
APPENDIX 6A

Public Involvement Materials for the Draft EIS September 2023

This page is intentionally left blank

Public Involvement Materials for the Draft EIS September 2023

I-15 Environmental Impact Statement Farmington to Salt Lake City

Lead agency:
Utah Department of Transportation

March 11, 2024

Contents

1.0	Draft Environmental Impact Statement Outreach Summary	1
2.0	Public Involvement Materials	4
2.1	Public Involvement Collateral	4
2.2	Public Input Presentation and Open House Content.....	18

Tables

Table 1.	City Council, Community Council, Advisory Group, and Planning Commission Presentations	1
----------	--	---

Figures

Figure 1.	Locations of Public Outreach during the Draft EIS Review and Comment Period	3
-----------	---	---

1.0 Draft Environmental Impact Statement Outreach Summary

During the Draft Environmental Impact Statement (EIS) process for the I-15: Farmington to Salt Lake City Project, UDOT gave presentations at 22 city council, community council, advisory group, and planning commission meetings. The presentation slides, boards, mailers, and factsheets from the public meetings are included in Section 2.0, *Public Involvement Materials*. Table 1 lists the presentations by date and location. Figure 1 shows the locations of the presentations and signs throughout the study area. Section 2.1, *Public Involvement Collateral*, includes the mailers and factsheets made available during the meetings. Section 2.2, *Public Input Presentation and Open House Content*, includes the boards and slides presented at virtual and in-person meetings.

Table 1. City Council, Community Council, Advisory Group, and Planning Commission Presentations

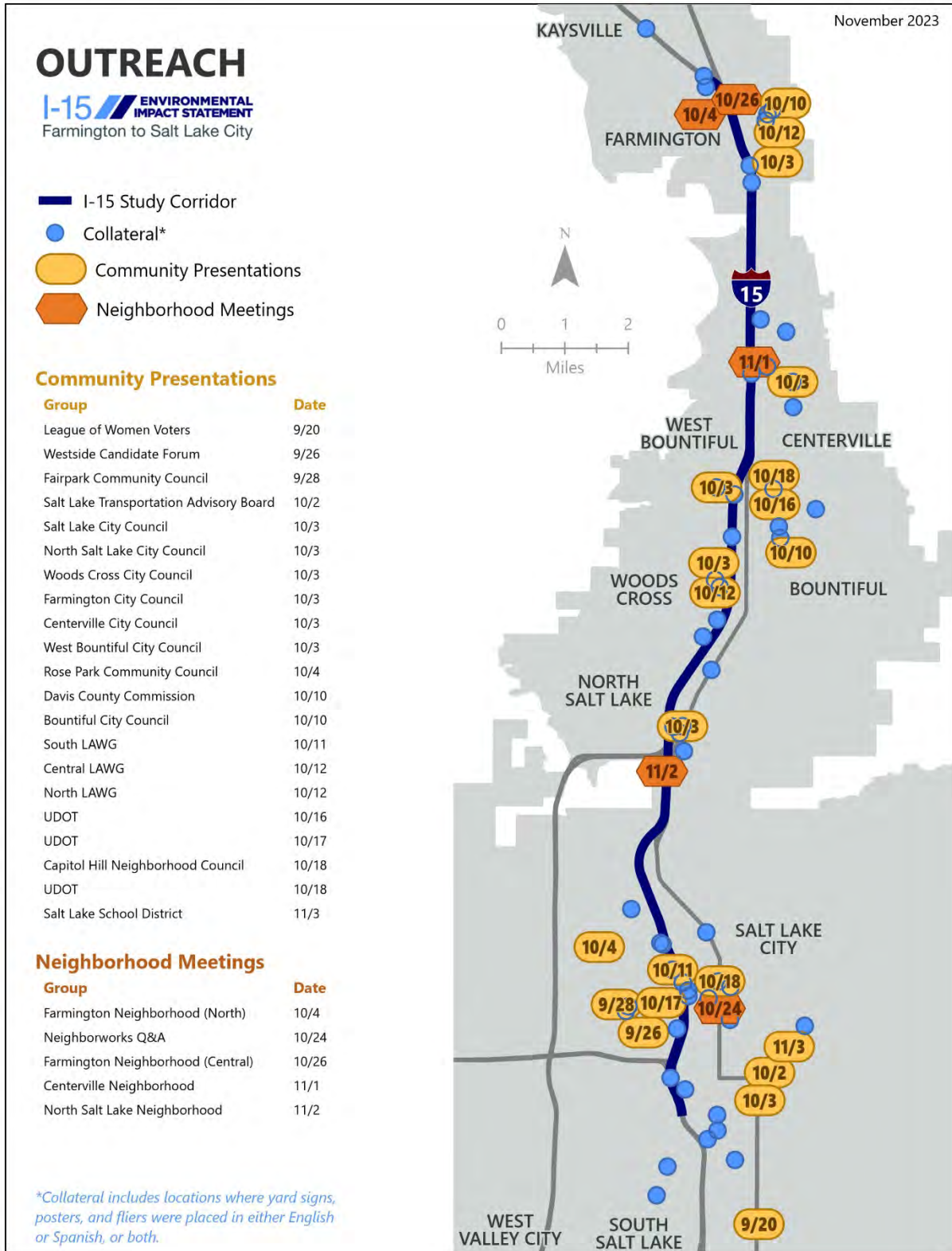
Date	Council, Group, or Commission	Location
<i>Community Presentations</i>		
September 20, 2023	League of Women Voters	451 S. State Street, Salt Lake City
September 26, 2023	Westside Candidate Forum	155 1000 W. Salt Lake City
September 28, 2023	Fairpark Community Council	1300 W 300 N. Salt Lake City
October 2, 2023	Salt Lake Transportation Advisory Board	451 S. State Street, Salt Lake City
October 3, 2023	Salt Lake City Council	451 S. State Street, Salt Lake City
October 3, 2023	North Salt Lake City Council	10 E Center St. North Salt Lake
October 3, 2023	Woods Cross City Council	1555 South 800 West, Woods Cross
October 3, 2023	Centerville City Council	250 N. Main Street, Centerville
October 3, 2023	West Bountiful City Council	550 North 800 West, West Bountiful
October 4, 2023	Rose Park Community Council	1575 West 1000 North, Salt Lake City
October 10, 2023	Davis County Commission	28 E. State Street, Farmington
October 10, 2023	Bountiful City Council	795 S. Main Street, Bountiful
October 11, 2023	South Local Area Working Group	754 North 800 West, Salt Lake City
October 12, 2023	Central Local Area Working Group	1555 South 800 West, Woods Cross
October 12, 2023	North Local Area Working group	160 S. Main Street, Farmington
October 16, 2023	UDOT	Virtual
October 17, 2023	UDOT	155 1000 West, Salt Lake City
October 18, 2023	Capitol Hill Neighborhood Council	280 West 500 North, Salt Lake City
October 18, 2023	UDOT	550 North 200 West, Bountiful
November 3, 2023	Salt Lake School District	465 South 400 East, Salt Lake City

(Continued on next page)

Table 1. City Council, Community Council, Advisory Group, and Planning Commission Presentations

Date	Council, Group, or Commission	Location
<i>Neighborhood Meetings</i>		
October 4, 2023	Farmington Neighborhood (North)	Private Residence
October 4, 2023	NeighborWorks Question and Answer	631 North Temple, Salt Lake City
October 26, 2023	Farmington Neighborhood (Central)	Private Residence
November 1, 2023	Centerville Neighborhood	Private Residence
November 2, 2023	North Salt Lake Neighborhood	Private Residence

Figure 1. Locations of Public Outreach during the Draft EIS Review and Comment Period



2.0 Public Involvement Materials

2.1 Public Involvement Collateral

The following collateral was made available during the Draft EIS public comment period:

- Draft EIS Public Notice Advertisement
- Mailers to residents in English and Spanish
- Lawn signs in English and Spanish
- Draft EIS factsheets in English and Spanish
- Comment forms for the in-person open houses
- Sign in sheets for the in-person open houses
- Virtual participant guides in English and Spanish

Copies of all collateral are included below.

El borrador de la EIS ya está disponible. Lo invitamos a ver la propuesta más reciente del UDOT para la I-15.

ESTA ES SU COMUNIDAD, HAGA OÍR SU VOZ.

Como parte de la misión del Departamento de Transporte de Utah (Utah Department of Transportation, UDOT) de mejorar la calidad de vida a través del transporte, este Departamento está llevando a cabo un estudio ambiental a lo largo del corredor de la autopista I-15 entre la intersección con la US-89 en Farmington y 400 South en Salt Lake City. El equipo del estudio ha identificado las necesidades de transporte y mejoras para todos los usuarios dentro del corredor. El UDOT invita a quienes viven cerca del corredor y lo utilizan a dar su opinión al equipo del estudio sobre la alternativa preferida que se recomienda como parte del borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS). Los comentarios públicos son una parte importante del proceso del estudio, y agradecemos sus comentarios y opiniones sobre el borrador de la EIS.

JORNADA ABIERTAS EN LÍNEA JORNADAS ABIERTAS Y AUDIENCIAS PRESENCIALES

16 de octubre

De 5:00 a 7:00 p. m.

Para obtener información sobre cómo participar, visite el sitio web.

17 de octubre

De 5:00 a 7:00 p. m.

Utah State Fairpark,
Bonneville Building
155 North 1000 West,
Salt Lake City

18 de octubre

De 5:00 a 7:00 p. m.

South Davis
Recreation Center
550 North 200 West,
Bountiful

Se mostrará el mismo contenido en ambos eventos.

DISPONIBLE EN LAS JORNADAS ABIERTAS:

- Actividades para niños
- Comida
- Servicios de traducción

ASISTENCIA DE TRANSPORTE DISPONIBLE

Visite i15eis.udot.utah.com/Transportation para obtener más información.

Si no puede asistir a una jornada abierta, puede visitar el sitio web del estudio para ver una grabación de la presentación para la jornada abierta en línea, obtener más información sobre el estudio ambiental del UDOT y la alternativa preferida, encontrar formas de participar y hacer comentarios durante el período de comentarios: **29 de septiembre al 13 de noviembre de 2023.**



**Escanee el código
para ver la alternativa
preferida.**

INFORMACIÓN DE CONTACTO DEL EQUIPO DEL ESTUDIO

- 📞 Teléfono: **385-220-5797**
- ✉️ Correo electrónico: **i15eis@utah.gov**
- 🌐 Página web: **i15eis.udot.utah.gov**
- 👤 Únase a nuestro grupo de Facebook para mantenerse actualizado:
www.facebook.com/groups/udoti15eis

Las personas que no tienen acceso a Internet o necesitan adaptaciones, como traducción o subtítulos, entre otras, deben informar al equipo del proyecto llamando al 385-220-5797 o escribiendo a i15eis@utah.gov antes del 10 de octubre de 2023 a fin de obtener ayuda para ver los materiales o hacer comentarios. El UDOT está llevando a cabo, o ha llevado a cabo, la revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto de conformidad con el artículo 327 del título 23 del Código de los Estados Unidos (23 U.S.C. 327) y un Memorando de Entendimiento de fecha 26 de mayo de 2022, y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) y el UDOT las están suscribiendo o las han suscripto.





**Draft EIS now available. Come see
UDOT's latest proposal for I-15.**

JOIN US, AND LET YOUR VOICE BE HEARD.

**ONLINE OPEN
HOUSE**

October 16
5-7 p.m.

OPEN HOUSES AND PUBLIC HEARINGS

October 17
5-7 p.m.
*Utah State Fairpark,
Bonneville Building*

October 18
5-7 p.m.
*South Davis
Recreation Center*



Learn more at i15eis.udot.utah.gov

**I-15 ENVIRONMENTAL
IMPACT STATEMENT**
Farmington to Salt Lake City





**El borrador de la EIS ya está disponible.
Lo invitamos a ver la propuesta
más reciente del UDOT para la I-15.**

ÚNASE A NOSOTROS Y HAGA OÍR SU VOZ.

JORNADA ABIERTA
EN LÍNEA

16 de octubre

De 5:00 a 7:00 p. m.

JORNADAS ABIERTAS Y AUDIENCIAS PÚBLICAS

17 de octubre

De 5:00 a 7:00 p. m.

*Utah State Fairpark,
Bonneville Building*

18 de octubre

De 5:00 a 7:00 p. m.

*South Davis
Recreation Center*



Más información en i15eis.udot.utah.gov

Draft EIS Release Update

As part of its mission to improve quality of life through transportation, The Utah Department of Transportation (UDOT) is conducting an environmental study along the I-15 corridor between the US-89 interchange in Farmington and 400 South in Salt Lake City to identify transportation solutions to meet demands through 2050 and address aging infrastructure.

The team has identified the purpose of the study and defined the transportation needs along the I-15 corridor and the surrounding communities. The public was asked to comment on the Purpose and Need of the study in Spring 2022. Using this public input, the team conducted additional technical analysis and developed several options for improvements – known as alternatives – within the corridor. During the Alternative Development phase in Fall 2022, the public gave more than 2,800 comments in response to these alternatives.

After reviewing all comments and putting the alternatives through additional technical analysis UDOT has identified a preferred alternative for the study area. This preferred alternative is described in the Draft Environmental Impact Statement (DEIS) that is now available for public comment and review. The preferred alternative considers improvements to I-15, area interchanges as well as improvement to the walking and biking facilities throughout the study area.

Comment period
September 29 - November 13, 2023

LET YOUR VOICE BE HEARD

Now that a preferred alternative has been identified and the DEIS has been released, UDOT is inviting those who live near and use the corridor to give the study team feedback.

Following the current public comment period, the study team will review and respond to public comments, and make any updates to the EIS analysis and preferred alternatives, if necessary. The study team plans to release the Final Environmental Impact Statement in spring 2024.



Scan to see the preferred alternative and comment

STUDY TEAM CONTACT INFO

- Phone: 385-220-5797
- Email: i15eis@utah.gov
- Website: i15eis.udot.utah.gov
- Join our Facebook group to stay up to date:
www.facebook.com/groups/udoti15eis



The environmental review, consultation, and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried out by UDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated May 26, 2022, and executed by FHWA and UDOT.



Borrador de la actualización de la declaración de impacto ambiental

Como parte de su misión de mejorar la calidad de vida a través del transporte, el Departamento de Transporte de Utah (Utah Department of Transportation, UDOT) está llevando a cabo un estudio ambiental a lo largo del corredor de la autopista I-15 entre el cruce de la US-89 en Farmington y la 400 South en Salt Lake City para identificar soluciones de transporte que satisfagan la demanda hasta 2050 y aborden el desgaste de la infraestructura.

El equipo estableció el propósito del estudio y definió las necesidades de transporte a lo largo del corredor de la I-15 y las comunidades circundantes. Se pidió al público que hiciera comentarios sobre el propósito y la necesidad del estudio en la primavera de 2022. Con esta información del público, el equipo llevó a cabo un análisis técnico adicional y desarrolló varias opciones de mejora, conocidas como alternativas, dentro del corredor. Durante la fase de desarrollo alternativo en otoño de 2022, el público hizo más de 2.800 comentarios en respuesta a estas alternativas.

Tras revisar todos los comentarios y someter las alternativas a un análisis técnico adicional, el UDOT identificó la alternativa preferida para el área de estudio. Esta alternativa preferida se describe en el Borrador de la declaración de impacto ambiental (Draft Environmental Impact Statement, DEIS) que ahora está disponible para comentarios y revisión del público. La alternativa elegida contempla la mejora de la I-15, los intercambios de la zona y la mejora de las instalaciones para peatones y ciclistas en toda la zona de estudio.

Periodo de comentarios
29 de septiembre al 13 de noviembre de 2023

HAGA QUE SE ESCUCHE SU VOZ

Ahora que se identificó una alternativa preferida y se publicó el DEIS, el UDOT invita a quienes viven cerca del corredor y lo utilizan a dar su opinión al equipo del estudio.

Tras el período actual de comentarios públicos, el equipo del estudio revisará y responderá dichos comentarios y, de ser necesario, realizará cualquier actualización del análisis de la Declaración de impacto ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) y las alternativas preferidas. El equipo del estudio tiene previsto publicar la Declaración final de impacto ambiental en la primavera de 2024.



Escanee para ver la alternativa preferida y los comentarios

INFORMACIÓN DE CONTACTO DEL EQUIPO DE ESTUDIO

- 📞 Teléfono: 385-220-5797
- ✉️ Correo electrónico: i15eis@utah.gov
- 🌐 Página web: i15eis.udot.utah.gov
- 👤 Únase a nuestro grupo de Facebook para mantenerse actualizado:
www.facebook.com/groups/udoti15eis

El UDOT está llevando a cabo, o ha llevado a cabo, la revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto de conformidad con el artículo 327 del título 23 del Código de los Estados Unidos (23 U.S.C. 327) y un Memorando de Entendimiento de fecha 26 de mayo de 2022, y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) y el UDOT las están suscribiendo o las han suscripto.





Utah Department of Transportation Sign-In Sheet
 I-15 Environmental Impact Statement: Farmington to Salt Lake City
 October 17, 2023, 5:00 – 7:00 pm, Utah State Fairpark, Bonneville Building
 Project Number: S-115-7(389)308, PIN: 18857
 PLEASE PRINT CLEARLY



Name/Affiliation (resident, company name, etc.)	Email and Phone Number	Address (Street, City, State Zip)	Receive Project Info. (circle one)		OPTIONAL
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African American <input type="checkbox"/> Hispanic <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other

The sign in sheet will become part of the public record for this project. This information will only be used to monitor attendance at public meetings to ensure non-discrimination and for data collection purposes, as specified by law (CPR 23 200.4(4)).



