

¿Qué es un EIS?

¿Qué es un declaración de impacto ambiental (EIS)?

- ✓ Identifica el propósito y la necesidad del proyecto
- ✓ Identifica y evalúa alternativas
- ✓ Estudia los impactos probables
- ✓ Determina y documenta una alternativa preferida, los efectos asociados y la mitigación propuesta.
- ✓ Informa la toma de decisiones

¿Cuáles son algunos de los recursos que estudia un EIS de transporte?



Tráfico

- Tiempos de viaje
- Seguridad



Medioambiente natural

- Calidad del agua y del aire
- Especies amenazadas y en peligro de extinción
- Humedales



Entorno construido

- Impactos en la propiedad
- Configuración visual
- Uso del terreno
- Ruido

Propósito y necesidad del proyecto

El propósito del Proyecto Kimball Junction es abordar los problemas de seguridad y movilidad relacionados con el transporte para todos los usuarios del área de Kimball Junction mediante las siguientes acciones:

- ✓ Mejorar las operaciones y los tiempos de viaje en la SR-224 desde el cruce del I-80 a través de Olympic Parkway
- ✓ Mejorar la seguridad al reducir las filas de vehículos en las rampas de salida del I-80
- ✓ Mejorar la movilidad y accesibilidad de peatones y ciclistas a través del área de evaluación
- ✓ Mantener o mejorar los tiempos de viaje en transporte público en toda el área de evaluación

¿Por qué es necesario el proyecto?



Las futuras condiciones de falla (2050) en las intersecciones de la SR-224 e I-80, Ute Boulevard y Olympic Parkway crearán demoras y tiempos de viaje poco confiables.



Las filas de vehículos en las rampas de salida del I-80 se extenderán hasta la línea principal I-80, lo que generará condiciones de viaje inseguras.



Habrà una creciente demanda de transporte activo este-oeste (para peatones y ciclistas) cruzando la SR-224

Proceso de selección de alternativas del plan de área

30 conceptos alternativos desarrollados en el Plan del Área de Kimball Junction y SR-224 (2021)

- 11 alternativas no pasaron la evaluación de Nivel 1A
- 8 alternativas no pasaron la evaluación de Nivel 1B
- Las 11 alternativas restantes se agruparon en 4 alternativas para la evaluación de Nivel 2

3 alternativas pasaron la evaluación de Nivel 2 y avanzaron al EIS de Kimball Junction

- Alternativa A: Enlace tipo diamante dividido con mejoras en las intersecciones
- Alternativa B: Intersecciones separadas por niveles con carreteras frontales de un solo sentido hacia el enlace I-80
- Alternativa C: Mejoras en las intersecciones con optimizaciones para los peatones

