

APPENDIX O

Public Involvement Draft Screening Fact Sheets

Alternative Screening Process and Results
Project Overview & Summary: Alternative Screening
Alternative Components Map
Alternatives

ALTERNATIVE SCREENING PROCESS AND RESULTS

PROJECT PURPOSE AND NEED

The purpose of the Heber Valley Corridor Project is to improve regional and local mobility on US-40 from SR-32 to US-189 and provide opportunities for non-motorized transportation while allowing Heber City to meet their vision for the historic town center.

PRELIMINARY EVALUATION OF ALTERNATIVE CONCEPTS

UDOT conducted a three-level screening evaluation of 23 transportation alternatives. The original 17 alternative concepts were developed by the study team or brought forward from previous studies and were based on initial analysis and public input. Following the Oct. 5 to Nov. 4, 2021 alternatives public comment period **six new alternatives were developed**.

The process started with a preliminary evaluation of concepts developed by UDOT or suggested by the public.

To be advanced to the next level of screening, concepts needed to:

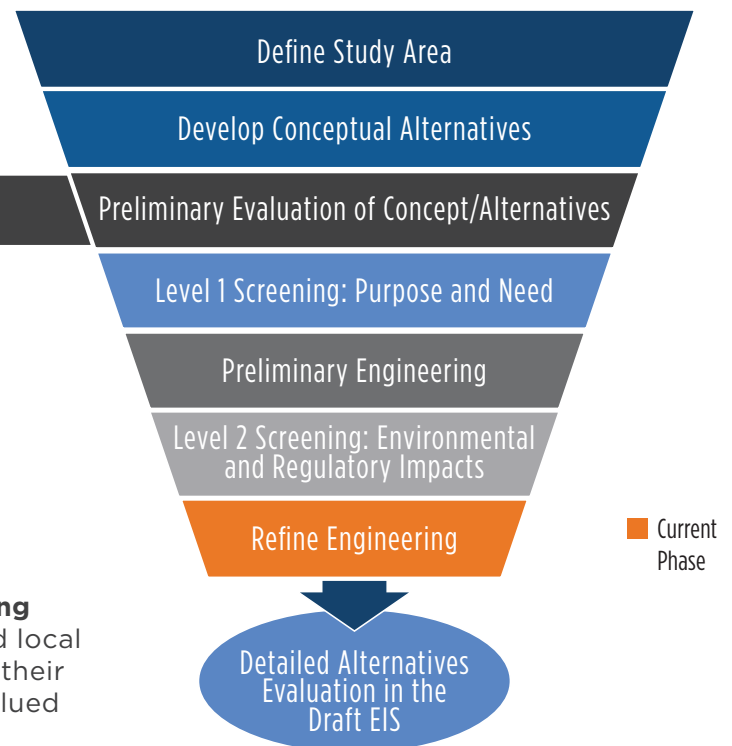
- ✓ Meet project objectives
- ✓ Not be redundant with other alternatives
- ✓ Be within the project study area
- ✓ Be technically and economically feasible
- ✓ Not be planned as a separate project
- ✓ Not be part of a larger alternative

All alternatives that were advanced to **Level 1 screening** were reviewed for their ability to improve regional and local mobility and allow Heber City to meet their vision for their historic town center (protect historic buildings and valued places) and Main Street (wide sidewalks, bike lanes, landscaping, reduced speed limit). Alternatives that did not meet this vision were eliminated.

Level 2 screening eliminated alternatives that might meet the purpose and need of the project but would be unreasonable alternatives for other reasons, such as unreasonable environmental or regulatory impacts.

Based on an evaluation of 23 alternatives, five alternatives passed the Level 1 and 2 screening process. The other 18 alternatives were eliminated in preliminary, Level 1 or Level 2 screening.

The remaining alternatives will be developed to include non-motorized (bicycle/pedestrian) accommodations.



LEVEL 1 SCREENING CRITERIA

Level 1 screening was based on the project purpose and need. The first tier of Level 1 traffic screening reviewed alternatives for their ability to decrease travel time, queue lengths at intersections, and improve Level of Service (LOS) on US-40 Main Street within Heber City limits (local mobility). The second tier considered whether an alternative would allow Heber City to meet their vision for the historic town center. The third tier of Level 1 traffic screening reviewed a remaining alternative's ability to improve regional traffic mobility by decreasing travel time north/south across Heber Valley and decrease the number of conflict points (intersections and driveways) from SR-32 to US-189 south of the airport when compared to no-build conditions.

Criteria	Measure
Improve regional and local mobility on US-40 through 2050	<ul style="list-style-type: none"> • Improve arterial and intersection Level of Service (LOS) on US-40 • Substantially decrease thru-traffic travel time • Substantially decrease southbound queue length along US-40 at 500 N • Minimize conflicts¹ to north-south mobility for thru-traffic
Provide opportunities for non-motorized transportation	<ul style="list-style-type: none"> • Provide opportunities for non-motorized transportation consistent with local and regional planning documents²
Allow Heber City to meet their vision for the historic town center	<ul style="list-style-type: none"> • Avoid/minimize impacts to valued places³ and historic buildings on Main Street • Avoid improvements that would preclude Heber City from implementing strategies to achieve their vision for Main Street (<i>wide sidewalks, bike lanes, landscaping, reduced speed limit</i>)

1. Conflicts include cross streets and driveways.

2. Downtown urban parks in the Heber City Parks, Trails, and Open Space Master Plan.

3. Waters of the US-and Section 4(f)/6(f) are given special consideration because federal laws require UDOT to consider and analyze alternatives that avoid these resources.

ALTERNATIVES ELIMINATED IN LEVEL 1 SCREENING

US-40 ALTERNATIVES

Alternative	Primary reason for failing screening
Widen Main St (40A)	<ul style="list-style-type: none"> • Would not allow Heber City to meet their vision for the historic town center. • Would only marginally improve local mobility over the no-action conditions.
Roundabouts Main St (40B)	<ul style="list-style-type: none"> • Two-lane roundabouts would result in failing LOS at 5 intersections on Main Street. • Three lane roundabouts would not allow Heber City to meet their vision for the historic town center due to historic building impacts.
Intersections Main St (40C)	<ul style="list-style-type: none"> • Widening US-40 at intersections to accommodate additional vehicle turning movements would fail local mobility criteria. • Would not allow Heber City to meet their vision for the historic town center.
Tunnel/Bridge Main St (40D)	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel is not a practical or reasonable alternative to a standard surface road. • Bridge would not allow Heber City to meet their vision for the historic town center.
Reversible Lanes (40E)	<ul style="list-style-type: none"> • Would not improve local mobility with failing LOS at 3 intersections. • Would not allow Heber City to meet their vision for the historic town center due to visual impacts from 21 to 32 overhead gantries, in addition to the existing traffic signals.
Couplet w/100 W (40F) Couplet w/100 E (40G)	<ul style="list-style-type: none"> • Both couplets would support local traffic mobility on Main Street but would add an additional barrier (100 W and/or 100 E) to local east-west mobility in Heber City. • Would not allow Heber City to meet their vision for the historic town center.

ALTERNATIVES ELIMINATED IN LEVEL 1 SCREENING-CONTINUED

EAST BYPASS ALTERNATIVES

The primary reason these alternatives fail is because east alternatives do not attract enough traffic away from Main Street. There is more traffic on the west side (Provo–Orem area on US-189) compared to the east (Daniel’s Canyon on US-40 heading southeast).

- All three eastern bypass alternatives failed Level 1 screening because they would not improve local mobility on US-40 through 2050. All of the east alternatives would have several failing intersections and arterial segments (LOS F), long travel times, and long vehicle queue lengths.
- US-189 traffic would not find eastern bypass options useful due to out-of-direction travel. The traffic model predicts that the US-189 traffic heading north of Heber City would continue to use Main Street.
- Midway residents contribute to the local and regional travel demand and would not find east-side routes beneficial and Main Street would continue to have local mobility problems.

WEST BYPASS ALTERNATIVES

The 1300 South connection provides an important route for traffic from the west side of the Heber Valley to access commercial centers in south Heber City.

- Western bypass alternatives without a connection to 1300 South would not move enough local traffic to improve local mobility because the alternatives would not be an attractive alternative to Main Street.
- Without the 1300 South connection, more traffic would be forced to continue to use Main Street.

Alternative	Reason for failing screening
West Bypass Limited Access with Realigned US-189 (WA2)	<ul style="list-style-type: none"> • Would not reduce traffic on Main Street enough to improve local mobility. • Two intersections on Main Street would fail (LOS F) and have slower travel times, compared to other alternatives.
West Bypass Arterial (WC1)	<ul style="list-style-type: none"> • Would not improve local mobility with two failing intersections on Main Street (LOS F), slow travel times, and long queue length.
West Bypass Arterial with Realigned US-189 (WC2)	<ul style="list-style-type: none"> • Would not support regional mobility due to lower speeds and high number of conflict points (intersections and driveways).
West Bypass with Turbo Roundabouts (WD1)	<ul style="list-style-type: none"> • Would not improve local mobility because it would not attract enough traffic away from Main Street without a 1300 South connection. • Although WD was eliminated, two new alternatives that include the northern extension were developed based on public comment and evaluated (WB3 & WB4).
West Bypass with Turbo Roundabouts and 1300 South (WD2)	<ul style="list-style-type: none"> • Would not improve local mobility, even with a 1300 S connection. • Doesn’t perform as well as similar alternatives because it lacks a connection at 800 North and; therefore, does not pick up as much local traffic.
West Bypass with Southern Extension (WS)	<ul style="list-style-type: none"> • Would be too far south to support local traffic movements, attracting only 2,000 trips per day. • Would not improve local mobility or reduce traffic volumes on Main Street.

What is level of service?

Level of service (LOS) is a measurement of the vehicle-carrying capacity and performance of a street, freeway, or intersection.

Level of Service

A | NO DELAYS

Highest quality of service. Free traffic flow with few restrictions on maneuverability or speed.

B | NO DELAYS

Stable traffic flow. Speed becoming slightly restricted. Low restriction on maneuverability.

C | MINIMAL DELAYS

Stable traffic flow. Speed becoming slightly restricted. Low restriction on maneuverability.

UDOT Goal

D | NOTICEABLE DELAYS

Traffic flow becoming unstable. Speed subject to sudden change.











E | CONSIDERABLE DELAYS

Unstable traffic flow. Speed changes quickly and maneuverability is low.

F | CONSIDERABLE DELAYS

Heavily congested traffic. Demand exceeds capacity and speed varies greatly.





LEVEL 1 SCREENING RESULTS SUMMARY

ALTERNATIVE	Preliminary Screening	LOCAL CONSIDERATIONS							REGIONAL CONSIDERATIONS		 Recommended for Level 2? <i>An alternative must pass all Level 1 criteria to advance to Level 2 screening</i>
		Local Mobility (PM Peak hour operations on Main Street)				Heber City Vision			Regional Mobility		
		 Number of Intersections at LOS F	 Southbound Segments with LOS F	 Travel Time on US-40 SR-32 to US-189/US-40 intersection (m:s)	 Southbound Queue Length at 500 North (feet)	 Valued Places Impacts	 Downtown Historic Buildings Impacts	 Allows Heber City to Achieve Vision	 Travel Time on Bypass SR-32 to US-189/3000 South (m:s)	 Conflict Points Intersections, cross streets, driveways	
US-40 Existing Conditions (2019)	-	0	2	8:20	375	No	No	No	10:40	144	-
US-40 No-action (2050)	-	3	2	17:40	13,100	No	No	No	19:05	152-157	-
Transit Alternative	No	Similar to no action scenario									No
Widen Main St (40A)	Yes	1	2	10:30	525	Yes	33	No	Failed local considerations - no analysis		No
Roundabouts Main St (40B)	Yes	5	Roundabouts were analyzed using a different traffic analysis tool/method to determine intersection LOS with poor results, no further analysis.			Yes	9	No	Failed local considerations - no analysis		No
Intersections Main St (40C)	Yes	4	2	17:50	14,700	Yes	17	No	Failed local considerations - no analysis		No
Tunnel/Bridge Main St (40D)	No	Tunneling under US-40 alternative was eliminated for not being a practical or reasonable alternative to a standard surface road. Bridging over US-40 alternative was eliminated for not meeting the Heber City Vision and for operational and safety concerns.									No
Reversible Lanes (40E)	Yes	3	0	10:45	950	No	1	No	Failed local considerations - no analysis		No
Couplet w/100 W (40F)	Yes	0	0	9:40	350	Yes	15	No	Failed local considerations - no analysis		No
Couplet w/100 E (40G)	Yes	0	0	9:40	350	Yes	36	No	Failed local considerations - no analysis		No
East Bypass Limited Access (EA)	Yes	3	3	14:55	6,100	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No
East Bypass Parkway (EB)	Yes	3	2	14:00	5,200	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No
East Bypass Arterial (EC)	Yes	2	3	17:15	11,800	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No
West Bypass Limited Access (WA1)	Yes	0	1	11:05	1,600	No	0	Yes	9:10	16	Yes
West Bypass Limited Access with Realigned US-189 (WA2)	Yes	2	1	12:30	2,800	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No
West Bypass Limited Access with Northern Extension (WA3)	Yes	0	1	10:00	1,100	No	0	Yes	6:45	3	Yes
West Bypass Parkway (WB1)	Yes	0	1	11:00	1,500	No	0	Yes	10:25	26-35	Yes
West Bypass Parkway with Realigned US-189 (WB2)	Yes	0	0	9:30	400	No	0	Yes	10:05	27-36	Yes
West Bypass Parkway with Northern Extension (WB3)	Yes	0	0	8:55	375	No	0	Yes	8:10	12	Yes
West Bypass Parkway with Northern Extension and Realigned US-189 (WB4)	Yes	0	1	8:55	400	No	0	Yes	7:45	12	Yes
West Bypass Arterial (WC1)	Yes	2	1	13:10	4,800	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No
West Bypass Arterial with Realigned US-189 (WC2)	Yes	1	1	10:55	1,300	No	0	Yes	10:45	74-123	No
West Bypass with Turbo Roundabouts (WD1)	Yes	2	2	13:30	4,700	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No
West Bypass with Turbo Roundabouts and 1300 South (WD2)	Yes	2	1	11:15	2,100	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No
West Bypass with Southern Extension (WS)	Yes	2	2	13:15	3,800	No	0	Yes	Failed local considerations - no analysis		No