Utah Department of Transportation Sign-In Sheet
 I-15 Environmental Impact Statement: Farmington to Salt Lake City
 October 18, 2023, 5:00 – 7:00 pm, South Davis Recreation Center
 Project Number: S-15-7(369)308, PIN: 18857
 PLEASE PRINT CLEARLY



Name/Affiliation (resident, company name, etc.)	Email and Phone Number	Address (Street, City, State Zip)	Receive Project Info. (circle one)		OPTIONAL
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other
			Yes	No	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> Person with Disability <input type="checkbox"/> American Indian/Alaskan Native <input type="checkbox"/> Asian/Pacific Islander <input type="checkbox"/> African Black <input type="checkbox"/> Caucasian <input type="checkbox"/> Other

The sign in sheet will become part of the public record for this project. This information will only be used to monitor attendance at public meetings to ensure non-discrimination and for data collection purposes, as specified by law (CPR 23 200.4(4)).

ONLINE PUBLIC MEETING PARTICIPANT GUIDE

ABOUT THE MEETING

Monday, Oct. 16, 2023 | 5:00 - 7:00 p.m.

Presentation begins at 5:00 p.m. with Q&A to follow.

- The meeting platform being used is Zoom; there is a 1,000 participant capacity.
- If the meeting reaches capacity, others may leave and open up spaces so check back often. A live-stream of the meeting will be broadcast on the UDOT I-15 Farmington to Salt Lake City EIS Facebook group to accommodate additional viewers.
- A presentation will be given at the start of the meeting. If you join late, you will miss the presentation. A question and answer period will follow the presentation.
- The meeting will be recorded as part of the study record. It will be available to view on the study website within a couple of days.

JOINING THE MEETING FROM A COMPUTER OR AN APP


- Visit the website i15eis.udot.utah.gov on the day of the meeting to access the meeting link.
- Ensure you have either speakers or headphones to listen to the meeting.

LISTENING TO THE MEETING ON A PHONE

Call in to listen to the meeting from a phone by dialing:

(719) 359-4580 | Meeting ID: 869 3320 1930


USING THE QUESTION & ANSWER FUNCTION (FROM SMARTPHONE OR COMPUTER)


- During the meeting, click the Question & Answer icon , enter your question in the box and press send.

DURING THE MEETING

- Only the panelists will be speaking during the meeting. All participants will be muted upon entry.
- Following the conclusion of the presentation, the study team will answer as many questions as possible during the remaining time.
- Participants will be able to ask questions through the Question & Answer function.
- Submitting a question during the meeting does not guarantee it will be answered. The study team will collect all questions submitted during the meeting and provide responses on the website for frequently asked questions.
- Please respect the panelists and presenter. Questions or comments that include foul language, threats or obscenity will not be answered. Individuals submitting these types of questions may be removed from the meeting.
- While useful to the study team, comments submitted during the meeting are not considered official comments and will not be included in the study record. Please submit comments on the DEIS through the official study channels (email, website, or letter mailed to the study team) during the public comment period of September 29 - November 13, 2023.
- The study team will use our best available resources to respond to questions submitted in all languages. A Spanish translator will be available during the meeting, and an online translation service will be used to respond to questions asked in languages other than English and Spanish.

 Website: i15eis.udot.utah.gov

 Email: i15eis@utah.gov

 I-15 EIS Study Team

392 E. Winchester St., Ste 300
Salt Lake City, UT 84107

Individuals Requiring Accommodations

For those without internet access or needing accommodations including but not limited to translation or captioning, please notify the project team at 385-220-5797 for assistance with participating in the meeting, viewing materials or providing comments.

AFTER THE MEETING

To view a recording of the public meeting, visit the study website.

The environmental review, consultation and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried out by UDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated May 26, 2022, and executed by I15WA and UDOT.



GUÍA PARA PARTICIPANTES DE LA REUNIÓN PÚBLICA EN LÍNEA

SOBRE LA REUNIÓN

Lunes, 16 de octubre de 2023 | 5:00 a 7:00 p. m.

La presentación comienza a las 5:00 p. m. y, luego, se hará una sesión de preguntas y respuestas.

- Se utilizará la plataforma de reuniones Zoom; hay una capacidad de 1.000 participantes.
- Si la reunión alcanza su capacidad máxima, es posible que otras personas dejen la reunión y liberen espacios, de manera que le recomendamos que vuelva a intentar conectarse con frecuencia. La reunión se transmitirá en vivo en el grupo de Facebook del Informe de Impacto Ambiental de la I-15 de Farmington a Salt Lake City del Departamento de Transporte de Utah para admitir a más espectadores.
- Se hará una presentación al comienzo de la reunión. Si se une tarde, se perderá la presentación. Luego de la presentación, se hará una sesión de preguntas y respuestas.
- La reunión se grabará como parte del expediente del estudio. Estará disponible para su consulta en el sitio web del estudio en un par de días.


CÓMO UNIRSE A LA REUNIÓN DESDE UNA COMPUTADORA O UNA APLICACIÓN

- Visite la página web i15eis.udot.utah.gov el día de la reunión para acceder al enlace de la reunión.
- Asegúrese de tener altavoces o auriculares para escuchar la reunión.

CÓMO ESCUCHAR LA REUNIÓN POR TELÉFONO

Para escuchar la reunión desde un teléfono, llame al: (719) 359-4580 | Id. de la reunión: 869 3320 1930


CÓMO UTILIZAR LA FUNCIÓN DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS (DESDE UN TELÉFONO INTELIGENTE O COMPUTADORA)


- Durante la reunión, haga clic en el ícono de preguntas y respuestas , escriba su pregunta en el recuadro y envíela.

DURANTE LA REUNIÓN

- Durante la reunión, solo hablarán los panelistas. Todos los participantes serán silenciados al conectarse.
- Una vez concluida la presentación, el equipo del estudio responderá tantas preguntas como sea posible durante el tiempo restante.
- Los participantes podrán hacer preguntas a través de la función de preguntas y respuestas.
- El envío de una pregunta durante la reunión no garantiza que se responda. El equipo del estudio recopilará todas las preguntas enviadas durante la reunión y proporcionará respuestas en el sitio web a las preguntas más frecuentes.
- Le pedimos que respete a los panelistas y al presentador. No se responderán las preguntas o los comentarios que incluyan lenguaje soez, amenazas u obscenidades. Las personas que envíen este tipo de preguntas pueden ser eliminadas de la reunión.
- Aunque los comentarios enviados durante la reunión son útiles para el equipo del estudio, estos no se consideran comentarios oficiales y no se incluirán en el expediente del estudio. Le solicitamos que envíe sus comentarios sobre el Borrador de la declaración de impacto ambiental (Draft Environmental Impact Statement, DEIS) a través de los canales oficiales del estudio (correo electrónico, página web o carta enviada por correo postal al equipo del estudio) durante el periodo de comentarios públicos que va del 29 de septiembre al 13 de noviembre de 2023.
- El equipo del estudio utilizará los mejores recursos que tiene disponibles para responder a las preguntas enviadas en todos los idiomas. Habrá un traductor de español disponible durante la reunión, y se utilizará un servicio de traducción en línea para responder a las preguntas formuladas en idiomas distintos del inglés y el español.

 Sitio web: i15eis.udot.utah.gov

 I-15 EIS Study Team

 Correo electrónico: i15eis@utah.gov

392 E. Winchester St., Ste 300
Salt Lake City, UT 84107

Personas que requieren adaptaciones

En el caso de personas que no tengan acceso a Internet o necesiten adaptaciones, como, por ejemplo, traducciones o subtítulos, les solicitamos que lo notifiquen al equipo del proyecto al 385-220-5797 para obtener asistencia para participar en la reunión, ver materiales o hacer comentarios.

DESPUÉS DE LA REUNIÓN

Para ver una grabación de la reunión pública, visite el sitio web del estudio.

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales pertinentes para este proyecto están siendo o han sido realizadas por el Departamento de Transporte de Utah de conformidad con el artículo 327 del título 23 del Código de los Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento de fecha 26 de mayo de 2022, y suscritas por la Administración Federal de Carreteras y el Departamento de Transporte de Utah.



El UDOT tiene una alternativa preferida

— QUEREMOS CONOCER SU OPINIÓN —

El borrador de la EIS ya está disponible. Lo invitamos a ver la propuesta más reciente del UDOT para la I-15 en su comunidad. Venga a hacer oír su voz.

Como parte de la misión del Departamento de Transporte de Utah (Utah Department of Transportation, UDOT) de mejorar la calidad de vida a través del transporte, este Departamento está llevando a cabo un estudio ambiental a lo largo del corredor de la autopista I-15 entre la intersección con la US-89 en Farmington y 400 South en Salt Lake City. El equipo del estudio ha identificado las necesidades de transporte y mejoras para todos los usuarios dentro del corredor. El UDOT invita a quienes viven cerca del corredor y lo utilizan a dar su opinión sobre la alternativa preferida como parte del borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS).

JORNADA ABIERTA EN LÍNEA:



16 de octubre

De 5:00 a 7:00 p. m.

Visite i15eis.udot.utah.gov para obtener información sobre cómo participar.

JORNADAS ABIERTAS Y AUDIENCIAS:



17 de octubre

Utah State Fairpark, Bonneville Building
155 North 1000 West, Salt Lake City
De 5:00 a 7:00 p. m.



18 de octubre

South Davis Recreation Center
550 North 200 West, Bountiful
De 5:00 a 7:00 p. m.

DISPONIBLE EN LAS JORNADAS ABIERTAS:

- Actividades para niños
- Comida
- Servicios de traducción

ASISTENCIA DE TRANSPORTE DISPONIBLE:

Para obtener más información, visite i15eis.udot.utah.gov/Transportation



Si no puede asistir a una jornada abierta, puede visitar i15eis.udot.utah.gov para ver una grabación de la presentación para la jornada abierta en línea, obtener más información sobre la alternativa preferida del UDOT y revisar el borrador de la EIS y hacer comentarios sobre él.

Período de comentarios: 29 de septiembre al 13 de noviembre de 2023

TAMBIÉN PUEDE HACER COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DE LA EIS AQUÍ:

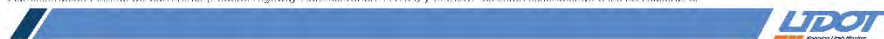


Sitio web
i15eis.udot.utah.gov



Correo electrónico
i15eis@utah.gov

Las personas que no tienen acceso a Internet o necesitan adaptaciones, como traducción o subtítulos, entre otras, deben informar al equipo del proyecto llamando al 385-220-9797 o escribiendo a i15eis@utah.gov antes del 10 de octubre de 2023 e fin de obtener ayuda para ver los materiales o hacer comentarios. El UDOT está haciendo a cargo de la revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales equilibradas para este proyecto de conformidad con el artículo 427 del título 26 del Código de las Leyes Unidas (26 U.S.C. §427) y un Memorando de Entendimiento de fecha 26 de mayo de 2022, y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) y el UDOT, las están suscribiendo o las han suscripto.



UDOT has a preferred alternative.

WE WANT TO HEAR FROM YOU.

Draft EIS now available. Come see UDOT's latest proposal for I-15 in your community, and let your voice be heard.

As part of its mission to improve quality of life through transportation, UDOT is conducting an environmental study along the I-15 corridor between the US-89 interchange in Farmington and 400 South in Salt Lake City. The study team has identified transportation needs and improvements for all users within the corridor. UDOT is inviting those who live near and use the corridor to give feedback on the preferred alternative as part of the Draft Environmental Impact Statement (DEIS).

ONLINE OPEN HOUSE:



October 16

5:00-7:00 p.m.
Visit i15eis.udot.utah.gov to learn how to participate.

OPEN HOUSES AND HEARINGS:



October 17

Utah State Fairpark, Bonneville Building
155 North 1000 West, Salt Lake City
5:00-7:00 p.m.



October 18

South Davis Recreation Center
550 North 200 West, Bountiful
5:00-7:00 p.m.

AVAILABLE AT THE OPEN HOUSES:

- Kid's activities
- Food
- Translation services

TRANSPORTATION ASSISTANCE AVAILABLE:

To learn more visit i15eis.udot.utah.gov/Transportation



If you are not able to attend an open house, you can visit i15eis.udot.utah.gov to view a recording of the online open house presentation, learn more about UDOT's preferred alternative, and review and provide comments on the Draft EIS.

Comment period September 29 - November 13, 2023

YOU CAN ALSO COMMENT ON THE DRAFT EIS HERE:



Website
i15eis.udot.utah.gov



Email
i15eis@utah.gov

For those without internet access or needing accommodations including but not limited to translation or captioning, please notify the project team by October 10, 2023 at 435.220.5739 or i15eis@utah.gov for assistance with viewing materials or providing comments. The environmental review, consultation, and other actions required by applicable federal environmental laws for this project are being, or have been, carried out by UDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated May 26, 2022, and executed by FHWA and UDOT.



2.2 Public Input Presentation and Open House Content

The following pages include the Draft EIS presentation boards and slides in English and Spanish. These boards and slides were presented during the outreach meetings and printed on large boards for display at the in-person open houses on October 16 and 17, 2023.

I-15 // ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT Farmington to Salt Lake City

Draft Environmental Impact Statement (EIS)

Why are we studying I-15?

To maintain and update aging infrastructure.



Why are we studying I-15?

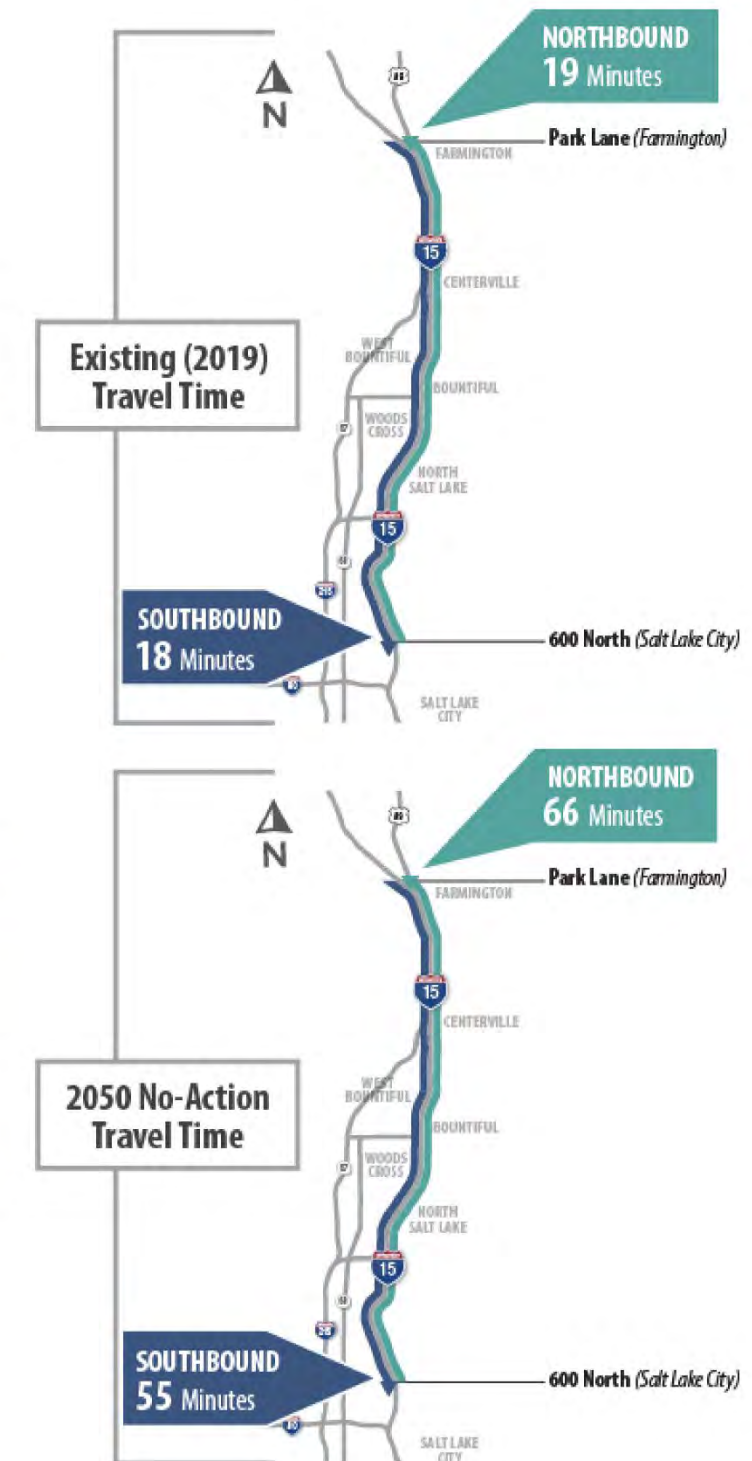
To improve mobility and address a growing population.

Delays are projected to increase more than 1,300% by 2050

Projected Regional Population and Employment Growth

County	POPULATION		EMPLOYMENT		HOUSEHOLDS	
	2019	2050 Projection (Percent Change from 2019)	2019	2050 Projection (Percent Change from 2019)	2019	2050 Projection (Percent Change from 2019)
Davis	356,000	488,000 (37%)	170,000	252,000 (48%)	112,482	182,148 (49%)
Salt Lake	1,144,000	1,502,000 (31%)	846,000	1,198,000 (42%)	411,472	606,036 (47%)

Sources: Kem C. Gardner Policy Institute 2017; U.S. Census Bureau 2021; WFRC 2019



Why are we studying I-15?

To better connect communities across I-15
for all modes of travel

Where are most people walking and biking?

How comfortable, direct, & accessible are crossings?

Where are people coming from and going?

Where will people need to go in the future?

Who are we planning for in each community?



Study Purpose and Need



Improve Safety

- Improve the safety and operations of the I-15 mainline, I-15 interchanges, bicyclist and pedestrian crossings, and connected roadway network.



Better Connect Communities

- Be consistent with planned land use, growth objectives, and transportation plans.
- Support the planned FrontRunner Double Track projects and enhance access and connectivity to FrontRunner, regional transit and trails, and across I-15.



Strengthen the Economy

- Replace aging infrastructure on I-15.
- Enhance the economy by reducing travel delay on I-15.



Improve Mobility for All Users

- Improve mobility and operations on the I-15 mainline, I-15 interchanges, connected roadway network, transit connections, and bicyclist and pedestrian facilities to help accommodate projected travel demand in 2050.



What solutions were considered?