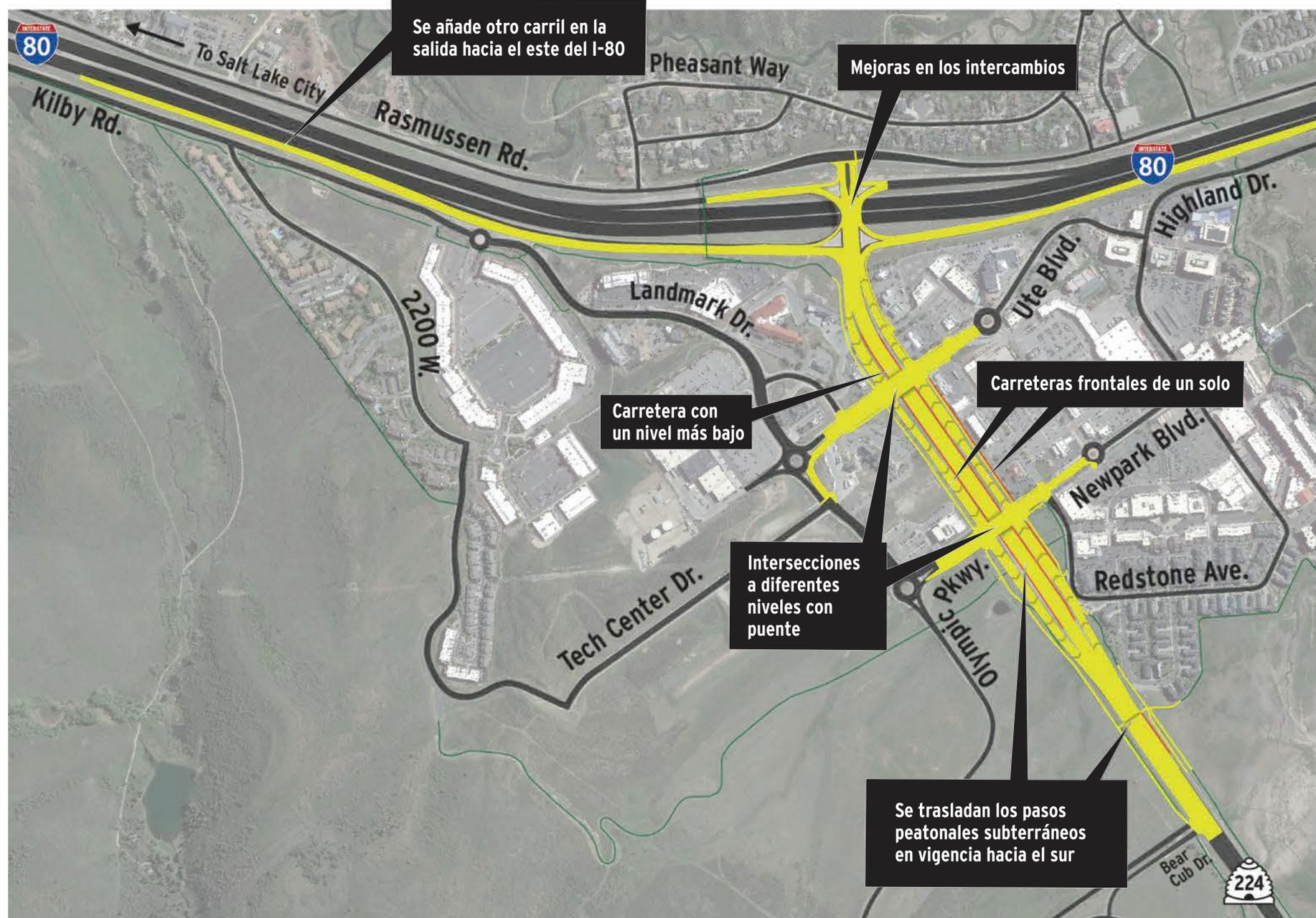


Proceso de selección de alternativas del EIS



Alternativa no evaluada en el borrador del EIS

No pasó la evaluación

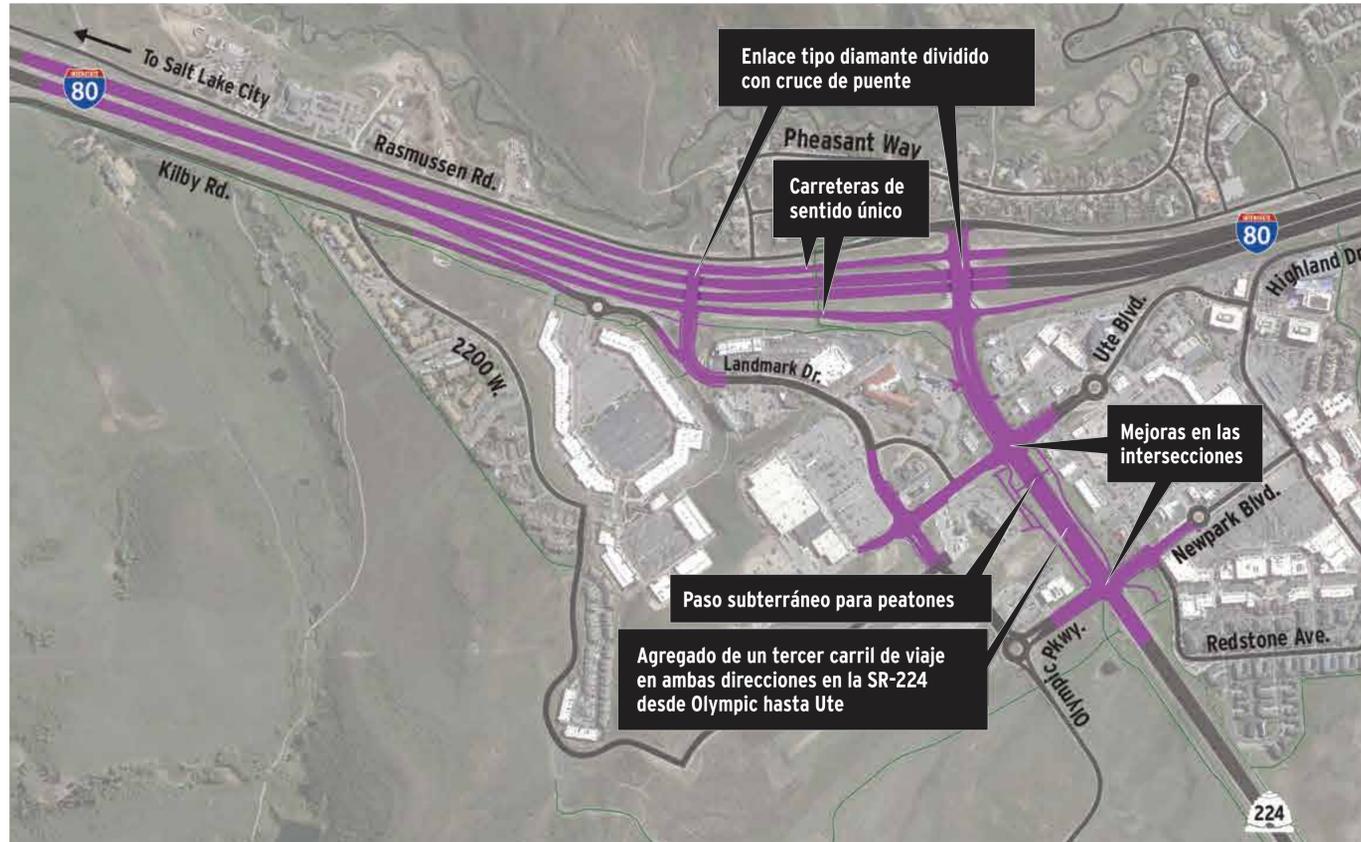


- No cumplió con el propósito general del proyecto
- Efecto negativo en el tiempo de viaje y la comodidad de los peatones
- Mayor número de propiedades afectadas
- Mayor costo y complejidad de construcción

