



the WEST VIEW

- While UDOT has been responsive to community input, the I-15 expansion still has many Westside residents and business owners concerned about traffic, noise, and pollution.

PG. 4



For weekly news and community updates, visit us online at WESTVIEWSLC.ORG



PHOTO BY ELISABETH CUPP - FOTO DE ELISABETH CUPP

The Wasatch Front Regional Council (WFRC) is made up of representatives from across the region. They're largely responsible for pushing I-15 expansion plans onto the state.

El Wasatch Front Regional Council (WFRC) está formado por representantes de toda la región. Son en gran parte responsables de impulsar los planes de ampliación de la I-15 en el Estado.

Regional council behind I-15 project creates transportation plans “for the greater good”

By Annalee Monson & Andy Cupp - Para leer en Español, página 19

At an open house event on July 11th, members of the Wasatch Front Regional Council (WFRC) and the Utah Department of Transportation (UDOT) told attendees that all considerations for the potential removal of homes and businesses during their I-15 expansion will be “for the greater good.”

However, after the initial comment period following the November 2022 draft release, the plans to expand changed from working outside the freeway, to widening from the inside. This wider freeway will cost approximately \$1.6 Billion to build with another \$16 Million for environmental testing prior to the work. That estimate excludes the potential impact to residents

and local businesses.

What is the Wasatch Front Regional Council?

Readers may be familiar with UDOT, but may have never heard of the WFRC; they're largely responsible for the I-15 freeway expansion plan. The WFRC was formed in 1969 with the responsibility of focusing on regional problems and finding potential solutions for those issues. In 1973, the WFRC was given additional responsibility by then-Governor Calvin Rampton to take transportation planning away from UDOT, giving the council greater authority in recommending actions to the state legislature.

The WFRC is made up of elected

officials from around the Wasatch Front, along with representatives from UDOT, UTA, and members of the Utah State Legislature, the State Planning Director's office, the Utah League of Cities and Towns, the Utah Association of Counties, and Envision Utah. On the council, eight representatives come from Salt Lake County, with only 1 coming from Salt Lake City – Mayor Erin Mendenhall.

Part of the transportation planning the WFRC oversees is the development of a 20- to 30-year long-range Regional Transportation Plan (RTP) as well as the preparation of a six-year, short-

See I-15 COUNCIL, page 18

Salt Lake City seeking community input for traffic calming on 600/700 North

By Sheena Wolfe

Several years ago, the Salt Lake City Transportation Department looked at the feasibility of traffic improvements along the 600/700 North corridor. This project now has state and local funding and construction is expected to start in the spring or summer of 2025, said Kyle Cook, project manager and Salt Lake City transportation engineer, noting that an online survey asking residents to comment on the project will be up until the end of August.

Meanwhile, transportation staff members have been holding workshops and focus groups

with local residents to revisit the concepts outlined in 2021, which include making 600/700 North – located between the Rose Park and Fairpark neighborhoods – safer for cyclists and pedestrians, and upgrading utilities, sidewalks, and street pavement.

“We want to promote safety and mobility to better serve the surrounding neighborhoods,” said Cook, noting that desired outcomes for the project include community pride, maintenance and improvement of the corridor's transportation function, beautification, and safety for pe-

See TRAFFIC, page 12

Salt Lake City busca la opinión de la comunidad para la pacificación del tráfico en 600/700 Norte

Por Sheena Wolfe

Hace varios años, el Departamento de Transporte de Salt Lake City estudió la viabilidad de realizar mejoras de tráfico en el corredor 600/700 Norte. Este proyecto cuenta ahora con financiación estatal y local y se espera que la construcción comience en la primavera o el verano de 2025, dijo Kyle Cook, director del proyecto e ingeniero de transporte de Salt Lake City, señalando que hasta finales de agosto estará abierta una encuesta en línea en la que se pedirá a los residentes que hagan comentarios sobre el proyecto.

personal de transporte han estado celebrando talleres y grupos de discusión con los residentes locales para revisar los conceptos esbozados en 2021, que incluyen hacer 600/700 Norte - situado entre los barrios de Rose Park y Fairpark - más seguro para los ciclistas y peatones, y la mejora de los servicios públicos, aceras y pavimento de la calle.