Mainline I-15

CONCEPTS DEVELOPED IN THE EIS PROCESS	PASSED LEVEL 1 SCREENING?	PASSED LEVEL 2 SCREENING?
No additional lanes (No-Action Alternative)	Required in NEPA Process	Required in NEPA Process
Widen to 3 Express Lanes and 4 General Purpose Lanes	Yes	No
Widen to 5 General Purpose Lanes and 2 Reversible Lanes	Yes	No
Widen to 5 General Purpose Lanes and 1 HOT Lane	Yes	Yes
Widen to 5 General Purpose Lanes and 2 HOT Lanes	Yes	No
Widen to 6 General Purpose Lanes and 1 HOT Lane	Yes	No
SOLUTIONS FOR I-15 SUGGESTED THROUGH PUBLIC INPUT THAT WERE EVALUATED IN THE EIS		
Widen Legacy instead	No	No
Widen Legacy and I-215 instead	No	No
No additional lanes - only interchange improvements	No	No
Remove I-15	No	No
Double Deck I-15	No	No
Convert Legacy to Reversible Lanes	No	No
Create truck bypass	No	No
Make every lane on I-15 a HOT lane	No	No
Implement a minimum speed on I-15	No	No
Remove existing HOT lane and convert to a General Purpose Lane	No	No
Bury, cap and cover I-15 through SLC	Yes	No
Shift I-15 West in Davis County	No	No



What solutions were considered?

Interchanges

CONCEPT NAME AND DESCRIPTION	REASON FOR ELIMINATION
FARMINGTON INTERCHANGE CONCEPTS	
Option B	UDOT eliminated Farmington Option B in Level 2 screening due to the substantially higher impacts to residential properties and the change in traffic patterns that would result in higher traffic volumes on residential roads that have not been planned to accommodate traffic accessing an I-15 interchange.
Option C	UDOT eliminated Farmington Option C because it would substantially duplicate Farmington Option A and would result in impacts substantially similar to but slightly higher than those of Farmington Option A.
CENTERVILLE INTERCHANGE CONCEPTS	
Option A	UDOT eliminated Centerville Option A because it would substantially duplicate Option B and would result in impacts similar to but slightly higher than those of Option B.
BOUNTIFUL/WEST BOUNTIFUL INTERCHANGE CONCEPTS	
Option B	UDOT eliminated Bountiful/West Bountiful Option B because it would substantially duplicate Bountiful/West Bountiful Option A and would result in impacts substantially similar to but slightly greater than those of Bountiful/West Bountiful Option A.
Option C	UDOT eliminated Bountiful/West Bountiful Option C because it would substantially duplicate Bountiful/West Bountiful Option A and would result in impacts substantially similar to but slightly greater than those of Bountiful/West Bountiful Option A.



What solutions were considered?

Interchanges

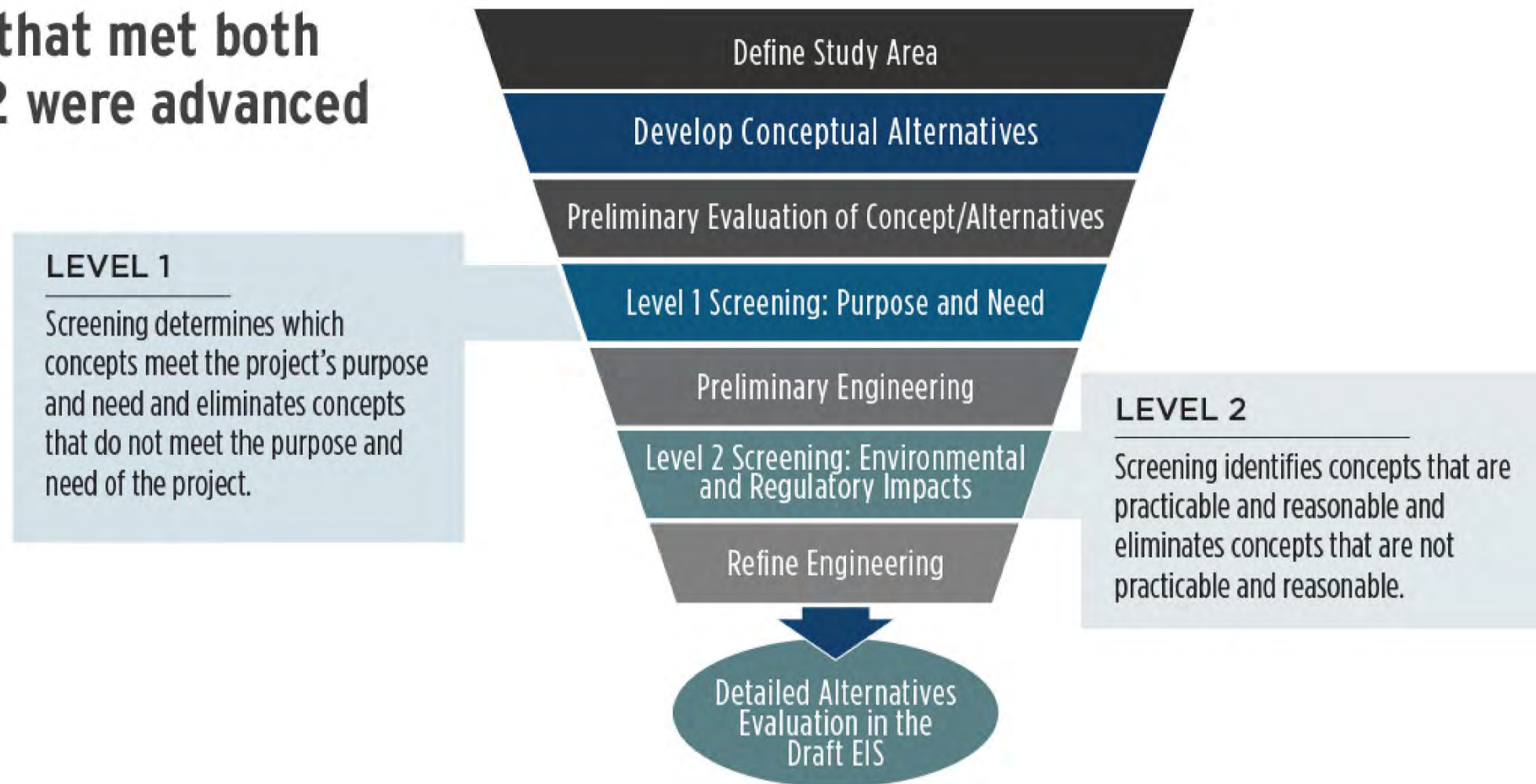
CONCEPT NAME AND DESCRIPTION	REASON FOR ELIMINATION
NORTH SALT LAKE/WOODS CROSS INTERCHANGE CONCEPTS	
Option A	UDOT eliminated North Salt Lake/Woods Cross Option A because it would substantially duplicate Option B and would result in impacts substantially similar to those of Option B.
NORTH SALT LAKE/WOODS CROSS INTERCHANGE CONCEPTS	
600 North 800 West Roundabout	UDOT eliminated North Salt Lake/Woods Cross Option A because it would substantially duplicate Option B and would result in impacts substantially similar to those of Option B.
SALT LAKE AREA INTERCHANGE CONCEPTS	
Tunnel Option A Tunnel Option B Tunnel Option C Tunnel Option D	All tunnel options were eliminated for the same reasons. All four of the tunnel options were screened out due to the substantially higher impacts to the community and higher costs compared to the original Salt Lake Option A.



How were solutions refined?

Alternatives Screening Process

Only alternatives that met both Level 1 and Level 2 were advanced for further study



How were solutions refined?

I-15 EIS Screening Criteria - Level 1

QUALITY OF LIFE CATEGORY	CRITERION	MEASURE
IMPROVE SAFETY	Improve the safety and operations of the I-15 mainline, interchanges, bicycle and pedestrian crossings, and connected roadway network.	<ul style="list-style-type: none"> • Does the concept meet UDOT's safety standards (such as curvature, lane and shoulder widths, access, and sight distance)? (Yes/No) • Does the concept meet UDOT's operational standards (such as traffic weaving, ramp operations, queuing, etc.)? (Yes/No) • Can the concept be designed to reduce conflicts between motorized and nonmotorized modes? (Yes/No) • Does the concept improve bicycle and pedestrian accommodations at cross streets or interchanges? (Yes/No)
BETTER CONNECT COMMUNITIES	Be consistent with planned land use, growth objectives, and transportation plans.	<ul style="list-style-type: none"> • Is the concept consistent with land use and transportation plans? (Yes/No)
	Support the planned FrontRunner Double Track projects and enhance access and connectivity to FrontRunner, regional transit and trails, and across I-15.	<ul style="list-style-type: none"> • Does the concept provide sufficient space for UTA to construct the planned FrontRunner Double Track project? (Yes/No) • Can the concept be designed to improve connectivity to FrontRunner stations? (Yes/No) • Can the concept be designed to enhance multimodal access across I-15 and connectivity to regional trails? (Yes/No)
STRENGTHEN THE ECONOMY	Replace aging infrastructure on I-15.	<ul style="list-style-type: none"> • Does the concept address I-15 aging infrastructure needs? (Yes/No)
	Enhance the economy by reducing travel delay on I-15.	<ul style="list-style-type: none"> • Does the concept reduce daily hours of delay on I-15, interchanges, and cross streets in 2050?
IMPROVE MOBILITY FOR ALL USERS	Improve mobility and operations on the I-15 mainline, I-15 interchanges, connected roadway network, transit connections, and bicyclist and pedestrian facilities to help accommodate projected travel demand in 2050.	<ul style="list-style-type: none"> • Does the concept decrease through-traffic travel time on I-15 during the AM and PM peak periods? • Does the concept improve average speed on I-15 during the AM and PM peak periods?



How were solutions refined?

I-15 EIS Screening Criteria - Level 2

CRITERION	MEASURE
IMPACTS TO THE NATURAL ENVIRONMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Acres and types of aquatic resources (wetlands, streams, and springs) • Linear feet of ditches and creeks affected • Acres of floodplains affected
ACCESS TO TRANSIT AND NONMOTORIZED FACILITIES	<ul style="list-style-type: none"> • Number and relative quality of connections to regional transit facilities and regional trails
IMPACTS TO SECTION 4(F) AND SECTION 6(F) RESOURCES	<ul style="list-style-type: none"> • Number and type of Section 4(f) uses • Number and type of Section 6(f) conversions
IMPACTS TO THE BUILT ENVIRONMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Number and area of parks, trails, and other recreation resources • Number of community facilities • Number of potential property acquisitions, including residential and business relocations • Number of cultural resources (for example, historic and archaeological resources) affected • Potential impacts and benefits to low-income or minority populations (environmental justice populations)
COST, TECHNOLOGY, AND LOGISTICS	<ul style="list-style-type: none"> • Estimated project cost (general) • Constructability given available technology • Logistical considerations



How were solutions refined?

Public Outreach and Input

60 Locations With Public Information Posters

31 Presentations

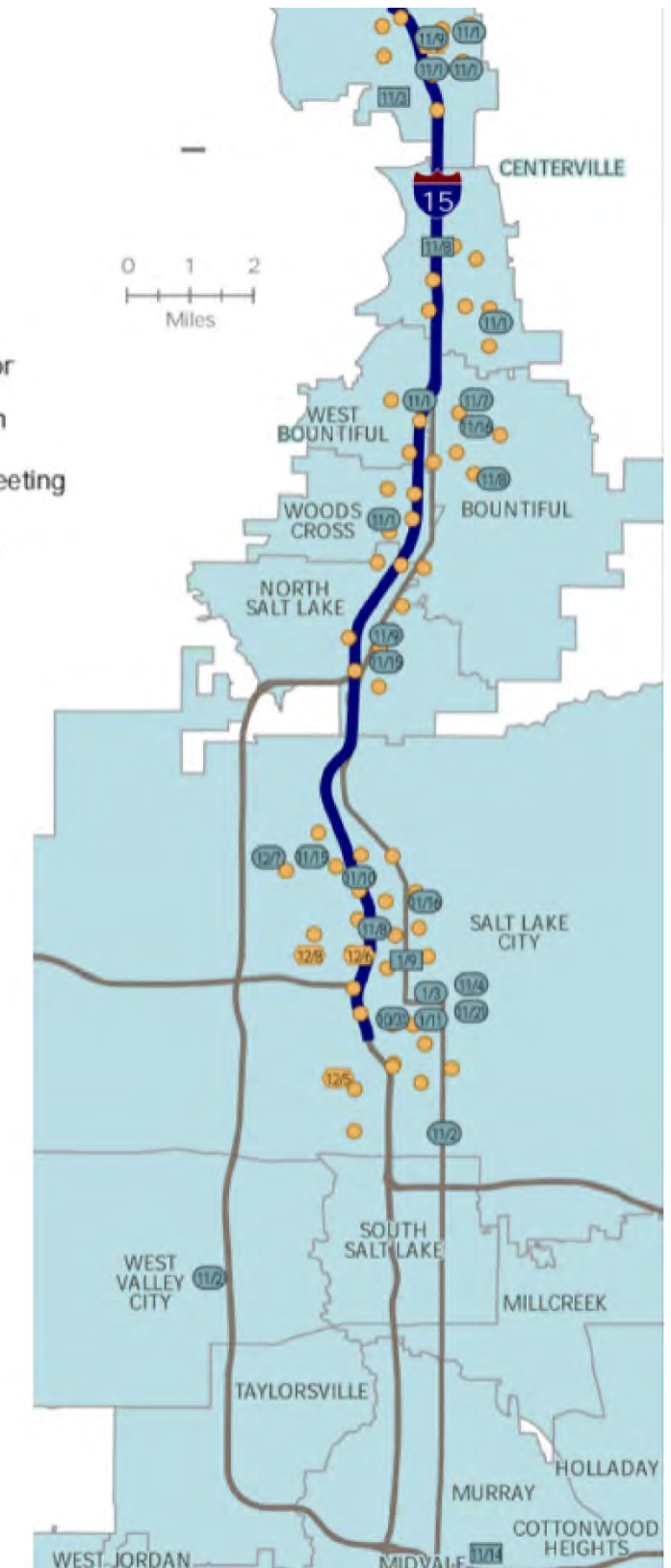
Over **50** Stakeholder Meetings

Over **2,800** Comments Received



Legend

- I-15 Study Corridor
- Collateral Location
- Neighborhood Meeting
- Formal Presentations
 - On-Site
 - Virtual



How were solutions refined?

How did public input shape the preferred alternative?



WHAT WE HEARD	HOW DID IT SHAPE THE STUDY?
Don't impact our homes!	Corridor-wide, the overall width of improvements has been reduced wherever possible, with an eye to reducing impacts to homes and businesses.
The westside of SLC has historically been disproportionately impacted by many public projects over the years, please don't impact homes in this area.	The preferred alternative doesn't require any full relocations or acquisitions for residences in Salt Lake City.
Homes in the Farmington area have already had too many impacts. Please don't further impact this area.	The alternative on Glovers Lane in Farmington was screened out and will not move forward for further study.
Consider all modes equally, don't design for roads first and then squeeze bike lanes and sidewalks in as an afterthought.	Each interchange on the corridor was designed as a "tight-diamond" type first - which is the most bike and pedestrian friendly type. Then, they were evaluated for traffic flow and safety - where these interchanges were feasible and practical, they are shown as the preferred alternative. The preferred alternative adds four new bicycle and pedestrian connections, in addition to twelve suggested improvements to existing east-west corridors and interchanges.
Create safer and better ways for Davis County commuters to bike to Salt Lake City.	The preferred alternative includes adding a 12' shared use path on Beck St (US-89).
The reversible lane alternative will lead to more wrong-way drivers and confusion on I-15.	In the study, the reversible lanes alternative showed improved travel times and other operational improvements but was removed from further consideration, with public input as a major driving factor, alongside technical and operational challenges.
Take truck traffic away from 600 North area.	A new interchange is now proposed in Salt Lake City to help keep trucks and other commercial traffic moving while reducing the truck traffic into SLC neighborhoods.



What else is being done to address these needs?

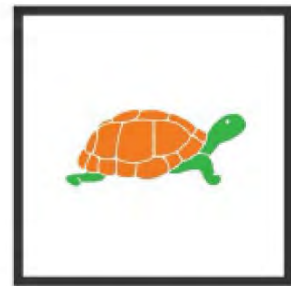
The I-15 study is part of a broader plan to address transportation needs in the area, reflected in the 2023-2050 Regional Transportation Plan (RTP).

The RTP includes over 50 planned projects and improvements for all modes of transportation within the study area, including:

-  Transit improvements, such as strategic double-tracking and fleet upgrades to FrontRunner, and developing the Davis - Salt Lake Connector
-  Trail improvements, such as extending Legacy Parkway Trail and more than 30 other projects improving and adding new biking and walking facilities and enhancing community connectivity
-  Other roadway improvements, such as enhancements to the West Davis Corridor, I-80, I-215, Redwood Road, and Legacy Parkway, as well as local roads



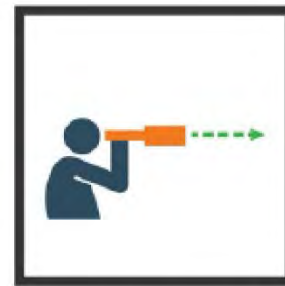
What else is being done to address these needs?