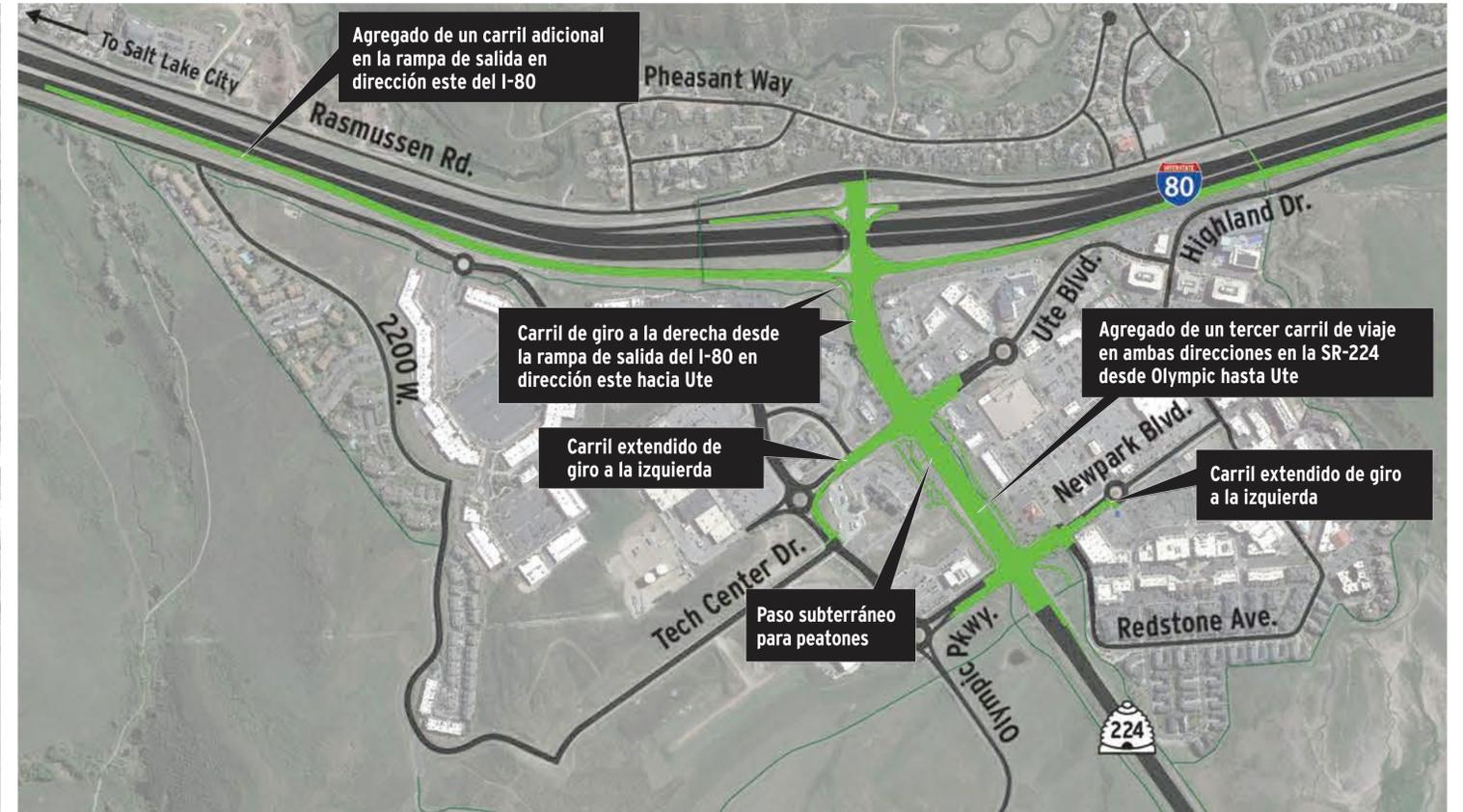
Alternativa B: Intersecciones separadas por niveles con carreteras frontales de un solo sentido hacia el enlace I-80

