

## **Registro de decisión**

### **Proyecto de la I-15: De Farmington a Salt Lake City**

Agencia responsable:  
Departamento de Transporte de Utah

**14 de junio de 2024**

*Esta página se ha dejado en blanco deliberadamente.*



## 1.0 Introducción

Este documento es el Registro de Decisión (ROD) del Departamento de Transporte de Utah (UDOT) para la Interestatal 15 (I-15): Proyecto de Farmington a Salt Lake City en los condados de Davis y Salt Lake, Utah. La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto I-15 se inició para evaluar y abordar las necesidades a corto y largo plazo de la I-15 y las conexiones este-oeste a través de la I-15 entre Farmington y Salt Lake City.

Este ROD constituye la aprobación por parte del UDOT de la Alternativa de Acción como se describe en el I-15: Declaración de impacto ambiental final de Farmington a Salt Lake City y evaluación de la sección 4(f) (DIA Final). La Alternativa de Acción seleccionada en este ROD incluye la opción Farmington 400 West y la opción Salt Lake City 1000 North – Norte. La decisión del UDOT de aprobar esta alternativa y opciones se basa en la información presentada en la DIA Final y los documentos técnicos de respaldo, el archivo del proyecto asociado y la información recibida del público y las agencias locales, estatales y federales interesadas. Al tomar esta decisión, el UDOT consideró los impactos esperados de la Alternativa de Acción y los cursos de acción alternativos bajo la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA), Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966 y otras leyes aplicables, equilibrando así la necesidad de un transporte seguro y eficiente con los objetivos de protección ambiental nacionales, estatales y locales.

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido realizadas por el UDOT de conformidad con la Sección 327 del Título 23 del Código de los Estados Unidos (USC) y un Memorando de Entendimiento con fecha del 26 de mayo de 2022, y ejecutado por la Administración Federal de Carreteras y el UDOT.

Este ROD se preparó de acuerdo con el Título 40 del Código de Regulaciones Federales (CFR), Sección 1505.2 y el Aviso Técnico T6640.8A de la FHWA. Este ROD se preparó simultáneamente con la DIA Final de la I-15: de Farmington a Salt Lake City de conformidad con la Sección 139(n)(2) del Título 23 del Código de los Estados Unidos, la Sección 304a(b) del Título 49 del Código de los Estados Unidos y la *Guía del Departamento de Transporte de los Estados Unidos sobre el uso de declaraciones de impacto ambiental finales combinadas/registros de decisiones y hojas de erratas en las revisiones de la Ley Nacional de Política Ambiental* (25 de abril de 2019), que establecen que la DIA Final y el ROD deben combinarse a menos que:

1. La DIA Final introduzca modificaciones sustanciales en la acción propuesta que afecten al ambiente o a la seguridad, o
2. Que haya nuevas circunstancias o información relevante significativas para las preocupaciones ambientales que inciden en la acción propuesta o en los impactos de la acción propuesta.

Los límites del proyecto y la Alternativa de Acción no se han modificado sustancialmente desde que se publicó la Versión Preliminar de la DIA en septiembre de 2023. No existen nuevas circunstancias o información relevante a cuestiones ambientales o de seguridad que puedan alterar sustancialmente las conclusiones del análisis de la NEPA. Por lo tanto, es apropiado para el proyecto propuesto que este ROD se haya completado y aprobado al mismo tiempo que la DIA Final.

## 2.0 Decisión

En este ROD para el Proyecto de la I-15: De Farmington a Salt Lake City, UDOT selecciona la Alternativa de Acción con la opción Farmington 400 West y la opción Salt Lake City 1000 North – Norte.

De conformidad con la Sección 771.127 del Título 23 del CFR y la Sección 1505.2 del Título 40 del CFR, UDOT considera que se han cumplido los requisitos de la NEPA y otras leyes aplicables para la construcción y operación de la alternativa seleccionada. Este ROD se basa en el proceso seguido por el UDOT al establecer y considerar los efectos de las alternativas disponibles. Este proceso incluyó la preparación de la Versión Preliminar de la Declaración Ambiental y la Evaluación de la Sección 4(f) (Versión Preliminar de la DIA), la DIA Final y memorandos técnicos de apoyo.

