

## PROPÓSITO Y NECESIDAD DEL PROYECTO

El propósito del Proyecto de Heber Valley Corridor es mejorar la movilidad regional y local en la US-40 desde la SR-32 hasta la US-189, y brindar oportunidades para el transporte no motorizado mientras permite que Heber City cumpla con su visión para el centro histórico de la ciudad.

## EVALUACIÓN PRELIMINAR DE CONCEPTOS ALTERNATIVOS

El UDOT llevó a cabo una evaluación de tres niveles de 23 alternativas de transporte. Los 17 conceptos alternativos fueron desarrollados por el equipo del estudio o se derivaron de estudios anteriores y se basaron en el análisis inicial y la opinión pública. Después del período de comentarios públicos de alternativas del 5 de octubre al 4 de noviembre de 2021, **se desarrollaron seis nuevas alternativas.**

El proceso comenzó con una evaluación preliminar de los conceptos desarrollados por el UDOT o sugeridos por el público.

Para avanzar al siguiente nivel de selección, los conceptos debían:

- ✓ Cumplir con los objetivos
- ✓ No ser redundantes con otras alternativas
- ✓ Estar dentro del área de estudio del proyecto
- ✓ Ser técnica y económicamente factibles
- ✓ No planificarse como un proyecto independiente
- ✓ No formar parte de una alternativa más amplia

Se revisaron todas las alternativas que se pasaron a la **selección de nivel 1** para determinar su capacidad para mejorar la movilidad regional y local y permitir que Heber City cumpla con su visión para el centro histórico de la ciudad (proteger edificios históricos y lugares valiosos) y Main Street (aceras anchas, carriles para bicicletas, paisajismo, límite de velocidad reducido). Se eliminaron las alternativas que no cumplían con esta visión.

**La selección de nivel 2** eliminó las alternativas que podrían cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto, pero que serían alternativas no razonables por otros motivos, como impactos ambientales o regulatorios no razonables.

**En función de una evaluación de 23 alternativas, cinco alternativas pasaron el proceso de selección de los niveles 1 y 2. Las otras 18 alternativas se eliminaron en la selección preliminar, nivel 1 o nivel 2.**

Las alternativas restantes se desarrollarán de modo que incluyan adaptaciones no motorizadas (bicicletas/peatones).



## CRITERIOS DE SELECCIÓN DE NIVEL 1

La selección de nivel 1 se basó en el propósito y la necesidad del proyecto. En el primer tramo de la selección de tráfico de nivel 1, se analizaron las alternativas para determinar su capacidad de reducir el tiempo de viaje, la longitud de las colas en las intersecciones y mejorar el nivel de servicio (LOS) en Main Street US-40 dentro de los límites de Heber City (movilidad local). En el segundo tramo, se consideró si una alternativa permitiría a Heber City cumplir con su visión del centro histórico de la ciudad. En el tercer tramo de la selección de tráfico de nivel 1, se revisó la capacidad de una alternativa restante para mejorar la movilidad del tráfico regional al reducir el tiempo de viaje de norte a sur a través de Heber Valley y disminuir el número de puntos de conflicto (intersecciones y entradas de vehículos) de la SR-32 a la US-189 al sur del aeropuerto en comparación con las condiciones sin construcción.

| Criterios  | Medida  |
|--|---|
| Mejorar la movilidad regional y local en US-40 antes de 2050               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mejorar el nivel de servicio arterial y de intersección (LOS) en US-40</li> <li>Disminuir sustancialmente el tiempo de viaje por el tráfico</li> <li>Disminuir sustancialmente la longitud de la cola en dirección sur a lo largo de US-40 en 500 N</li> <li>Minimizar los conflictos<sup>1</sup> en la movilidad norte-sur para el tráfico de paso</li> </ul> |
| Brindar oportunidades para el transporte no motorizado                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proporcionar oportunidades de transporte no motorizado de acuerdo con los documentos de planificación local y regional<sup>2</sup></li> </ul>  |
| Permitir que Heber City cumpla su visión del centro histórico de la ciudad | <ul style="list-style-type: none"> <li>Evitar o minimizar los impactos en lugares valiosos<sup>3</sup> y edificios históricos de Main Street</li> <li>Evitar mejoras que impidan que Heber City implemente estrategias para lograr su visión de Main Street (<i>aceras anchas, carriles para bicicletas, paisajismo, límite de velocidad reducido</i>)</li> </ul>                                     |