Alternativas evaluadas en el borrador del EIS

Pasó la evaluación



Alternativa A: Enlace tipo diamante dividido con mejoras en las intersecciones

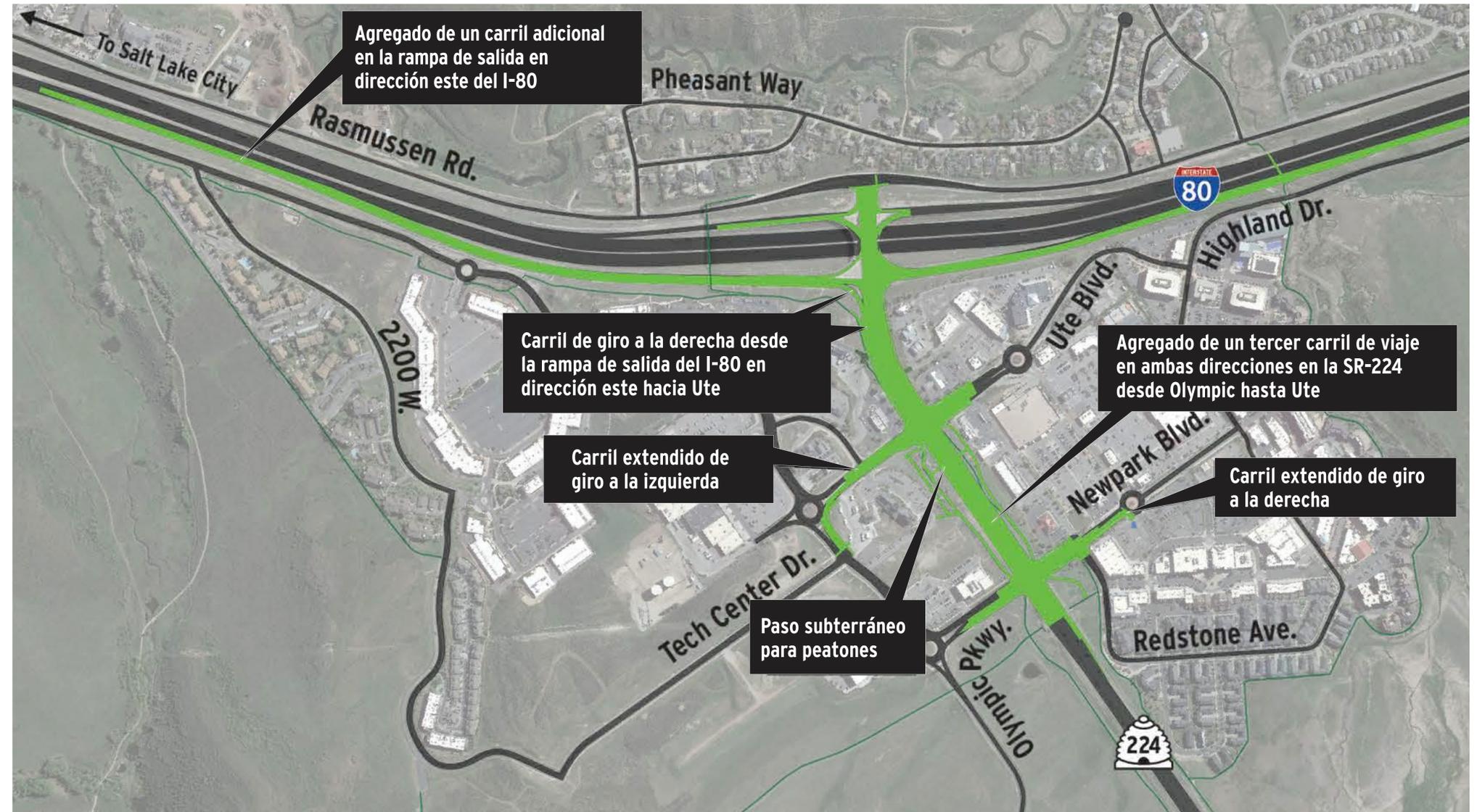


Alternativa C: Mejoras en las intersecciones con optimizaciones para los peatones

Alternativa preferida: Alternativa C

Beneficios primarios

- Mayor reducción en retrasos en viajes y velocidades de viaje más rápidas en el área de estudio durante los períodos pico de la mañana y la tarde/noche
- Todas las intersecciones en el área de estudio operarían con niveles aceptables de servicio
- Longitudes de filas de vehículos más cortas en la rampa de salida del I-80
- Gasto más razonable de fondos para los beneficios operativos previstos



Alternativa C: Mejoras en las intersecciones con optimizaciones para los peatones

Desempeño del transporte de cada alternativa del proyecto

Impacto	¿Qué significa esto para mí?	Medición	Alternativa sin acción 2050	Alternativa A Enlace tipo diamante dividido con mejoras en las intersecciones	Alternativa C Mejoras en las intersecciones con optimizaciones para los peatones
Propósito y necesidad objetivo	Cumple con el propósito y la necesidad				
Mejorar las operaciones y los tiempos de viaje en la SR-224 desde el cruce del I-80 a través de Olympic Parkway	<i>No estoy atrapado en el tráfico lento</i>	 Tiempo de viaje (velocidad promedio en mph)	Mañana, sentido sur - 11:30 (9) Tarde/noche, sentido norte - 9:30 (11)	Mañana, sentido sur - 4:30 (25) Tarde/noche, sentido norte - 4:15 (23)	Mañana, sentido sur - 3:15 (33) Tarde/noche, sentido norte - 3:45 (26)
	<i>No tengo que esperar varios ciclos de semáforo, ya que hay menos congestión de tráfico.</i>	 Número de intersecciones en el nivel de servicio E o F	Mañana: 1 Tarde/noche: 5	Mañana: 1 Tarde/noche: 0	Mañana: 0 Tarde/noche: 0
Mejorar la seguridad al eliminar las filas de vehículos en las rampas de salida del I-80	<i>No hay congestión en la vía principal del I-80.</i>	 Longitud de las filas de vehículos (calculado en pies)	Más de 5,000	600	400
Mantener o mejorar los tiempos de viaje en transporte público en toda el área de evaluación	<i>El transporte público funcionará de manera más eficiente</i>	 Ahorro en el tiempo total de viaje del (BRT) (min:seg)	16:30	14:00 (- 2:30)	14:30 (- 2:00)
Mejorar la movilidad y accesibilidad de peatones y ciclistas en el área de evaluación	<i>Los peatones y ciclistas tienen un mayor nivel de comodidad</i>	 Nivel de estrés del tráfico (escala 1-4, N1: estrés bajo, N4: estrés alto)	N3	N1	N1
	<i>Los peatones y ciclistas pueden circular mejor por la zona</i>	 Ahorro total de tiempo de caminata (min:seg)	54:00	52:30 (- 1:30)	53:45 (- 0:15)