Este ROD describe la base de la decisión, describe las alternativas consideradas, identifica la alternativa ambientalmente preferida como la Alternativa de Acción, y documenta las medidas de mitigación que se implementarán. Las descripciones resumidas en este ROD no reemplazan ni niegan ninguna de la información, descripciones o evaluaciones proporcionadas en los documentos de revisión ambiental. Este ROD y la DIA Final asociada y los memorandos técnicos de respaldo, que se incorporan a este ROD por referencia, constituyen el registro ambiental del UDOT para el Proyecto de la I-15: de Farmington a Salt Lake City.

Con base en el análisis y evaluación de la DIA Final y después de una cuidadosa consideración de los factores sociales, económicos y ambientales y los aportes del proceso de participación pública, el UDOT por la presente aprueba la selección de la Alternativa de Acción identificada en la DIA Final. Esta aprobación constituye la aceptación por parte del UDOT de la Alternativa de Acción y completa el proceso de aprobación para la evaluación ambiental.

La Alternativa de Acción, que se muestra de la Figura 2.4-1 a la Figura 2.4-26 del Capítulo 2, *Alternativas*, de la DIA Final, también es la alternativa ambientalmente preferible. El UDOT ha determinado que la Alternativa de Acción satisface mejor las necesidades de transporte del público viajero teniendo en cuenta factores ambientales, de seguridad y socioeconómicos. Esta decisión se basa en la DIA Final, los comentarios públicos y de la agencia recibidos durante el proceso de la DIA y todo el registro del proyecto.

El UDOT selecciona la Alternativa de Acción porque cumpliría con el propósito del proyecto al mejorar la seguridad de la línea principal de la I-15, los intercambios viales, los cruces de peatones y ciclistas, y la red de carreteras conectadas; fortalecería la economía al reemplazar la infraestructura antigua en la I-15 y reducir la demora en el viaje en la I-15 en un 47% en comparación con la Alternativa de No Acción; incorporaría un diseño que proporciona espacio para el proyecto FrontRunner Double Track de la Autoridad de Tránsito de Utah (UTA) planificado y proporciona una nueva conexión de camino de uso compartido (SUP) a la Estación FrontRunner Woods Cross; sería consistente con los supuestos para la I-15 en el plan de transporte regional (RTP) 2019–2050 del Consejo Regional de Wasatch Front (WFRC), que se utilizó para el análisis de la DIA, y el RTP actual 2023–2050; mejoraría la red de instalaciones para peatones y ciclistas en la I-15; y mejoraría la movilidad reduciendo el tiempo de viaje entre un 49% y un 55% y aumentando las velocidades promedio entre un 95% y un 125% en la I-15 durante los períodos pico de la mañana y la tarde en comparación con la Alternativa de No Acción. Ver también la Sección 2.4.5, *Bases para identificar la alternativa seleccionada*, de la DIA Final.

En el segmento norte, la opción Farmington 400 West es parte de la alternativa seleccionada porque resultaría solo en un impacto *de minimis* en los recursos de la Sección 4(f); minimizaría los impactos en el

Distrito Histórico de Clark Lane; mantendría las conexiones viales locales existentes entre Frontage Road, 400 West y State Street en Farmington; y proporcionaría acceso directo al parque de diversiones Lagoon que no requiere que los usuarios pasen por ninguna intersección señalizada.

En el segmento sur, la opción Salt Lake City 1000 North – Norte es parte de la alternativa seleccionada porque reduciría el tráfico en 1000 North y ralentizaría el tráfico que llega a 1000 North o 900 West desde la I-15 debido a la conexión de menor velocidad a las rampas de la I-15. La opción Salt Lake City 1000 North – Norte también es parte de la alternativa seleccionada porque también tendría menos impactos en el acceso y las operaciones de las empresas en Warm Springs Road en el lado este de la I-15 en comparación con la opción Salt Lake City 1000 North – Sur. Se incluye más información sobre la base de esta selección en la Sección 2.4.5, *Bases para identificar la alternativa seleccionada*, de la DIA Final.