1. Los conflictos incluyen calles cruzadas y entradas de vehículos.

2. Parques urbanos del centro en el Plan maestro de parques, senderos y espacios abiertos de Heber City.

3. Las aguas de EE. UU. y la Sección 4(f)/6(f) reciben una consideración especial porque las leyes federales requieren que el UDOT considere y analice alternativas que eviten estos recursos.

## ALTERNATIVAS ELIMINADAS EN LA SELECCIÓN DE NIVEL 1

### ALTERNATIVAS DE US 40

| Alternativa  | Motivo principal del fracaso de la selección   |
|--|--|
| Ampliación de Main St (40A)                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>No permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad.</li> <li>Solo mejoraría marginalmente la movilidad local por encima de las condiciones de no acción.</li> </ul>   |
| Rotondas de Main St (40B)                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Las rotondas de dos carriles provocarían una falla en el LOS en 5 intersecciones de Main Street.</li> <li>Las rotondas de tres carriles no permitirían que Heber City cumpliera con su visión del centro histórico de la ciudad debido a los impactos en los edificios históricos.</li> </ul>     |
| Intersecciones de Main St (40C)                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliar la US-40 en las intersecciones para acomodar movimientos de giro adicionales de los vehículos no cumpliría con los criterios de movilidad local.</li> <li>No permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad.</li> </ul>                                  |
| Túnel/puente de Main St (40D)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>El túnel no es una alternativa práctica o razonable a una carretera de superficie estándar.</li> <li>Un puente no permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad.</li> </ul>   |
| Carriles reversibles (40E)                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>No mejoraría la movilidad local con un LOS defectuoso en 3 intersecciones.</li> <li>No permitiría que Heber City cumpliera con su visión del centro histórico de la ciudad debido a los impactos visuales de 21 a 32 pórticos superiores, además de las señales de tráfico existentes.</li> </ul> |
| Acoplamiento c/100 W (40F)<br>Acoplamiento c/100 E (40G) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ambos acoplamientos respaldarían la movilidad del tráfico local en Main Street, pero añadirían un obstáculo adicional (100 W o 100 E) a la movilidad local de este a oeste en Heber City.</li> <li>No permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad.</li> </ul> |

# ALTERNATIVAS ELIMINADAS EN LA SELECCIÓN DE NIVEL 1, CONTINUACIÓN

## ALTERNATIVAS DE CIRCUNVALACIÓN ESTE

La razón principal por la que estas alternativas fracasan es porque las alternativas del este no llevan suficiente tráfico fuera de Main Street. Hay más tráfico en el lado oeste (área Provo-Orem en la US-189) en comparación con el este (Daniel's Canyon en la US-40 en dirección sureste).

- Las tres alternativas de circunvalación este no superaron la selección de nivel 1 porque no mejorarían la movilidad local en la US-40 antes de 2050. Todas las alternativas del este tendrían varias intersecciones fallidas y segmentos arteriales (LOS F), largos tiempos de viaje y largas colas de vehículos.
- El tráfico de US-189 no tendría opciones de circunvalación al este útiles debido a los viajes fuera de la dirección. El modelo de tráfico predice que el tráfico de la US-189 que se dirige al norte de Heber City continuaría utilizando Main Street.
- Los residentes de Midway contribuyen a la demanda de viajes locales y regionales, y no encontrarían beneficiosas las rutas del lado este y Main Street seguiría teniendo problemas de movilidad local.