Impactos y costos de los recursos de cada alternativa de proyecto

Impacto	Unidad	Alternativa sin acción 2050	Alternativa A Enlace tipo diamante dividido con mejoras en las intersecciones	Alternativa C Mejoras en las intersecciones con optimizaciones para los peatones
Terrenos convertidos para uso vial	Acres	0	4.86	3.5
De acuerdo con los planes locales de uso de la tierra	Sí/no	No	Sí	Sí
Posibles reubicaciones comerciales/residenciales	Número	0	0	0
Impactos en los servicios públicos	Nivel	Bajo	Sumamente alto	Alto
Áreas de recreación/senderos/instalaciones comunitarias afectadas	Número	0	0	0
Impactos en la calidad del aire por encima de las regulaciones	Sí/no	No	No	No
Receptores con niveles de ruido modelados por encima de los criterios*	Número	139	138	139
Mejoras en la calidad del agua	Sí/no	No	Sí	Sí
Impactos en los recursos acuáticos	Acres	0	0.044	0.004
Impactos directos a especies amenazadas, en peligro de extinción y sensibles	Acres	0	0	0
Impactos adversos sobre los recursos culturales	Número	0	0	0
Vertederos de residuos peligrosos afectados (sitios de riesgo alto, moderado y bajo combinados)	Número	0	2	2
Impactos de terrenos inundables	Acres	0	0.79	0
Cambios visuales	Categoría	Neutral	Neutral	Neutral
Usos de la sección 4(f)	Número	0	0	0
Costo (millones)	(\$2027) dólares	0	\$123.9 MILLONES	\$48.5 MILLONES

*Con cualquiera de las alternativas de acción, los niveles de ruido oscilarían entre 46 y 75 dBA, que es el mismo rango que las condiciones existentes y con la alternativa sin acción.

Política de muros antirruído del UDOT

Ruido de tráfico

La reducción del ruido del tráfico solo se puede implementar si se considera que es *factible* y *razonable*. Si alguna de las respuestas a continuación es “NO”, no se instalará el sistema de reducción de ruido.

Factible

- ✓ ¿Puede construirse?
- ✓ ¿Es seguro?
- ✓ ¿Proporciona una disminución perceptible en el nivel de ruido?

Razonable

- ✓ ¿Cumple con el objetivo de diseño de reducción de ruido?
- ✓ ¿Es rentable?
- ✓ ¿Quieren los propietarios una medida de reducción del ruido con una **votación sobre el ruido?**