Para llegar a su decisión, el UDOT tuvo en cuenta todas las cuestiones planteadas en el expediente del proyecto, incluida la información contenida en la Versión Preliminar de la DIA (y los comentarios sobre ella). La Alternativa de Acción se desarrolló a través de un proceso público que incluyó ajustes al proyecto para evitar y minimizar los impactos ambientales.

El UDOT consultó con otras agencias federales y estatales, incluidas las 15 agencias participantes y 3 agencias cooperativas, a saber, 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. En el Capítulo 6, *Coordinación*, de la DIA Final, se incluye un resumen de la coordinación interinstitucional.

## 2.1 Alternativa ambientalmente preferible

Las regulaciones del Consejo de Calidad Ambiental [40 CFR Sección 1505.2(b)] requieren que un ROD identifique la alternativa ambientalmente preferible. La alternativa ambientalmente preferible es aquella que causa el menor daño al medio ambiente biológico y físico y protege, preserva y realza mejor los recursos históricos, culturales y naturales. La designación de la alternativa ambientalmente preferible generalmente implica juzgar y equilibrar algunos valores ambientales contra otros. El Consejo observa que los comentarios sobre los documentos ambientales (como la versión preliminar de la DIA, la DIA Final y los informes de información complementaria para este proyecto) pueden ayudar a la agencia principal a desarrollar y determinar la alternativa ambientalmente preferible.

Aunque la Alternativa de No Acción tendría un impacto ambiental menor que la Alternativa de Acción, la Alternativa de No Acción no satisface ninguno de los propósitos y necesidades del proyecto.

La Alternativa de Acción es la alternativa ambientalmente preferible porque es la alternativa que satisface el propósito y las necesidades del proyecto con la menor cantidad de impacto de las alternativas evaluadas en el proceso de desarrollo y selección de alternativas del proyecto. El UDOT descartó otras cuatro alternativas durante el proceso de desarrollo y selección de alternativas que cumplirían con el propósito y las necesidades del proyecto, pero tendrían más carriles, más ancho de carretera y más impactos en los recursos. Para más información, consulte la Sección 3.1.2, *Selección de nivel 2 para conceptos de línea principal*, del Apéndice 2A, *Proceso de desarrollo y selección de alternativas*, de la DIA Final.

## 2.2 Permisos y aprobaciones

Los permisos y certificaciones requeridos para la alternativa seleccionada incluyen un Permiso Individual bajo la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia otorgado por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE.

UU., un Permiso de la Sección 402 de la Ley de Agua Limpia (Permiso del Sistema de Eliminación de Descargas Contaminantes de Utah [UPDES]) y una certificación de calidad del agua de la Sección 401 otorgada por la División de Calidad del Agua de Utah, Permisos de Desarrollo de Llanuras de Inundación otorgados por jurisdicciones locales, un Permiso de Alteración de Arroyos otorgado por la División de Derechos del Agua de Utah y una Orden de Aprobación de Calidad del Aire otorgada por la División de Calidad del Aire de Utah. Los requisitos de permisos adicionales se analizan en la Sección 3.21, *Permisos, revisiones, autorizaciones y aprobaciones*, de la DIA Final.

### 3.0 Propósito y necesidad

Como se describe en la Sección 1.3, *Necesidad del Proyecto*, el área de estudio de evaluación de necesidades se extiende en la I-15 desde el intercambio vial de Park Lane (señal 325 de la I-15) en Farmington hasta el intercambio vial de 400 South (señal 308 de la I-15) en Salt Lake City. Entre Farmington y Salt Lake City, la I-15 tiene una infraestructura antigua y características operativas cada vez peores para la demanda de viajes actual y proyectada para 2050, lo que causa una menor seguridad, una mayor congestión, una pérdida de productividad y tiempos de viaje más prolongados.

Las calles este-oeste que acceden a la I-15 o la cruzan son importantes para conectar comunidades y apoyar otros medios de transporte como la bicicleta, andar a pie y el transporte público. Cuando la I-15 y sus intercambios viales no apoyan la demanda de viajes, aumenta el tráfico en las calles locales, lo que afecta tanto al sistema de transporte regional y local como a la seguridad, comodidad y eficiencia de los desplazamientos en otros medios de transporte. Las principales necesidades de transporte en el área de estudio de evaluación de necesidades son el resultado de la creciente población, la alta demanda de viajes actual y futura, el envejecimiento de la infraestructura, una red multimodal incompleta y numerosos lugares con problemas operativos y de seguridad.