## ALTERNATIVAS DE CIRCUNVALACIÓN OESTE

La conexión 1300 South proporciona una ruta importante para el tráfico desde el lado oeste de Heber Valley para acceder a los centros comerciales en el sur de Heber City.

- Las alternativas de circunvalación oeste sin conexión a 1300 South no moverían suficiente tráfico local para mejorar la movilidad local porque las alternativas no serían una alternativa atractiva hacia Main Street.
- Sin la conexión 1300 South, más tráfico se vería obligado a seguir utilizando Main Street.

| Alternativa   | Motivo del fracaso de la selección  |
|---|---|
| Acceso limitado de circunvalación oeste con US-189 (WA2) realineada | <ul style="list-style-type: none"> <li>• No reduciría el tráfico en Main Street lo suficiente como para mejorar la movilidad local.</li> <li>• Dos intersecciones en Main Street fallarían (LOS F) y tendrían tiempos de viaje más lentos, en comparación con otras alternativas.</li> </ul>  |
| Arteria de circunvalación oeste (WC1)                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• No mejoraría la movilidad local con dos intersecciones fallidas en Main Street (LOS F), tiempos de viaje lentos y largas colas.</li> </ul>   |
| Arteria de circunvalación oeste con US-189 realineada (WC2)         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• No apoyaría la movilidad regional debido a las velocidades más bajas y al alto número de puntos de conflicto (intersecciones y entradas de vehículos).</li> </ul>  |
| Circunvalación oeste con rotondas turbo (WD1)                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• No mejoraría la movilidad local porque no llevaría suficiente tráfico lejos de Main Street sin una conexión 1300 South.</li> <li>• <i>Aunque se eliminó la WD, se desarrollaron y evaluaron dos nuevas alternativas que incluyen la extensión norte basadas en comentarios del público (WB3 y WB4).</i></li> </ul> |
| Circunvalación oeste con rotonda turbo y 1300 South (WD2)           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• No mejoraría la movilidad local, ni siquiera con una conexión 1300 S.</li> <li>• No funciona tan bien como otras alternativas similares porque carece de conexión en 800 North y, por lo tanto, no capta tanto tráfico local.</li> </ul>   |
| Circunvalación oeste con extensión sur (WS)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estaría demasiado al sur para respaldar los movimientos de tráfico local, ya que atrae solo 2000 viajes por día.</li> <li>• No mejoraría la movilidad local ni reduciría los volúmenes de tráfico en Main Street.</li> </ul>   |

### ¿Qué es el nivel de servicio?

Nivel de servicio (LOS) es una medida de la capacidad de carga de vehículos y del rendimiento de una calle, autopista o intersección.

### Nivel de servicio

**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. Restricción baja de maniobrabilidad.

**C** RETRASOS MÍNIMOS

Flujo de tráfico estable. La velocidad se vuelve ligeramente restringida. Restricción baja de maniobrabilidad.