LEVEL 2 SCREENING CRITERIA

The alternatives that passed Level 1 screening were then evaluated with Level 2 screening. The purpose of Level 2 screening was to eliminate alternatives that perform similarly with respect to the purpose and need but would result in additional impacts without additional benefit.

UDOT conducted additional engineering on alternatives that passed Level 1 screening and developed alignments to meet applicable design criteria. Alternatives were refined to establish an adequate number of lanes, median spacing, lane width, and safe curve geometry for the proposed travel speeds. The alignments were configured to determine how they would connect to US-40 and US-189 at each end and how other major roads would connect. Cut-and-fill lines were generated to estimate the right-of-way lines and footprint required to build each alternative (a 15-foot buffer was added to account for potential construction impacts and equipment access). The footprint and right-of-way area were used to calculate impact values for key resources and private property.

Criteria	Measure
 Waters of the U.S.	<ul style="list-style-type: none"> • Acres and types of wetlands and other waters of the U.S. affected • Linear feet of ditches and creeks affected
 Section 4(f) Resources	<ul style="list-style-type: none"> • Number of Section 4(f) historic properties affected • Number of Section 4(f) recreation resources affected
 Right-of-way	<ul style="list-style-type: none"> • Number of full property acquisitions and relocations (<i>commercial and residential</i>) • Number of partial property acquisitions
 Cost	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatives cost compared to other alternatives (<i>alternatives would not be eliminated based on cost unless they are an order of magnitude greater</i>)

ALTERNATIVES ELIMINATED IN LEVEL 2 SCREENING

The western bypass limited access and grade-separated interchanges with northern extension alternative (WA3) was eliminated based on Level 2 screening. WA3 would have the greatest estimated Waters of the U.S. (WOUS) impacts of all alternatives and the highest estimated cost.











DETAILED IMPACTS ANALYSIS OF THE REMAINING ALTERNATIVES

The five alternatives that passed the screening process will be further developed with refined engineering to support detailed analysis in the Draft EIS. The engineering refinement phase will include additional design work to provide details such as horizontal and vertical alignments, right-of-way needs, intersection design, pedestrian and bicycle accommodations, access design, and potential drainage designs including stormwater management.

All alternatives passing Level 2 screening sever the connectivity of minor local roads and cut off access to some properties. UDOT will determine how to restore connectivity and provide access for all alternatives prior to detailed analysis in the DEIS.

The environmental review, consultation, and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried out by UDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated January 17, 2017, and executed by FHWA and UDOT.

LEVEL 2 SCREENING RESULTS SUMMARY

ALTERNATIVE	Waters of the US				Section 4(f)			Right of Way			Cost High level estimate (millions)	Recommended for detailed evaluation in Draft EIS?
	 Canals (acres)	 Ditches (acres)	 Perennial Streams (acres)	 Wetlands (acres)	Historic Buildings		 Recreation Resources <i>Midway Lane Connector/ Wasatch County Railroad Trail</i> (linear feet)	 Potential Full Acquisitions	 Full Acquisitions	 Number and acreage of Parcels Intersected		
					 Potential Full Acquisitions	 Full Acquisitions						
US-40 Existing Conditions (2019)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
US-40 No-action (2050)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
West Bypass Limited Access (WA1) <i>Freeway with North US-40 (WA1)</i>	0.36	0.11	0.63	7.74	3 Residences	1 Business 2 Residences 2 Outbuildings	1,973	3 Businesses 5 Residences	4 Businesses 6 Residences	162 parcels 186.40 ac	\$234M	Yes
West Bypass Limited Access with Northern Extension (WA3)	0.36	0.24	1.98	22.14	0	1 Business	2,038	1 Business	4 Businesses 2 Residences	144 parcels 240.27 ac	\$270M	No
West Bypass Parkway (WB1) <i>Highway with North US-40 (WB1)</i>	0.33	0.04	0.58	5.60	3 Residences 1 Outbuilding	1 Business 2 Residences 1 Outbuilding	1,236	2 Businesses 3 Residences	4 Businesses 8 Residences	146 parcels 141.10 ac	\$173M	Yes
West Bypass Parkway with Realigned US-189 (WB2) <i>Highway with North US-40 and Realigned US-189 (WB2)</i>	0.33	0.04	0.58	5.60	3 Residences 1 Outbuilding	1 Business 2 Residences 1 Outbuilding	1,236	2 Businesses 3 Residences	4 Businesses 9 Residences	148 parcels 137.14 ac	\$179M	Yes
West Bypass Parkway with Northern Extension (WB3) <i>Highway to SR-32 (WB3)</i>	0.33	0.18	1.32	10.53	0	1 Business	1,236	2 Business	4 Businesses 2 Residences	139 parcels 212.00 ac	\$191M	Yes
West Bypass Parkway with Northern Extension and Realigned US-189 (WB4) <i>Highway to SR-32 and Realigned US-189 (WB4)</i>	0.46	0.18	1.32	10.53	0	1 Business	1,236	2 Business	4 Businesses 3 Residences	141 parcels 208.05 ac	\$197M	Yes

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 reglamentarios 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"> Mejorar el nivel de servicio arterial y de intersección (LOS) en US-40 Disminuir sustancialmente el tiempo de viaje por el tráfico Disminuir sustancialmente la longitud de la cola en dirección sur a lo largo de US-40 en 500 N Minimizar los conflictos¹ en la movilidad norte-sur para el tráfico de paso
Brindar oportunidades para el transporte no motorizado	<ul style="list-style-type: none"> Proporcionar oportunidades de transporte no motorizado de acuerdo con los documentos de planificación local y regional²
Permitir que Heber City cumpla su visión del centro histórico de la ciudad	<ul style="list-style-type: none"> Evitar o minimizar los impactos en lugares valiosos³ y edificios históricos de Main Street 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>)

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"> No permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad. Solo mejoraría marginalmente la movilidad local por encima de las condiciones de no acción.
Rotondas de Main St (40B)	<ul style="list-style-type: none"> Las rotondas de dos carriles provocarían una falla en el LOS en 5 intersecciones de Main Street. 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.
Intersecciones de Main St (40C)	<ul style="list-style-type: none"> Ampliar la US-40 en las intersecciones para acomodar movimientos de giro adicionales de los vehículos no cumpliría con los criterios de movilidad local. No permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad.
Túnel/puente de Main St (40D)	<ul style="list-style-type: none"> El túnel no es una alternativa práctica o razonable a una carretera de superficie estándar. Un puente no permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad.
Carriles reversibles (40E)	<ul style="list-style-type: none"> No mejoraría la movilidad local con un LOS defectuoso en 3 intersecciones. 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.
Acoplamiento c/100 W (40F) Acoplamiento c/100 E (40G)	<ul style="list-style-type: none"> 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. No permitiría que Heber City cumpliera su visión del centro histórico de la ciudad.

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

¿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		 ¿Se recomienda para el nivel 2? 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		
		 Número de intersecciones en LOS F	 Segmentos en dirección sur con LOS F	 Tiempo de viaje en US-40 SR-32 a intersección US-189/US-40 (m:s)	 Longitud de la cola en dirección sur en 500 North (pies)	 Impactos en lugares valiosos	 Impactos en edificios históricos del centro	 Permite que Heber City logre su visión	 Tiempo de viaje en circunvalación SR-32 a US-189/3000 Sur (m:s)	 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. 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
 Aguas de los EE.UU.	<ul style="list-style-type: none">• Acres y tipos de humedales y otras aguas de los EE. UU. afectados• Pies lineales de acequias y arroyos afectados
 Recursos de la Sección 4(f)	<ul style="list-style-type: none">• Número de propiedades históricas de la Sección 4(f) afectadas• Número de recursos recreativos de la Sección 4(f) afectados
 Derecho de paso	<ul style="list-style-type: none">• Número de adquisiciones y reubicaciones de propiedades completas (<i>comerciales y residenciales</i>)• Número de adquisiciones parciales de propiedades
 Costo	<ul style="list-style-type: none">• 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>)

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 Conector Midway Lane/ Sendero Ferroviario del Condado Wasatch (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)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acceso limitado de circunvalación oeste (WA1) <i>Autopista con North US-40 (WA1)</i>	0.36	0.11	0.63	7.74	3 residencias	1 negocio 2 residencias 2 dependencias	1,973	3 negocios 5 residencias	4 negocios 6 residencias	162 parcelas 186.40 ac	\$234M	Sí
Acceso limitado de circunvalación oeste con extensión norte (WA3)	0.36	0.24	1.98	22.14	0	1 negocio	2,038	1 negocio	4 negocios 2 residencias	144 parcelas 240.27 ac	\$270M	No
Autovía de circunvalación oeste (WB1) <i>Autopista con North US-40 (WB1)</i>	0.33	0.04	0.58	5.60	3 residencias 1 dependencia	1 negocio 2 residencias 1 dependencia	1,236	2 negocios 3 residencias	4 negocios 8 residencias	146 parcelas 141.10 ac	\$173M	Sí
Autovía de circunvalación oeste con US-189 realineada (WB2) <i>Autopista con North US-40 y US-189 realineada (WB2)</i>	0.33	0.04	0.58	5.60	3 residencias 1 dependencia	1 negocio 2 residencias 1 dependencias	1,236	2 negocios 3 residencias	4 negocios 9 residencias	148 parcelas 137.14 ac	\$179M	Sí
Autovía de circunvalación oeste con extensión norte (WB3) <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 2 residencias	139 parcelas 212.00 ac	\$191M	Sí
Autovía de circunvalación oeste con extensión norte y US-189 realineada (WB4) <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 3 residencias	141 parcelas 208.05 ac	\$197M	Sí

PROJECT OVERVIEW & SUMMARY: ALTERNATIVE SCREENING

PROJECT OVERVIEW

UDOT's mission is to keep Utah moving while enhancing quality of life through transportation improvements in our state. UDOT is conducting an Environmental Impact Statement (EIS) to evaluate transportation solutions to improve mobility through the Heber Valley and the operation of Heber City Main Street (US-40).