El propósito de este proyecto identificado por el UDOT es mejorar la seguridad, reemplazar la infraestructura antigua, brindar mejor movilidad para todos los modos de viaje, fortalecer la economía estatal y local y conectar mejor las comunidades a lo largo de la I-15 desde Farmington hasta Salt Lake City. El propósito del proyecto consiste en los siguientes objetivos, organizados según las categorías del Marco de Calidad de Vida del UDOT: Buena salud, Comunidades conectadas, Economía sólida y Mejor movilidad.

- Mejorar 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.
- Conectar mejor a las comunidades
  - Ser coherente con el uso planificado del suelo, los objetivos de crecimiento y los planes de transporte.
  - Respalda los proyectos previstos de FrontRunner Double Track y mejorar el acceso y la conectividad con FrontRunner, con el tránsito y los senderos regionales y a lo largo de la I-15.

#### ¿Cuál es el área de estudio de evaluación de necesidades?

El área de estudio de evaluación de necesidades es el área que se utilizó para definir los problemas de transporte que ayudan a desarrollar el propósito del proyecto que se definió en el Capítulo 1, *Propósito y Necesidad*, de la DIA Final.

- Fortalecer la economía
  - Sustituir las infraestructuras obsoletas en la I-15.
  - Mejorar la economía reduciendo los retrasos en los viajes en la I-15.
- Mejorar la movilidad para todos los modos 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 cubrir la demanda de viajes proyectada para 2050.

En el Capítulo 1, *Propósito y Necesidad*, de la DIA Final se ofrece un análisis completo del propósito y la necesidad del proyecto.

## 4.0 Alternativas consideradas

**Descripción general del proceso de desarrollo y selección de alternativas.** El proceso de desarrollo y selección de alternativas utilizó un proceso de selección de dos niveles para determinar qué alternativas razonables cumplirían con el propósito y las necesidades del proyecto. El propósito y las necesidades del proyecto son la base del proceso de selección de alternativas. La selección de nivel 1 se basó en el propósito del proyecto.

Se determinó que los conceptos que habían pasado la selección de nivel 1 cumplían con el propósito del proyecto y se perfeccionaron y evaluaron con criterios de selección de nivel 2 para determinar sus impactos previstos en los recursos clave. Se determinó que no eran razonables los conceptos que no cumplían con el propósito del proyecto o que tenían impactos adversos identificables.

Los conceptos también se eliminaron en la selección de Nivel 2 si el UDOT determinó que el concepto repetiría sustancialmente otros conceptos avanzados a través de la selección de Nivel 2, tendría impactos sustancialmente similares a los de otros conceptos avanzados a través de la selección de Nivel 2, o repetiría sustancialmente otros conceptos menos dañinos o menos costosos avanzados a través de la selección de Nivel 2. En el Apéndice 2A, *Informe de selección de alternativas*, de la DIA Final, se ofrecen más detalles sobre el proceso de desarrollo y selección de alternativas.

**Resultados del proceso de desarrollo y selección de alternativas.** Con base en los resultados del proceso de desarrollo y selección de alternativas, el UDOT presentó una Alternativa de No Acción y una Alternativa de Acción para estudio adicional en la DIA. La Alternativa de Acción combinó un concepto de línea principal con las siguientes opciones de subáreas:

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

Gráficos adicionales e información más detallada sobre las características de la Alternativa de Acción se incluyen en la sección 2.4.2, *Alternativa de Acción*, de la DIA Final.

## 5.0 Medidas para minimizar el daño de la alternativa seleccionada

Tabla 5-1 resume los impactos ambientales de cada alternativa evaluada en detalle en esta DIA. Para información detallada sobre los impactos ambientales de las alternativas, vea el capítulo 3, *Ambiente afectado, consecuencias ambientales y medidas de mitigación*, de la DIA Final.

