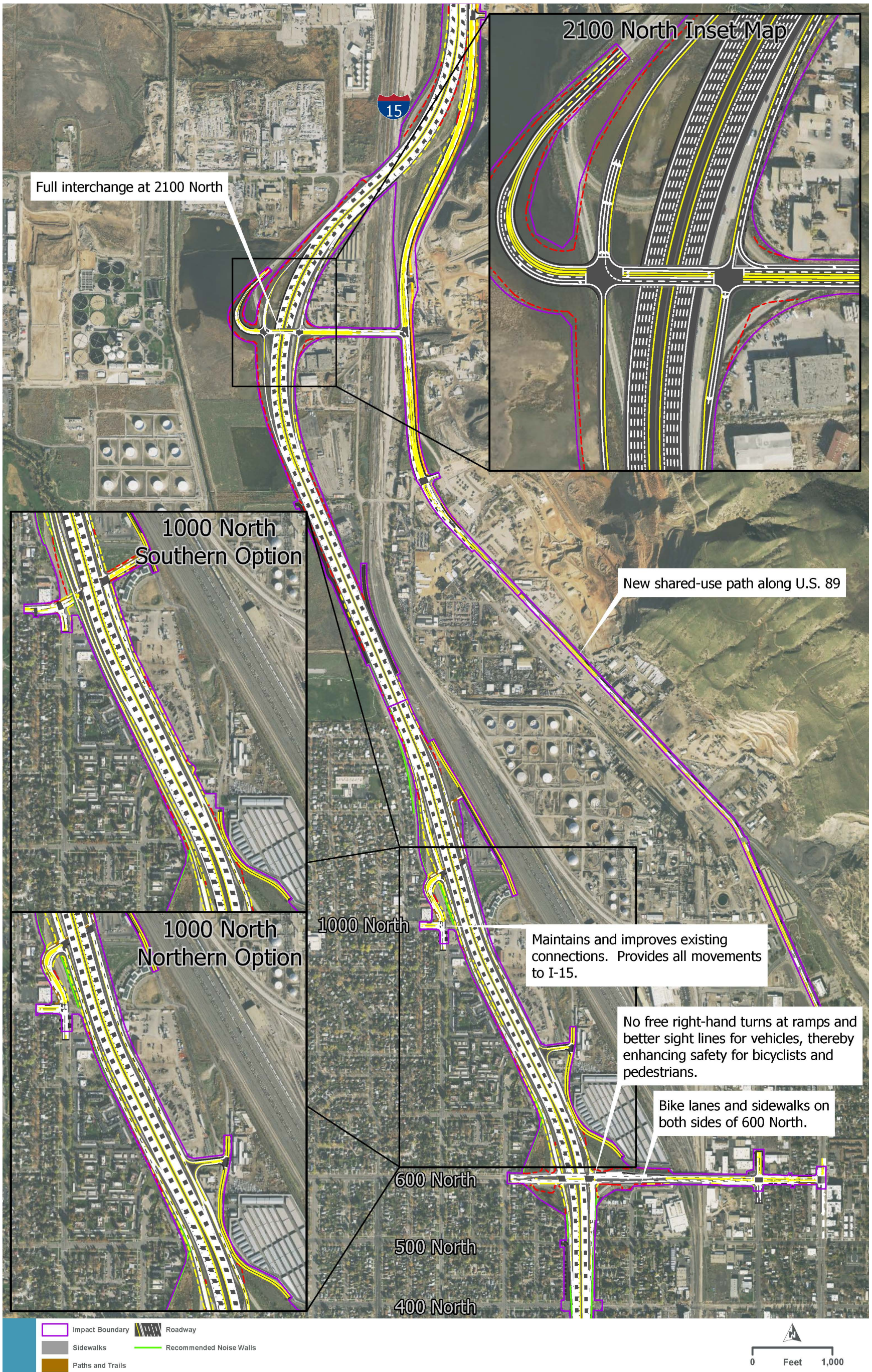