PROJECT PURPOSE AND NEED

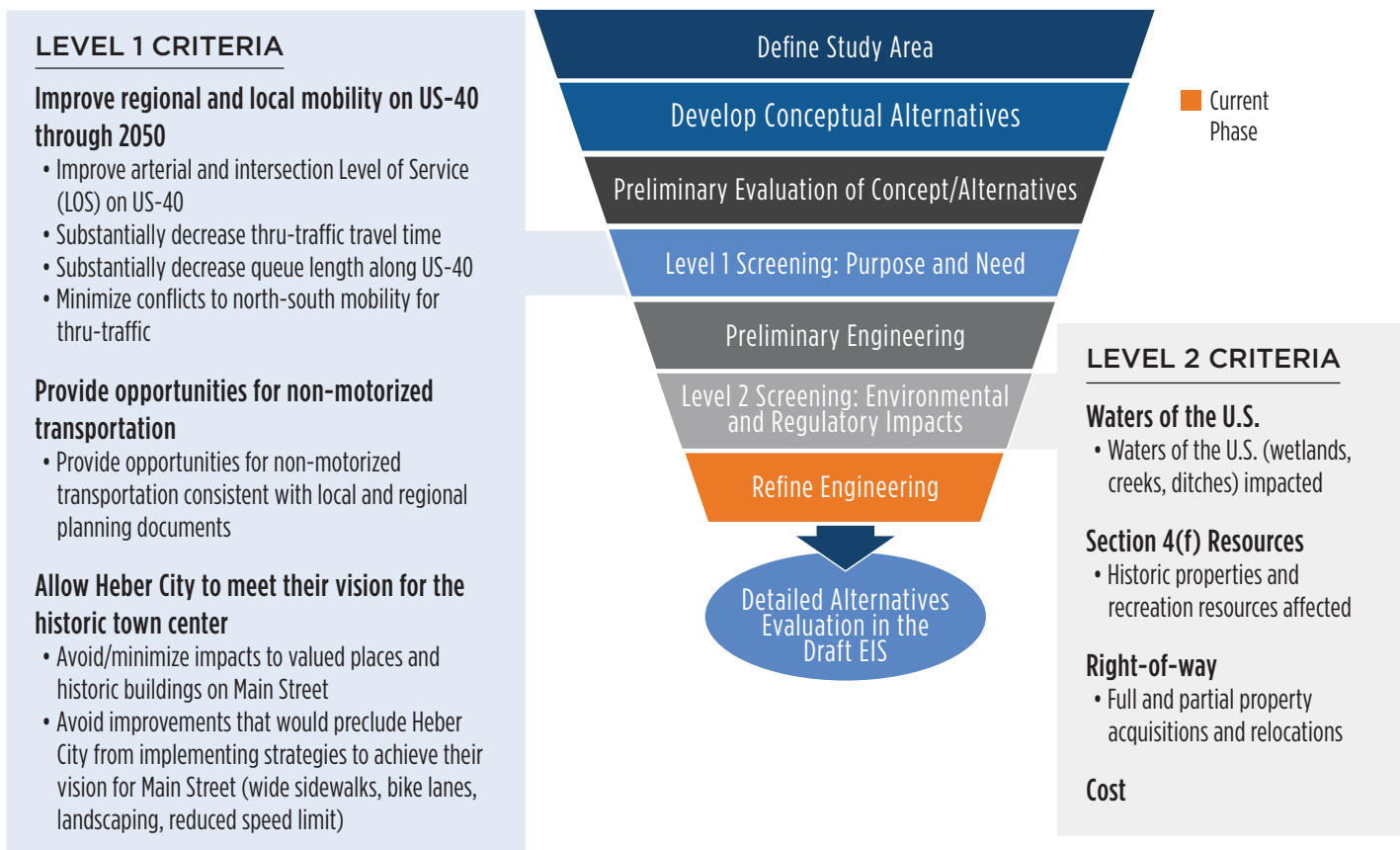
The purpose of the Heber Valley Corridor Project is to improve regional and local mobility on US-40 from SR-32 to US-189 and provide opportunities for non-motorized transportation while allowing Heber City to meet their vision for the historic town center.

ALTERNATIVE SCREENING













UDOT evaluated the 17 preliminary alternatives initially presented to the public and six new alternatives suggested by the public during the October 5 and November 4, 2021 comment period in a three-level screening process. Preliminary screening focused on technical feasibility, Level 1 screening focused on the purpose and need of the project and Level 2 screening focused on initial impacts to the key resources.

Based on an evaluation of 23 alternatives, five alternatives passed the Level 1 and 2 screening process. The other 18 alternatives were eliminated in Level 1 or Level 2 screening.

ALTERNATIVES SCREENING PROCESS



ALTERNATIVE SCREENING SUMMARY FOR ALTERNATIVES ADVANCED FOR DETAILED EVALUATION IN DRAFT EIS

ALTERNATIVE	Level 1 Screening							Level 2 Screening				
	 Meets Heber City Vision <i>Impacts to downtown valued places/historic buildings</i>	Local Mobility PM peak hour operations (5-6pm) on Heber City Main Street				Regional Mobility Traffic operations between SR-32 and US-189		 Waters of the U.S. (Acres impacted) <i>Canals, ditches perennial streams, wetlands</i>	 Historic Buildings (#) Potential adverse effects	 Residences and Businesses (#) Potential full acquisitions	 Cost (millions) <i>High level project cost estimate</i>	 Recommended for detailed evaluation in Draft EIS
		 Intersections with LOS F <i>Five intersections on US-40 in downtown Heber City</i>	 Southbound Segments with LOS F	 Southbound Queue Length at 500 North (feet)	 Local Travel Time on US-40 <i>SR-32 to US-189/US-40 intersection (m:s)</i>	 Regional Travel Time on Bypass <i>SR-32 to US-189/3000 South (m:s)</i>	 Conflict Points <i>Intersections, cross streets, driveways</i>					
US-40 Existing Conditions (2019)	No	0	2	375	8:20	10:40 <i>(on US-40)</i>	144	-	-	-	-	-
US-40 No-Action (2050)	No	3	2	13,100	17:40	19:05 <i>(on US-40)</i>	152-157	-	-	-	-	Yes
West Bypass Limited-Access Grade-Separated (WA1) <i>Freeway with North US-40 (WA1)</i>	Yes	0	1	1,600	11:05	9:10	16	8.84	8	18	\$234M	Yes
West Bypass Parkway At-Grade (WB1) <i>Highway with North US-40 (WB1)</i>	Yes	0	1	1,500	11:00	10:25	26-35	6.55	8	17	\$173M	Yes
West Bypass Parkway At-Grade with Realigned US-189 (WB2) <i>Highway with North US-40 and Realigned US-189 (WB2)</i>	Yes	0	0	400	9:30	10:05	27-36	6.55	8	18	\$179M	Yes
West Bypass Parkway At-Grade with Northern Extension (WB3) <i>Highway to SR-32 (WB3)</i>	Yes	0	0	375	8:55	8:10	12	12.35	1	8	\$191M	Yes
West Bypass Parkway At-Grade with Northern Extension and Realigned US-189 (WB4) <i>Highway to SR-32 and Realigned US-189 (WB4)</i>	Yes	0	1	400	8:55	7:45	12	12.48	1	9	\$197M	Yes

PUBLIC INVOLVEMENT

45-DAY COMMENT PERIOD

June 7 – July 22, 2022

The public is asked to provide comments on the range of alternatives, the criteria used to screen alternatives, the screening process and the initial impacts analysis. Comments may be submitted through the project website, email, voicemail, text message or written letter.

PUBLIC ENGAGEMENT OPPORTUNITIES

✓ LOCAL GOVERNMENT PRESENTATIONS

✓ SOCIAL MEDIA

✓ WEBSITE

PROCESS AND TIMELINE



ONGOING STAKEHOLDER ENGAGEMENT

- | | | | | | | |
|---|--|--|---|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Virtual public meeting• 30-day public comment period | <ul style="list-style-type: none">• File Notice of Intent to begin NEPA process• 45-day public comment period | <ul style="list-style-type: none">• Develop alternative concepts• 30-day comment period | <ul style="list-style-type: none">• 45-day comment period | <ul style="list-style-type: none">• Public hearing• 45-day public comment period | <ul style="list-style-type: none">• Respond to public comments on DEIS• Revise EIS | <ul style="list-style-type: none">• Public engagement |
|---|--|--|---|---|---|---|

MONTHLY COORDINATION WITH LOCAL GOVERNMENT AND REGULAR STAKEHOLDER WORKING GROUP MEETINGS

CONNECT WITH US

@ **Email:** HeberValleyEIS@utah.gov

🌐 **Website:** HeberValleyEIS.udot.utah.gov

☎ **Phone:** 801-210-0498

f **Facebook Group:** UDOT Heber Valley Corridor Environmental Impact Statement (EIS)

✉ **Mail:**
Heber Valley Corridor EIS c/o HDR
2825 E. Cottonwood Parkway, Suite 200
Cottonwood Heights, UT 84121

Individuals Requiring Accommodations For those without internet access or needing accommodations including but not limited to translation or captioning, please notify the project team at 801-210-0498 for assistance with viewing materials or providing comments.

The environmental review, consultation, and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried out by UDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated January 17, 2017, and executed by FHWA and UDOT.

PERSPECTIVA DEL PROYECTO

La misión del UDOT es mantener a Utah en movimiento mientras mejoramos la calidad de vida mediante mejoras en el transporte en nuestro estado. El UDOT está llevando a cabo una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para evaluar las soluciones de transporte a fin de mejorar la movilidad a través de Heber Valley y la operación de Main Street de Heber City (US-40).

PROPÓSITO Y NECESIDAD DEL PROYECTO

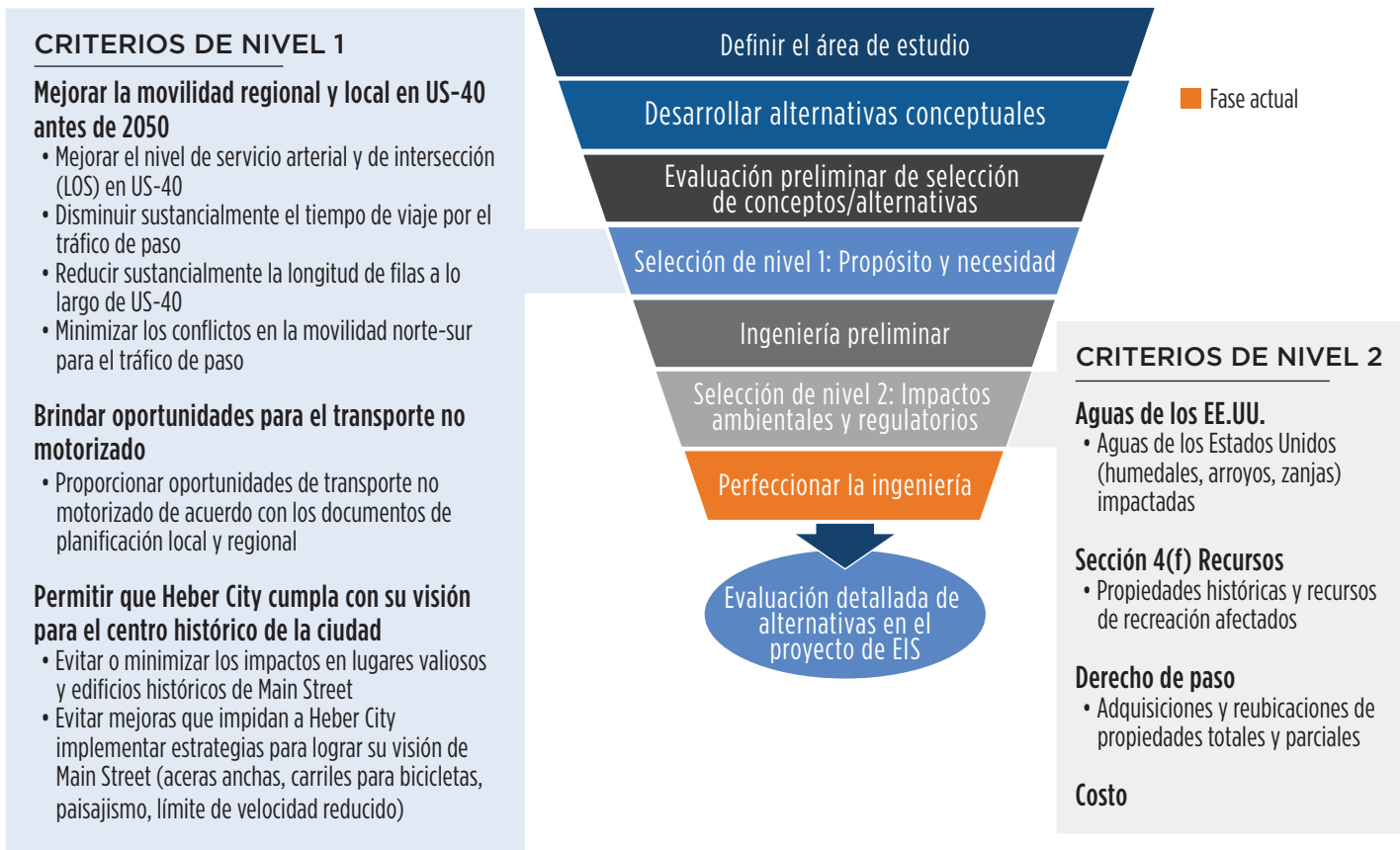
El propósito del Proyecto de Heber Valley Corridor es mejorar la movilidad regional y local en la US-40 desde la SR-32 hasta la US-189, y brindar oportunidades para el transporte no motorizado mientras permite que Heber City cumpla con su visión para el centro histórico de la ciudad.

