

PROPÓSITO DEL PROYECTO

El propósito de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) del Heber Valley Corridor es mejorar la movilidad regional y local en la U.S. 40 desde S.R. 32 a U.S. 189 y ofrecer oportunidades para transporte no motorizado al tiempo que permite a Heber City cumplir su visión del centro histórico de la ciudad.

CONCEPTOS ALTERNATIVOS

Se desarrollaron conceptos alternativos utilizando información de estudios anteriores, comentarios públicos y análisis de tráfico realizados por el equipo del proyecto EIS. Actualmente se están considerando 13 conceptos alternativos de construcción. UDOT utilizará un proceso de selección multinivel para determinar qué alternativas son razonables y se realizará un análisis detallado de estas.

TRANSPORTE NO MOTORIZADO

La infraestructura de transporte no motorizado existente (instalaciones para bicicletas y peatones) en el valle es inconsistente y carece de conectividad. Los componentes no motorizados se desarrollarán para alternativas que no se eliminen en el proceso de selección y se evaluarán en detalle en el EIS. Los componentes no motorizados se basarán en el Plan maestro de senderos del condado de Wasatch (2016); el Plan maestro de parques, senderos y espacios abiertos de Heber City (2021); y Envision Heber 2050 (2020), y pueden tener un aspecto diferente en función del contexto.

SIN ACCIÓN

NEPA requiere una alternativa de no acción y proporciona una línea base para la comparación de alternativas conceptuales. La alternativa de no acción asume que todos los proyectos enumerados en el *Plan estatal de transporte rural de largo alcance de la UDOT 2019-2050 (LRP)* sean construidos excepto este proyecto.

ALTERNATIVAS DE TRÁNSITO

El estudio de tránsito del condado de Wasatch (2020) identificó una combinación de servicios locales en Heber Valley, una ruta de cercanías de Park City desde Heber City, una ruta suburbana del condado de Wasatch al condado de Utah desde Heber City y servicios de vanpool desde Heber City a Orem y Park City, comenzando con el servicio dial-a-ride en Midway y Heber City. Las recomendaciones de este plan se evaluarán para determinar si satisfacen el propósito y la necesidad del proyecto.

Términos clave

- *Una instalación de acceso limitado tiene el mismo tipo de diseño que U.S. 40 entre I-80 y S.R. 32.*
- *Una arteria es una carretera de gran capacidad, por ejemplo Main Street en Heber City.*
- *Una intersección es un cruce en pendiente en el que dos o más carreteras convergen, divergen, se encuentran o cruzan.*
- *Un intercambio separado por grados se produce cuando una carretera local cruza por encima o por debajo de la autopista y se utilizan rampas para entrar o salir de la autopista.*
- *Un parkway es una autopista dividida de acceso controlado, con pocas intersecciones y una mediana en el centro.*
- *Una carretera a nivel es una instalación en la que los cruces de intersección entre carreteras están al mismo nivel.*
- *Una rotonda turbo es una rotonda a gran escala de varios carriles que requiere que los conductores elijan la dirección de viaje antes de entrar.*

CONCEPTOS ALTERNATIVOS PARA EL U.S. 40

Se han desarrollado seis conceptos para mejorar el U.S. 40. Estos incluyen ensanchamiento, mejoras en las intersecciones, túneles/puentes, conversión a un acoplamiento unidireccional y utilización de carriles reversibles. El límite de velocidad de diseño para todos los conceptos alternativos es de 35 mph (igual que la existente) a menos que se indique lo contrario.

40A ALTERNATIVA 40A: ENSANCHAR U.S. 40

El concepto propone ampliar el U.S. 40 de cinco carriles a siete carriles, de 500 North a U.S. 189.

40B ALTERNATIVA 40B: MEJORAR LAS ROTONDAS DE U.S. 40

El concepto propone reemplazar las intersecciones señalizadas existentes por rotondas en 500 North, Center Street, 100 South, 600 South y 1200 South, sin añadir carriles adicionales al U.S. 40.

40C ALTERNATIVA 40C: MEJORAR LAS INTERSECCIONES DE U.S. 40

El concepto propone realinear S.R. 113 para alinearse con Center Street (para alinear los principales movimientos este-oeste), añadiendo carriles de giro a las intersecciones señalizadas, sin añadir carriles adicionales al U.S. 40.