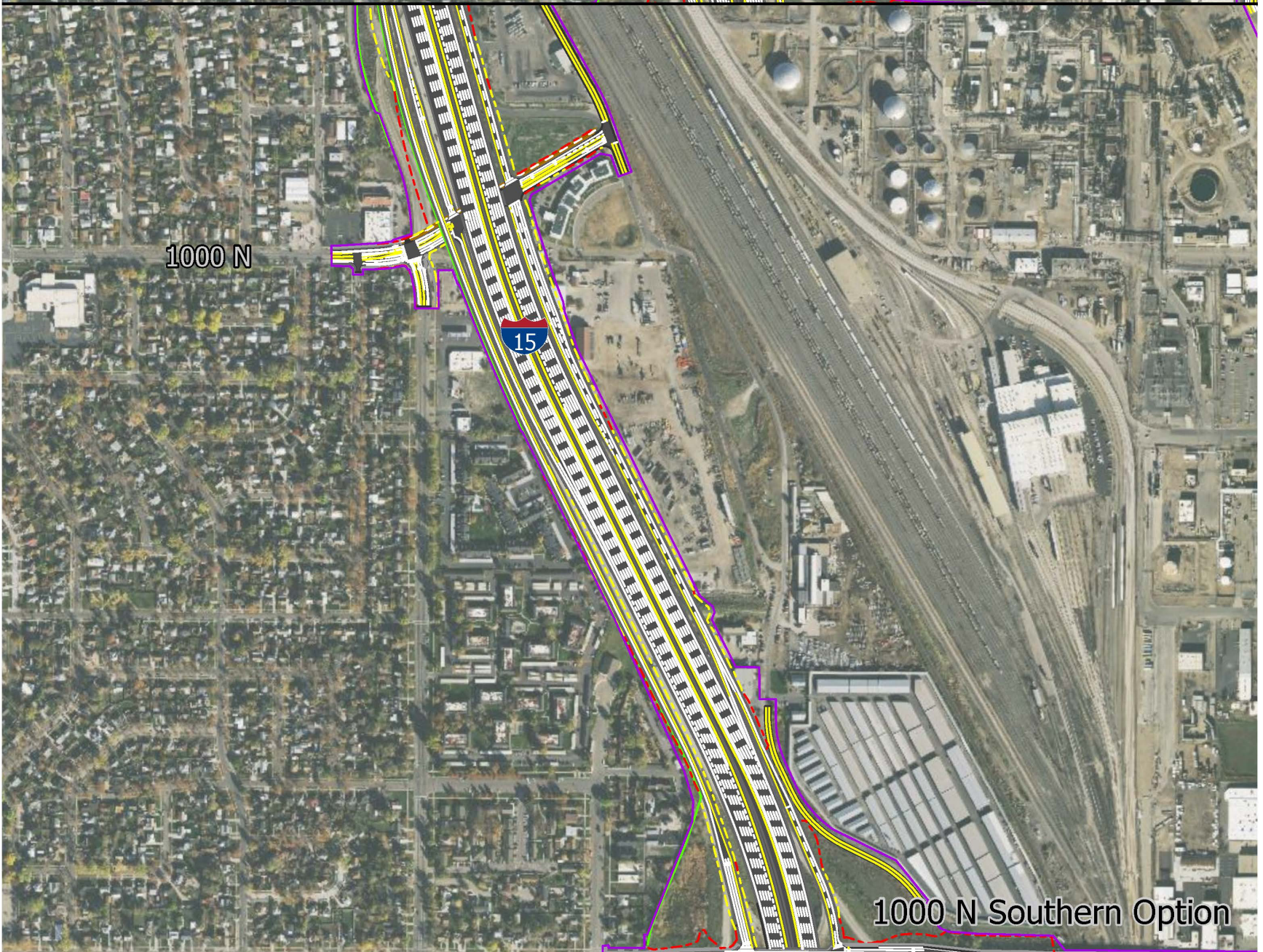
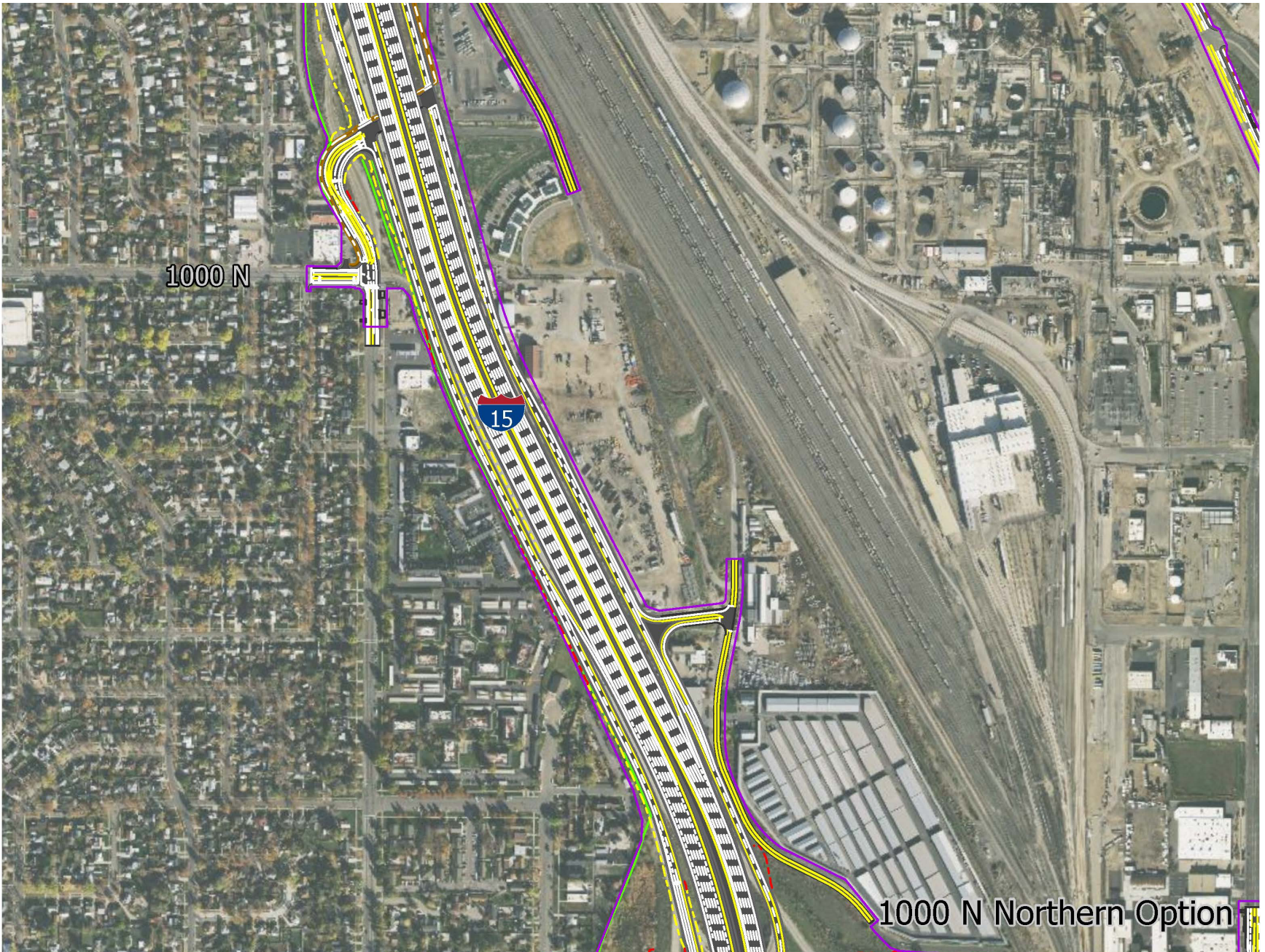