Slow it down



Minimize exposure to conflicts



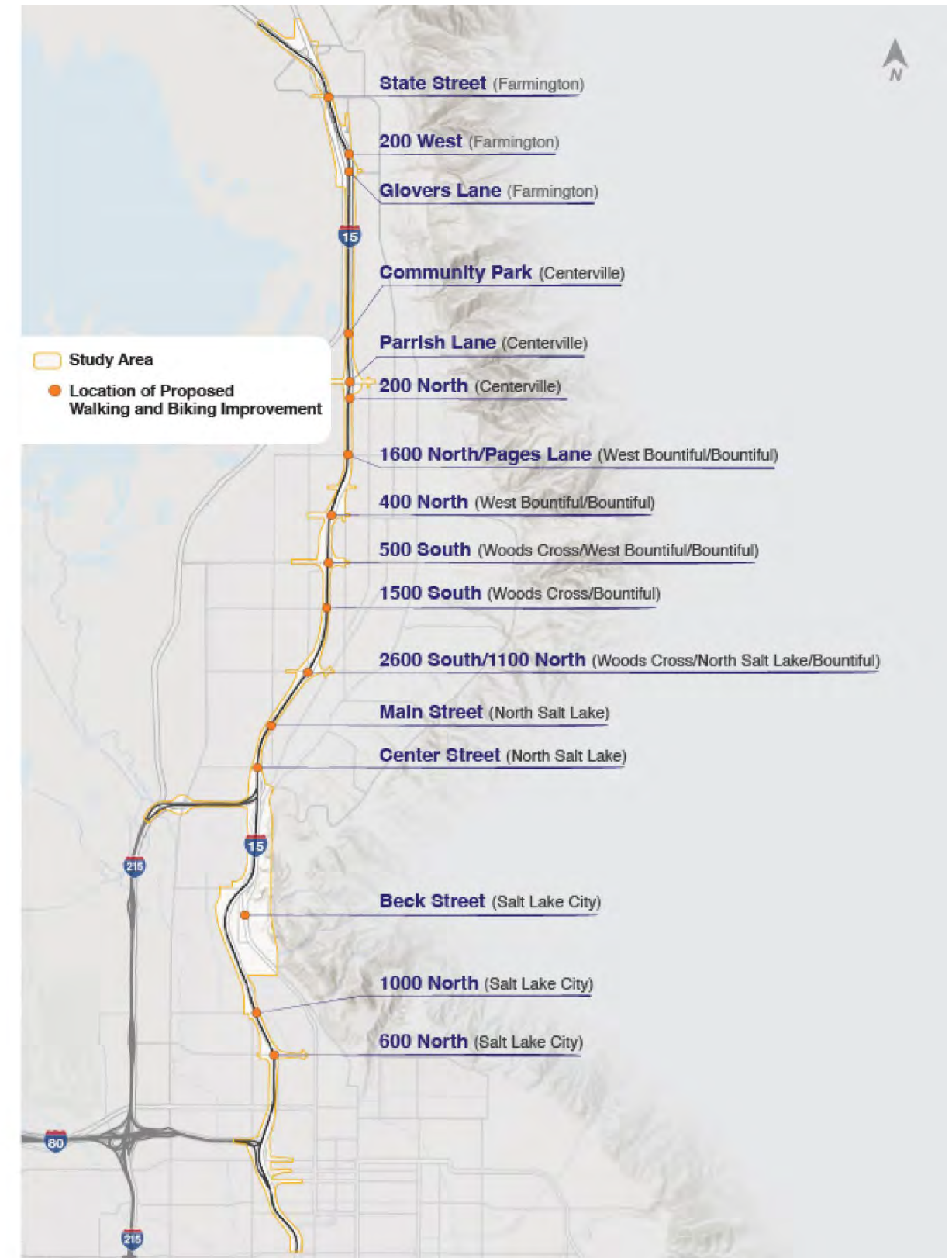
Provide adequate sight distance



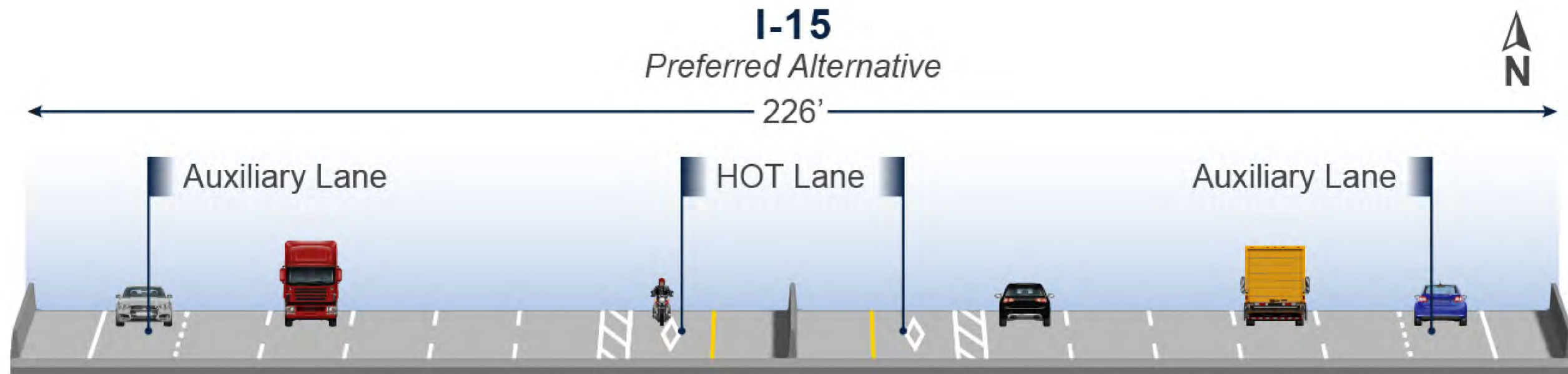
Keep it direct



Access for all



I-15 Mainline Preferred Alternative



Generally, this option adds one general purpose lane in each direction.



I-15 Mainline Preferred Alternative

4-HR PEAK PERIOD AVERAGE TRAVEL TIME

SCENARIO	SB - AM PEAK (MINUTES)	NB - PM PEAK (MINUTES)
2019 (EXISTING)	18	19
2050 (NO BUILD)	55	66
PREFERRED ALTERNATIVE	18	27

The 5 General Purpose and 1 HOT lane concept would reduce travel time by 49% to 55% during both the morning and evening peak periods compared to the 2050 no-action conditions.



Why more lanes?

Even with all other improvements assumed - including transit, trails and expanded road capacity - I-15 also needs additional capacity

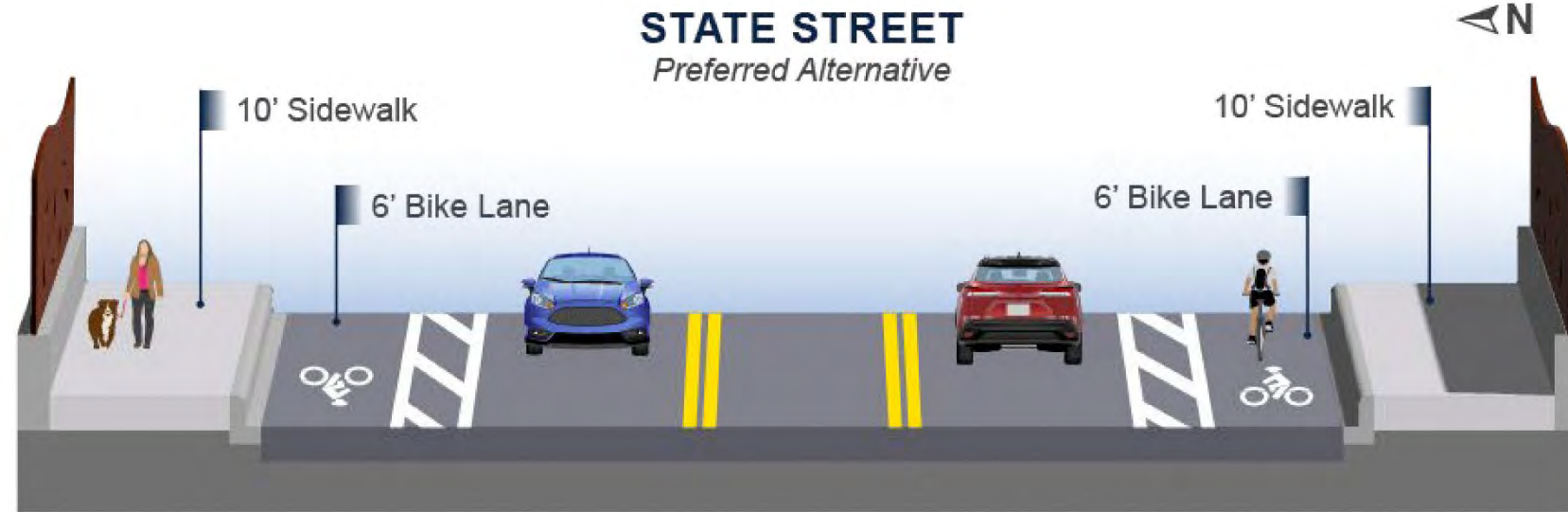
141,000 additional trips by 2050
- 22,000 of these trips expected to be handled via transit by 2050

119,000 trips to be handled with other modes

The preferred alternative would add additional capacity to handle **55,000 Trips**



Preferred Alternative Farmington Area



*Not to scale

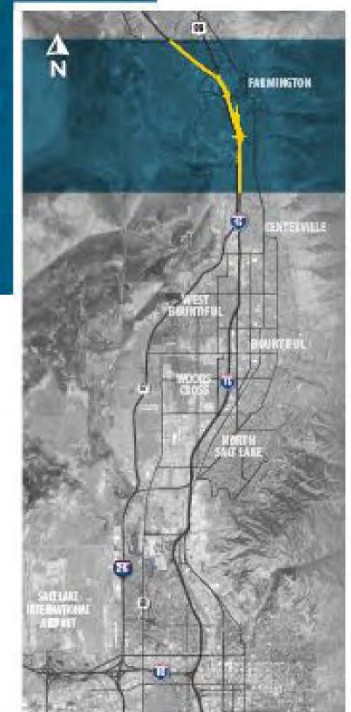
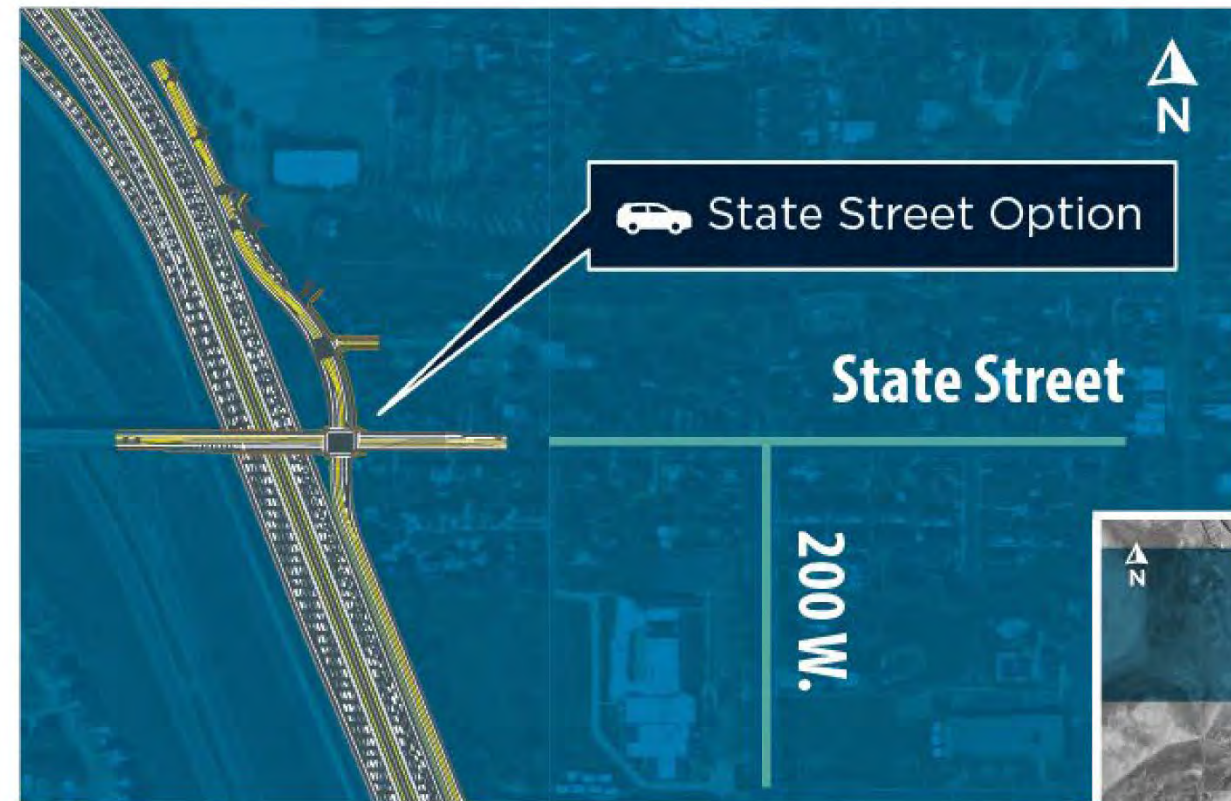


State Street over I-15 will be widened and will include bike lanes and sidewalks on both sides.

400 West and State Street options



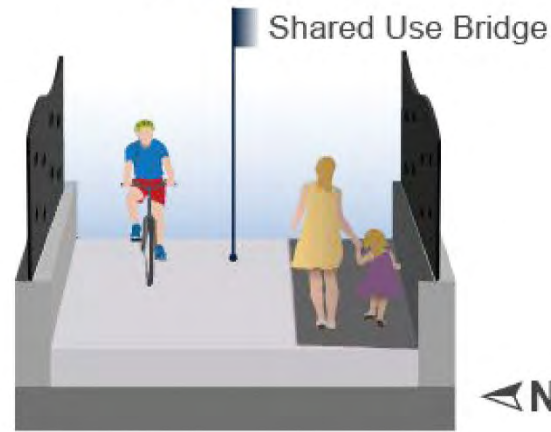
Farmington Area Options



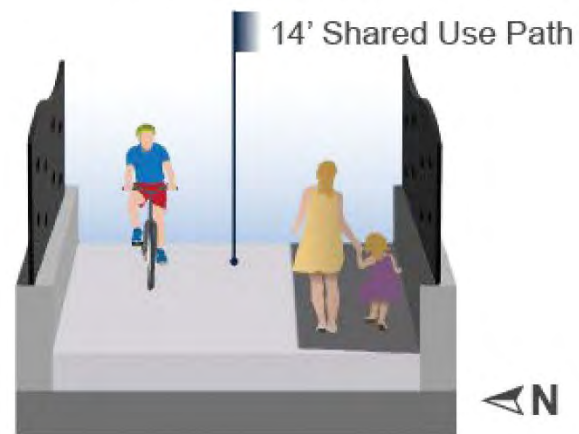
Preferred Alternative

Centerville Area

CENTERVILLE COMMUNITY PARK CROSSING
Preferred Alternative



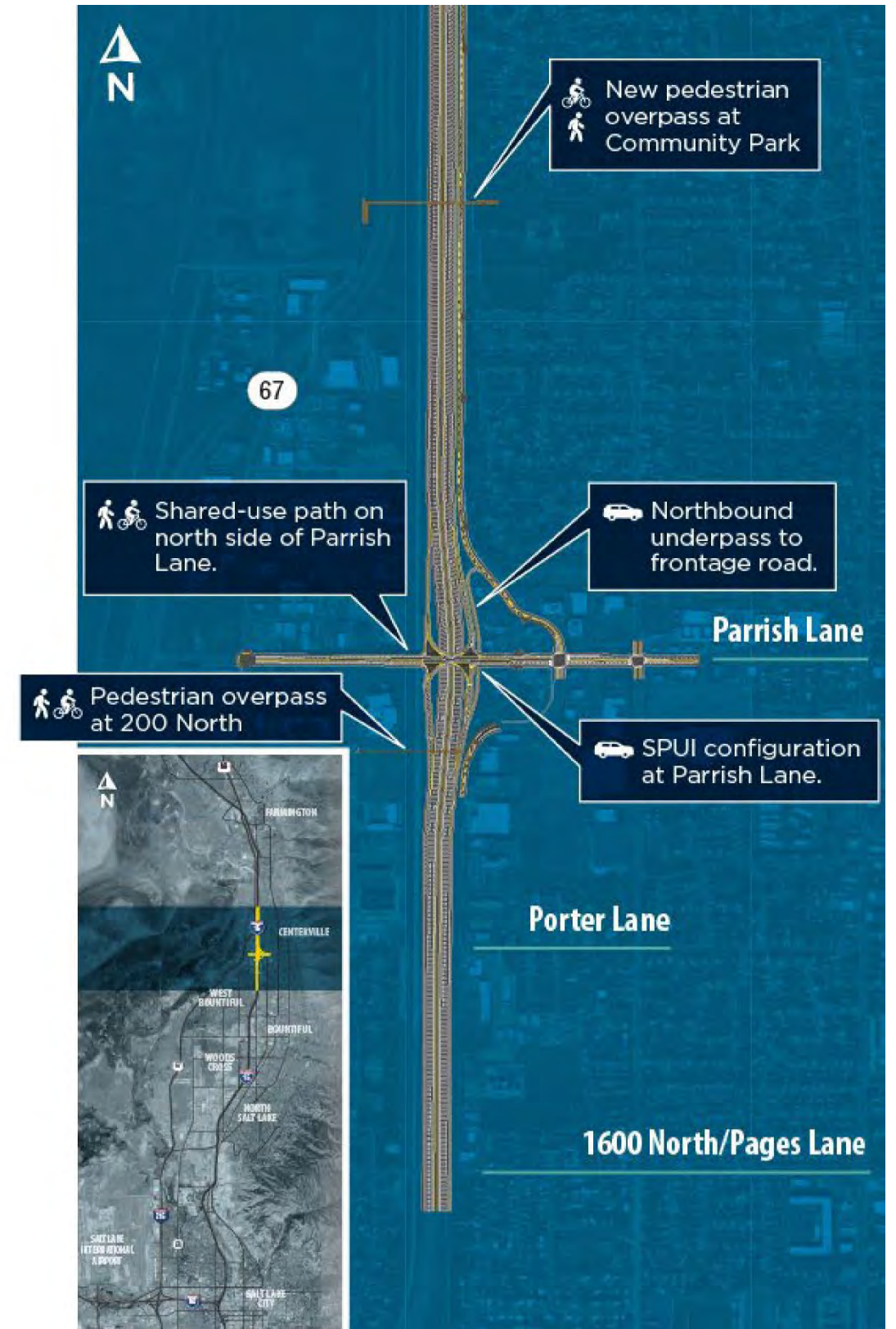
200 NORTH PEDESTRIAN OVERPASS
Preferred Alternative