Votación por ruido

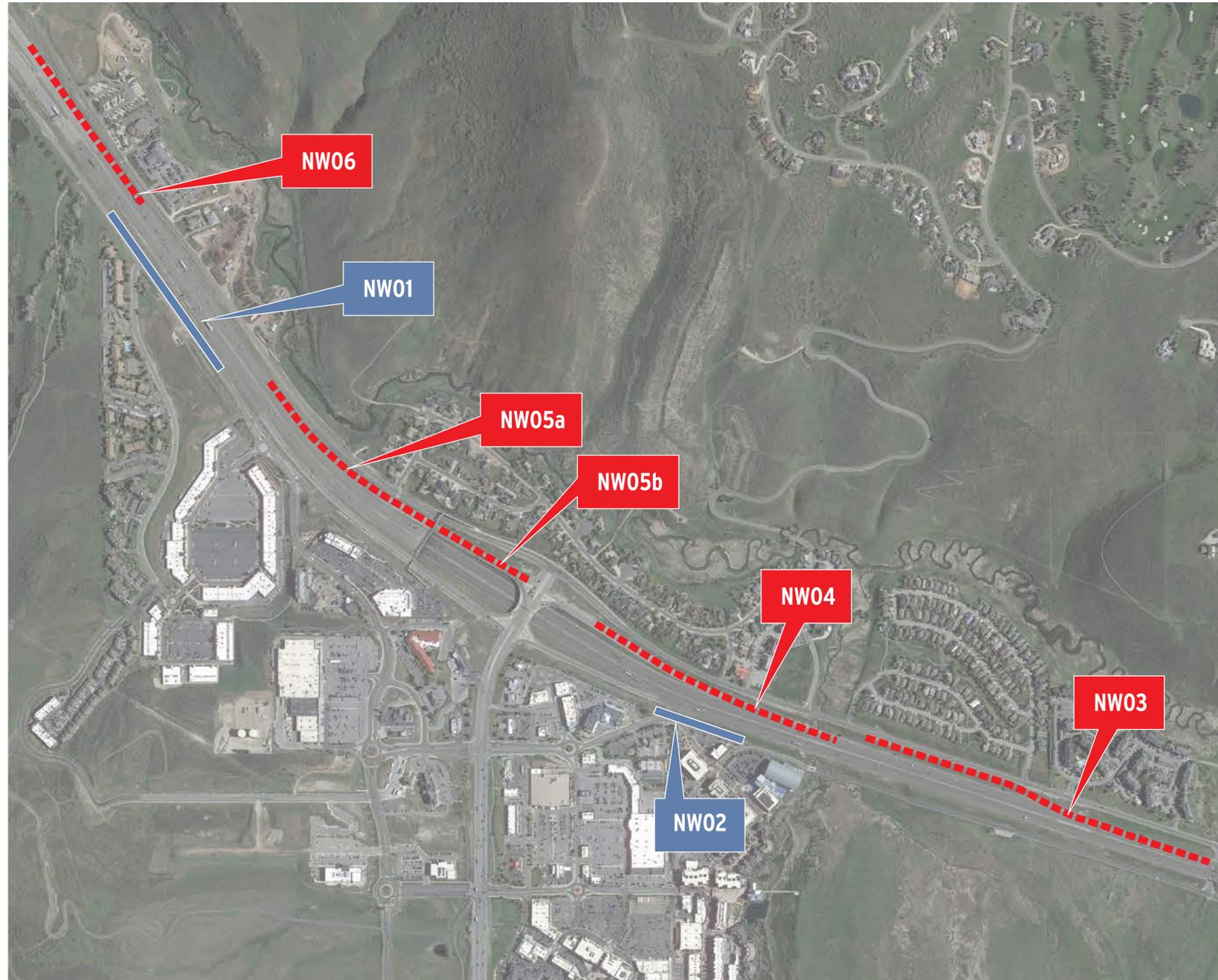
Si un muro antirruído cumple con todos los demás requisitos, se envía una votación sobre el muro antirruído a los propietarios y residentes que estén directamente adyacentes al muro antirruído o que se beneficiarían de este (reciben al menos una reducción de 5 dB(A)). Para aprobarse, la votación sobre el muro antirruído debe recibir los siguientes resultados.

El **75 %**
O MÁS
de los destinatarios
de las boletas
DEBEN VOTAR

El **75 %**
O MÁS
de los votantes
DEBEN VOTAR SÍ

Impactos del ruido de la alternativa C

Mejoras en las intersecciones con optimizaciones para los peatones



Con cualquiera de las alternativas de acción, los niveles de ruido oscilarían entre 46 y 75 dBA, que es el mismo rango que las condiciones actuales y con la alternativa sin acción.

