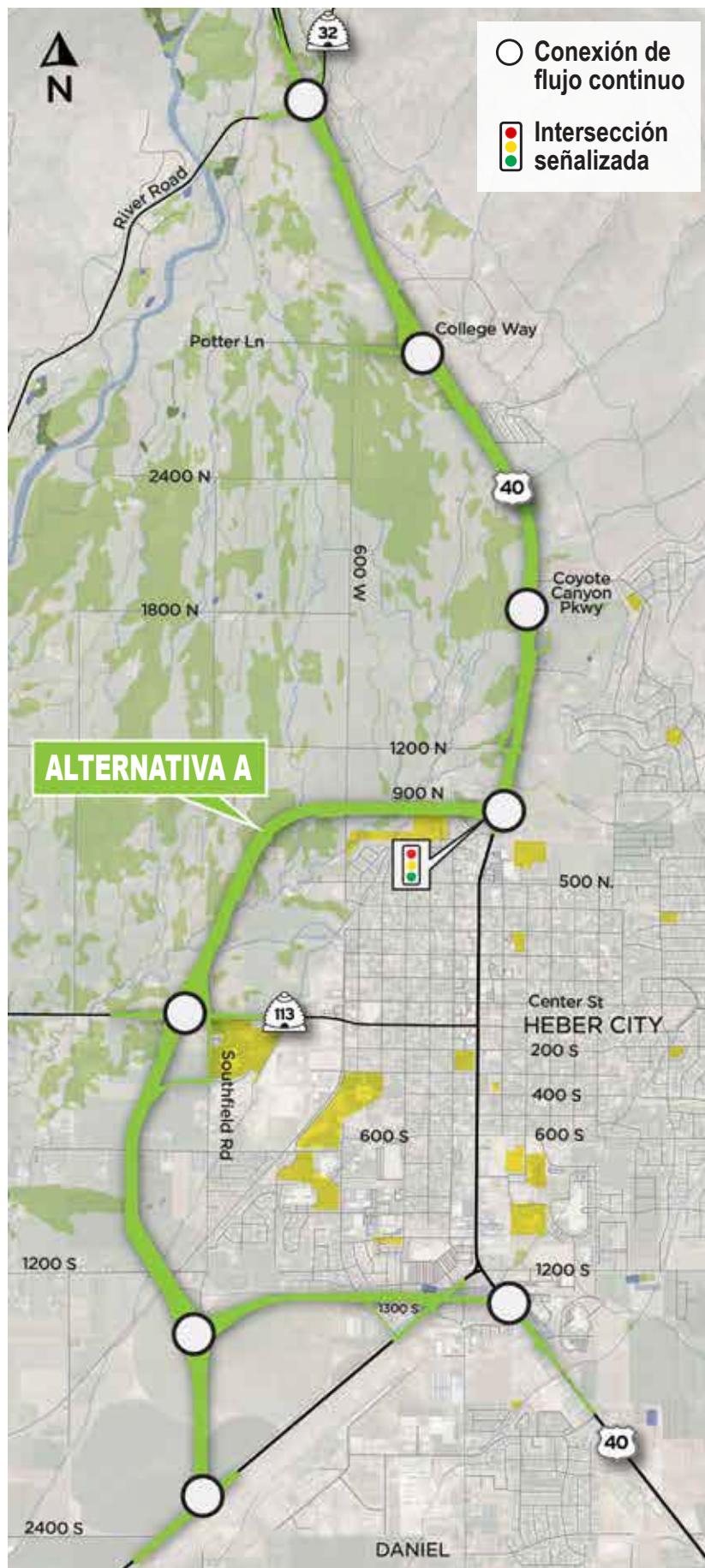


Alternativa A (en la US-40)



ALTERNATIVA O CONDICIÓN	Movilidad regional Operaciones de tráfico entre SR-32 y US-189/ US-40 south				Movilidad local Tráfico en Heber City Main Street SR-32 a US-189 en centro			Visión de Heber City
	Tiempo de viaje regional en el corredor SR-32 a US-189/3000 South	Ruta más rápida hacia/desde US-189	Tiempo de viaje regional hacia US-40 South SR-32 a US-40/1500 South	Ruta más rápida hacia/desde South US-40	Intersecciones en el Nivel de servicio F	Longitud de filas en dirección sur en 500 North	Tiempo de viaje local en Main Street SR-32 a intersección US-189/US-40	
MEDICIÓN	Minutos: Segundos	Ruta	Minutos: Segundos	Ruta	Número	Pies	Minutos: Segundos	Sí/No
US-40 Sin acción (2050)	23:40	Main St.	21:50 (Main St.)	Main St.	5	17,100	20:30	No
Alternativa A (en alineación US-40)	7:25 (Corredor) 15:05 (Main St.)	Corredor	8:10 (Corredor) 13:35 (Main St.)	Corredor	1	3,500	11:50	Sí

IMPACTOS

ALTERNATIVA O CONDICIÓN	Aguas de los EE. UU.	Ruido	Visual	Sección 4(f)	Agricultura		Derecho de paso (propiedad)			Costo	
	Canales, acequias de corriente permanente, humedales	Receptores con niveles de ruido modelados por encima de los criterios	Impactos visuales adversos	Edificios históricos	Sitios arqueológicos Línea de ferrocarril, zanjones, canales	Áreas de protección de agricultura	Tierras de cultivo con protección federal	Adquisiciones completas	Reubicaciones		
MEDICIÓN	Acres	Número	Cualitativo	Número de impactos adversos (mayores que los de minimis)	Acres	Acres	Número/acres			Millones	
US-40 Sin acción (2050)	-	105	Más perjudicial para Main Street	-	-	-	-	-	-	-	
Alternativa A (en alineación US-40)	23	230 receptores 227 residencias	Más perjudicial para North US-40	4	0	12	179	32 parcelas 118 acres	12 residencias 15 negocios	136 parcelas 177 acres	\$711.9M

ALTERNATIVA	PROPÓSITO Y NECESIDAD			RECURSOS
	Movilidad regional	Movilidad local	Resumen de impactos	
Alternativa A (en alineación US-40)	<ul style="list-style-type: none"> Peor para la movilidad regional Peor para la movilidad local (aleja menos tráfico de Main Street) 	<ul style="list-style-type: none"> Más disruptivo para la planificación detallada para las redes viales locales de North Village Combinación menos eficaz de tipos de carreteras y velocidades, más trayectos indirectos 	<ul style="list-style-type: none"> Más reubicaciones Menor impacto en los humedales Menor impacto en North Fields Menor impacto en usos de agricultura Más impactos en la Sección 4(f) (edificios históricos) Menor impacto auditivo en el desarrollo planificado Organización de la construcción más compleja 	