PARRISH LANE/400 NORTH
Preferred Alternative



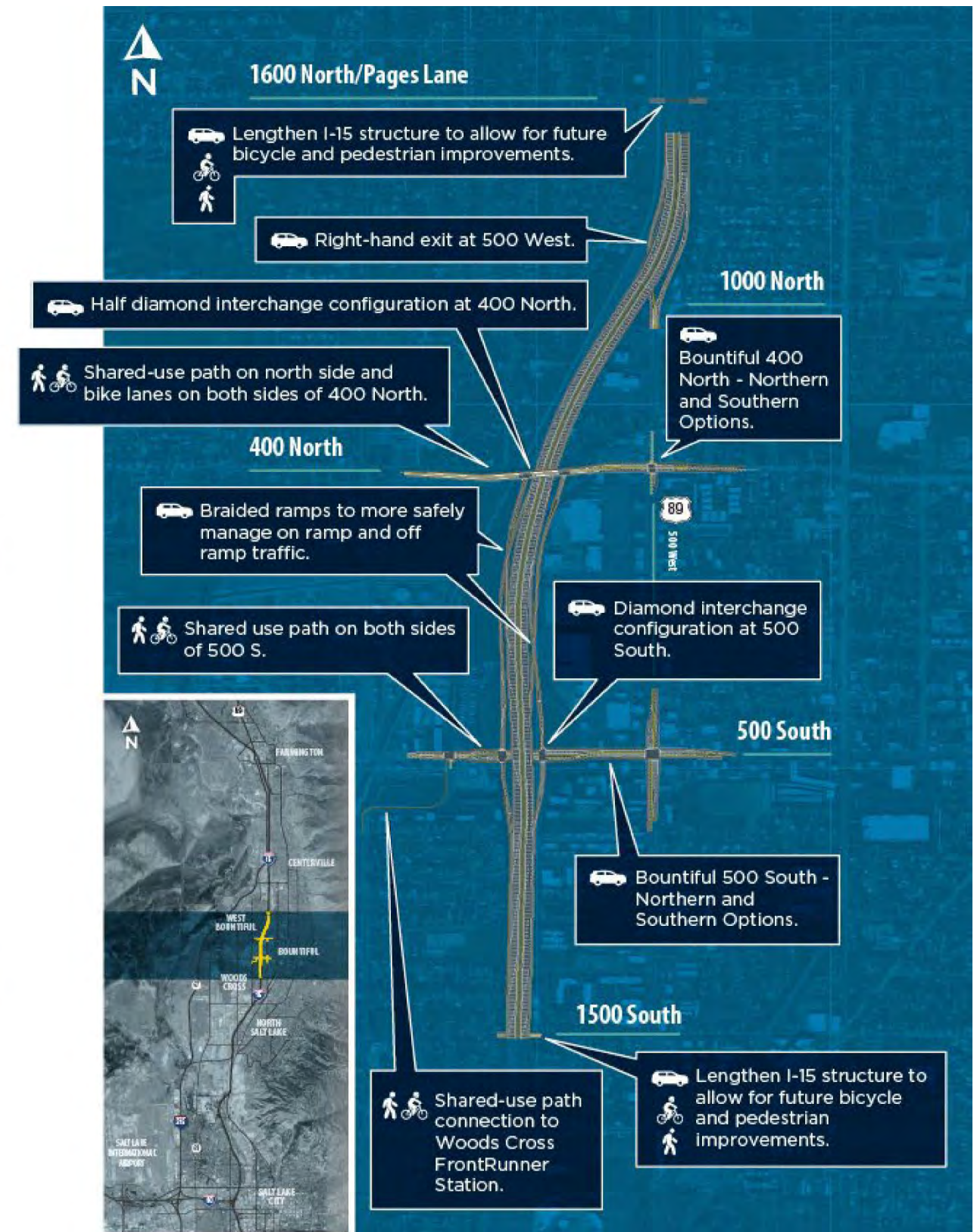
*Not to scale



Preferred Alternative Bountiful/West Bountiful Area



*Not to scale

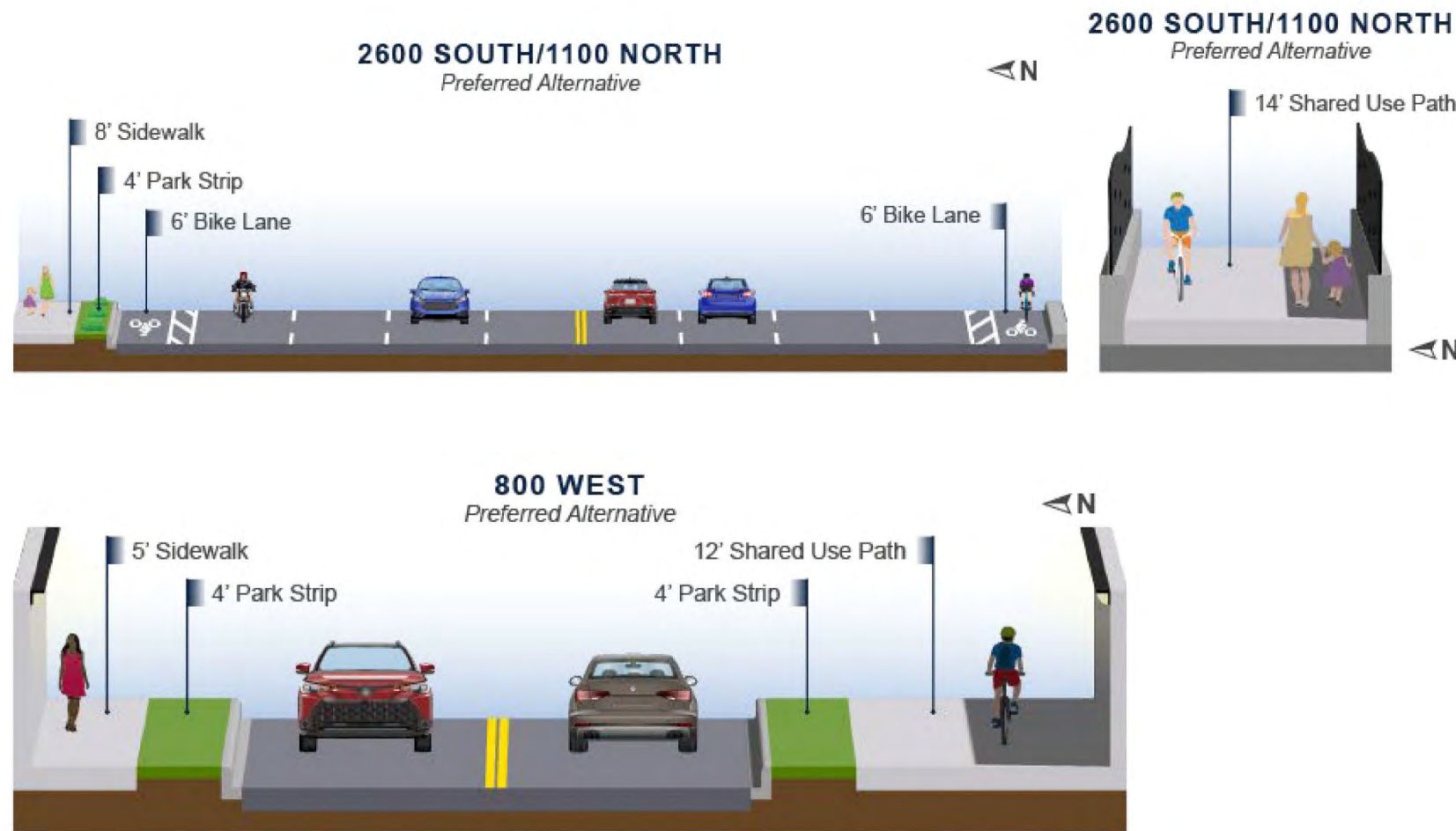


Bountiful/West Bountiful Area Options



Preferred Alternative

North Salt Lake/Woods Cross Area



*Not to scale



Preferred Alternative

North Salt Lake/Woods Cross Area



*Not to scale



Preferred Alternative

Salt Lake City Area



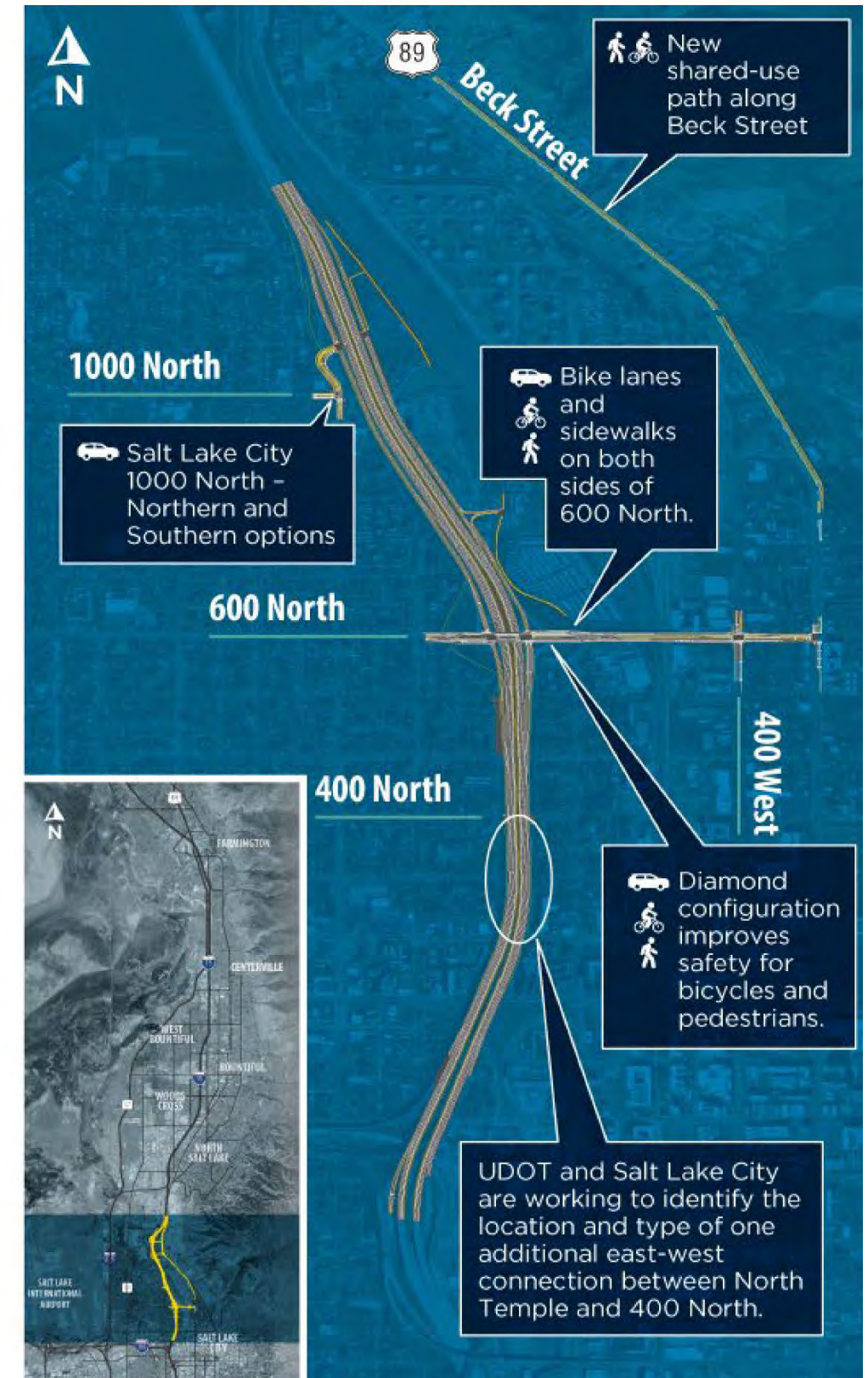
*Not to scale



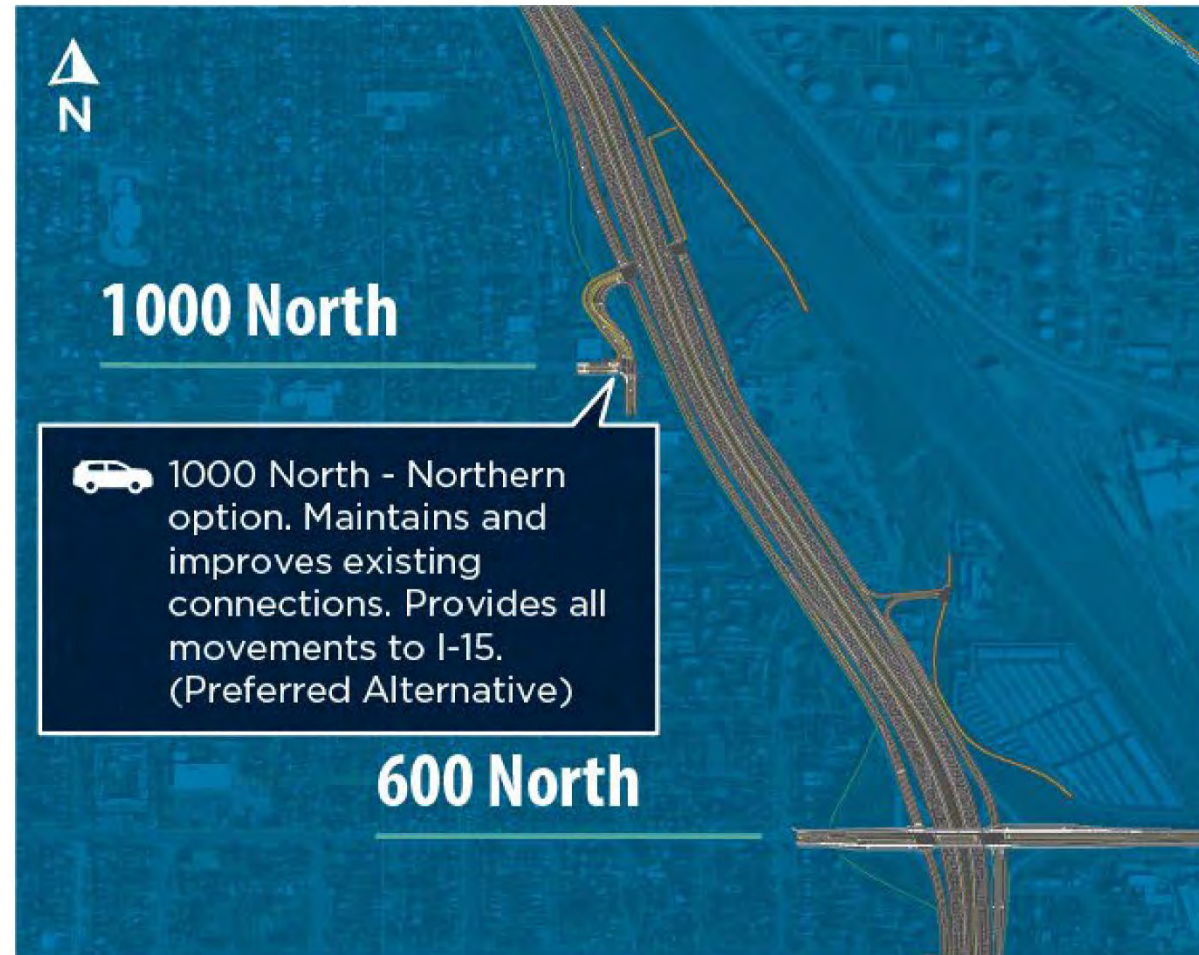
Preferred Alternative Salt Lake City Area



*Not to scale



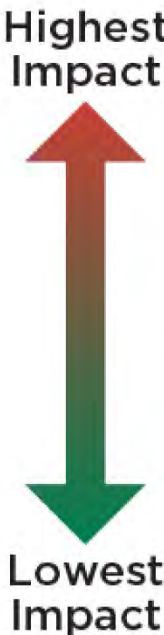
Salt Lake City Option



What are the property impacts?

For details on properties with potential for impacts, please see Section 3.3, Appendix 3A, and Appendix 3B of the DEIS or visit the Property Impact Map on the study website at i15eis.udot.utah.gov

RANGE OF RIGHT OF WAY IMPACTS



TYPE OF IMPACT	DEFINITION
Relocation	UDOT will buy the property and residents/business are relocated
Potential Relocation	During construction, residents may not want to be there due to access or convenience to facilities, UDOT may buy per wishes of the owner
Full Acquisition	UDOT will buy properties that are undeveloped or have no structures on them
Partial Acquisition	UDOT will purchase a small piece of property, but owners will keep ownership and use rights
Easement	Parts of property used during construction, but owners retain ownership and access

See Table 3.3-2 or summary table S.7-1 in the DEIS for more information.



What are the property impacts?

<p>Relocation</p> <p>The land acquisition goes through the structure. The current resident or business is relocated to a new property.</p> <p>The entire parcel is acquired.</p> <p>Permanent Impact Area</p>	<p>Full Acquisition</p> <p>For land without structures, when the remaining land would be unusable, the entire parcel is acquired.</p> <p>The entire parcel is acquired.</p> <p>Permanent Impact Area</p>	<p>Potential Relocation (1 of 3)</p> <p><u>Encroachment</u> - The Acquisition Line comes within 15' of the structure.</p> <p>The entire parcel may need to be acquired.</p> <p>Permanent Impact Area</p>	<p>Potential Relocation (2 of 3)</p> <p><u>Impacts to Continued Usage</u> - The project will impact the continuation of current usages of the property.</p> <p>The entire parcel may need to be acquired.</p> <p>Permanent Impact Area</p>
<p>Temporary Construction Easement (TCE)</p> <p>Area that is temporarily occupied during construction, and restored after project completion. There is no permanent acquisition or change of land ownership.</p> <p>This area of the parcel is occupied during construction.</p> <p>Permanent Impact Area</p>	<p>Perpetual Easement (PE)</p> <p>Allows permanent ongoing access to part of a property for maintenance activities during and after construction.</p> <p>This area of the parcel remains permanently accessible to perform maintenance.</p> <p>Noise Wall (Example of Item Needing Future Maintenance)</p> <p>Permanent Impact Area</p>	<p>Potential Relocation (3 of 3)</p> <p><u>Adverse Construction Impacts</u> - The property might not be habitable or usable during construction.</p> <p>The entire parcel may need to be acquired.</p> <p>Permanent Impact Area</p>	<p>Partial Acquisition</p> <p>The land acquisition does not affect the use of the property and there is no change of ownership, except for the portion of the land needed.</p> <p>This area of the parcel is acquired.</p> <p>Permanent Impact Area</p>

What are the noise impacts?