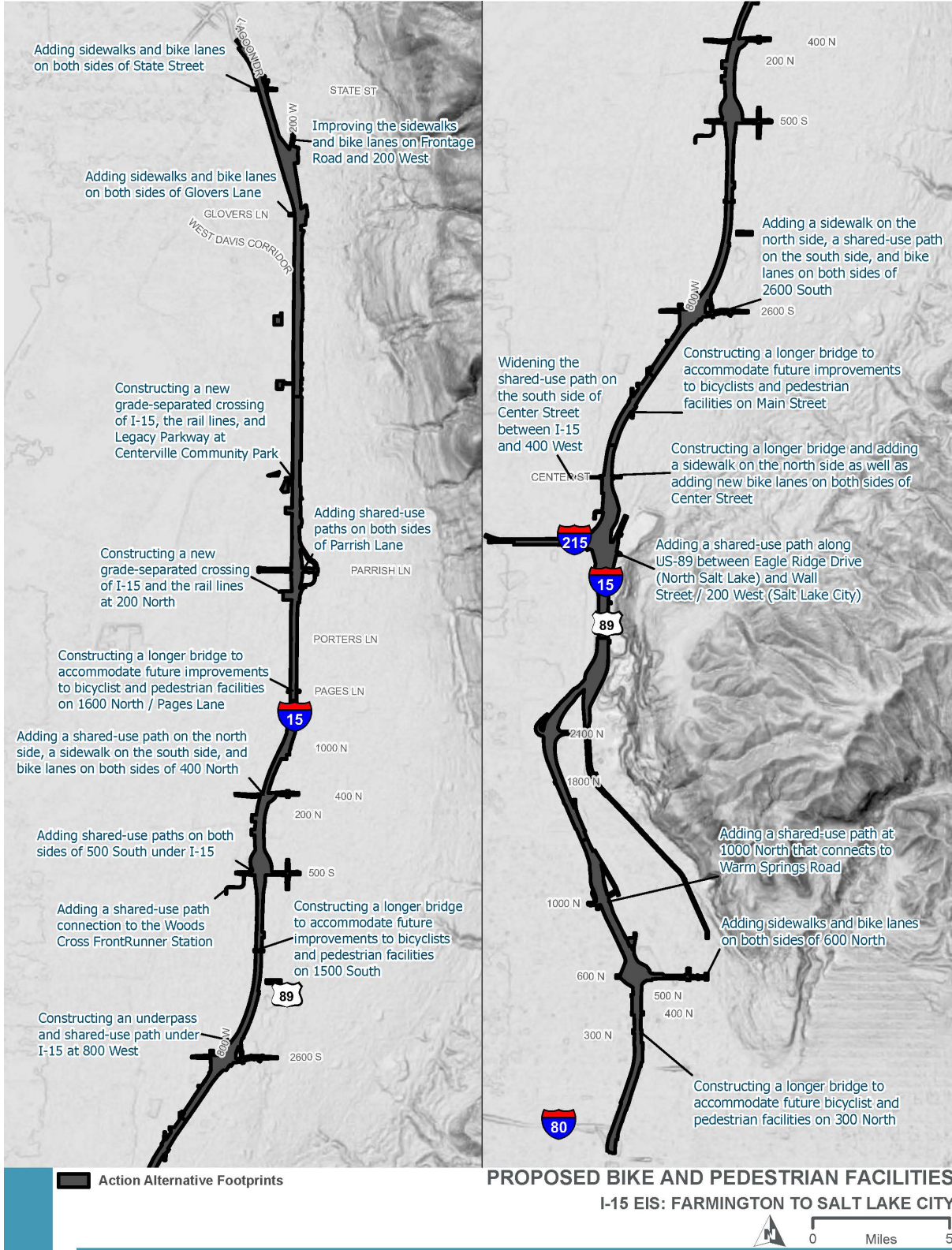