Tabla 5-1. Impactos ambientales de las Alternativas de No Acción y de Acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de No Acción	Alternativa de Acción	Notas
Suelo convertido para uso vial	Acres	0 acres	De 120 a 121 acres	
Coherente con los planes locales de uso del suelo y 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	11 a 12 edificios comerciales (19 a 20 negocios)	Algunos edificios comerciales abarcan varios establecimientos.
Posibles traslados de establecimientos comerciales (traslados de negocios)	Número	0	9 edificios comerciales (10 negocios)	Algunos edificios comerciales abarcan varios establecimientos.
Parques y zonas recreativas de la Sección 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 en Farmington.
Instalaciones comunitarias afectadas	Número	0	0	
Beneficios o impactos para la justicia ambiental (EJ)	Sí/No	Sin impactos ni beneficios para las comunidades de EJ.	Sí; impactos y beneficios para las comunidades de EJ. Los impactos no serían desproporcionadamente elevados ni adversos para las comunidades de EJ.	

(Sigue en la próxima página)

Tabla 5-1. Impactos ambientales de las Alternativas de No Acción y de Acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de No Acción	Alternativa de Acción	Notas
Impactos económicos	Sí/No	Sí; adverso debido al aumento de la duración de los viajes y retraso y reducción de velocidades 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"> <li>• 2 nuevos SUP</li> <li>• 4 nuevos cruces a nivel</li> <li>• 7 cruces con conexiones mejoradas</li> <li>• 7 instalaciones de intercambio vial mejoradas</li> </ul>	<p>La Alternativa de No Acción no mejoraría la infraestructura para peatones y ciclistas a lo largo de la I-15.</p> <p>La Alternativa de Acción agregaría cuatro nuevos cruces a nivel de la I-15, un nuevo SUP de 3.8 millas entre North Salt Lake y Salt Lake City, y un nuevo SUP entre 500 South y la estación FrontRunner de Woods Cross.</p>
Impactos sobre la calidad del aire que superan las normas (NAAQS)	Sí/No	No	No	<p>La Alternativa de Acción es parte del plan de implementación conforme al WFRC.</p> <p>El análisis de puntos críticos mostró que la Alternativa de Acción tendría valores de diseño de PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> para 2035 y 2050 menores o iguales a los NAAQS.</p>
Receptores con niveles de ruido modelados por encima de los criterios	Número	1.789	3.275 a 3.288	Se recomiendan tres nuevas barreras antiruido y 13 barreras antiruido de reemplazo para mitigar los impactos del ruido y proporcionarían un beneficio (al menos una reducción de 5 dBA) a entre 1.568 y 1.647 receptores.
Impactos en el uso beneficioso de las aguas superficiales	Sí/No	No hay cambios sustanciales en la calidad ni en los usos beneficiosos del agua.	No hay cambios sustanciales en la calidad ni en los usos beneficiosos del agua.	
Calidad de las aguas subterráneas	Sí/No	No	No	

(Sigue en la próxima página)

Tabla 5-1. Impactos ambientales de las Alternativas de No Acción y de Acción

Categoría del impacto	Unidad	Alternativa de No Acción	Alternativa de Acción	Notas
Impactos en los recursos hídricos (incluye humedales, arroyos, marismas, estanques de aguas abiertas, canales y zanjas)	Acres	0	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 jurisdiccionales de los Estados Unidos.
Impactos adversos en los recursos culturales	Número	0	5	
Sitios de materiales peligrosos afectados	Número	0	4 CERCLA 1 tintorería 7 LUST/UST	
Impactos en las llanuras de inundación	Acres	0	44,66 a 44,81 acres	La mayoría de los impactos en las llanuras de inundación de la Alternativa de Acción están en zonas ya afectadas por la I-15 (por ejemplo, los cruces de llanuras de inundación actuales de la I-15) y no se considerarían como nuevos impactos en las llanuras de inundación.
Cambios visuales	Categoría	Condiciones similares a las actuales	De neutral a beneficioso	
Usos de la Sección 4(f) con un impacto superior a <i>de minimis</i>	Número	0	5 a 6	
Impactos <i>de minimis</i> de la Sección 4(f)	Número	0	43 a 44	
Impactos de la ocupación temporal de la Sección 4(f)	Número	0	69	
Conversiones de la Sección 6(f)	Número	0	1 – Parque comunitario de Centerville (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 de calidad de aire ambiental; RTP = plan regional de transporte; Sección 4(f) = Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte; Sección 6(f) = Sección 6(f) de la Ley del Fondo de Conservación de Tierras y Aguas; SUP = camino de uso compartido; UST = tanque de almacenamiento subterráneo; WFRC: Consejo Regional de Wasatch Front