“Queremos promover la seguridad y la movilidad para servir mejor a los barrios circundantes”, dijo Cook, señalando que los resultados deseados para el proyecto incluyen el orgullo de la comunidad, el mantenimiento y la

Mientras tanto, miembros del VÉASE TRÁFICO, PÁGINA 12

STAFF**FIND US ONLINE**

<https://www.westviewslc.org/>
 Facebook: West View Media
 Twitter: @WestViewSLC
 Instagram: @WestViewSLC

FOUNDER

Charlotte Fife-Jepperson

MANAGING EDITOR

Rob Ware

EDITOR

Andy Cupp

EXECUTIVE DIRECTOR

Turner Bitton

COMMUNICATIONS INTERN

Annalee Monson

ADMINISTRATIVE INTERN

Ellery Ross

BOARD MEMBERS

Jasmine Walton, Chair
 Ben Trentelman, Vice Chair
 Heidi Steed, Secretary
 Erik Lopez, Treasurer
 Meisei Gonzalez, Webmaster
 Joseph Arrington, Past Chair
 Melissa Malcolm King
 Eva Lopez
 Kim Raff
 Shannon Woulfe
 Edgar Zúñiga Jr.

CONTRIBUTORS

Andy Cupp
 Annalee Monson
 David Ricketts
 Christina Stanley
 Sheena Wolfe

TRANSLATION

Provided by Weglot

GRAPHIC DESIGN

Nicole Woodland

CONTRIBUTORS WANTED

Do you enjoy photography?
 Do you enjoy writing – in any language? We're a community-based, non-profit news organization, and we're always hoping for contributions from community members. Sign up online at [westviewslc.org](https://www.westviewslc.org) and be part of the team that makes The West View possible.

DONATE NOW

westviewmedia.org/donate

OUR MISSION

To increase awareness of west-side issues through local journalism that informs, engages and connects diverse communities in Salt Lake City.

OUR VISION

Through a commitment to social justice and increasing civic participation we create a more informed, engaged and equitable community.

ABOUT US

The West View is a product of West View Media, a nonprofit, 501(c)(3) community news organization that offers an authentic look into Salt Lake City's west side through stories written primarily by community members.

Published quarterly, The West View is mailed to over 22,000 homes and businesses throughout the Fairpark, Glendale, Rose Park, Westpointe, Jordan Meadows and Poplar Grove neighborhoods. Additional copies are hand-distributed to local businesses and public spaces in nearby areas.

STORY SUBMISSIONS

If you have a story tip or would like to contribute a story to The West View, please pitch your idea to our Community Newsroom by sending an email to: editors@westviewmedia.org. Include your full name, address, phone number, and a brief description of your story. You will be invited to attend a Community Newsroom meeting to discuss story ideas and to receive feedback from other newsroom participants. The West View reserves the right to edit all submissions and letters for libel, slander, clarity and length.

TO GIVE FEEDBACK

West View Media welcomes comments, suggestions, and corrections. Contact editors@westviewmedia.org.

from the editor**ROB WARE**

Westview Managing Editor

Over the course of its production, this summer edition of The West View was taken over by the proposed I-15 expansion. All credit for that goes to Andy Cupp and Annalee Monson, who have been attending community meetings and talking to local business owners, recording impressions of the project. In some cases, experiences from past projects of similar scope and impact are also applicable, like the 2008-2013 TRAX expansion, which the owners of Red Iguana credit for \$600k in losses due to disrupted access to the restaurant.

We're interested in personal stories and opinions about the I-15 expansion, too, and we know there are

a lot of them out there. What's your take on the expansion? Has your family been impacted by previous large-scale infrastructure projects, or even the construction of I-15 generations ago? Send us your story, or visit Mestizo Coffee on North Temple, where a community comment box has been set up to gather input.