Figura S.4-8. Salt Lake City 1000 North – Opciones Norte y Sur



Esta página se ha dejado en blanco deliberadamente.

Figura S.4-9. Alternativa de Acción: infraestructura propuesta para peatones y ciclistas



S.5 ¿Cuánto costaría la Alternativa de Acción?

El UDOT hizo un cálculo preliminar de los costos de **\$3,700 millones** para la Alternativa de Acción. No hubo grandes diferencias de costo entre las distintas opciones. Este cálculo se basa en la ingeniería preliminar realizada para la Alternativa de Acción e incluye el costo total del proyecto para la gestión del programa, la construcción, la adquisición del derecho de paso, la reubicación de servicios públicos y el diseño y la ingeniería de construcción. El cálculo de los costos se hace en función del valor en dólares de 2024, con 2 años adicionales de aumento. El costo real de la construcción variaría en función del año de construcción, las fases y la inflación.

La alternativa seleccionada se construiría en función de la financiación disponible. El UDOT construiría partes de la alternativa seleccionada en función del monto de la financiación y teniendo en cuenta los beneficios operativos y de seguridad. A marzo de 2024, se han asignado \$1,700 millones para la posible construcción si se elige la Alternativa de Acción en el proceso ambiental.

S.6 ¿Cuáles son las mejoras destacables incorporadas a la Alternativa de Acción y qué información nueva fue suministrada entre la versión preliminar de la DIA y la DIA Definitiva?

En función de los comentarios recibidos sobre la versión preliminar de la DIA de parte de las ciudades, los organismos colaboradores y el público en general, el UDOT introdujo mejoras a la Alternativa de Acción. Dichas mejoras en general redujeron la cantidad de impactos de la Alternativa de Acción de la DIA definitiva en comparación con la Alternativa de Acción de la versión preliminar de la DIA. Los principales cambios a la Alternativa de Acción correspondientes a esta DIA definitiva se enumeran en la Tabla S.6-1. El UDOT determinó que dichas modificaciones no implicaban impactos significativos nuevos o diferentes que requirieran un proyecto de DIA Complementario.

Como consecuencia de las mejoras, el UDOT eliminó la Opción Bountiful 400 North – Opción Norte, Bountiful 400 North – Opción Sur, Bountiful 500 South – Opción Norte y Bountiful 500 South – Opción Sur. Los propietarios de inmuebles de Bountiful, West Bountiful y de establecimientos comerciales en 400 North y 500 South habían realizado comentarios a la versión preliminar de la DIA respecto de inquietudes relativas a la extensión de los impactos en establecimientos comerciales correspondientes a todas las opciones para Bountiful que figuraban en la versión preliminar de la DIA y solicitaron que el UDOT buscara maneras de minimizar los impactos en los establecimientos comerciales ubicados tanto en 400 North como en 500 South. El UDOT coordinó con las ciudades de Bountiful City y West Bountiful City y con algunos propietarios de inmuebles a fin de desarrollar las mejoras correspondientes a 400 North y 500 South.

Luego de hacer las mejoras en las zonas de Bountiful en 400 North y 500 South, el ancho de las carreteras de 400 North y 500 South se habían reducido, de modo que los impactos a las propiedades adyacentes también se habían minimizado. Tanto Bountiful City como West Bountiful City informaron al UDOT que apoyaban las mejoras. Dado que los impactos en las propiedades adyacentes se han minimizado, el UDOT determinó que, con las mejoras, no había otras opciones razonables para 400 North o 500 South, y que cualquier otra opción implicaría más impactos en los establecimientos comerciales. Por lo tanto, la

Alternativa de Acción de la DIA definitiva incluye una opción para Bountiful 400 North y una para Bountiful 500 South.

En función de comentarios y preocupaciones públicas, UDOT continuó avanzando el diseño alrededor de Hodges Lane en Salt Lake City. En base a esta evaluación más detallada, UDOT determinó que las 10 propiedades a lo largo de Hodges Lane en Salt Lake City que estaban enumeradas como “reubicaciones potenciales” en el borrador del DIA no tendrían impactos permanentes o temporales de derecho de paso desde la Alternativa de Acción. Los impactos finales de derecho de paso del DIA han sido actualizados para reflejar esta reducción en los mismos.