40D ALTERNATIVA 40D: MEJORAR LOS TÚNELES/PUENTES DE U.S. 40

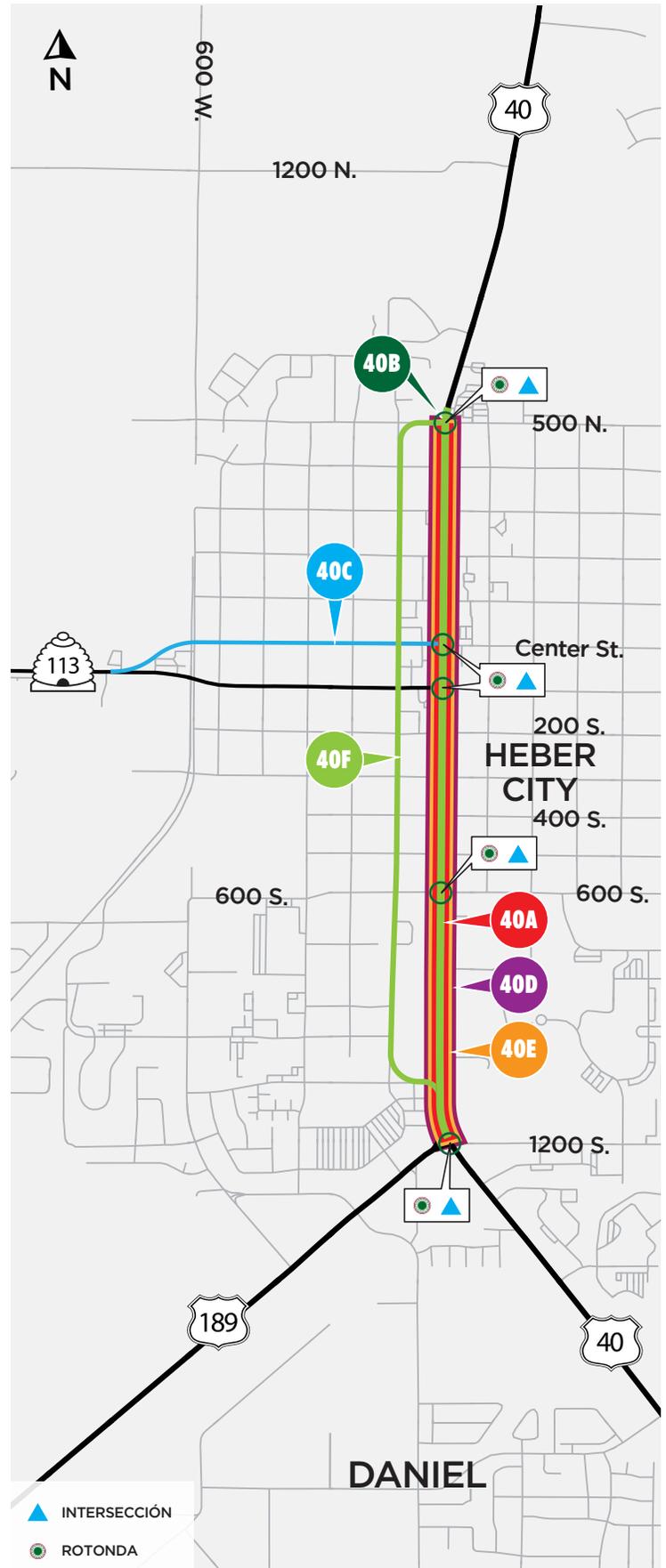
El concepto propone construir un puente sobre o un túnel bajo el U.S. 40 de 500 North a 1200 South.

40E ALTERNATIVA 40E: CARRILES REVERSIBLES

El concepto propone convertir el carril central de giro en un carril reversible de 500 North a U.S. 189, sin añadir carriles adicionales a U.S. 40. El carril central se usaría para el tráfico en dirección norte en la mañana y el tráfico en dirección sur en la tarde.

40F ALTERNATIVA 40F: COPLA UNIDIRECCIONAL

El concepto propone dividir el U.S. 40 en dos carreteras entre 500 North y 1000 South. Main Street sería para viajar hacia el norte y 100 West sería para viajar hacia el sur.



CONCEPTOS ALTERNATIVOS WEST BYPASS

Se han desarrollado cuatro conceptos alternativos para un west bypass. Las diferencias principales entre las alternativas son el límite de velocidad y las conexiones a la red local (ubicaciones de intercambio o intersección).

Tres conceptos de west bypass generalmente siguen el corredor que ha sido preservado por Heber City y el condado de Wasatch, el cuarto se extiende más hacia el norte.

Los conceptos WA, WB y WC tienen cada uno una opción para realinear el U.S. 189.

WA ALTERNATIVA WA: WEST BYPASS DE ACCESO LIMITADO SEPARADO POR GRADOS

El concepto propone una instalación tipo autopista con seis intercambios en las principales conexiones: U.S. 40 (2), U.S. 189 (2), S.R. 113 y 1300 South.

SPEED LIMIT
65

WB ALTERNATIVA WB: WEST BYPASS PARKWAY EN GRADO

El concepto propone una instalación tipo parkway con ocho intersecciones: U.S. 40 (2), U.S. 189 (2), S.R. 113, 1300 South, Industrial Parkway y 300 West.