SELECCIÓN ALTERNATIVA













UDOT evaluó las 17 alternativas preliminares presentadas inicialmente al público y seis nuevas alternativas sugeridas por el público durante el período de comentarios del 5 de octubre y el 4 de noviembre de 2021 en un proceso de selección de tres niveles. La evaluación preliminar se centró en la viabilidad técnica, la evaluación de nivel 1 se centró en el propósito y la necesidad del proyecto, y la evaluación de nivel 2 se centró en los impactos iniciales en los recursos clave.

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 fueron eliminadas en la selección de nivel 1 o nivel 2.

PROCESO DE SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS



RESUMEN DE SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS PARA ALTERNATIVAS PARA UNA EVALUACIÓN DETALLADA EN EL PROYECTO DE EIS

ALTERNATIVA	Selección de nivel 1						Selección de nivel 2					
	 Cumple con la visión de Heber City Impacta en lugares valiosos/edificios históricos del centro de la ciudad	Movilidad local Operaciones de hora pico de la tarde (5-6 p. m.) en Main Street de Heber City				Movilidad regional Operaciones de tráfico entre SR-32 y US-189		 Aguas de los EE.UU. (Acrees afectados) Canales, acequias de corriente permanente, humedales	 Edificios históricos (#) Efectos potenciales adversos	 Residencias y negocios (#) Posibles adquisiciones completas	 Costo (millones) Estimación de costos de proyectos de alto nivel	 Recomendado para una evaluación detallada en el proyecto de EIS
		 Intersecciones con LOS F Cinco intersecciones en la US-40 en el centro de Heber City	 Segmentos en dirección sur LOS F	 Longitud de la cola en dirección sur en 500 North (pies)	 Tiempo de viaje local en US-40 SR-32 a intersecciones US-189/US-40 (m:s)	 Tiempo de viaje regional en derivación SR-32 a US-189/3000 South (m:s)	 Puntos de conflicto Intersecciones, cruce de calles, entradas de vehículos					
US-40 Condiciones existentes (2019)	No	0	2	375	8:20	10:40 (en US-40)	144	-	-	-	-	-
US-40 Sin Acción (2050)	No	3	2	13,100	17:40	19:05 (en US-40)	152-157	-	-	-	-	Sí
Circunvalación oeste de acceso limitado a desnivel (WA1) <i>Autopista con North US-40 (WA1)</i>	Sí	0	1	1,600	11:05	9:10	16	8.84	8	18	\$234M	Sí
Autovía de circunvalación oeste a nivel (WB1) <i>Autopista con North US-40 (WB1)</i>	Sí	0	1	1,500	11:00	10:25	26-35	6.55	8	17	\$173M	Sí
Autovía de circunvalación oeste a nivel con US-189 realineada (WB2) <i>Autopista con North US-40 y US-189 realineada (WB2)</i>	Sí	0	0	400	9:30	10:05	27-36	6.55	8	18	\$179M	Sí
Autovía de circunvalación oeste a nivel con extensión norte (WB3) <i>Autopista a SR-32 (WB3)</i>	Sí	0	0	375	8:55	8:10	12	12.35	1	8	\$191M	Sí
Autovía de circunvalación oeste a nivel con extensión norte y US-189 realineada (WB4) <i>Autopista a SR-32 y US-189 realineada (WB4)</i>	Sí	0	1	400	8:55	7:45	12	12.48	1	9	\$197M	Sí

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

PERÍODO DE COMENTARIOS DE 45 DÍAS

7 de junio – 22 de julio de 2022

Se pide al público que envíe comentarios sobre la gama de alternativas, los criterios utilizados para examinar las alternativas, el proceso de selección y el análisis de los impactos iniciales. Los comentarios pueden enviarse a través del sitio web del proyecto, por correo electrónico, correo de voz, mensaje de texto o carta escrita.

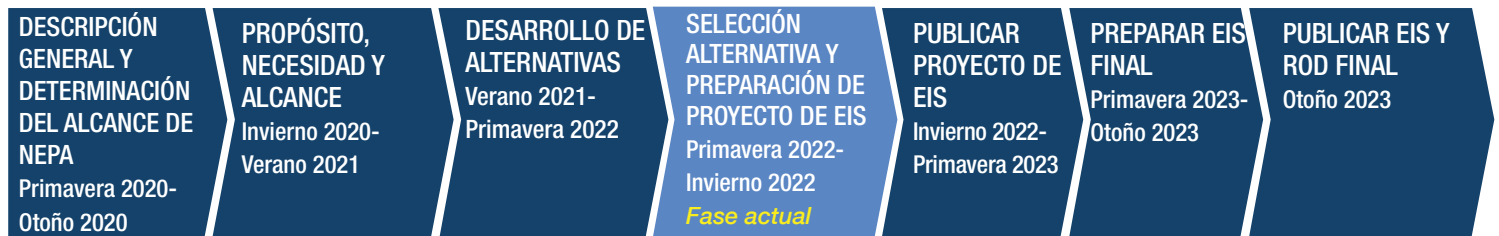
OPORTUNIDADES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

 PRESENTACIONES DE LOS GOBIERNOS LOCALES

 REDES SOCIALES

 SITIO WEB

PROCESO Y CRONOGRAMA



PARTICIPACIÓN CONTINUA DE LAS PARTES INTERESADAS

- | | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Audiencia virtual pública• Período de comentarios públicos de 30 días | <ul style="list-style-type: none">• Presentar aviso de intención de comenzar proceso de NEPA• Período de comentarios públicos de 45 días | <ul style="list-style-type: none">• Desarrollar conceptos alternativos• Período de comentarios de 30 días | <ul style="list-style-type: none">• Período de comentarios de 45 días | <ul style="list-style-type: none">• Audiencia pública• Período de comentarios públicos de 45 días | <ul style="list-style-type: none">• Responder a comentarios públicos de DEIS• Revisar EIS | <ul style="list-style-type: none">• Participación pública |
|--|---|--|---|--|--|---|

COORDINACIÓN MENSUAL CON EL GOBIERNO LOCAL Y REUNIONES REGULARES DEL GRUPO DE TRABAJO DE LAS PARTES INTERESADAS


CONÉCTESE CON NOSOTROS

 **Correo electrónico:** HeberValleyEIS@utah.gov

 **Sitio web:** HeberValleyEIS.udot.utah.gov

 **Teléfono:** 801-210-0498

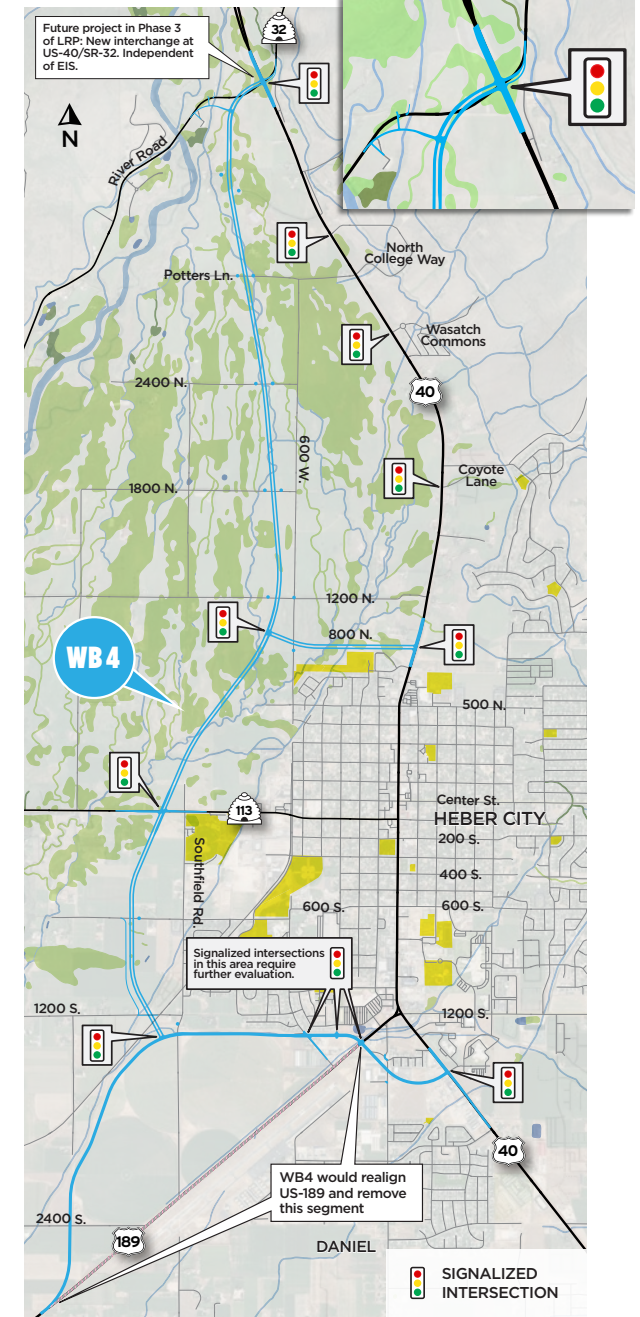
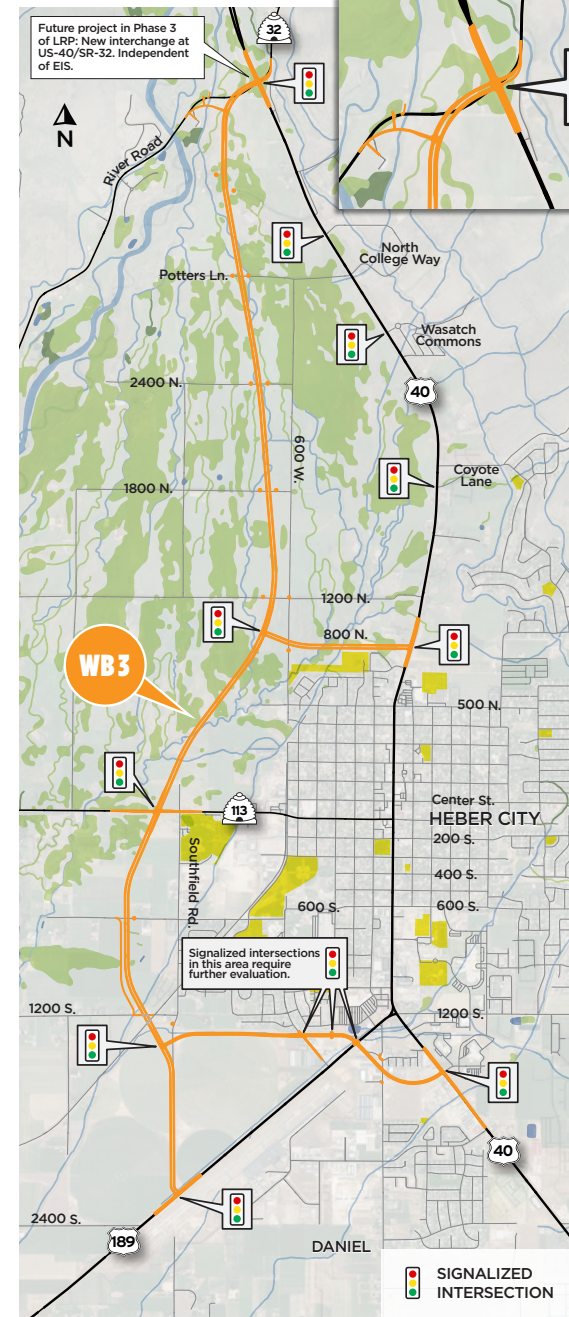
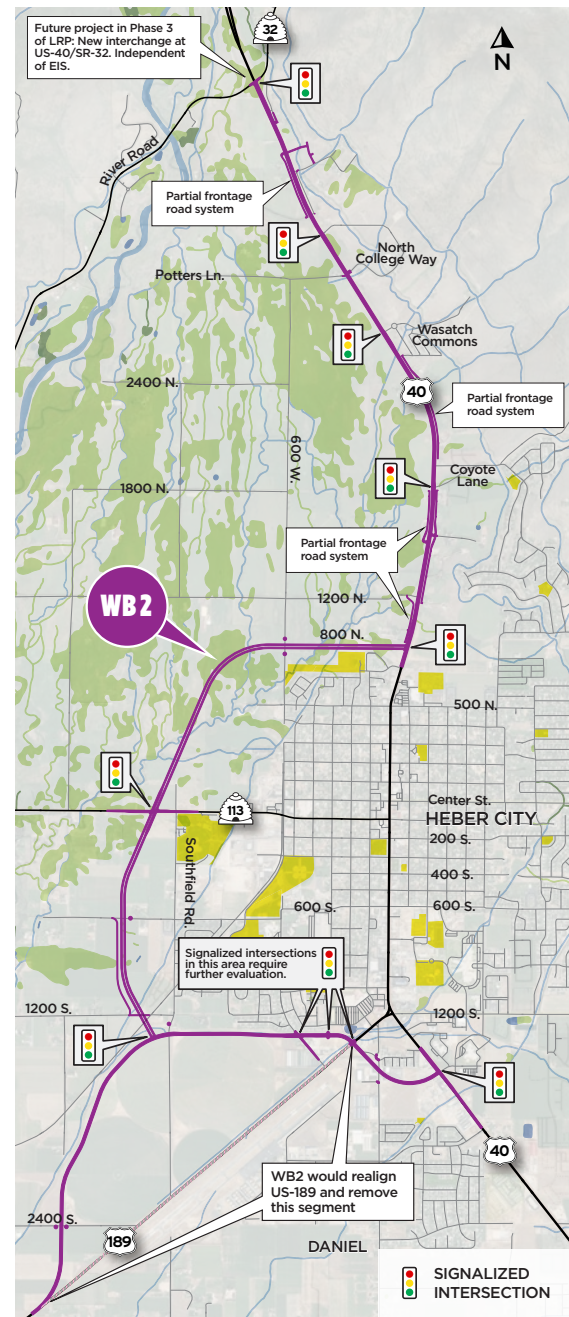
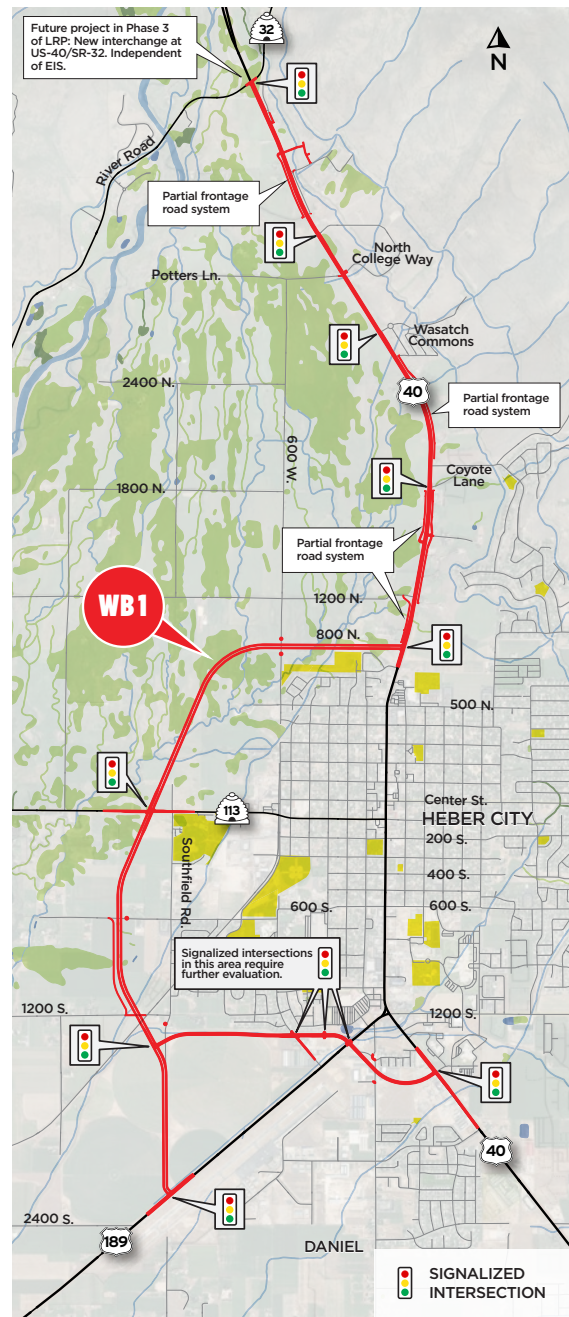
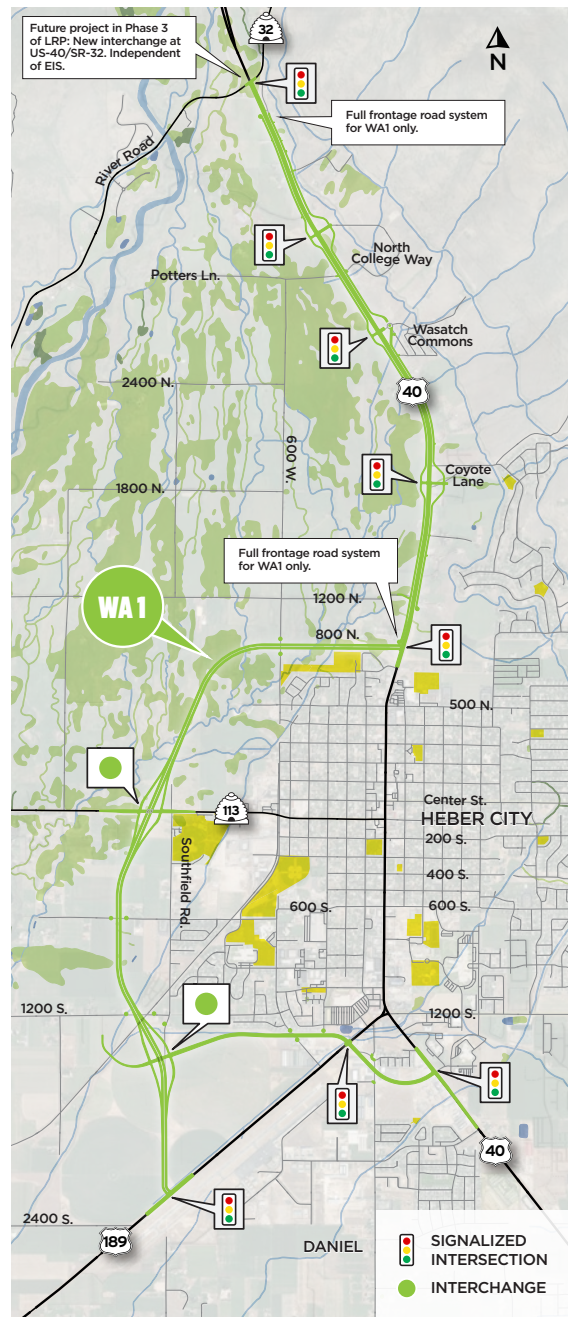
 **Grupo de Facebook:** UDOT Heber Valley Corridor Environmental Impact Statement (EIS)