### Objetivo de 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.

# RESUMEN DE RESULTADOS DE SELECCIÓN DE NIVEL 1

| ALTERNATIVA   | Selección preliminar | CONSIDERACIONES LOCALES  |  |   |   |   |  |   | CONSIDERACIONES REGIONALES   |  | <br>¿Se recomienda para el nivel 2?<br>Una alternativa debe pasar todos los criterios de nivel 1 para pasar a la selección de nivel 2 |
|---|----------------------|--|--|---|---|---|--|---|--|--|--|
|   |                      | Movilidad local (operaciones en horas pico de la tarde en Main Street)   |  |   |   | Visión de Heber City  |  |   | Movilidad regional   |  |  |
|   |                      | <br>Número de intersecciones en LOS F  | <br>Segmentos en dirección sur con LOS F  | <br>Tiempo de viaje en US-40 SR-32 a intersección US-189/US-40 (m:s) | <br>Longitud de la cola en dirección sur en 500 North (pies) | <br>Impactos en lugares valiosos | <br>Impactos en edificios históricos del centro | <br>Permite que Heber City logre su visión | <br>Tiempo de viaje en circunvalación SR-32 a US-189/3000 Sur (m:s) | <br>Puntos de conflicto Intersecciones, cruces de calles, entradas de vehículos |  |
| US-40 Condiciones existentes (2019)   | -                    | 0  | 2  | 8:20  | 375   | No  | No   | No  | 10:40  | 144  | -  |
| US-40 Sin acción (2050)   | -                    | 3  | 2  | 17:40   | 13,100  | No  | No   | No  | 19:05  | 152-157  | -  |
| Alternativa de tránsito   | No                   | Similar al escenario sin acción  |  |   |   |   |  |   |  |  | No   |
| Ampliación de Main St (40A)   | Sí                   | 1  | 2  | 10:30   | 525   | Sí  | 33   | No  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Rotondas de Main St (40B)   | Sí                   | 5  | Las rotondas se analizaron utilizando una herramienta/método de análisis de tráfico diferente para determinar el LOS de intersecciones con malos resultados, sin más análisis. |   |   | Sí  | 9  | No  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Intersecciones de Main St (40C)   | Sí                   | 4  | 2  | 17:50   | 14,700  | Sí  | 17   | No  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Túnel/puente de Main St (40D)   | No                   | Se eliminó el túnel debajo de la alternativa de US-40 por no ser una alternativa práctica o razonable para una carretera de superficie estándar.<br>Se eliminó el puente sobre la alternativa US-40 por no cumplir la visión de Heber City y por cuestiones operativas y de seguridad. |  |   |   |   |  |   |  |  | No   |
| Carriles reversibles (40E)  | Sí                   | 3  | 0  | 10:45   | 950   | No  | 1  | No  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Acoplamiento c/100 W (40F)  | Sí                   | 0  | 0  | 9:40  | 350   | Sí  | 15   | No  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Acoplamiento c/100 E (40G)  | Sí                   | 0  | 0  | 9:40  | 350   | Sí  | 36   | No  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Acceso limitado de circunvalación este (EA)                                   | Sí                   | 3  | 3  | 14:55   | 6,100   | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Autovía de circunvalación este (EB)   | Sí                   | 3  | 2  | 14:00   | 5,200   | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Arteria de circunvalación este (EC)   | Sí                   | 2  | 3  | 17:15   | 11,800  | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Acceso limitado de circunvalación oeste (WA1)                                 | Sí                   | 0  | 1  | 11:05   | 1,600   | No  | 0  | Sí  | 9:10   | 16   | Sí   |
| Acceso limitado de circunvalación oeste con US-189 (WA2) realineada           | Sí                   | 2  | 1  | 12:30   | 2,800   | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Acceso limitado de circunvalación oeste con extensión norte (WA3)             | Sí                   | 0  | 1  | 10:00   | 1,100   | No  | 0  | Sí  | 6:45   | 3  | Sí   |
| Autovía de circunvalación oeste (WB1)   | Sí                   | 0  | 1  | 11:00   | 1,500   | No  | 0  | Sí  | 10:25  | 26-35  | Sí   |
| Autovía de circunvalación oeste con US-189 realineada (WB2)                   | Sí                   | 0  | 0  | 9:30  | 400   | No  | 0  | Sí  | 10:05  | 27-36  | Sí   |
| Autovía de circunvalación oeste con extensión norte (WB3)                     | Sí                   | 0  | 0  | 8:55  | 375   | No  | 0  | Sí  | 8:10   | 12   | Sí   |
| Autovía de circunvalación oeste con extensión norte y US-189 realineada (WB4) | Sí                   | 0  | 1  | 8:55  | 400   | No  | 0  | Sí  | 7:45   | 12   | Sí   |
| Arteria de circunvalación oeste (WC1)   | Sí                   | 2  | 1  | 13:10   | 4,800   | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Arteria de circunvalación oeste con US-189 realineada (WC2)                   | Sí                   | 1  | 1  | 10:55   | 1,300   | No  | 0  | Sí  | 10:45  | 74-123   | No   |
| Circunvalación oeste con rotondas turbo (WD1)                                 | Sí                   | 2  | 2  | 13:30   | 4,700   | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Circunvalación oeste con rotondas turbo y 1300 South (WD2)                    | Sí                   | 2  | 1  | 11:15   | 2,100   | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |
| Circunvalación oeste con extensión sur (WS)                                   | Sí                   | 2  | 2  | 13:15   | 3,800   | No  | 0  | Sí  | Consideraciones locales fallidas: sin análisis   |  | No   |