Tabla S.6-1. Mejoras a la Alternativa de Acción por Lugar

Zona geográfica	Actualizaciones a la Alternativa de Acción en la DIA Definitiva
Centerville Park	<ul style="list-style-type: none"> • A solicitud de Centerville City, el cruce a desnivel de 12 pies de ancho en vía de uso compartido propuesto en Centerville Park por encima de la carretera I-15/Union Pacific y las vías del ferrocarril FrontRunner /Legacy Parkway fue reubicado hacia el lado sur del parque, para evitar las futuras instalaciones propuestas para el extremo norte del parque y para ofrecer mejores conexiones con los senderos de Legacy Parkway, Denver y Rio Grande Western, sobre el lado occidental de Legacy Parkway.
Parrish Lane	<ul style="list-style-type: none"> • Las mejoras a lo largo de Parrish Lane finalizarán en Marketplace Drive. Un proyecto separado de la ciudad realizará mejoras en Parrish Lane al este de Marketplace Drive e incluirá mejoras a la intersección de Parrish Lane y 400 West.
400 North	<ul style="list-style-type: none"> • El diseño de la carretera de la Alternativa de Acción se hizo más angosto, y las opciones de desplazamiento norte y sur fueron eliminadas. Estas actualizaciones comprenden la revisión de los diseños a fin de reducir el ancho innecesario de la mediana o el arcén sobre 400 North, con la adición de una acera de 6 pies de ancho sobre el lado sur de 400 North, lo cual minimiza las mejoras al este de 500 West, de manera que se empareja con la infraestructura existente para para vehículos y peatones. Dichas revisiones se realizaron en función de los comentarios de las ciudades Bountiful City, West Bountiful City y de los propietarios de inmuebles que solicitaron al UDOT que buscara maneras de reducir los impactos a las propiedades de la zona.
500 South	<ul style="list-style-type: none"> • El diseño de la carretera de la Alternativa de Acción se hizo más angosto, y las opciones de desplazamiento norte y sur fueron eliminadas. Estas actualizaciones comprenden la revisión de los diseños a fin de reducir el ancho innecesario de la mediana o el arcén sobre 500 South, con la adición de una acera de 5 pies de ancho sobre el lado norte de 500 South, lo cual minimiza las mejoras al este de 500 West, de manera que se empareja con la infraestructura peatonal existente. Dichas revisiones se realizaron en función de los comentarios de las ciudades Bountiful City, West Bountiful City y de los propietarios de inmuebles que solicitaron al UDOT que buscara maneras de reducir los impactos a las propiedades de la zona.
2600 South	<ul style="list-style-type: none"> • Se incorporó la acera existente a lo largo de Overland Drive en el diseño de la Alternativa de Acción. • Se modificó la ubicación propuesta para la vía de uso compartido en la esquina sudoeste, de modo que quede un lote más atractivo para su desarrollo futuro. Este cambio estuvo basado en una solicitud de la ciudad de North Salt Lake. • Se incrementó el tamaño del callejón sin salida correspondiente a 400 East, a los fines de que puedan caber semirremolques. • Se incrementó el ancho de la vía de uso compartido sobre el lado oeste de la I-15 entre 2600 South y 800 West.
600 North	<ul style="list-style-type: none"> • Luego de procesar el diseño, UDOT determinó que las 10 residencias a lo largo de Hodges Lane en Salt Lake City, previamente enumeradas como “reubicaciones potenciales” en el borrador del DIA, no tendrían impactos permanentes o temporales de derecho de paso desde la Alternativa de Acción. Los impactos finales de derecho de paso del DIA han sido actualizados para reflejar la reducción los mismos.

El UDOT actualizó los análisis de impacto correspondientes a esta DIA definitiva en función de las mejoras a la Alternativa de Acción enumeradas anteriormente en la Tabla S.6-1.

Según los resultados de la consulta con la FHWA y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos, el UDOT también llevó a cabo un análisis de puntos conflictivos para observar los impactos locales del proyecto en la calidad del aire. Los resultados del análisis de puntos conflictivos se sintetizan en la Sección 3.8, *Calidad del Aire*, y en el Apéndice 3N, *Análisis de puntos conflictivos*.

S.7 ¿Qué impactos tendría el proyecto?

Tabla S.7-1 se resumen los impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción. Dado que los impactos sobre algunos recursos dependen de las opciones de la Alternativa de Acción que se seleccionen, se ofrece una escala de impactos de bajos a altos. Para obtener información detallada sobre los impactos ambientales de las alternativas del proyecto, consulte el capítulo 3, *Ambiente afectado, consecuencias ambientales y medidas de mitigación*.