The study team measures existing noise levels and, using traffic projections, measures the anticipated increases in noise levels throughout the study area. If the projected increase exceeds the noise thresholds or exceeds 10 decibels, noise mitigation measures (sound walls, berms, etc.) are then explored.

SEGMENT	OPTION(S)	IMPACTS
North	Farmington State Street Option	417
	Farmington 400 West Option	422
North Central	Bountiful 400 North – Northern Option	158
	Bountiful 400 North – Southern Option	157
South Central	Bountiful 500 South – Northern Option	136
	Bountiful 500 South – Southern Option	134
South	Salt Lake City 1000 North – Northern Option	2,572
	Salt Lake City 1000 North – Southern Option	2,564
	Minimum impacts (sum of lowest impacts for each segment)	3,272
	Maximum impacts (sum of highest impacts for each segment)	3,288
	Range of impacts	3,272 to 3,288

Will my community get a noise wall? Please visit the comment map on study website to see locations where noise mitigation measures are proposed.



Noise-abatement Evaluation for the Preferred Alternative

UDOT evaluated 21 noise barriers at locations where noise impacts would occur with the Action Alternative. Eight of the 21 noise barriers were new noise barriers, and 13 of the 21 noise barriers were replacement noise barriers consistent with UDOT's noise-abatement policy. Three of the 8 new noise barriers met UDOT's feasibility and reasonableness acoustic and cost criteria with the Action Alternative.

Maps showing the locations of the noise walls evaluated for the Action Alternative and more detailed information is available for each barrier in Appendix 3F, Noise Technical Report.

For details on properties with potential for impacts, please see chapter 3, section 3.9 of the DEIS.



Noise-abatement Evaluation for the Preferred Alternative

Table 3.9-4 of the DEIS summarizes the analyzed noise barriers. The locations of the noise barriers are shown in Figure 3.9-2 through Figure 3.9-4 and in Attachment D, Noise Wall Maps, of Appendix 3F. Table 3.9-4 summarizes the results of the noise barrier analysis for the Action Alternative.

The 3 new noise barriers and 13 replacement noise barriers recommended in this analysis would provide a benefit (at least a 5-dBA reduction) to 1,568 to 1,647 receivers.

*For details on properties with potential for impacts,
please see chapter 3, section 3.9 of the DEIS.*



What are the air quality impacts?

The Wasatch Front Regional Council (WFRC) evaluates planned transportation projects in the region and improvements to fuels and vehicle emission technology to forecast future transportation air quality emissions. That data was used to estimate projected air quality emissions with the preferred alternative in 2050. To show existing conditions, this study used data from Utah Division of Air Quality (DAQ) monitoring stations in the study area.

POLLUTANT	2050 NO-ACTION (% change from existing)	2050 ACTION (% change from existing)
CO (Carbon Monoxide)	-45%	-38%
VOCs (Volatile Organic Compounds)	-35%	-29%
Nox (Nitrous Oxides)	-68%	-66%
PM10 (Particulate Matter of 10 or less)	+16%	+27%
PM2.5 (Particulate Matter of 2.5 or less)	-31%	-30%

Note: Most pollutants are expected to decrease over this timeframe due to adjusted fuel and emissions standards

For details on air quality impacts, please see Chapter 3 (table 3.8-4) of the DEIS



Draft EIS Public Comment Period

September 29, 2023 – November 13, 2023

How do I give input?



In-Person – At one of the in-person meetings



Online – View the webmaps and use the comment map, comment box on the study webpage or send us an email at i15eis@utah.gov

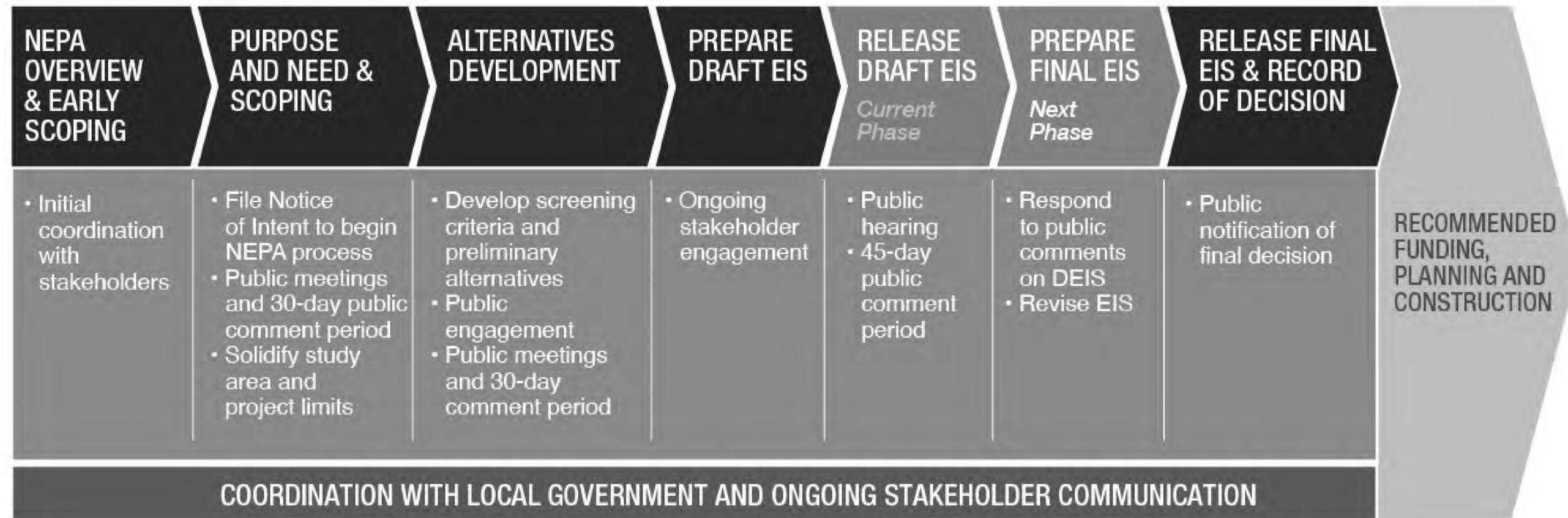


Contact us

-  Phone: **385-220-5797**
-  Email: **i15eis@utah.gov**
-  Website: **i15eis.udot.utah.gov**
-  Join our Facebook group to stay up to date:
facebook.com/groups/udoti15eis



Next Steps



ANTICIPATED SCHEDULE

- Final EIS - 2024
- Funding available for construction - 2026



I-15 // ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT Farmington to Salt Lake City

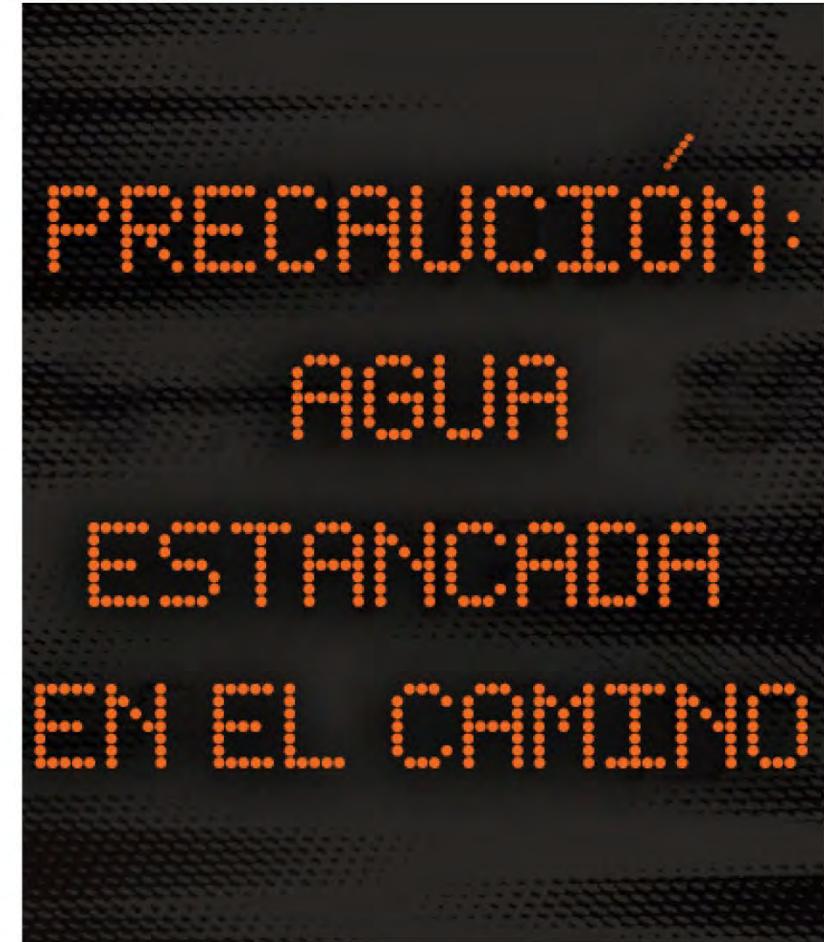
Draft Environmental Impact Statement (EIS)

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

Declaración preliminar de impacto ambiental (DEIS)

¿Por qué estamos estudiando la I-15?

Para mantener y actualizar las infraestructuras obsoletas.



¿Por qué estamos estudiando la I-15?

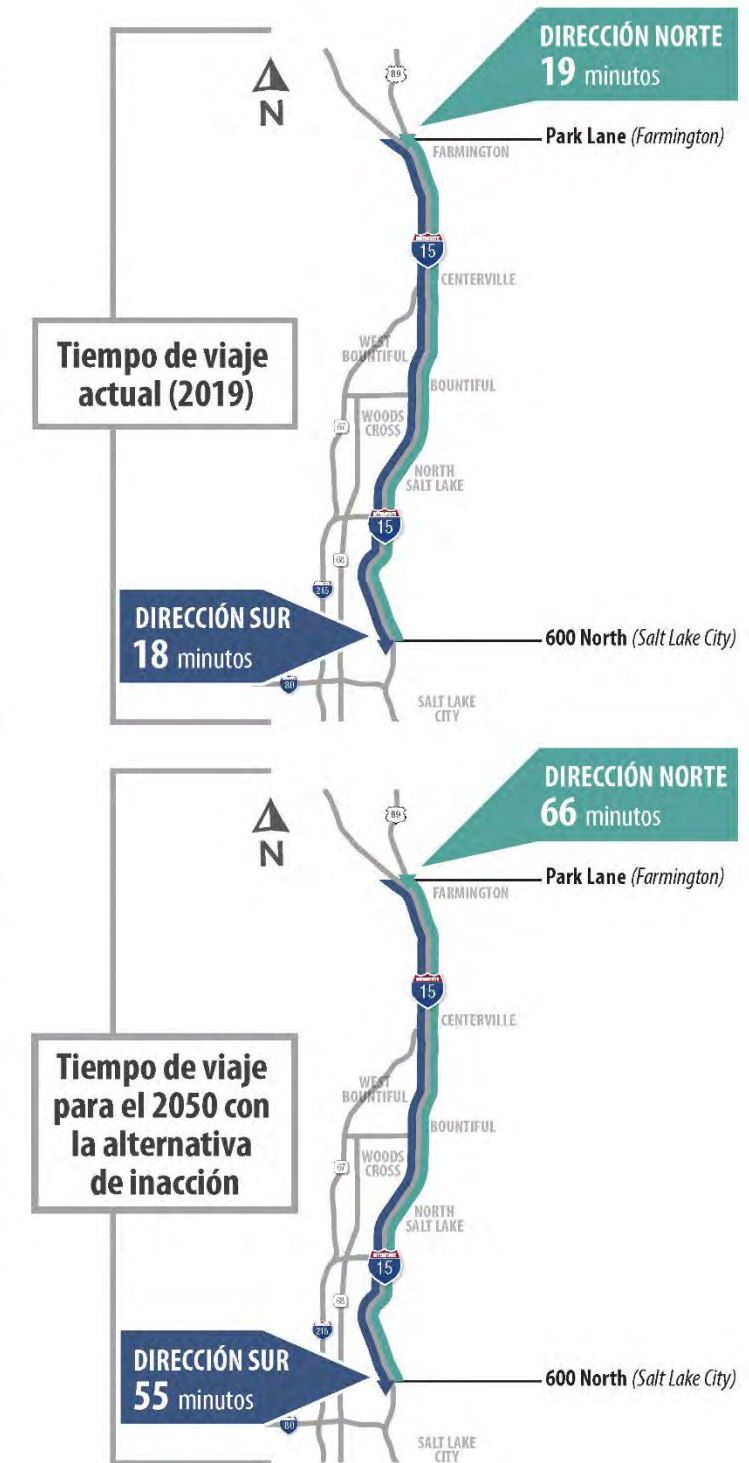
Para mejorar la movilidad y abordar las necesidades de una población en crecimiento.

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

Crecimiento proyectado de la población y el empleo en la región

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

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



¿Por qué estamos estudiando la I-15?

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

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

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

¿De dónde vienen y adónde se dirigen las personas?

¿Adónde necesitarán dirigirse las personas en el futuro?

¿Para quiénes estamos planificando en cada comunidad?



Propósito y necesidad del estudio



Mejora de la seguridad

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



Comunidades mejor conectadas

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



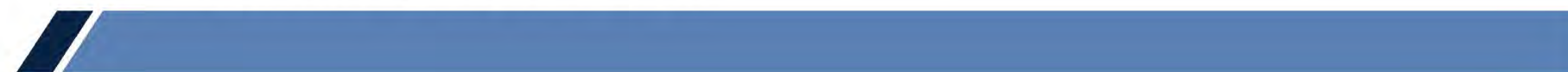
Fortalecimiento de la economía

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



Mejora de la movilidad para todos los usuarios

- Mejorar la movilidad y las operaciones en la línea principal de la I-15, los intercambios viales, la red de carreteras conectadas, las conexiones de tránsito y la infraestructura para ciclistas y peatones de la I-15 con el fin de ayudar a cubrir la demanda de viajes prevista para el 2050.



¿Qué soluciones se plantearon?

Línea principal de la I-15

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



¿Qué soluciones se plantearon?

Intercambios viales

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



¿Qué soluciones se plantearon?

Intercambios viales

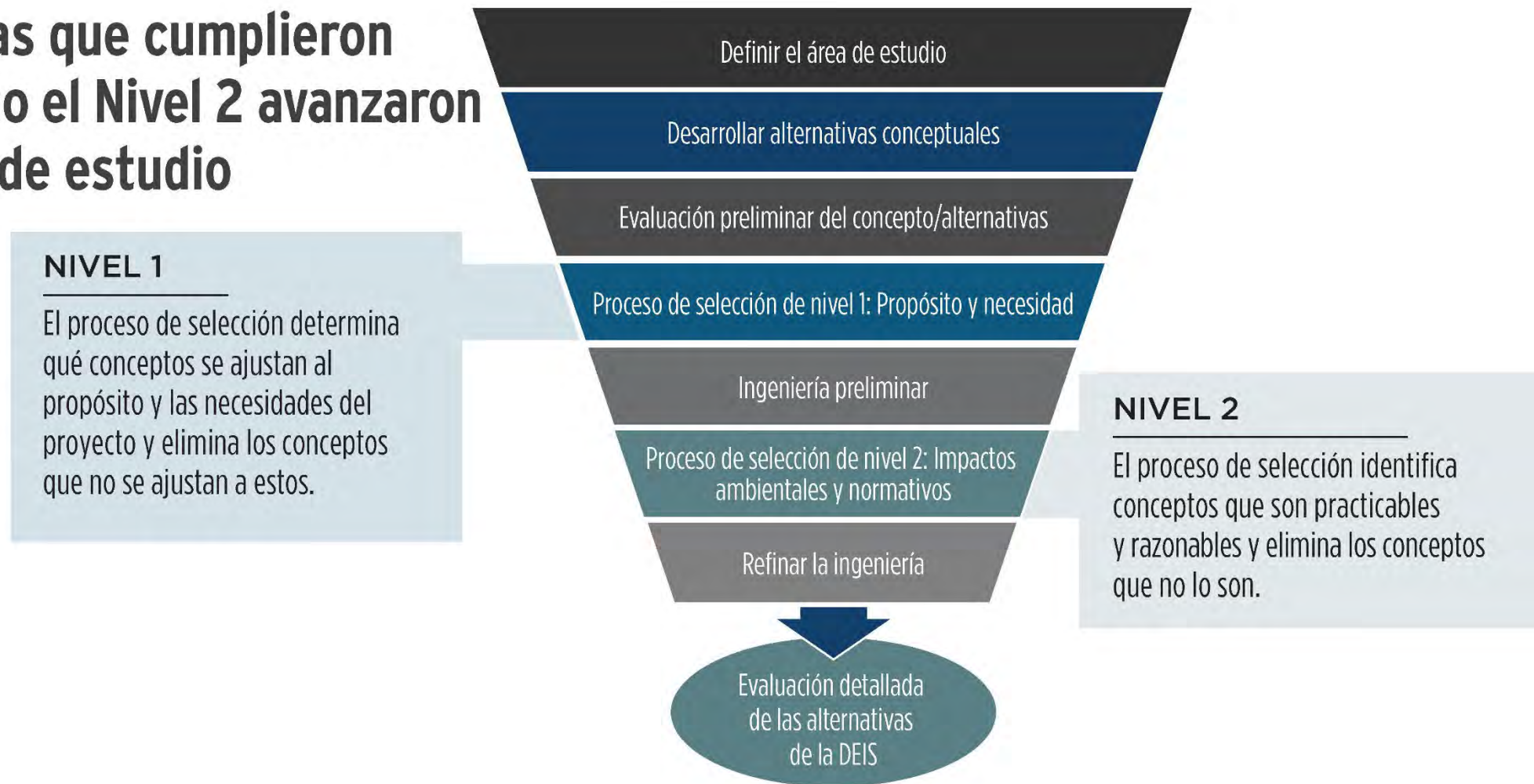
NOMBRE Y DESCRIPCIÓN DEL CONCEPTO	MOTIVO DE LA ELIMINACIÓN
CONCEPTOS DE INTERCAMBIO VIAL DE NORTH SALT LAKE/WOODS	
Opción A	El UDOT descartó la opción A de North Salt Lake/Woods Cross porque duplicaría en gran medida la opción B y generaría impactos considerablemente similares a los de la opción B.
CONCEPTOS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



¿Cómo se refinaron las soluciones?