## CRITERIOS DE SELECCIÓN DE NIVEL 2

Las alternativas que pasaron la selección de nivel 1 se evaluaron luego con la selección de nivel 2. El propósito de la selección de nivel 2 fue eliminar las alternativas que funcionan de manera similar con respecto al propósito y la necesidad, pero que generarían impactos adicionales sin beneficio adicional.

El UDOT llevó a cabo ingeniería adicional en las alternativas que pasaron la selección de nivel 1 y desarrolló alineaciones para cumplir con los criterios de diseño aplicables. Se perfeccionaron las alternativas para establecer un número adecuado de carriles, espaciado medio, ancho de carril y geometría de curva segura para las velocidades de desplazamiento propuestas. Las alineaciones se configuraron para determinar cómo se conectarían a US-40 y US-189 en cada extremo y cómo se conectarían otras carreteras principales. Se generaron líneas de corte y relleno para estimar las líneas de derecho de paso y la huella necesaria para construir cada alternativa (se agregó un tope de 15 pies para tener en cuenta los posibles impactos en la construcción y el acceso del equipo). La huella y el área de derecho de paso se utilizaron para calcular los valores de impacto de los recursos clave y la propiedad privada.

| Criterios  | Medida   |
|--|--|
| <br>Aguas de los EE.UU.         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Acres y tipos de humedales y otras aguas de los EE. UU. afectados</li><li>• Pies lineales de acequias y arroyos afectados</li></ul>  |
| <br>Recursos de la Sección 4(f) | <ul style="list-style-type: none"><li>• Número de propiedades históricas de la Sección 4(f) afectadas</li><li>• Número de recursos recreativos de la Sección 4(f) afectados</li></ul>  |
| <br>Derecho de paso             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Número de adquisiciones y reubicaciones de propiedades completas (<i>comerciales y residenciales</i>)</li><li>• Número de adquisiciones parciales de propiedades</li></ul>             |
| <br>Costo                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Costo de las alternativas en comparación con otras alternativas (<i>las alternativas no se eliminarían en función del costo a menos que sean un orden de magnitud mayor</i>)</li></ul> |

## ALTERNATIVAS ELIMINADAS EN LA SELECCIÓN DE NIVEL 2

El acceso limitado de circunvalación occidental y los intercambios en desnivel con la alternativa de extensión norte (WA3) se eliminaron en función de la selección de nivel 2. WA3 tendría los impactos más altos en las aguas de EE. UU. (WOUS) de todas las alternativas y el costo estimado más alto.

## ANÁLISIS DETALLADO DE LOS IMPACTOS DE LAS ALTERNATIVAS RESTANTES

Las cinco alternativas que pasaron el proceso de selección se desarrollarán aún más con ingeniería mejorada para respaldar el análisis detallado en el proyecto de EIS. La fase de refinamiento de la ingeniería incluirá trabajos de diseño adicionales para proporcionar detalles tales como alineaciones horizontales y verticales, necesidades de derecho de paso, diseño de intersecciones, alojamiento para peatones y bicicletas, diseño de acceso y posibles diseños de drenaje, incluida la gestión de aguas pluviales.

Todas las alternativas que pasan la selección de nivel 2 cortan la conectividad de las carreteras locales secundarias y cortan el acceso a algunas propiedades. El UDOT determinará cómo restaurar la conectividad y proporcionar acceso a todas las alternativas antes de realizar un análisis detallado en el DEIS.