Tabla S.7-1. Impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de Inacción	Alternativa de Acción	Notas
Suelo convertido para uso vial	Acres	0 acres	De 120 a 121 acres	
Coherente con el uso local del suelo y los planes de transporte	Sí/No	No	Sí	La Alternativa de Acción es coherente con los usos del suelo y la zonificación previstos para todas las ciudades. La Alternativa de Acción es coherente con el RTP 2019-2050 del WFRC.
Traslados de viviendas	Número	0	4	
Posibles traslados de viviendas	Número	0	25	
Traslados de establecimientos comerciales (traslados de negocios)	Número	0	De 11 a 12 edificios de uso comercial (de 19 a 20 establecimientos)	Algunos edificios de uso comercial incluyen varios establecimientos.
Posibles traslados de establecimientos comerciales (traslados de negocios)	Número	0	9 edificios de uso comercial (10 establecimientos)	Algunos edificios de uso comercial incluyen varios establecimientos.
Parques y zonas recreativas del artículo 4(f) afectados	Número	0	10	Los impactos de la Alternativa de Acción en los parques serían menores, excepto los impactos de la Opción Farmington State Street en el Parque Ezra T. Clark de Farmington.
Infraestructura comunitaria afectada	Número	0	0	

Tabla S.7-1. Impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de Inacción	Alternativa de Acción	Notas
Beneficios o impactos para la justicia ambiental (EJ)	Sí/No	Sin impactos ni beneficios para las comunidades de EJ.	Sí; impactos y beneficios para las comunidades de EJ. Los impactos no serían desproporcionadamente adversos para las comunidades de EJ.	
Impactos económicos	Sí/No	Sí; adverso debido al aumento de la duración de los viajes y el retraso y la reducción de la velocidad promedio en la I-15.	Sí; adverso debido a los impactos en los negocios; positivo debido a la mejora de la duración de los viajes y las velocidades promedio en la I-15.	
Mejoras para peatones y ciclistas	Número	0	<ul style="list-style-type: none"> • 2 nuevas vías de uso compartido • 4 nuevos pasos a desnivel • 7 cruces con conexiones mejoradas • 7 instalaciones de intercambio mejoradas 	<p>La Alternativa de Inacción no mejoraría la infraestructura para peatones y ciclistas a lo largo de la I-15.</p> <p>La Alternativa de Acción añadiría cuatro nuevos pasos a desnivel de la I-15, una nueva vía de uso compartido de 3.8 millas entre North Salt Lake y Salt Lake City, y una nueva vía de uso compartido entre 500 South y la estación de FrontRunner en Woods Cross.</p>
Impactos sobre la calidad del aire que superan lo propuesto por las normas (NAAQS)	Sí/No	No	No	<p>La Alternativa de Acción forma parte del plan de implementación conforme al WFRC.</p> <p>El análisis de puntos conflictivos mostró que la Alternativa de Acción tendría valores de diseño de PM₁₀ y PM_{2.5} para 2035 y 2050 menores o iguales a los de las normas NAAQS.</p>
Receptores con niveles de ruido modelados por encima de lo establecido	Número	1,789	De 3,275 a 3,288	Se recomiendan 3 nuevas barreras acústicas y 13 barreras acústicas de sustitución para mitigar los impactos acústicos y proporcionarían un beneficio (al menos una reducción de 5 dBA) a un conjunto de entre 1,568 y 1,647 receptores.
Impactos en el uso provechoso de las aguas superficiales	Sí/No	No hay cambios significativos en la calidad ni en los usos provechosos del agua.	No hay cambios significativos en la calidad ni en los usos provechosos del agua.	
Calidad de las aguas subterráneas	Sí/No	No	No	

Tabla S.7-1. Impactos ambientales de las alternativas de inacción y de acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de Inacción	Alternativa de Acción	Notas
Impactos en los recursos hídricos (incluye humedales, arroyos, marismas, estanques de aguas abiertas, canales y zanjas)	Acres	0	De 32.78 a 32.81 acres	La Alternativa de Acción afectaría a 32,81 acres de recursos hídricos. Es probable que no todos estos recursos hídricos se consideren aguas de jurisdicción de los Estados Unidos.
Impactos adversos en los recursos culturales	Número	0	5	
Lugares afectados por materiales peligrosos	Número	0	4 CERCLA 1 tintorería 7 LUST/UST	
Impactos en las llanuras aluviales	Acres	0	De 44.66 a 44.81 acres	La mayoría de los impactos en las llanuras aluviales de la Alternativa de Acción se encuentran en zonas ya afectadas por la I-15 (por ejemplo, los cruces de llanuras aluviales actuales de la I-15) y no se considerarían como nuevos impactos en las llanuras aluviales.
Modificaciones visuales	Categoría	Condiciones similares a las actuales	De neutro a beneficioso	
Usos del artículo 4(f) con un impacto superior a <i>de minimis</i>	Número	0	De 5 a 6	
Impactos <i>de minimis</i> del artículo 4(f)	Número	0	De 43 a 44	
Impactos de la ocupación temporal del artículo 4(f)	Número	0	69	
Conversiones en virtud del artículo 6(f)	Número	0	1: Centerville Community Park (0.61 acres/2.5 % del parque)	La Alternativa de Acción también tendría un uso temporal no conforme de 0.19 acres de Hatch Park en North Salt Lake.

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

S.8 ¿Cómo se ha coordinado el UDOT con las comunidades de justicia ambiental (EJ) durante el proceso de la DIA?

