

DESARROLLO Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

El propósito de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) de Kimball Junction es abordar la movilidad y seguridad relacionadas con el transporte para todos los usuarios del área de Kimball Junction de la siguiente manera:

- Mejorar las operaciones y los tiempos de viaje en la ruta estatal 224 desde el cruce de la I-80 hasta de Olympic Parkway
- Mejorar la seguridad al reducir las colas de vehículos en las rampas de salida de la I-80
- Mejorar la movilidad y accesibilidad de peatones y ciclistas a través del área de evaluación
- Mantener o mejorar los tiempos de viaje a través del área de evaluación

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS

El proceso de evaluación de las alternativas del plan del área (2021) de Kimball Junction incluyó un proceso de selección de dos niveles que consistió en el desarrollo de criterios de selección según el tratamiento de los problemas y oportunidades y los objetivos del estudio, el desarrollo de una gama completa de alternativas y la documentación de la eliminación de alternativas.

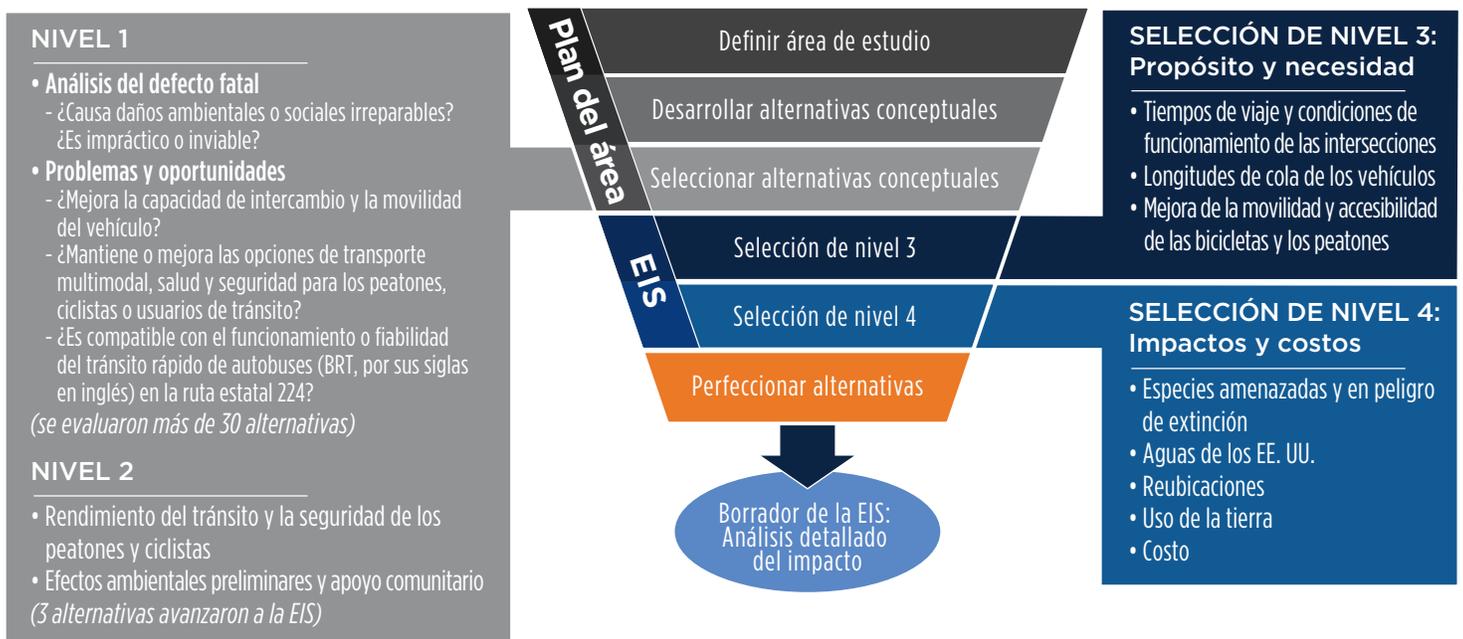
SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DEL PLAN DEL ÁREA

El primer nivel de la selección determinó si cada alternativa contaba con un “defecto fatal” o si no cumple con los problemas y las oportunidades del estudio. El segundo nivel de la selección de las alternativas restantes incluyó objetivos más cuantitativos y una evaluación comparativa de los criterios de selección técnicos.

SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL (EIS)

Los criterios de selección de nivel 3 eliminarán las alternativas que no cumplan con el propósito y la necesidad del proyecto. Los criterios de selección de nivel 4 eliminarán las alternativas que cumplan con el propósito y la necesidad del proyecto, pero que serían inadmisibles por otras razones. Por ejemplo, una alternativa que tuviese impactos inadmisibles en el entorno natural y humano, no cumpliría con los requisitos regulatorios o pudiera ser remplazada por un concepto menos costoso que tenga un impacto similar en el entorno natural y humano.

PROCESO DE SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS



SELECCIÓN DE NIVEL 3: PROPÓSITO Y NECESIDAD

Identifica alternativas que cumplen con el propósito y la necesidad del proyecto.

Criterio	Medida	Datos evaluados
Mejorar las operaciones y los tiempos de viaje en la ruta estatal 224 desde el cruce de la I-80 hasta Olympic Parkway	¿La alternativa brinda tiempos de viaje confiables en tráficos de larga distancia en la ruta estatal 224 durante las horas pico de la mañana y la tarde? (Sí/No)	 Tiempo de viaje (velocidad promedio en la ruta estatal 224 para igualar el LOS* arterial)
	Alcanzar el nivel de servicio de (LOS) D para la mayor cantidad de intersecciones posibles.	LOS Intersección LOS* (LOS general y de viraje)
	¿El porcentaje cumplido mejoró durante la hora pico? (Sí/No)	 Porcentaje cumplido
Mejorar la seguridad al eliminar las colas de vehículos en las rampas de salida de la I-80	¿Se eliminaron las colas de vehículos de las rampas de salida en los carriles principal de la I-80? (Sí/No)	 Longitud de las colas de vehículos (calculado en pies)
Mejorar la movilidad y accesibilidad de peatones y ciclistas a través del área de evaluación	¿El nivel de estrés del tráfico mejoró en las inmediaciones de la ruta estatal 224? (Sí/No)	 Nivel de estrés del tráfico
	¿Los tiempos de caminata mejoraron para los recorridos origen/destino claves? (Sí/No)	 Tiempos de caminata
Mantener o mejorar los tiempos de viaje a través del área de evaluación	¿La alternativa mantuvo o mejoró los tiempos de viaje del BRT en la ruta estatal 224 a través del área de evaluación? (Sí/No)	 Tiempos de viaje

****El nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés)** es una medida de la capacidad de transporte de vehículos y el rendimiento de una calle, autopista o intersección. Cuando se supera la capacidad de una carretera, el resultado es congestión, retraso y un nivel de servicio deficiente. El nivel de servicio se representa con una letra “grado” que va desde la A para condiciones excelentes (tráfico fluido y poco retraso) hasta la F para condiciones deficientes (extremadamente congestionado, tráfico intermitente y retraso excesivo).

A | SIN RETRASOS

Máxima calidad de servicio. Flujo de tráfico libre con pocas restricciones de maniobrabilidad o velocidad.

B | SIN RETRASOS

Flujo de tráfico estable. La velocidad se vuelve ligeramente restringida. Baja restricción en la maniobrabilidad.

C | RETRASOS MÍNIMOS

Flujo de tráfico estable, pero menos libertad para seleccionar la velocidad.

Objetivo del UDOT

D | RETRASOS NOTABLES

El flujo de tráfico se vuelve inestable. Velocidad sujeta a cambios repentinos.

E | RETRASOS CONSIDERABLES

Flujo de tráfico inestable. La velocidad cambia rápidamente y la maniobrabilidad es baja.

F | RETRASOS CONSIDERABLES

Tráfico muy congestionado. La demanda excede la capacidad y la velocidad varía mucho.

****El porcentaje cumplido es el número de vehículos que pueden viajar por la red de carreteras en un tiempo determinado en comparación con el número total de vehículos que intentan viajar a través de la red de carreteras.**

SELECCIÓN DE NIVEL 4: IMPACTOS

Se enfoca en los impactos de las alternativas sobre los entornos naturales y artificiales, así como también en los costos estimados del proyecto.