*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 17 de enero de 2017 y ejecutado por FHWA y UDOT.*

## RESUMEN DE RESULTADOS DE SELECCIÓN DE NIVEL 2

| ALTERNATIVA  | Aguas de los EE. UU. |                |                              |                   | Sección 4(f)                        |  |   | Derecho de paso                     |                             |  | Estimación de costos de alto nivel (millones) | ¿Se recomienda para una evaluación detallada en el proyecto de EIS? |
|--|----------------------|----------------|------------------------------|-------------------|-------------------------------------|--|---|-------------------------------------|-----------------------------|--|---|---|
|  | Canales (acres)      | Zanjas (acres) | Corriente permanente (acres) | Humedales (acres) | Edificios históricos                |  | Recursos recreativos<br>Conector Midway Lane/<br>Sendero Ferroviario del Condado Wasatch<br>(pies lineales) | Adquisiciones potenciales completas | Adquisiciones completas     | Número y superficie de parcelas intersecadas |   |   |
|  |                      |                |                              |                   | Adquisiciones potenciales completas | Adquisiciones completas                      |   |                                     |                             |  |   |   |
| US-40 Condiciones existentes (2019)  | -                    | -              | -                            | -                 | -                                   | -  | -   | -                                   | -                           | -  | -   | -   |
| US-40 Sin acción (2050)  | -                    | -              | -                            | -                 | -                                   | -  | -   | -                                   | -                           | -  | -   | -   |
| <b>Acceso limitado de circunvalación oeste (WA1)</b><br><i>Autopista con North US-40 (WA1)</i>   | 0.36                 | 0.11           | 0.63                         | 7.74              | 3 residencias                       | 1 negocio<br>2 residencias<br>2 dependencias | 1,973   | 3 negocios<br>5 residencias         | 4 negocios<br>6 residencias | 162 parcelas<br>186.40 ac                    | \$234M  | Sí  |
| <b>Acceso limitado de circunvalación oeste con extensión norte (WA3)</b>   | 0.36                 | 0.24           | 1.98                         | 22.14             | 0                                   | 1 negocio                                    | 2,038   | 1 negocio                           | 4 negocios<br>2 residencias | 144 parcelas<br>240.27 ac                    | \$270M  | No  |
| <b>Autovía de circunvalación oeste (WB1)</b><br><i>Autopista con North US-40 (WB1)</i>   | 0.33                 | 0.04           | 0.58                         | 5.60              | 3 residencias<br>1 dependencia      | 1 negocio<br>2 residencias<br>1 dependencia  | 1,236   | 2 negocios<br>3 residencias         | 4 negocios<br>8 residencias | 146 parcelas<br>141.10 ac                    | \$173M  | Sí  |
| <b>Autovía de circunvalación oeste con US-189 realineada (WB2)</b><br><i>Autopista con North US-40 y US-189 realineada (WB2)</i>           | 0.33                 | 0.04           | 0.58                         | 5.60              | 3 residencias<br>1 dependencia      | 1 negocio<br>2 residencias<br>1 dependencias | 1,236   | 2 negocios<br>3 residencias         | 4 negocios<br>9 residencias | 148 parcelas<br>137.14 ac                    | \$179M  | Sí  |
| <b>Autovía de circunvalación oeste con extensión norte (WB3)</b><br><i>Autopista a la SR-32 (WB3)</i>                                      | 0.33                 | 0.18           | 1.32                         | 10.53             | 0                                   | 1 negocio                                    | 1,236   | 2 negocios                          | 4 negocios<br>2 residencias | 139 parcelas<br>212.00 ac                    | \$191M  | Sí  |
| <b>Autovía de circunvalación oeste con extensión norte y US-189 realineada (WB4)</b><br><i>Autopista a SR-32 y US-189 realineada (WB4)</i> | 0.46                 | 0.18           | 1.32                         | 10.53             | 0                                   | 1 negocio                                    | 1,236   | 2 negocios                          | 4 negocios<br>3 residencias | 141 parcelas<br>208.05 ac                    | \$197M  | Sí  |