 **Correo:**
Heber Valley Corridor EIS c/o HDR
2825 E. Cottonwood Parkway, Suite 200
Cottonwood Heights, UT 84121

Personas que necesitan adaptaciones Para aquellos que no tengan acceso a Internet o necesiten adaptaciones, incluidas, entre otras, traducciones o subtítulos, notifíquenos al equipo del proyecto al 801-210-0498 para recibir ayuda para participar en la reunión, ver materiales o 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 del 17 de enero de 2017, y ejecutado por FHWA y UDOT.

ALTERNATIVE SCREENING ALIGNMENTS FOR ALTERNATIVES ADVANCED FOR DETAILED EVALUATION IN DRAFT EIS

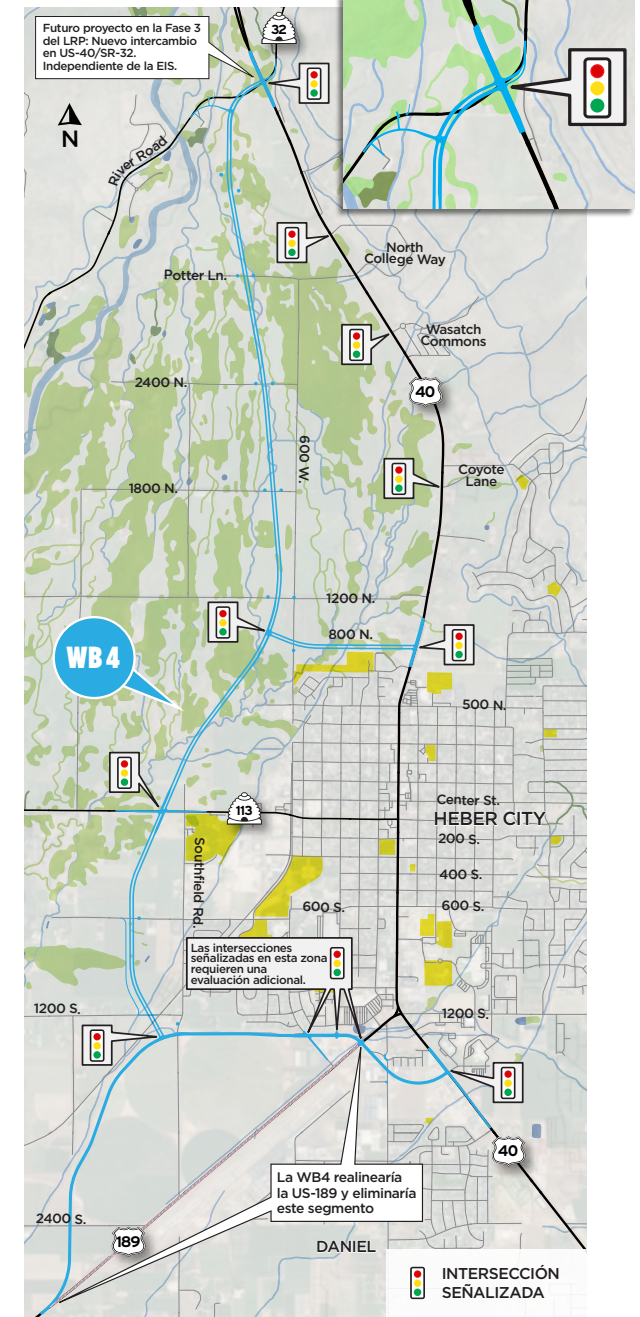
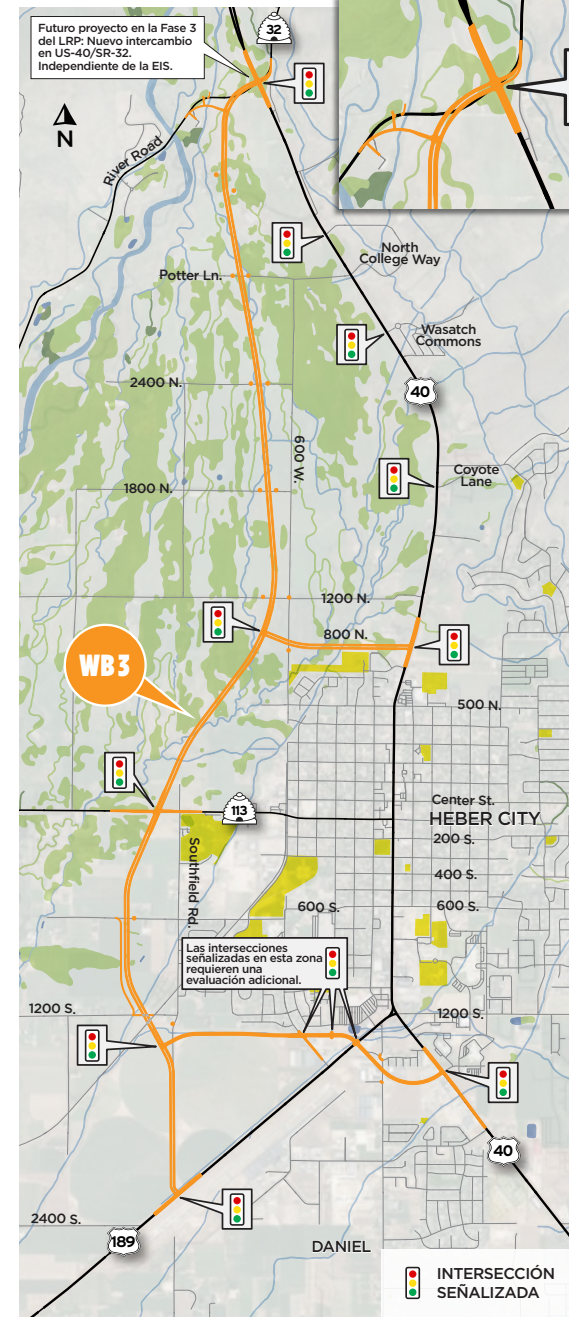
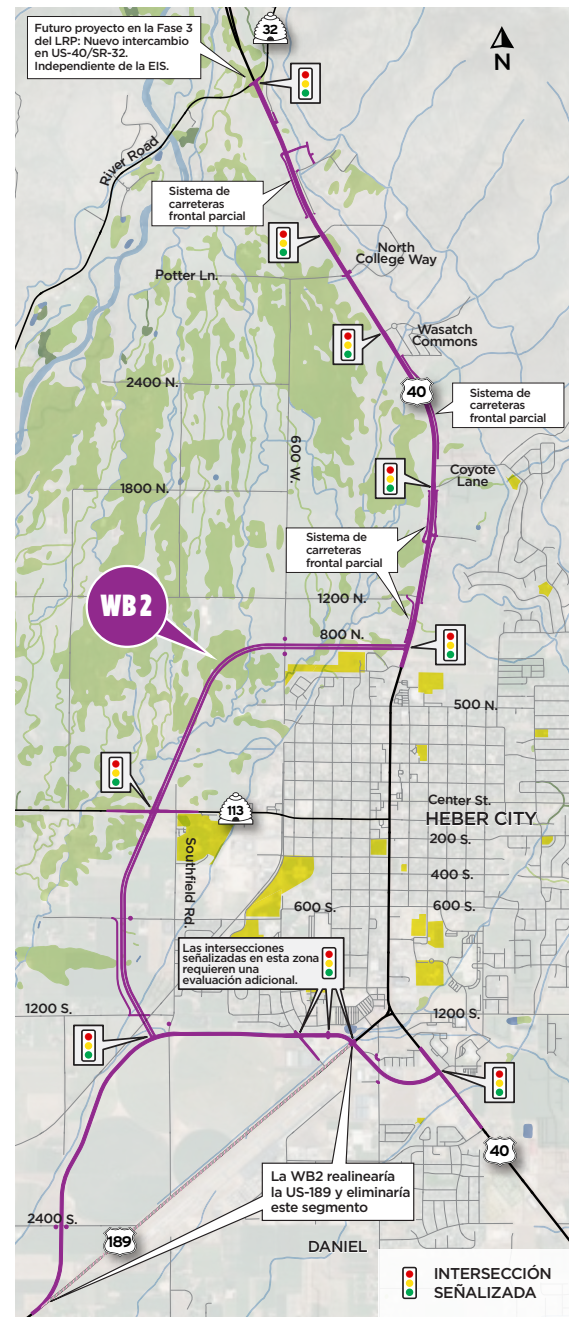
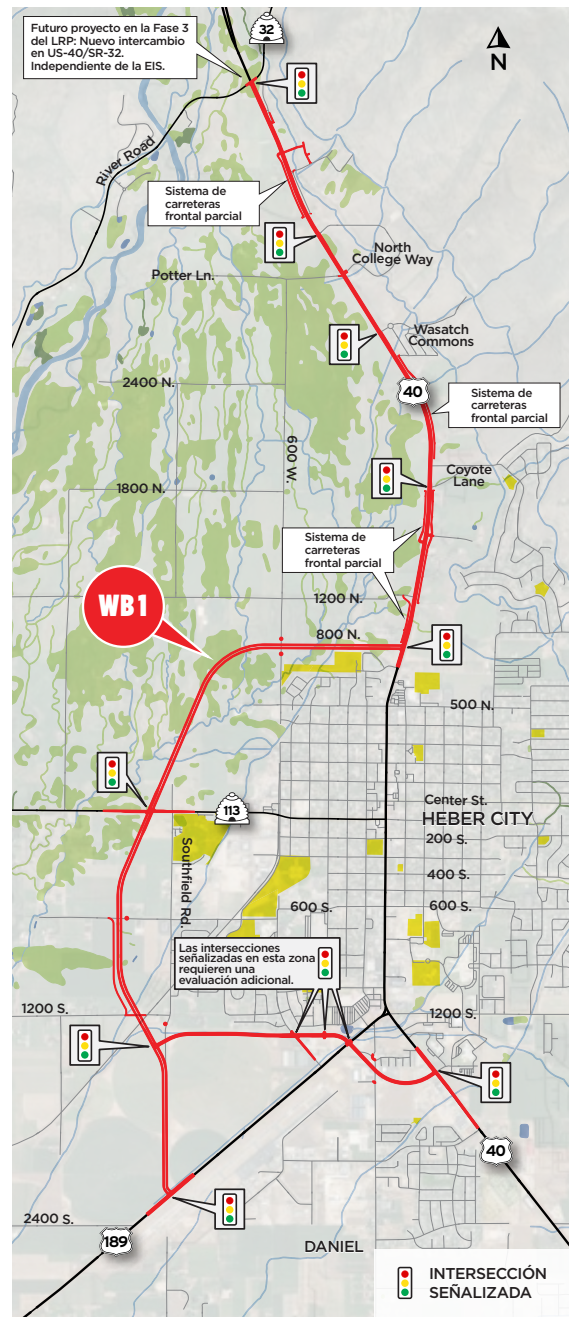
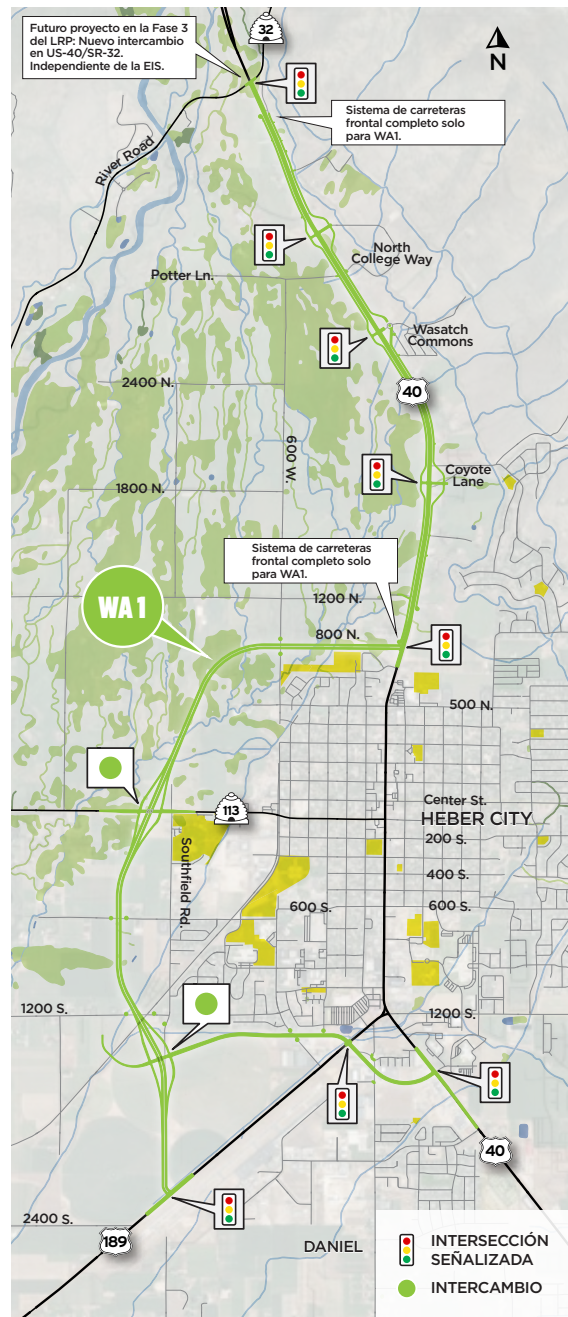


ALTERNATIVE COMPONENTS The alternatives being advanced for detailed analysis in the Draft EIS are being renamed in an effort to make them more descriptive. The new names highlight the differences between alternatives with respect to facility type and alignment location.

ALTERNATIVE <i>(Name assigned as concept)</i>	ALTERNATIVE <i>(Name carried forward in Draft EIS)</i>	Bypass Characteristics			Southern Connection		Northern Connection to SR-32			
		Facility Type	Speed Limit	Access Locations	1300 S	Realign US-189	New Alignment	Uses Existing US-40	Speed	Access Locations