Criteria	Measure
 Especies amenazadas y en peligro de extinción	<ul style="list-style-type: none"> • Acres y tipos de hábitat
 Aguas de los Estados Unidos	<ul style="list-style-type: none"> • Pies lineales de arroyos afectados • Acres y tipos de recursos acuáticos
 Recursos de la sección 4(f)*	<ul style="list-style-type: none"> • Número y tipo de usos de la sección 4(f)
 Reubicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de posibles reubicaciones residenciales o empresariales
 Uso de la tierra	<ul style="list-style-type: none"> • Compatibilidad con los planes actuales del uso de la tierra
 Costo	<ul style="list-style-type: none"> • Costo estimado del proyecto

***Las propiedades de la sección 4(f)** incluyen parques públicos, áreas de recreación y refugios para animales o aves acuáticas de propiedad pública y significativos, o cualquier sitio histórico de propiedad pública o privada que figure o sea elegible para figurar en el Registro Nacional de Lugares Históricos.



PARTICIPACIÓN PÚBLICA

PERÍODO DE COMENTARIOS DE 30 DÍAS

28 DE ABRIL AL 28 DE MAYO DE 2023

UDOT busca que el público se involucre en el informe metodológico de desarrollo y selección de alternativas. Dicho informe identifica los criterios y las medidas para la evaluación, y sirve de guía para definir cuales alternativas se llevarán a cabo para realizar una evaluación detallada en la Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés).

ACTIVIDADES DE COLABORACIÓN PÚBLICA:



PRESENTACIONES DEL GOBIERNO LOCAL



REDES SOCIALES



PÁGINA WEB

LOS COMENTARIOS PUEDEN ENVIARSE A TRAVÉS DE:



KimballJunctionEIS.udot.utah.gov



KimballJunctionEIS@utah.gov

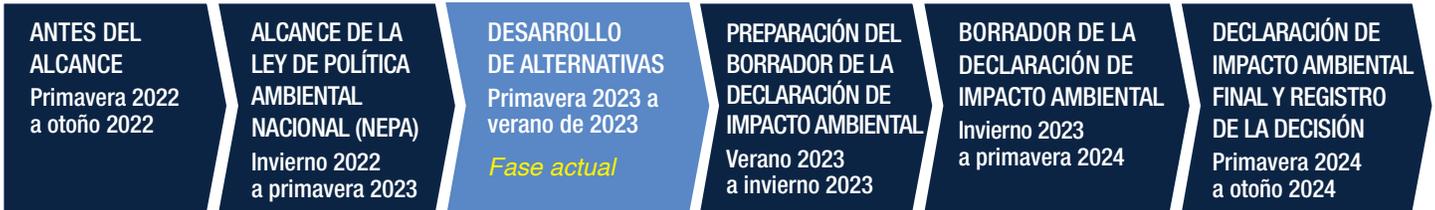


Kimball Junction EIS c/o HDR
2825 E. Cottonwood Parkway, Suite 200
Cottonwood Heights, UT 84121



435-255-3168

PROCESO Y CALENDARIO



COLABORACIÓN CONTINUA DE LAS PARTES INTERESADAS

- | | | | | | |
|------------------------|--|---|------------------------|--|------------------------|
| • Colaboración pública | • Jornada de puertas abiertas
• Período de comentarios de 30 días | • Colaboración pública
• Período de comentarios de 30 días | • Colaboración pública | • Audiencia pública
• Período de comentarios de 45 días | • Colaboración pública |
|------------------------|--|---|------------------------|--|------------------------|

SE INFORMARÁ PERIÓDICAMENTE AL PÚBLICO A TRAVÉS DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y DE LA PÁGINA WEB

Personas que requieren adaptaciones: Para aquellos que no tengan acceso a Internet o necesiten adaptaciones, incluidas, entre otras, traducciones o subtítulos, notifique al equipo del proyecto antes del 10 de mayo de 2023 Llame al 435-255-3168 para que les ayuden a ver materiales o a hacer comentarios.

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 el Código de los Estados Unidos § 327, título 23 y un Memorando de Entendimiento de fecha 26 de mayo de 2022. Estas acciones son ejecutadas por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y UDOT.