Las medidas de mitigación que se adoptarán para evitar, minimizar, rectificar, reducir o compensar los impactos de la alternativa seleccionada se enumeran abajo y en las secciones de recursos individuales de la DIA Final. El financiamiento para la mitigación estará incluido en el costo de la construcción del proyecto. Se han adoptado todos los medios posibles para evitar o minimizar el daño ambiental de la alternativa seleccionada [ver 40 CFR Sección 1505.2(c)].

El UDOT tendrá la responsabilidad final de la implementación de las medidas de mitigación. El UDOT o su contratista designado implementará un sistema de seguimiento de monitoreo y mitigación para asegurar que toda la mitigación identificada en este ROD sea realizada y que se lleve a cabo un monitoreo de efectividad apropiado. Si se determina que una medida de mitigación no es efectiva, el UDOT o su contratista, en consulta con el UDOT y otras agencias (agencias de permisos o agencias cooperativas donde el UDOT ha acordado coordinar), refinarán la medida de mitigación o desarrollarán otra mitigación apropiada.

Para la lista de medidas de mitigación, ver Adjunto A, *Medidas de mitigación*.

## 6.0 Recursos de la Sección 4(f) y la Sección 6(f)

### 6.1 Sección 4(f) Recursos (Capítulo 4 de la DIA Final)

Se preparó una evaluación individual de la Sección 4(f) para la DIA de la I-15: de Farmington a Salt Lake City para documentar los impactos esperados en los recursos de la Sección 4(f) de la Alternativa de Acción y sus opciones de subárea.

El UDOT ha determinado que no hay ninguna alternativa factible y prudente que evite todos los recursos de la Sección 4(f). La alternativa seleccionada, la Alternativa de Acción con la Opción Farmington 400 West y la Opción Salt Lake City 1000 North – Norte, tendría usos con impactos mayores que *de minimis* en los siguientes recursos de la Sección 4(f):

- Recursos históricos
  - 399 W. State Street, Farmington
  - Distrito Histórico de Clark Lane, Farmington
  - 409 South 500 West, Bountiful
  - 1090 North 500 East, North Salt Lake
  - 825 N. Warm Springs Road, Salt Lake City

La alternativa seleccionada tendría impactos *de minimis* en los siguientes recursos de la Sección 4(f):

- Parques y áreas de recreación públicos
  - Ezra T. Clark Park, Farmington
  - Farmington Creek Trail, Farmington
  - South Park, Farmington
  - Centerville Community Park, Centerville
  - Campos de juego de la escuela secundaria de Woods Cross, Woods Cross
- Recursos históricos
  - 39 propiedades históricas; consulte la lista en la Tabla 3G-1, *Recursos arquitectónicos con efecto adverso o sin efecto adverso*, del Apéndice 3G, *Tablas de impacto de recursos culturales*, de la DIA Final

La alternativa seleccionada tendría impactos de ocupación temporal en los siguientes recursos de la Sección 4(f):

- Parques y áreas de recreación públicos
  - Campos de juego de la escuela secundaria Farmington, Farmington
  - Campos de juego de la escuela primaria de Woods Cross, Woods Cross
  - Hatch Park, North Salt Lake
  - North Gateway Park, Salt Lake City
  - Warm Springs Park, Salt Lake City
- Recursos históricos

- 64 propiedades históricas; consulte la lista en la Tabla 3G-1, *Recursos arquitectónicos con efecto adverso o sin efecto adverso*, del Apéndice 3G, *Tablas de impacto de recursos culturales*, de la DIA Final

Los recursos arriba mencionados se encuentran en el condado de Davis y el condado de Salt Lake, Utah. El UDOT ha determinado que la alternativa seleccionada incluye toda la planificación posible para minimizar el daño a los recursos de la Sección 4(f) enumerados anteriormente. El Capítulo 4, Sección 4(f) *Análisis*, de la DIA Final, da más detalles sobre el análisis de la Sección 4(f) y las medidas para minimizar el daño de la alternativa seleccionada.