West Bypass Limited-Access Grade-Separated (WA1)	Freeway with North US-40 (WA1)	Freeway	65	Grade-separated Interchanges	Yes	No	No	Yes	45	Signalized intersections
West Bypass Parkway At-Grade (WB1)	Highway with North US-40 (WB1)	Highway	55	Signalized intersections	Yes	No	No	Yes	45	Signalized and unsignalized intersections, driveways
West Bypass Parkway At-Grade with Realigned US-189 (WB2)	Highway with North US-40 and Realigned US-189 (WB2)	Highway	55	Signalized intersections	Yes	Yes	No	Yes	45	Signalized and unsignalized intersections, driveways
West Bypass Parkway At-Grade with Northern Extension (WB3)	Highway to SR-32 (WB3)	Highway	55	Signalized intersections	Yes	No	Yes	No	55	Signalized intersections
West Bypass Parkway At-Grade with Northern Extension and Realigned US-189 (WB4)	Highway to SR-32 and Realigned US-189 (WB4)	Highway	55	Signalized intersections	Yes	Yes	Yes	No	55	Signalized intersections

- Wetlands
- Parks

ALINEACIONES ALTERNATIVAS DE SELECCIÓN PARA LAS ALTERNATIVAS AVANZADAS PARA LA EVALUACIÓN DETALLADA EN EL PROYECTO DE EIS



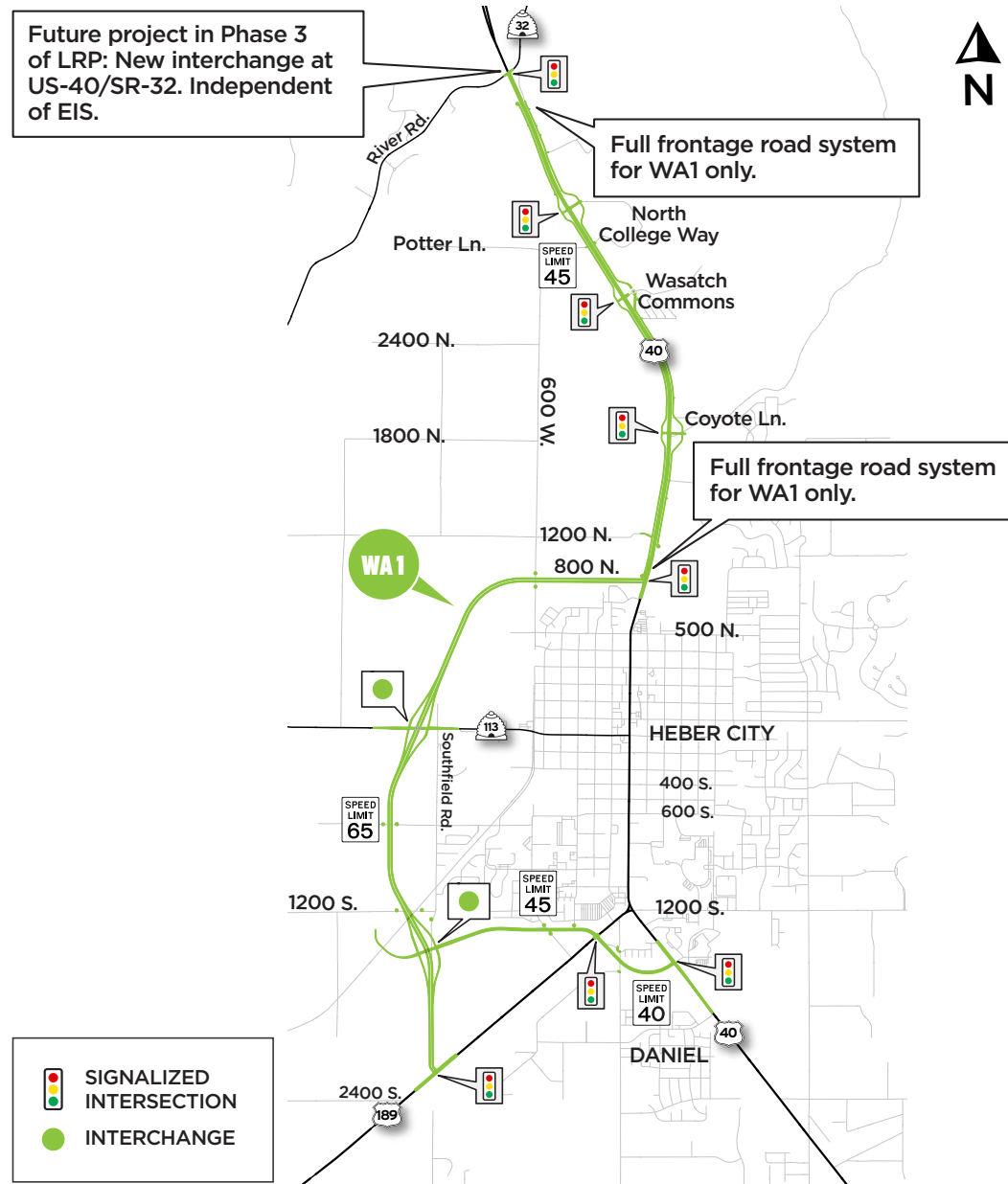
COMPONENTES ALTERNATIVOS Las alternativas que se proponen para su análisis detallado en el proyecto de EIS se han renombrado para hacerlas más descriptivas. Los nuevos nombres destacan las diferencias entre las alternativas con respecto al tipo de instalación y la ubicación de la alineación.