SPEED LIMIT
55

WC ALTERNATIVA WC: WEST BYPASS ARTERIAL A GRADO

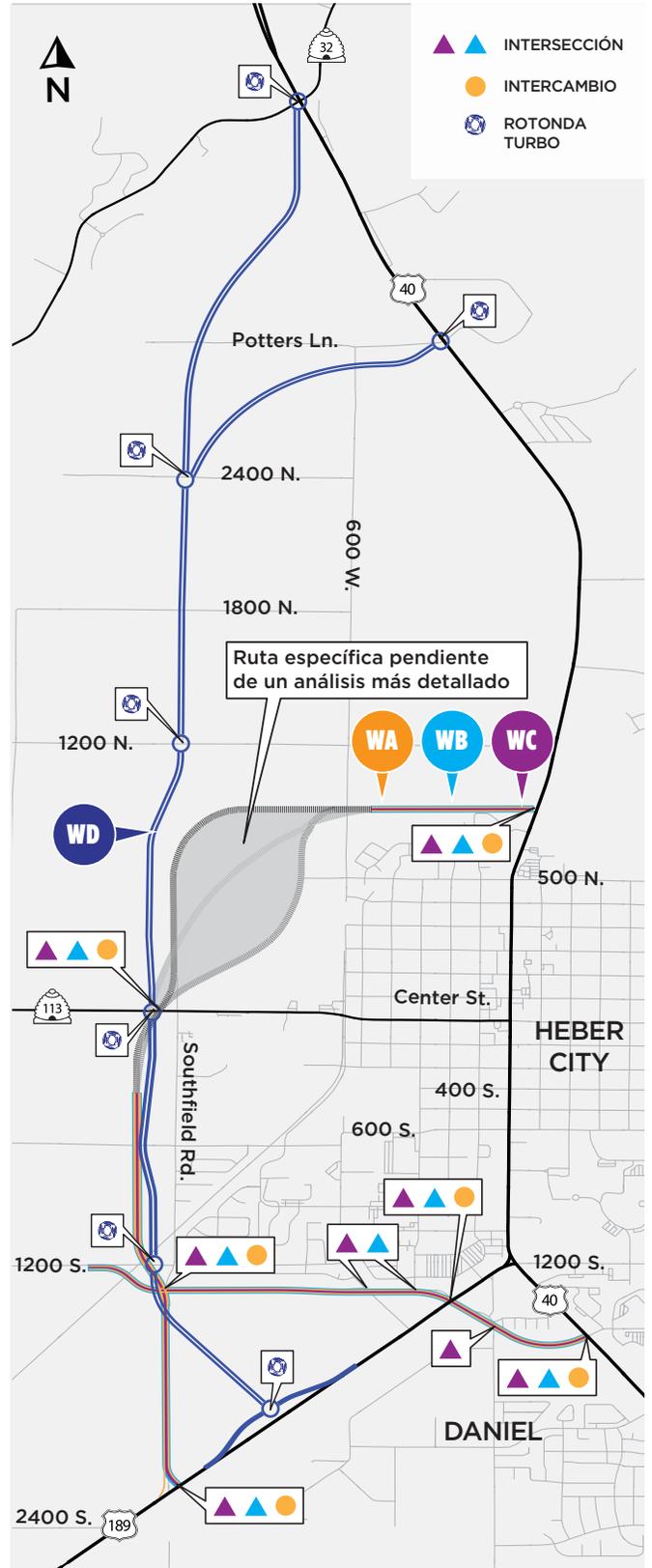
El concepto propone una instalación de tipo arterial con intersecciones en todas las calles, nueve en total: U.S. 40 (2), U.S. 189 (2), 1300 South, S.R. 113, Industrial Parkway, 300 West y S. Daniels Road.

SPEED LIMIT
45

WD ALTERNATIVA WD: ROTONDAS TURBO WEST BYPASS PARKWAY

El concepto tiene rotondas turbo en siete ubicaciones clave.

SPEED LIMIT
55



CONCEPTOS ALTERNATIVOS EAST BYPASS

Se han desarrollado tres conceptos alternativos para un east bypass. Las diferencias principales entre las alternativas son el límite de velocidad y las conexiones a la red local (ubicaciones de intercambio o intersección).

Dos de los conceptos de east bypass serían paralelos a 1200 East; el tercero sería en 1200 East (Mill Road).

EA

ALTERNATIVA EA: EAST BYPASS ACCESO LIMITADO SEPARADO POR GRADOS

El concepto propone una instalación tipo autopista o conjunto desde 1200 East (Mill Road) con tres intercambios: Center Street y las conexiones norte y sur con U.S. 40.

SPEED
LIMIT
65

EB

ALTERNATIVA EB: EAST BYPASS PARKWAY EN GRADO

El concepto propone una instalación tipo parkway o conjunto desde 1200 East (Mill Road) con siete intersecciones en ubicaciones clave.

SPEED
LIMIT
55

EC

ALTERNATIVA EC: EAST BYPASS ARTERIAL A GRADO

El concepto propone una instalación de tipo arterial en 1200 East (Mill Road) con intersecciones en todas las calles transversales, 12 en total.

SPEED
LIMIT
45