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

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

Para la DIA de la I-15 de Farmington a Salt Lake City se crearon tres grupos de trabajo del área local. Los tres grupos eran un grupo de trabajo de área local norte, centro y sur. La finalidad de los grupos era desarrollar y comprometerse con los miembros de la comunidad para captar los diversos puntos de vista a lo largo del corredor de la I-15 y para que los miembros compartieran la información del estudio con sus comunidades y vecinos. El UDOT solicitó miembros del Grupo de Trabajo del Área Local que representaran a las comunidades de justicia ambiental, incluidas las minorías o personas de color, hogares con bajos ingresos, hogares con una o más personas con discapacidad, jóvenes y personas aisladas por razones lingüísticas. Entre los miembros adicionales del Grupo de Trabajo Local se encontraban residentes de la zona, representantes municipales y organismos asociados. El objetivo de estos grupos es contribuir a la elaboración de la DIA y transmitir información sobre el proyecto a los grupos comunitarios a los que representan. Estos grupos incluyeron a representantes de las siguientes áreas comerciales y organizaciones comunitarias:

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

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

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

S.9 ¿Cómo se tienen en cuenta en la DIA los impactos pasados y actuales en los barrios de la zona oeste de Salt Lake City?

Durante el desarrollo de la DIA de la I-15 de Farmington a Salt Lake City, muchas partes interesadas expresaron su preocupación por las repercusiones pasadas en las comunidades de la zona oeste de Salt Lake City (Rose Park, Poplar Grove y Fairpark, en particular) de la redlining (en este caso, la práctica de denegar la igualdad de acceso a los préstamos hipotecarios en las comunidades de color), las infraestructuras de transporte (líneas férreas, carreteras y el Aeropuerto Internacional de Salt Lake City) y los desarrollos industriales. Los impactos que sufren desde hace tiempo los barrios de la zona oeste de Salt Lake City son el resultado de muchos factores. Entre los ejemplos se incluyen la ubicación histórica de la infraestructura de transporte y otra infraestructura para las que se colocaron barreras y fuentes de emisión dentro y cerca de estas comunidades, y la composición meteorológica y topográfica de la región que afectan a la calidad del aire.

Si bien la toma de decisiones pertinentes a la Alternativa de Acción propuesta no puede remediar muchas de estas decisiones pasadas de transporte e industriales, UDOT pretende seguir trabajando en colaboración con la comunidad para abordar los impactos pasados en la medida en que estén relacionados con la I-15 y puedan abordarse con el proyecto actual de la I-15. Al hacer participar activamente a la comunidad en el proceso y tener en cuenta sus comentarios, el UDOT se compromete a trabajar con la comunidad para identificar e incorporar al proyecto aquellas ideas que tendrán beneficios duraderos para todos los miembros de la comunidad. En la sección S.8 se resume cómo se ha coordinado el UDOT con las comunidades de EJ durante el proceso de la DIA.

S.10 ¿Cuáles son la alternativa y las opciones seleccionadas?

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

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

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

La alternativa seleccionada incluye las siguientes opciones:

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

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

S.11 ¿Quién tomó la decisión sobre la alternativa seleccionada para la construcción?

El UDOT tomó la decisión acerca de qué alternativa seleccionar para la construcción. Dicha decisión, que se establece en el Acta de decisión (ROD, por sus iniciales en inglés), está respaldada por la información recogida en esta DIA definitiva, donde se contemplan información ambiental y técnica, datos aportados por las comunidades y los organismos, así como otra información relevante. Ver el ROD para obtener mayor información sobre esta decisión.

S.12 ¿Cuáles son los siguientes pasos? ¿Cuándo y cómo se construiría la alternativa seleccionada?

Una vez recibidos todos los permisos y las aprobaciones, el UDOT puede avanzar hacia la implementación de la alternativa seleccionada que se identifica en el ROD y en esta DIA definitiva. La alternativa seleccionada es la Alternativa de Acción con la opción de Farmington 400 West y Salt Lake City 1000 North – Opción Norte.

Actualmente, se ha establecido financiación para la construcción en el Programa Estatal de Mejora del Transporte 2023-2028 aprobado. El importe de financiación actual es inferior a los cálculos de costos de la versión definitiva de la DIA resumidos anteriormente en S.5, *¿Qué impactos tendría el proyecto?*.

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

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

S.13 ¿Cuáles fueron los principales temas que se identificaron en los comentarios presentados durante el proceso de la DIA?

En total, se recibieron 900 comentarios durante el período de comentarios sobre la delimitación del alcance y la versión preliminar de finalidad y necesidad. La mayoría de los comentarios estuvieron relacionados con el acceso a Glovers Lane desde la I-15 o el corredor West Davis, las infraestructuras para ciclistas y peatones a lo largo de la I-15, los nuevos intercambios viales o las modificaciones de los intercambios viales, la calidad del pavimento, los impactos acústicos, los pasos a desnivel de las vías de ferrocarril y las calles locales, y otras ideas alternativas relacionadas con el tránsito, la gestión del sistema de transporte, la gestión de la demanda de viajes, el peaje y las restricciones de carril. Las copias de los comentarios recibidos durante el período de comentarios sobre la delimitación del alcance, y la versión preliminar de la finalidad y las necesidades se incluyen en el *Informe resumido de la delimitación del alcance* en el sitio web del proyecto (<https://i15eis.udot.utah.gov/study-materials-and-documents/>).