## 6.2 Sección 6(f) Recursos (Capítulo 5 de la DIA Final)

Se preparó una evaluación de la Sección 6(f) para la DIA de la I-15: de Farmington a Salt Lake City para documentar los impactos esperados de la Alternativa de Acción y sus opciones de subárea en los parques o áreas de recreación de la Sección 6(f) que fueron adquiridos, desarrollados o mejorados con la ayuda del Fondo de Conservación de Tierras y Aguas (LWCF).

La alternativa seleccionada tendría impactos en las propiedades de la Sección 6(f) de Centerville Community Park y Hatch Park. El UDOT ha consultado con el coordinador estatal del LWCF para determinar las zonas limítrofes del LWCF de las propiedades de la Sección 6(f) en el área de evaluación de la Sección 6(f) y para discutir la posible conversión de Centerville Community Park y el uso temporal no conforme de Hatch Park. El UDOT recibió un acuerdo con el uso temporal no conforme de la Sección 6(f) de North Salt Lake el 25 de marzo de 2024. El UDOT recibió un acuerdo con la conversión de la Sección 6(f) de Centerville el 24 de junio de 2024.

El UDOT propone implementar una mitigación que incluya lo siguiente. La conversión de terrenos de la Sección 6(f) de uso recreativo a uso de transporte requiere el cumplimiento de los procedimientos de conversión de la Ley LWCF descritos en el título 36 del CFR, parte 59, *Programa del Fondo de Conservación de Tierras y Aguas de Asistencia a los Estados; Responsabilidades de cumplimiento posteriores a la finalización*, incluida la obtención de propiedades recreativas de sustitución de un valor de mercado justo como mínimo igual y de utilidad y ubicación razonablemente equivalentes. El UDOT cumpliría todos los procedimientos exigidos por la Ley LWCF relativos a la conversión de terrenos de la Sección 6(f) de uso recreativo al aire libre a uso de transporte. No se realizarían actividades de construcción en terrenos de la Sección 6(f) sin la aprobación previa del Servicio de Parques Nacionales. El Capítulo 5, Sección 6(f) *Análisis*, de la DIA Final, da más detalles sobre el análisis de la Sección 6(f) y las medidas para minimizar el daño de la alternativa seleccionada.

## 7.0 Conformidad de Calidad de Aire de Transporte

En reuniones del Equipo de Coordinación Interagencial (ICT) sobre la calidad del aire, este determinó que el proyecto I-15 era un POAQC y UDOT realizó análisis de puntos críticos para PM<sub>2.5</sub> y PM<sub>10</sub> para el proyecto I-15 siguiendo los procedimientos de conformidad de transporte. UDOT llevó a cabo los análisis PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> conforme a 40 CFR Sección 93.123, Procedimientos para determinar concentraciones localizadas de CO, PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>. El proceso de determinación de conformidad a nivel de proyecto requiere

de consultas interagenciales para desarrollar un proceso para evaluar y elegir modelos y métodos asociados y suposiciones a ser utilizadas en el análisis de puntos críticos. UDOT coordinó extensamente con ambos FHWA y la EPA sobre los modelos y métodos asociados y suposiciones a ser utilizadas en el análisis de puntos críticos. La metodología y suposiciones de análisis de puntos críticos están descritas en el Apéndice 3N: *Informe técnico de calidad del aire: Análisis de puntos críticos*. UDOT coordinó el análisis en el DIA final y en el Apéndice 3N, *Informe técnico de calidad del aire: Análisis de puntos críticos*, demostró que las concentraciones de contaminantes pronosticadas en todos los receptores en las áreas de evaluación de puntos críticos no exceden los NAAQS de 24 horas de PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> ni los anuales de PM<sub>2.5</sub> para la Alternativa de Acción. Por consiguiente, el proyecto I-15 cumple todos los requerimientos de conformidad. FHWA proporcionó una determinación de conformidad de calidad del aire a nivel de proyecto el XX e septiembre de 2024. Consulte el Apéndice XX del DIA/ROD final. El proyecto I-15 se encuentra, por lo tanto, cumple con todos los requerimientos de conformidad aplicables de 40 CFR Parte 93.