Proceso de selección de alternativas

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



¿Cómo se refinaron las soluciones?

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

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

¿Cómo se refinaron las soluciones?

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

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



¿Cómo se refinaron las soluciones?

Información y difusión pública

60 ubicaciones con anuncios de información para el público

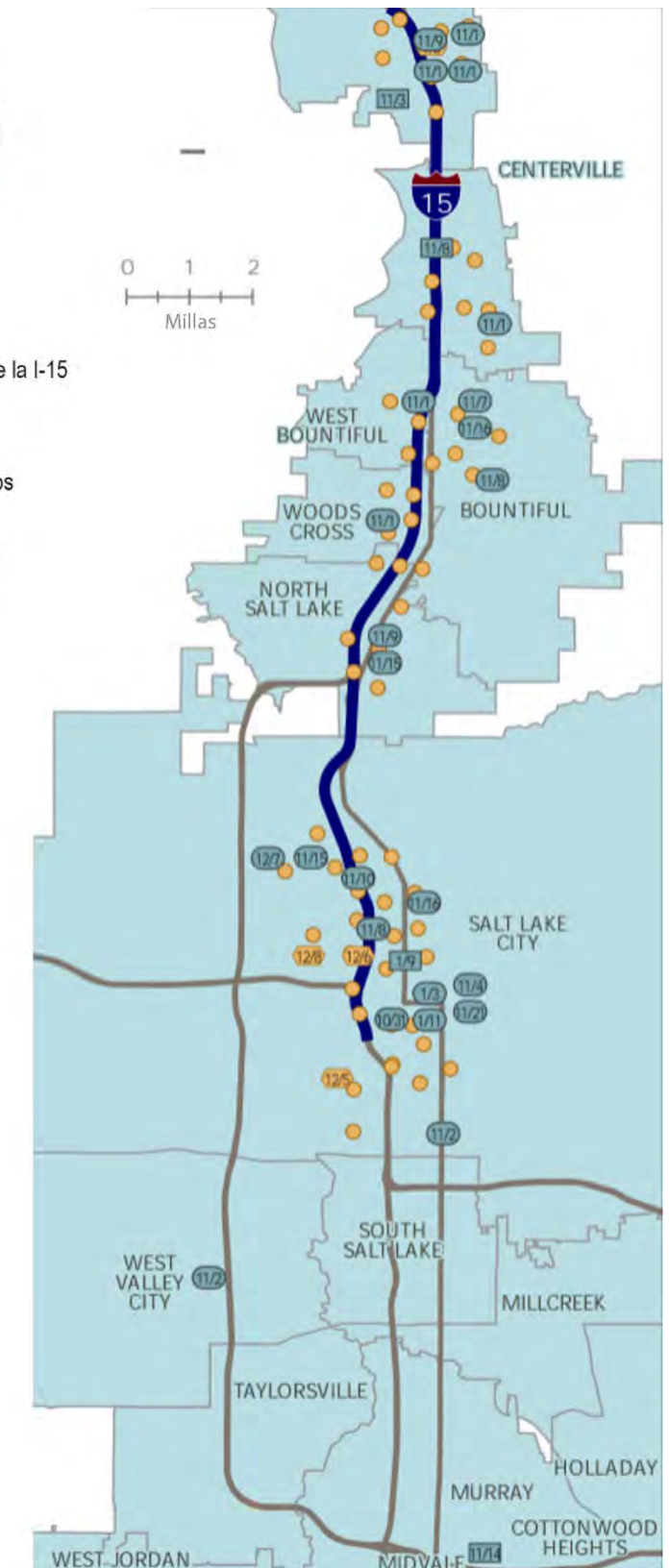
31 presentaciones

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

Más de **2,800** comentarios recibidos

Legend

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



¿Cómo se refinaron las soluciones?




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

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

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

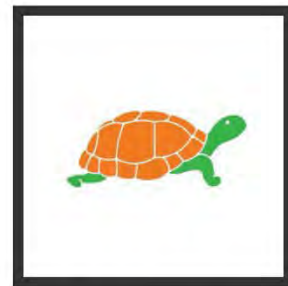
El estudio de la I-15 es parte de un plan más amplio para abordar las necesidades de transporte del área, que se reflejan en el Plan de Transporte Regional (RTP) para el período de 2023 a 2050.

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

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



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



Reducir la velocidad



Minimizar la exposición a situaciones de conflicto



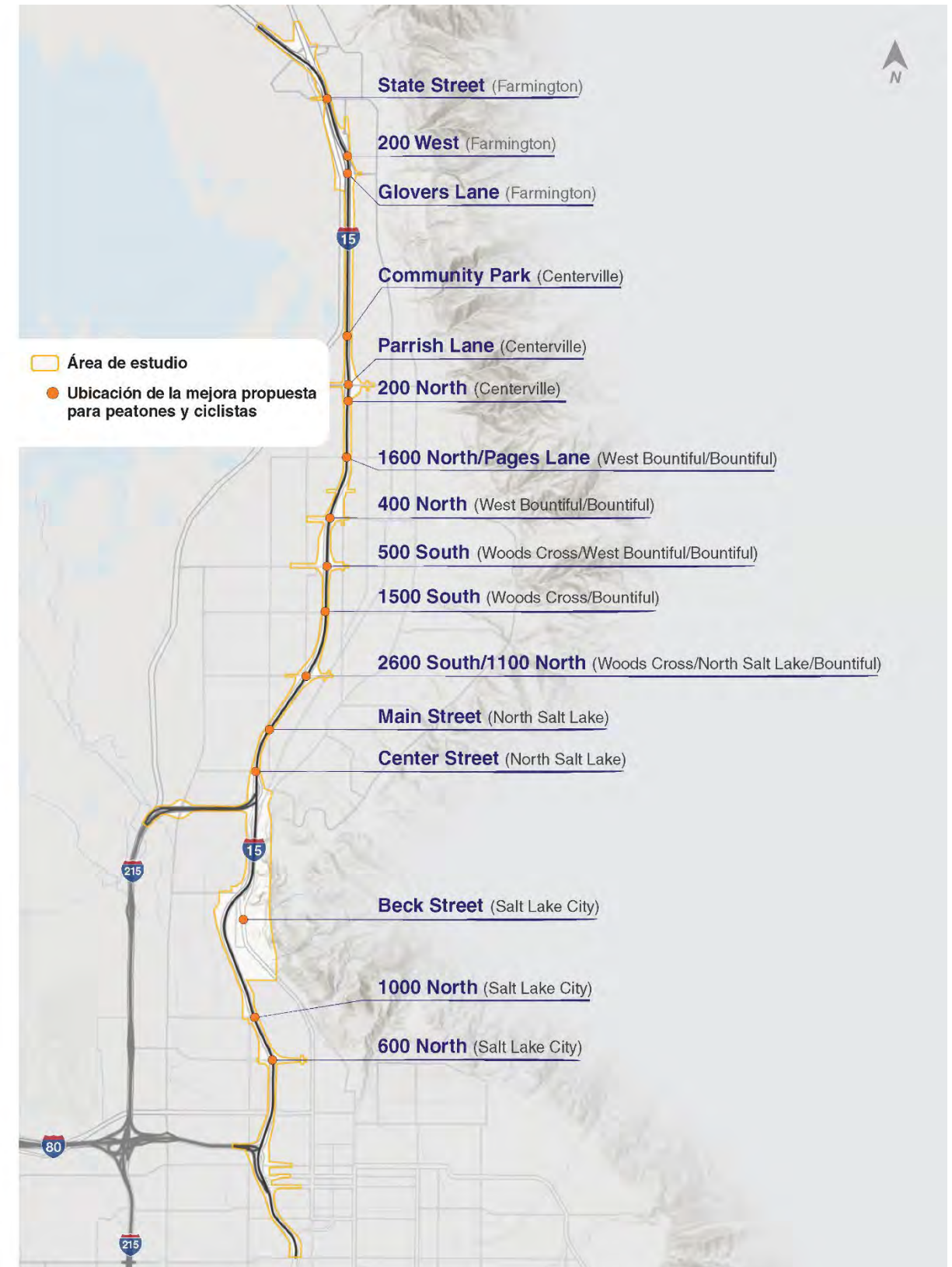
Garantizar una visibilidad de distancia adecuada



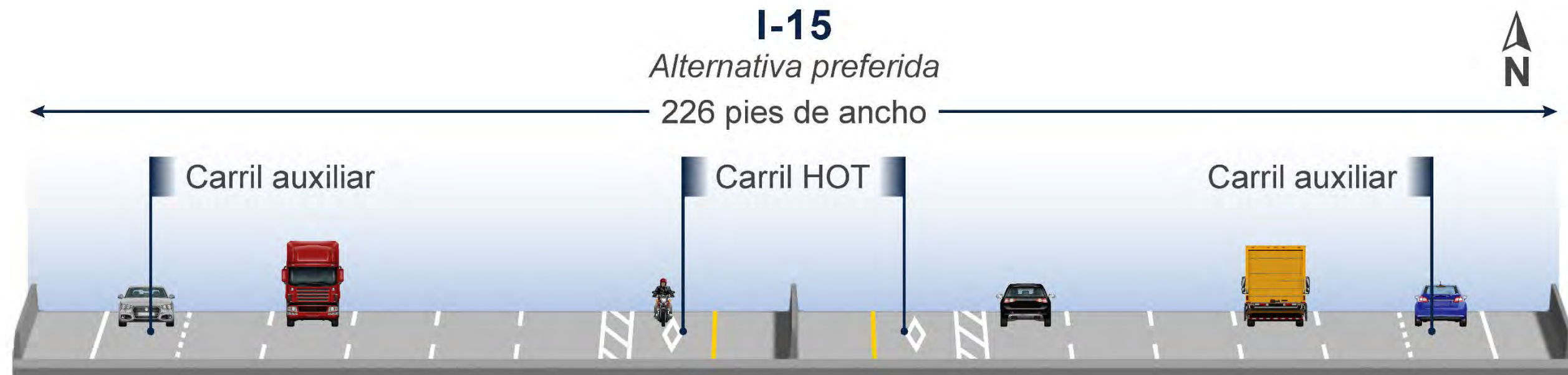
Mantenerla directa



Proporcionar acceso para todos



Alternativa preferida línea principal de la I-15



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

Alternativa preferida línea principal de la I-15

TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE EN HORARIO PICO DE 4 HORAS

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

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

¿Por qué más carriles?

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

Para el año 2050, se prevén **1 41 000** viajes adicionales

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

Se realizarán **1 19 000** viajes con otros medios de transporte

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

Alternativa preferida

Tramo de Farmington



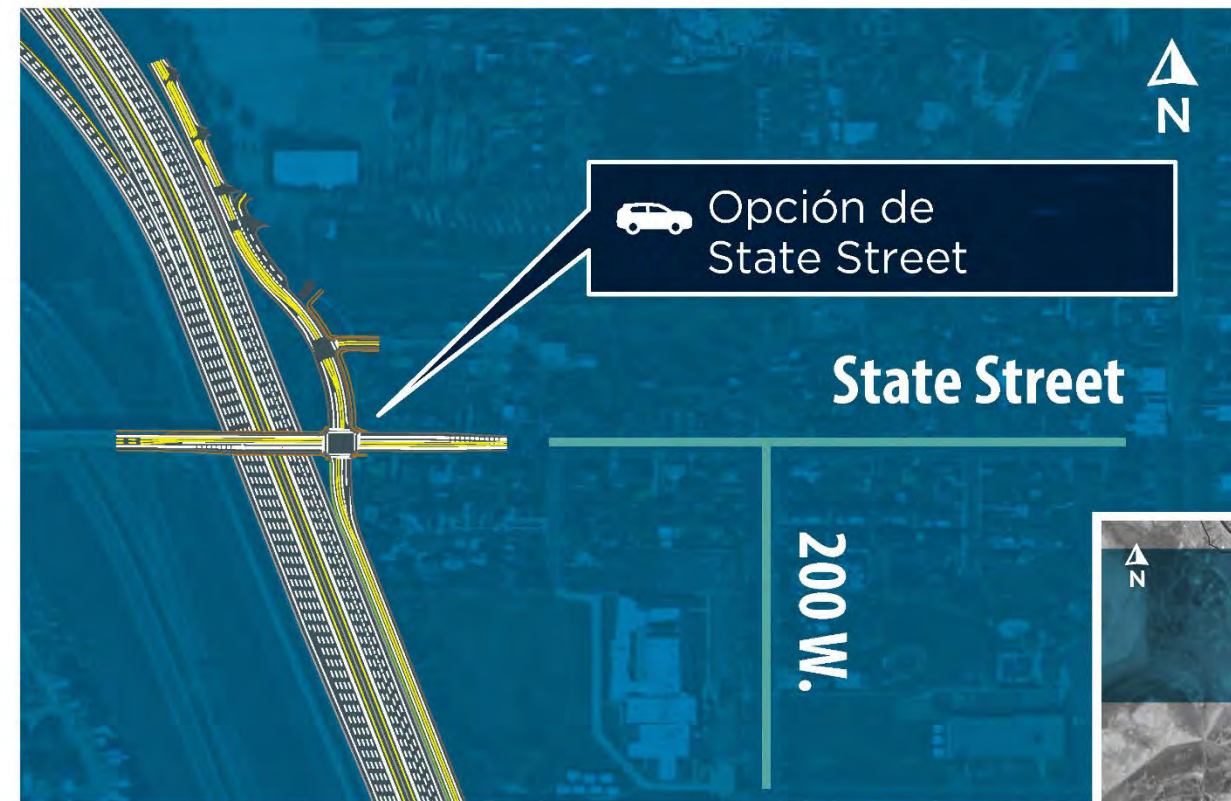
*No está a escala

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

Opciones de 400 West y State Street



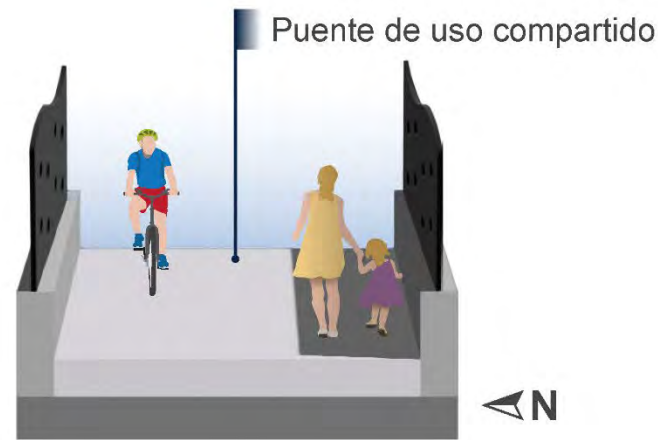
Opciones de tramos de Farmington



Alternativa preferida

Tramo de Centerville

CRUCE DE COMMUNITY PARK DE CENTERVILLE
Alternativa preferida



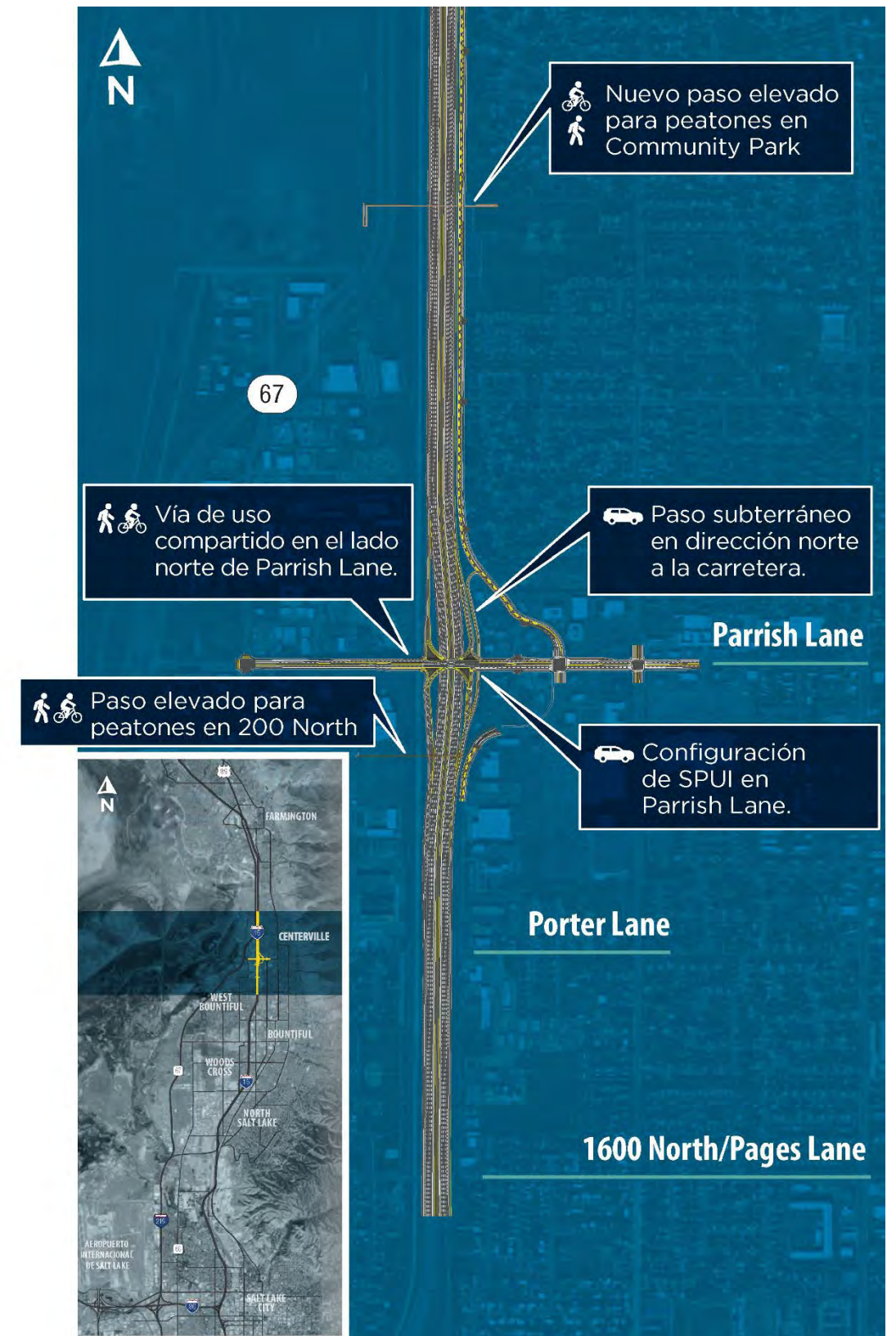
PASO ELEVADO PARA PEATONES DE LA 200 NORTH
Alternativa preferida