Barrera evaluada	¿La barrera es factible, razonable y recomendable para la votación?	Medidas
Barrera de ruido 1 (NW01)	Sí	17' de alto, 1,300' de largo
Barrera acústica 2 (NW02)	Sí	14' de alto, 600' de largo
Barrera acústica 3 (NW03)	No	N/A
Barrera de ruido 4 (NW04)	No	N/A
Barrera de ruido 5 (NW05)	No	N/A
Barrera de ruido 6 (NW06)	No	N/A

Principales ventajas y desventajas de las alternativas de acción

Alternativa	Ventajas principales	Principales desventajas
<p>Alternativa A Enlace tipo diamante dividido con mejoras en las intersecciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mejores tiempos de viaje en la mañana y la tarde/noche en comparación con la alternativa sin acción. • Mejor experiencia peatonal en comparación con la alternativa de no acción • Acceso directo desde el I-80 al Centro de Tránsito de Kimball Junction • Mejor acceso del I-80 al futuro desarrollo del lado oeste que la Alternativa C 	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de servicio E en la intersección SR-224/Rasmussen Rd (hora pico de la mañana) • Costo más alto (nuevo intercambiador/puente) • Aumento del tráfico al oeste de Kimball Junction y en Landmark Dr • Impacto visual ligeramente mayor (intercambio/puente) • Un poco más de impacto en los servicios públicos • Alta complejidad constructiva (cierres de rampas/carriles) • Agrega 1:15 min. (tráfico en dirección sur durante la mañana) y 30 seg. (tráfico en dirección norte durante la tarde/noche) en los tiempos de viaje en comparación con la alternativa C
<p>Alternativa C Mejoras en las intersecciones con optimizaciones para los peatones</p>	<p>Las mismas ventajas de la Alternativa A con beneficios adicionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción del retraso en el viaje, velocidades más rápidas (mañana/tarde-noche) • Nivel de servicio de intersección aceptable en todas las intersecciones • Filas más cortas en la rampa de salida del I-80 en comparación con la alternativa A • Un 60 % más económico que la alternativa A • Menos tráfico en Landmark Dr y menor impacto visual que la alternativa A • Construcción menos compleja que la alternativa A 	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso menos directo a ubicaciones residenciales y comerciales en el lado oeste de Kimball Junction que la Alternativa A • Los tiempos de caminata entre destinos clave son ligeramente más largos que los de la alternativa A • Menos acceso directo desde el I-80 hasta el Centro de Tránsito de Kimball Junction • El ahorro de tiempo de viaje del BRT es 30 segundos más largo que con la Alternativa A

Período de comentarios públicos

**DEL 14 DE MARZO AL 28
DE ABRIL DE 2025**

*Se aceptan comentarios hasta las 11:59 p.m. MST
y con matasellos del 28 de abril*



435-255-3186



KimballJunctionEIS.udot.utah.gov



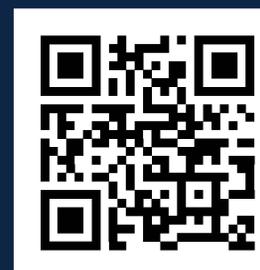
KimballJunctionEIS@utah.gov



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

**UDOT solicita la opinión
del público sobre el borrador
para el EIS, específicamente
sobre:**

- ✓ La alternativa preferida
- ✓ El análisis de los impactos potenciales de la alternativa preferida
- ✓ La mitigación propuesta de los impactos potenciales



**Comente en
nuestro sitio web**



COLABORACIÓN CONTINUA DE LAS PARTES INTERESADAS

- Colaboración pública
- Dos encuestas públicas

- Colaboración pública

- Presentaciones del Consejo
- Jornada de puertas abiertas
- Periodo de comentarios de 37 días

- Colaboración pública
- Presentaciones del Consejo
- Periodo de comentarios de 30 días

- Presentaciones del Consejo
- Audiencia pública
- Periodo de comentarios de 45 días

- Colaboración pública

SE INFORMARÁ PERIÓDICAMENTE AL PÚBLICO A TRAVÉS DEL CORREO ELECTRÓNICO, LAS REDES SOCIALES Y EL SITIO WEB DEL ESTUDIO.