## 8.0 Restricción Fiscal

Las regulaciones federales requieren que todos los proyectos de transporte de importancia regional se incluyan en un RTP. Para demostrar la restricción fiscal de un proyecto, al menos una fase posterior del proyecto debe aparecer en el programa de mejora del transporte estatal (STIP) o en el programa de mejora del transporte (TIP).

El *Plan de Transporte Regional Wasatch Front 2023–2050* del WFRC identifica los elementos relacionados con el transporte de la Alternativa de Acción en la Fase 1 (2023 a 2032).

El proyecto de la I-15: de Farmington a Salt Lake City está identificado en el STIP 2024–2029 del UDOT como PIN 19854 con fondos identificados para el diseño final y la construcción a partir de 2024.

## 9.0 Próximos pasos

El UDOT procederá con los pasos restantes del desarrollo del proyecto (adquisición de derecho de paso, ingeniería final y construcción) según el financiamiento disponible. El UDOT o sus contratistas obtendrán todos los permisos y aprobaciones requeridos para construir la alternativa seleccionada. El UDOT contratará a uno o más contratistas para la construcción.

Si solo se asigna una financiación parcial para la construcción, el UDOT construiría partes de la alternativa seleccionada basándose en el monto de la financiación y teniendo en cuenta la seguridad y los beneficios operativos. Cualquier porción implementada de la alternativa seleccionada necesitaría operar de manera independiente y aceptable con límites de proyecto apropiados y funcionales. Si la financiación permite al UDOT reconstruir el corredor de la I-15 de una sola vez, la secuencia de construcción se basaría en la propuesta del contratista de construcción seleccionado. Sin embargo, el UDOT requeriría que el contratista desarrolle un plan de mantenimiento del tráfico para minimizar la congestión del tráfico debido a la construcción.

## 10.0 Conclusión

Este ROD constituye la aprobación por parte del UDOT de la Alternativa de Acción como se describe en la DIA Final. La decisión del UDOT de aprobar esta alternativa y opciones se basa en la información presentada en la DIA Final y los documentos técnicos de respaldo, el archivo del proyecto asociado y la información recibida del público y las agencias locales, estatales y federales interesadas. Al tomar esta decisión, el UDOT consideró los impactos esperados del proyecto y los cursos de acción alternativos bajo la NEPA, la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966 y otras leyes aplicables, equilibrando así la necesidad de un transporte seguro y eficiente con los objetivos de protección ambiental nacionales, estatales y locales.

### 10.1 Limitación de reclamaciones

En nombre del UDOT, la Administración Federal de Carreteras publicará un aviso en el Registro Federal, de conformidad con la Sección 139(I)(1) del Título 23 del USC, indicando que una o más agencias federales (o el UDOT a través de su autoridad de delegación de NEPA de la FHWA) han tomado una decisión final sobre permisos, licencias o aprobaciones para este proyecto de transporte. Después de que se publique el aviso, las reclamaciones que busquen una revisión judicial de esas acciones serán rechazadas a menos que dichas reclamaciones se presenten dentro de los 150 días posteriores a la fecha de publicación del aviso, o dentro de un período de tiempo más corto según lo especificado en las leyes federales conforme a las cuales se permite la revisión judicial de la acción.

---

Fecha de aprobación

---

Ben Huot, PE, Director adjunto  
Departamento de Transporte de Utah

\_\_\_\_\_ *Puede ponerse en contacto con las siguientes personas para obtener información adicional sobre este documento:* \_\_\_\_\_

Mike Romero, SE  
Administrador de proyecto  
Región Uno del UDOT  
166 W. Southwell Street  
Ogden, UT 84404  
Teléfono: (801) 618-7746

Brandon Weston  
Director de Servicios Ambientales  
Sede del UDOT  
4501 South 2700 West  
Salt Lake City, UT 84114  
Teléfono: (801) 965-4603