ALTERNATIVA (Nombre asignado como concepto)	ALTERNATIVA (Nombre trasladado en el proyecto de EIS)	Características de la derivación			Conexión Sur		Conexión Norte con SR-32			
		Tipo de instalación	Límite de velocidad	Localizaciones de acceso	1300 S	Realización de US-189	Nueva alineación	Usa la US-40 existente	Velocidad	Localizaciones de acceso
Circunvalación oeste de acceso limitado en desnivel (WA1)	Autopista con North US-40 (WA1)	Autopista	65	Intercambios en desnivel	Sí	No	No	Sí	45	Intersecciones señalizadas
Autovía de circunvalación oeste a nivel (WB1)	Autopista con North US-40 (WB1)	Autopista	55	Intersecciones señalizadas	Sí	No	No	Sí	45	Intersecciones con o sin señalización, entradas de vehículos
Autovía de circunvalación oeste a nivel con US-189 realineada (WB2)	Autopista con North US-40 y US-189 realineada (WB2)	Autopista	55	Intersecciones señalizadas	Sí	Sí	No	Sí	45	Intersecciones con o sin señalización, entradas de vehículos
Autovía de circunvalación oeste a nivel con extensión norte (WB3)	Autopista a SR-32 (WB3)	Autopista	55	Intersecciones señalizadas	Sí	No	Sí	No	55	Intersecciones señalizadas
Autovía de circunvalación oeste a nivel con extensión norte y US-189 realineada (WB4)	Autopista a SR-32 y US-189 realineada (WB4)	Autopista	55	Intersecciones señalizadas	Sí	Sí	Sí	No	55	Intersecciones señalizadas

- Humedales
- Parques

Alternative WA1

Freeway with North US-40

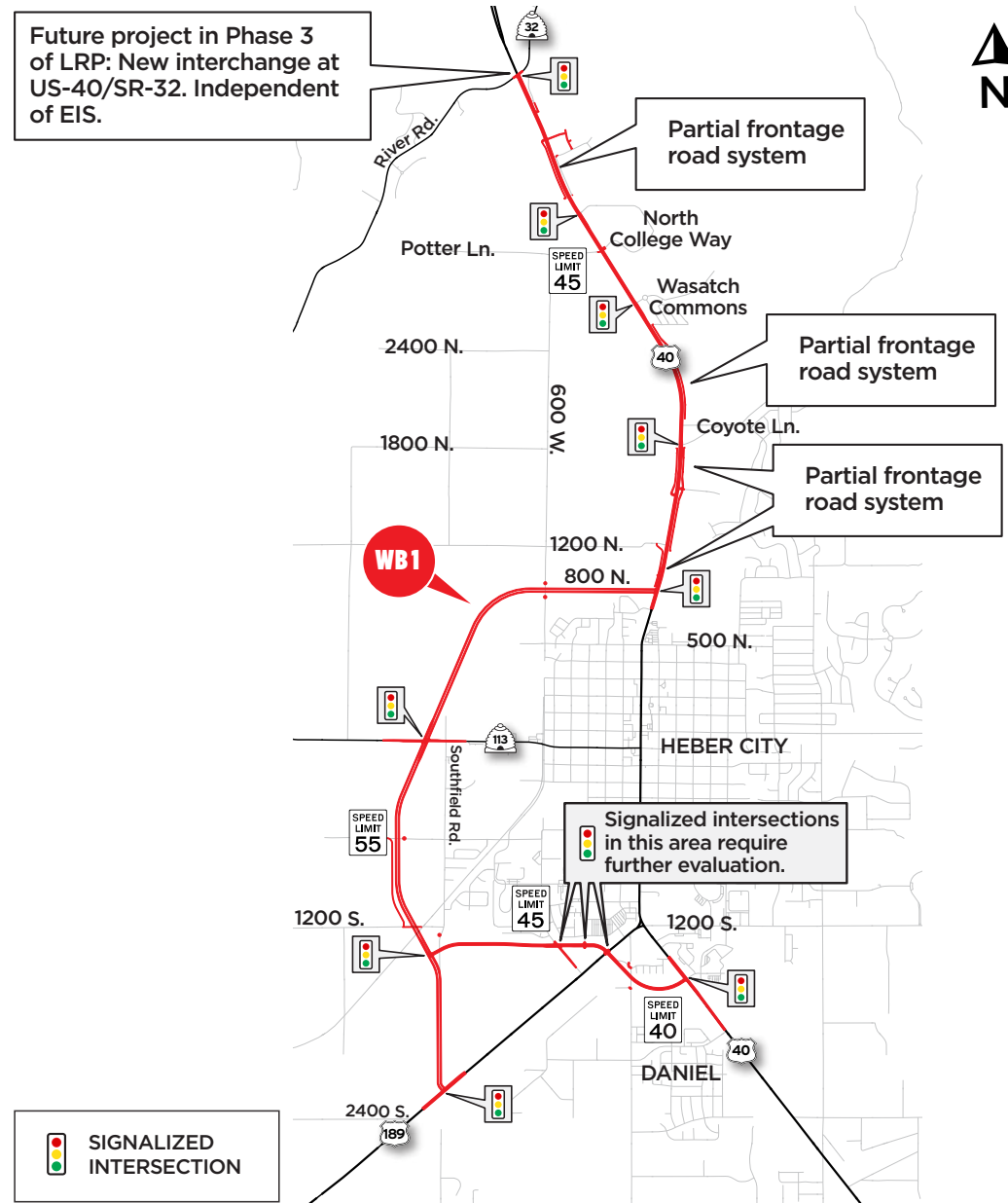


Bypass Characteristics			Southern Connection		Northern Connection to SR-32			
Facility Type	Speed Limit	Access Locations	1300 S	Realign US-189	New Alignment	Uses Existing US-40	Speed	Access Locations
Freeway	65	Grade-separated Interchanges	Yes	No	No	Yes	45	Signalized intersections

ALTERNATIVE	Level 1 Screening						Level 2 Screening				
	Meets Heber City Vision Impacts to downtown valued places/historic buildings	Local Mobility PM peak hour operations (5-6pm) on Heber City Main Street			Regional Mobility Traffic operations between SR-32 and US-189		Waters of the U.S. (Acres impacted) Canals, ditches, perennial streams, wetlands	Historic Buildings (#) Potential adverse effects	Residences and Businesses (#) Potential full acquisitions	Cost (millions) High level project cost estimate	Recommended for detailed evaluation in Draft EIS
		Intersections with LOS F Five intersections on US-40 in downtown Heber City	Southbound Segments with LOS F	Southbound Queue Length at 500 North (feet)	Local Travel Time on US-40 SR-32 to US-189/US-40 intersection (m:s)	Regional Travel Time on Bypass SR-32 to US-189/3000 South (m:s)					
US-40 Existing Conditions (2019)	No	0	2	375	8:20	10:40 (on US-40)	144	-	-	-	-
US-40 No-Action (2050)	No	3	2	13,100	17:40	19:05 (on US-40)	152-157	-	-	-	Yes
West Bypass Limited-Access Grade-Separated (WA1) Freeway with North US-40 (WA1)	Yes	0	1	1,600	11:05	9:10	16	8.84	8	18	\$234M Yes

Alternative WB1

Highway with North US-40

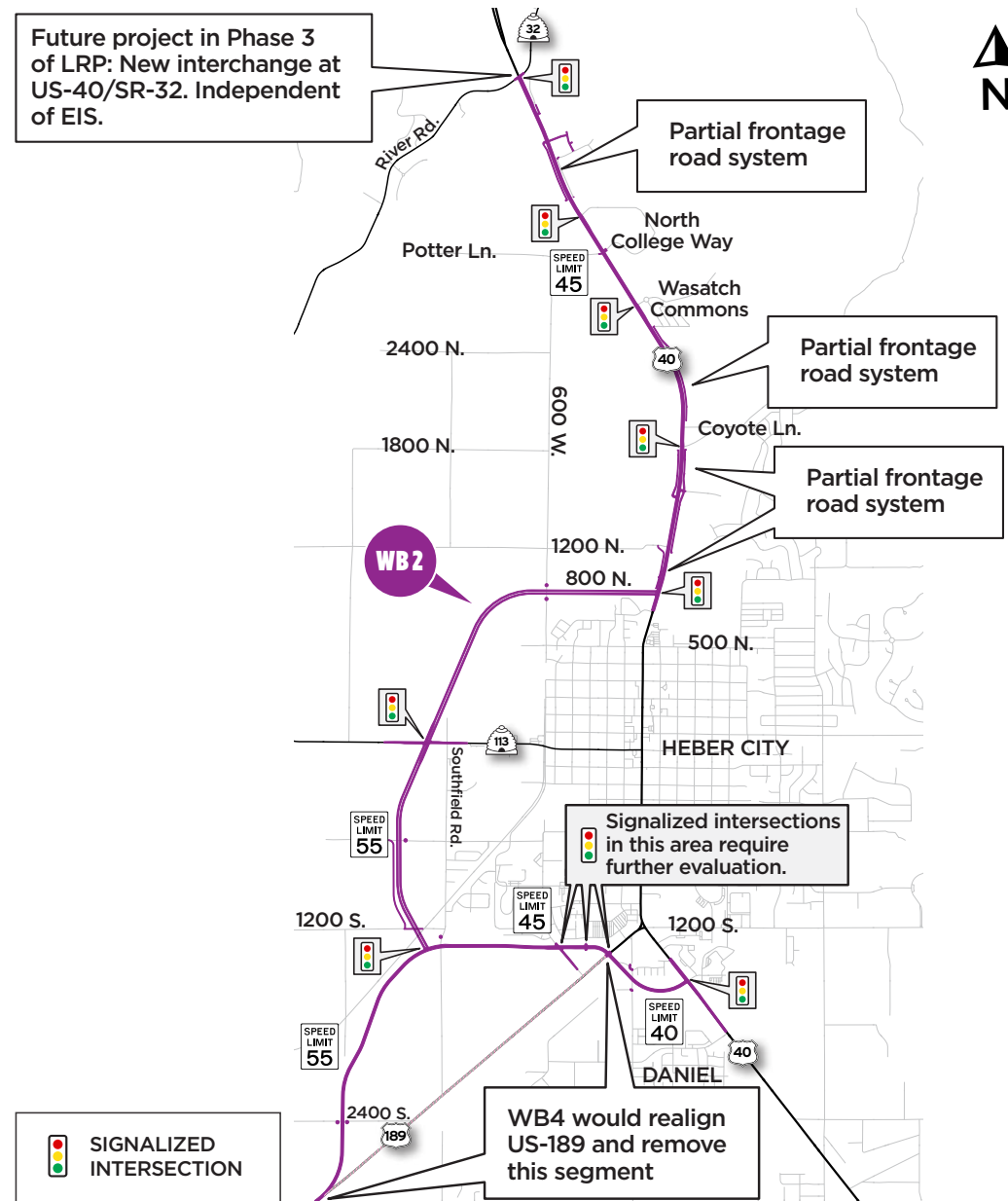


Bypass Characteristics			Southern Connection		Northern Connection to SR-32			
Facility Type	Speed Limit	Access Locations	1300 S	Realign US-189	New Alignment	Uses Existing US-40	Speed	Access Locations
Highway	55	Signalized intersections	Yes	No	No	Yes	45	Signalized and unsignalized intersections, driveways

ALTERNATIVE	Level 1 Screening							Level 2 Screening				
	Meets Heber City Vision Impacts to downtown valued places/historic buildings	Local Mobility PM peak hour operations (5-6pm) on Heber City Main Street			Regional Mobility Traffic operations between SR-32 and US-189			Waters of the U.S. (Acres impacted) Canals, ditches perennial streams, wetlands	Historic Buildings (#) Potential adverse effects	Residences and Businesses (#) Potential full acquisitions	Cost (millions) High level project cost estimate	Recommended for detailed evaluation in Draft EIS
		Intersections with LOS F Five intersections on US-40 in downtown Heber City	Southbound Segments with LOS F	Southbound Queue Length at 500 North (feet)	Local Travel Time on US-40 SR-32 to US-189/US-40 intersection (m:s)	Regional Travel Time on Bypass SR-32 to US-189/3000 South (m:s)	Conflict Points Intersections, cross streets, driveways					
US-40 Existing Conditions (2019)	No	0	2	375	8:20	10:40 (on US-40)	144	-	-	-	-	-
US-40 No-Action (2050)	No	3	2	13,100	17:40	19:05 (on US-40)	152-157	-	-	-	-	Yes
West Bypass Parkway At-Grade (WB1) Highway with North US-40 (WB1)	Yes	0	1	1,500	11:00	10:25	26-35	6.55	8	17	\$173M	Yes