PARRISH LANE/400 NORTH
Alternativa preferida



*No está a escala

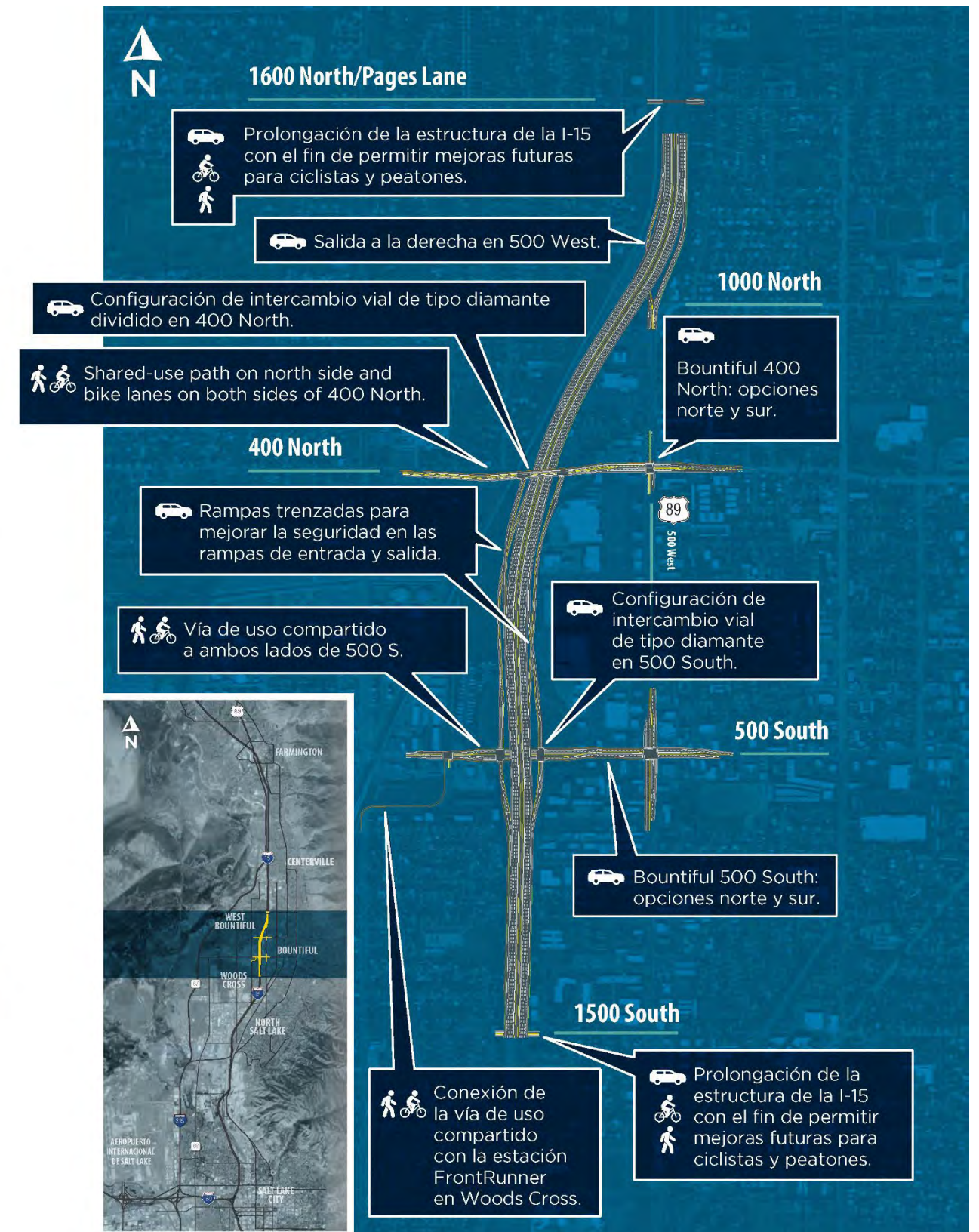


Alternativa preferida

Tramo Bountiful/West Bountiful



*No está a escala

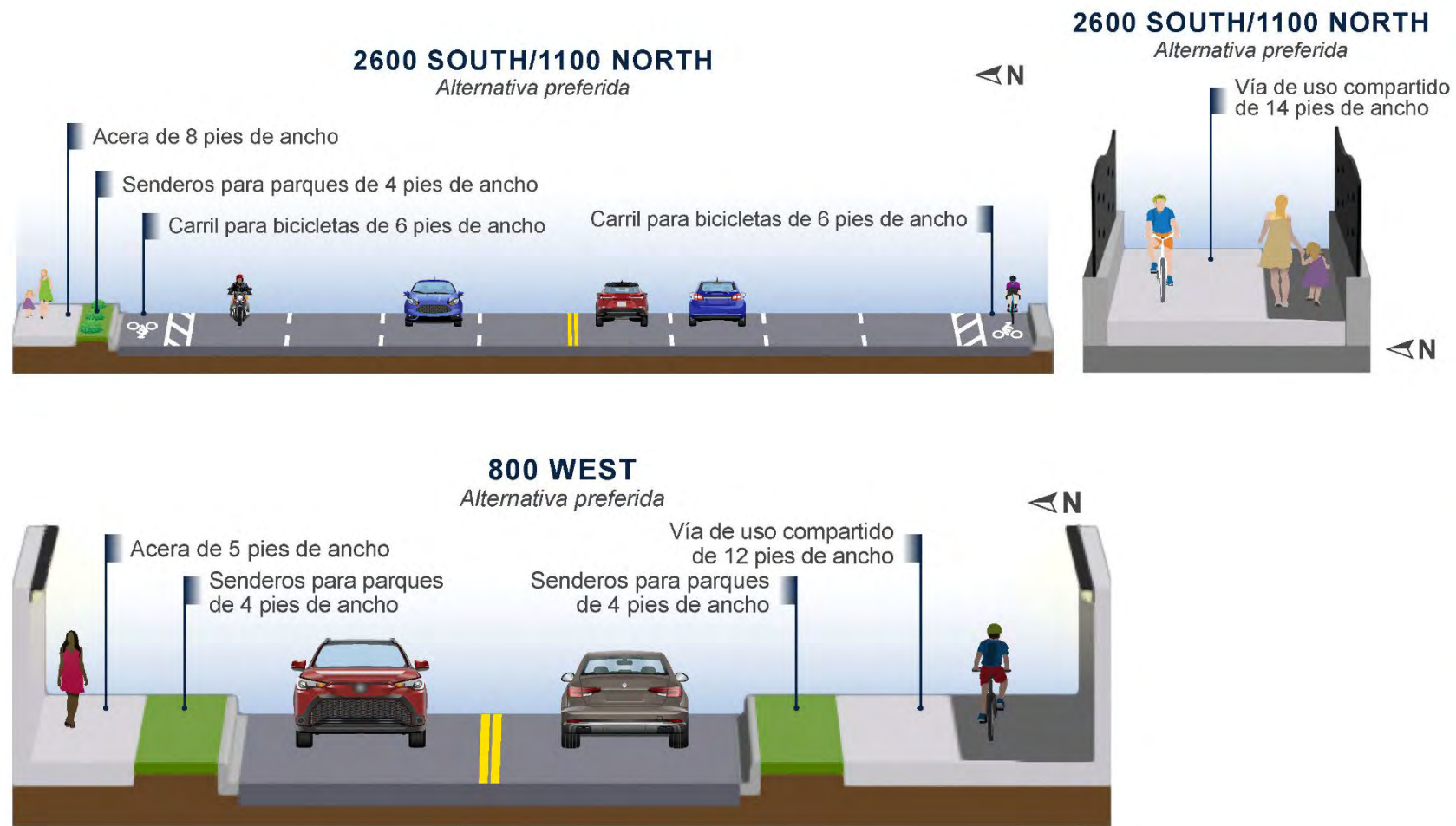


Opciones de tramos de Bountiful/West Bountiful



Alternativa preferida

Tramo de North Salt Lake/Woods Cross



*No está a escala



Alternativa preferida

Tramo Salt Lake City



*No está a escala



Alternativa preferida

Tramo Salt Lake City

1000 NORTH

Alternativa preferida

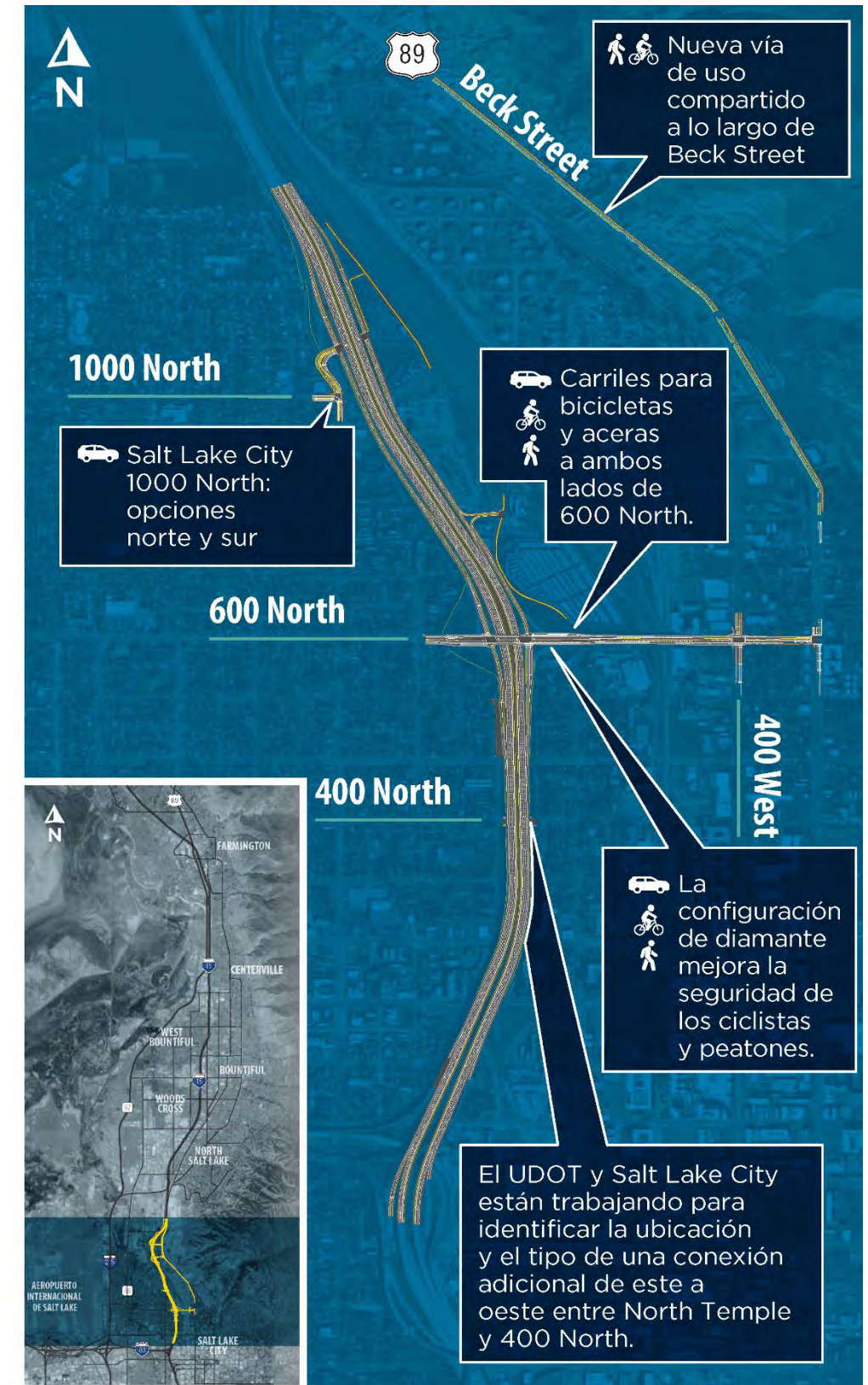


600 NORTH

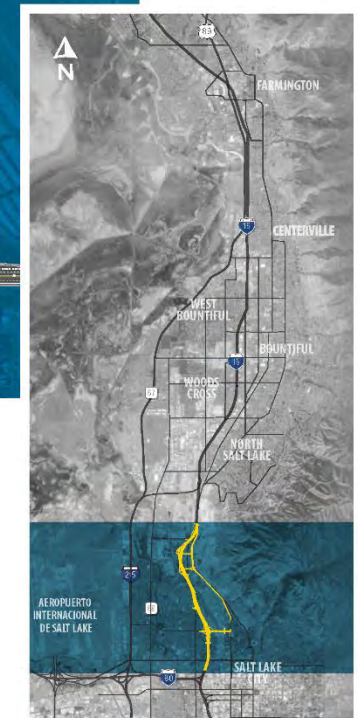
Alternativa preferida



*No está a escala



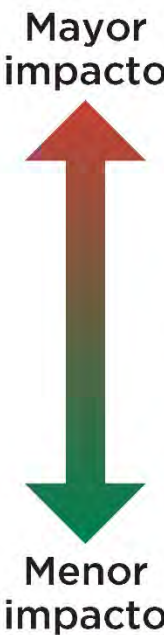
Opción Salt Lake City



¿Cuáles son los impactos sobre la propiedad?

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

RANGO DEL IMPACTO DEL DERECHO DE PASO

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

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

¿Cuáles son los impactos sobre la propiedad?

<p>Reubicación</p> <p>La adquisición de tierras afecta la estructura. El residente o negocio actual se reubica a una nueva propiedad.</p> <p>Se adquiere toda la parcela.</p> <p>Área de impacto permanente</p>	<p>Adquisición total</p> <p>En el caso de las tierras sin estructuras, si el resto del suelo no se pudiera utilizar, se adquiere toda la parcela.</p> <p>Se adquiere toda la parcela.</p> <p>Permanent Impact Area</p>	<p>Posible reubicación (1 de 3)</p> <p><u>Usurpación:</u> la línea de adquisición se encuentra a una distancia de menos de 15 pies de la estructura</p> <p>Puede ser necesario adquirir toda la parcela.</p> <p>Área de impacto permanente</p>	<p>Posible reubicación (2 de 3)</p> <p><u>Impactos en el uso continuado:</u> el proyecto afectará la continuidad de los usos actuales de la propiedad.</p> <p>Puede ser necesario adquirir toda la parcela.</p> <p>Área de impacto permanente</p>
<p>Servidumbre temporal de construcción (TCE)</p> <p>Área ocupada temporalmente durante la construcción y restaurada después de la finalización del proyecto. No hay adquisición permanente ni cambio de propiedad de tierras.</p> <p>Esta área de la parcela se encuentra ocupada durante la construcción.</p> <p>Área de impacto permanente</p>	<p>Servidumbre perpetua (PE)</p> <p>Permite un acceso continuo y permanente a una parte de la propiedad para actividades de mantenimiento durante y después de la construcción.</p> <p>Esta área de la parcela permanece accesible de forma permanente para realizar tareas de mantenimiento.</p> <p>Área de impacto permanente</p>	<p>Posible reubicación (3 de 3)</p> <p><u>Impactos adversos de la construcción:</u> es posible que no se pueda habitar o utilizar la propiedad durante la construcción.</p> <p>Puede ser necesario adquirir toda la parcela.</p> <p>Área de impacto permanente</p>	<p>Adquisición parcial</p> <p>La adquisición de tierras no afecta el uso de la propiedad y no se realiza el cambio de propiedad, excepto por la porción de tierra necesaria.</p> <p>Área de impacto permanente</p>

¿Cuál es el impacto del ruido?

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

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

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



Evaluación de la reducción del ruido para la alternativa preferida

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

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

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

Evaluación de la reducción del ruido para la alternativa preferida

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

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

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

¿Cuáles son los impactos sobre la calidad del aire?

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

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

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

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



Período de comentarios públicos sobre la DEIS

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

¿Cómo puedo aportar mi opinión?







En persona: asista a una de las reuniones presenciales



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



Contáctenos

-  Teléfono: **385-220-5797**
-  Correo electrónico: **i15eis@utah.gov**
-  Sitio web: **i15eis.udot.utah.gov**
-  Únase a nuestro grupo de Facebook para estar al día: **facebook.com/groups/udoti15eis**

Siguientes pasos



CRONOGRAMA PREVISTO

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

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

Declaración preliminar de impacto ambiental (DEIS)