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

Durante el período de comentarios públicos sobre el proyecto de alternativas, se recibieron 2,890 comentarios del público y de los organismos. En el Anexo D del *Informe de análisis y desarrollo de alternativas* se incluye un resumen de los comentarios del público y de los organismos. Se incluyen copias completas de todos los comentarios del público y de los organismos en la DIA de la I-15: *Comentarios sobre la versión preliminar de alternativas de enero de 2023*, en el sitio web del proyecto. La mayoría de los comentarios recibidos se referían a impactos en la comunidad, impactos en la propiedad, impactos en comunidades de justicia ambiental, impactos en la calidad del aire, impactos acústicos, la necesidad del

proyecto, la demanda futura de viajes, solicitudes de tránsito y comentarios para acciones que no son competencia del UDOT, como solicitudes de cambios en la zonificación y el uso del suelo. En menor medida, entre esos comentarios hay algunos conceptos nuevos, variaciones sobre conceptos actuales y comentarios sobre el proceso de selección y los criterios de selección.

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

Durante el período abierto para comentarios sobre el proyecto de la DIA, abierto entre el 29 de septiembre y el 13 de noviembre de 2023, el UDOT recibió un total de 914 comentarios de individuos, organizaciones y organismos gubernamentales. Los comentarios fueron presentados mediante cartas, correos electrónicos, presentaciones a través del mapa y sitio de internet y testimonios en audiencia pública. La mayoría de los comentarios se referían a inquietudes sobre los impactos del proyecto y la metodología del UDOT para evaluar el alivio a la congestión y a la oposición frente a la acción propuesta en favor del transporte público u otras opciones. Los comentarios también propugnaban cambios presupuestarios y/o al uso del suelo que exceden las facultades o la jurisdicción del UDOT. El UDOT recibió además comentarios en respaldo de los elementos de la Alternativa de Acción, tales como las mejoras para peatones y ciclistas y las mejoras del intercambio vial de 2100 North y del intercambio vial de la I-215.

El UDOT consideró las observaciones de la comunidad respecto de muchos elementos del proyecto, incluida la eliminación de los pasos bajo nivel de 400 North y 500 North en Salt Lake City (que generaban opiniones contrapuestas y preferencias); el diseño de la Alternativa de Acción para minimizar los impactos en los inmuebles adyacentes; la mejora y el perfeccionamiento de la infraestructura para peatones y ciclistas y la realización de mejoras en las calles locales como Parrish Lane en Centerville, 400 North en West Bountiful, 500 South en West Bountiful y Bountiful, 2600 South en Woods Cross y 600 North en Salt Lake City.

Las respuestas a los comentarios recibidos sobre el proyecto de la DIA están incluidas en el Capítulo 9, *Respuestas a los comentarios sobre el proyecto de la DIA*. En el Apéndice 9A, *Copias de comentarios sobre el proyecto de la DIA y Matriz de respuestas* se incluyen copias de todos los comentarios recibidos sobre el proyecto de la DIA.

S.14 ¿Siguen el UDOT y Salt Lake City considerando la posibilidad de un nuevo cruce en Salt Lake City?

No. Uno de los propósitos del proyecto de la I-15 es conectar mejor a las comunidades ubicadas al este y al oeste de la I-15 en el área de estudio. Durante el proceso de desarrollo y selección de alternativas para la DIA, se consideró un nuevo cruce bajo la I-15 en 400 North en Salt Lake City. También se consideró otro posible nuevo cruce en 500 North y fue descartado en el proceso de desarrollo y selección de alternativas a

causa de cuestiones de despeje vertical. En respuesta a los comentarios divergentes de la comunidad sobre el nuevo cruce 400 North en Salt Lake City, el UDOT eliminó este cruce de la Alternativa de Acción en la versión preliminar de la DIA.

Durante el período de comentarios sobre el proyecto de la DIA, el UDOT recibió numerosos comentarios a favor y en contra de un nuevo cruce bajo la I-15 en 400 North en Salt Lake City. Para evaluar y comprender las inquietudes en torno de una ubicación para un posible nuevo cruce en Salt Lake City, el UDOT trabajó junto con Salt Lake City y representantes de la comunidad local luego de la publicación del proyecto de la DIA a fin de valorar un posible nuevo cruce bajo la I-15 entre 400 North y North Temple. Dicha evaluación determinó que la comunidad y Salt Lake City tenían diversas inquietudes en materia de seguridad y mantenimiento, y ni la comunidad ni la ciudad apoyaban un nuevo cruce bajo la I-15 en 400 North en Salt Lake City.

S.15 ¿Qué otras medidas federales serían necesarias si se construye el proyecto?

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

S.16 Referencias

[Horrocks] Horrocks Engineers

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

[WFRC] Wasatch Front Regional Council

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

Esta página se ha dejado en blanco deliberadamente