Alternative WB2

Highway with North US-40 and Realigned US-189

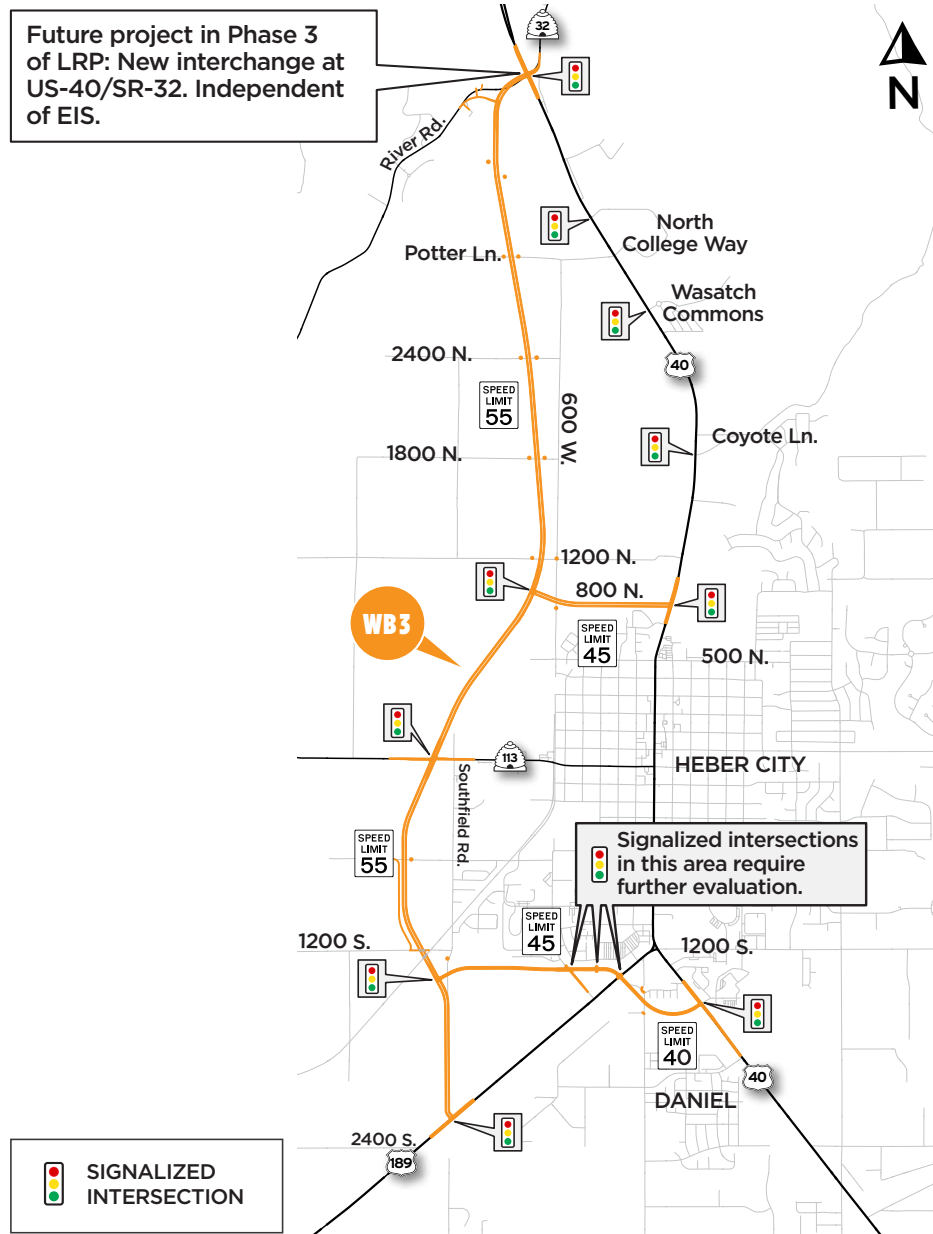


Bypass Characteristics			Southern Connection		Northern Connection to SR-32			
Facility Type	Speed Limit	Access Locations	1300 S	Realign US-189	New Alignment	Uses Existing US-40	Speed	Access Locations
Highway	55	Signalized intersections	Yes	Yes	No	Yes	45	Signalized and unsignalized intersections, driveways

ALTERNATIVE	Level 1 Screening						Level 2 Screening				
	Meets Heber City Vision Impacts to downtown valued places/historic buildings	Local Mobility PM peak hour operations (5-6pm) on Heber City Main Street			Regional Mobility Traffic operations between SR-32 and US-189		Waters of the U.S. (Acres impacted) Canals, ditches perennial streams, wetlands	Historic Buildings (#) Potential adverse effects	Residences and Businesses (#) Potential full acquisitions	Cost (millions) High level project cost estimate	Recommended for detailed evaluation in Draft EIS
Intersections with LOS F Five intersections on US-40 in downtown Heber City		Southbound Segments with LOS F	Southbound Queue Length at 500 North (feet)	Local Travel Time on US-40 SR-32 to US-189/US-40 intersection (m:s)	Regional Travel Time on Bypass SR-32 to US-189/3000 South (m:s)	Conflict Points Intersections, cross streets, driveways					
US-40 Existing Conditions (2019)	No	0	2	375	8:20	10:40 (on US-40)	144	-	-	-	-
US-40 No-Action (2050)	No	3	2	13,100	17:40	19:05 (on US-40)	152-157	-	-	-	Yes
West Bypass Parkway At-Grade with Realigned US-189 (WB2) <i>Highway with North US-40 and Realigned US-189 (WB2)</i>	Yes	0	0	400	9:30	10:05	27-36	6.55	8	18	\$179M Yes

Alternative WB3

Highway to SR-32

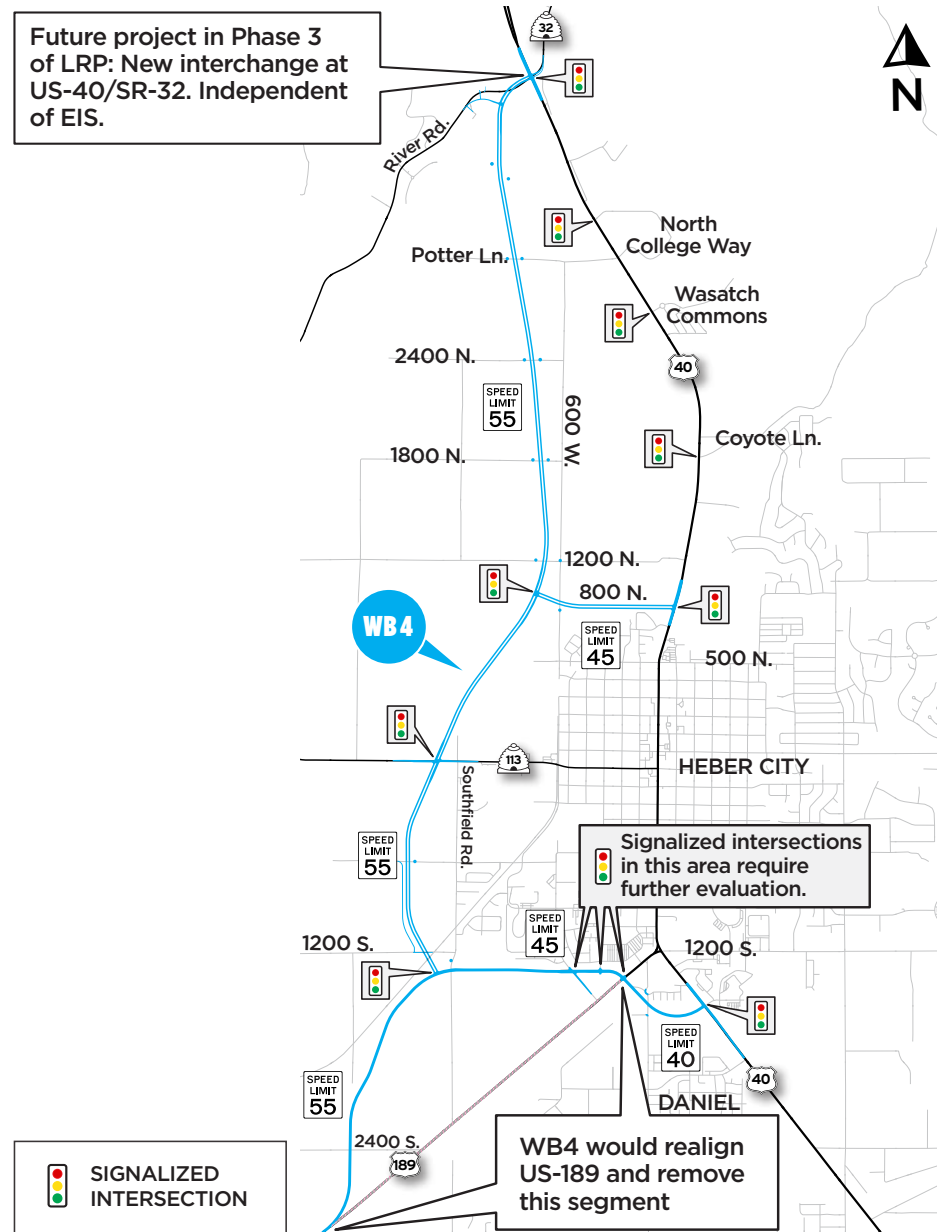


Bypass Characteristics			Southern Connection		Northern Connection to SR-32			
Facility Type	Speed Limit	Access Locations	1300 S	Realign US-189	New Alignment	Uses Existing US-40	Speed	Access Locations
Highway	55	Signalized intersections	Yes	No	Yes	No	55	Signalized intersections

ALTERNATIVE	Level 1 Screening							Level 2 Screening				
	Meets Heber City Vision <i>Impacts to downtown valued places/historic buildings</i>	Local Mobility PM peak hour operations (5-6pm) on Heber City Main Street				Regional Mobility Traffic operations between SR-32 and US-189		Waters of the U.S. (Acres impacted) <i>Canals, ditches perennial streams, wetlands</i>	Historic Buildings (#) Potential adverse effects	Residences and Businesses (#) Potential full acquisitions	Cost (millions) High level project cost estimate	Recommended for detailed evaluation in Draft EIS
		Intersections with LOS F <i>Five intersections on US-40 in downtown Heber City</i>	Southbound Segments with LOS F	Southbound Queue Length at 500 North (feet)	Local Travel Time on US-40 SR-32 to US-189/US-40 intersection (m:s)	Regional Travel Time on Bypass SR-32 to US-189/3000 South (m:s)	Conflict Points <i>Intersections, cross streets, driveways</i>					
US-40 Existing Conditions (2019)	No	0	2	375	8:20	10:40 (on US-40)	144	-	-	-	-	-
US-40 No-Action (2050)	No	3	2	13,100	17:40	19:05 (on US-40)	152-157	-	-	-	-	Yes
West Bypass Parkway At-Grade with Northern Extension (WB3) <i>Highway to SR-32 (WB3)</i>	Yes	0	0	375	8:55	8:10	12	12.35	1	8	\$191M	Yes

Alternative WB4

Highway to SR-32 and Realigned US-189



Bypass Characteristics			Southern Connection		Northern Connection to SR-32			
Facility Type	Speed Limit	Access Locations	1300 S	Realign US-189	New Alignment	Uses Existing US-40	Speed	Access Locations
Highway	55	Signalized intersections	Yes	Yes	Yes	No	55	Signalized intersections

ALTERNATIVE	Level 1 Screening							Level 2 Screening				
	Meets Heber City Vision Impacts to downtown valued places/historic buildings	Local Mobility PM peak hour operations (5-6pm) on Heber City Main Street			Regional Mobility Traffic operations between SR-32 and US-189			Waters of the U.S. (Acres impacted) Canals, ditches perennial streams, wetlands	Historic Buildings (#) Potential adverse effects	Residences and Businesses (#) Potential full acquisitions	Cost (millions) High level project cost estimate	Recommended for detailed evaluation in Draft EIS
		Intersections with LOS F Five intersections on US-40 in downtown Heber City	Southbound Segments with LOS F	Southbound Queue Length at 500 North (feet)	Local Travel Time on US-40 SR-32 to US-189/US-40 intersection (m:s)	Regional Travel Time on Bypass SR-32 to US-189/3000 South (m:s)	Conflict Points Intersections, cross streets, driveways					
US-40 Existing Conditions (2019)	No	0	2	375	8:20	10:40 (on US-40)	144	-	-	-	-	-
US-40 No-Action (2050)	No	3	2	13,100	17:40	19:05 (on US-40)	152-157	-	-	-	-	Yes
West Bypass Parkway At-Grade with Northern Extension and Realigned US-189 (WB4) <i>Highway to SR-32 and Realigned US-189 (WB4)</i>	Yes	0	1	400	8:55	7:45	12	12.48	1	9	\$197M	Yes