Finally, we're in the middle of a very, very hot summer, and the county has set up a "Cool Zones" program to provide access to air-conditioned spaces. The zones are in SLC and county facilities and are open to the public – visit slco.org/aging-adult-services/cool-zone/ or call (385) 468-3200 to learn more.

mensaje del editor

En el transcurso de su producción, esta edición de verano de The West View se ha visto acaparada por la propuesta de ampliación de la I-15. Todo el mérito es de Andy Cupp y Annalee Monson. Todo el mérito es de Andy Cupp y Annalee Monson, que han asistido a reuniones comunitarias y hablado con propietarios de negocios locales, registrando impresiones sobre el proyecto. En algunos casos, también son aplicables experiencias de proyectos anteriores de alcance e impacto similares, como la ampliación del TRAX de 2008-2013, a la que los propietarios de Red Iguana atribuyen 600.000 dólares en pérdidas por la inter-

rupción del acceso al restaurante.

También nos interesan las historias personales y las opiniones sobre la ampliación de la I-15, y sabemos que hay muchas por ahí. ¿Cuál es su opinión sobre la ampliación? ¿Tu familia se ha visto afectada por anteriores proyectos de infraestructuras a gran escala, o incluso por la construcción de la I-15 hace generaciones? Envíanos tu historia o visita Mestizo Coffee en North Temple, donde se ha instalado un buzón de comentarios de la comunidad para recabar opiniones.

Por último, estamos en medio de un verano muy, muy caluroso, y el condado ha puesto en marcha un programa de "Zonas

Frescas" para facilitar el acceso a espacios con aire acondicionado. Las zonas se encuentran en SLC y en instalaciones del condado y están abiertas al público - visite slco.org/aging-adult-services/cool-zone/ o llame al (385) 468-3200 para obtener más información.

Message from Your Westside City Council Members

Making significant strides in bridging the west-east side divide has been a major focus for the Community and City leaders, especially with funding and project planning. Over the last few years, we have made monumental Westside investments, creating a more equitable community better connected to the rest of the City. Investments of note:

- Over \$10 million to transform 600 and 700 North as a vital west-east connection.
- \$9 million of enhancements to the Jordan River Trail.
- \$5 million to complete the Folsom Trail.
- Purchasing property to help build housing, retail, and other services.
- New lighting at Riverside Park's northeast baseball field, a new soccer field at 900 South River Park, and new pickleball courts at Poplar Grove Park.
- Safety improvements at train crossings to minimize horns and signs that could notify commuters how long it will take the train to pass.

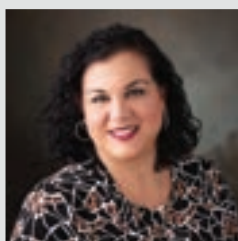
Let's continue working to keep the Westside the Bestside. Stay involved and find out what the Council is doing at [SLCCouncil.com](https://slccouncil.com).

Un Mensaje de sus Concejales del Westside

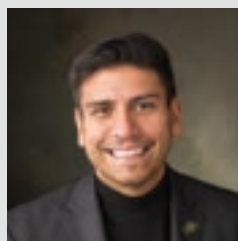
Uno de los principales objetivos de los líderes de la Comunidad y de la Ciudad ha sido lograr avances significativos en la reducción de la división entre el oeste y el este, especialmente con la financiación y la planificación de proyectos. En los últimos años, hemos realizado inversiones monumentales en la zona oeste, creando una comunidad más equitativa y mejor conectada con el resto de la ciudad. Inversiones destacadas:

- Más de 10 millones de dólares para transformar las calles 600 y 700 North en una conexión vital entre el oeste y el este.
- 9 millones de dólares para mejorar el Jordan River Trail.
- 5 millones de dólares para completar el Folsom Trail.
- La compra de propiedades para ayudar a construir viviendas, comercios y otros servicios.
- Nueva iluminación en el campo de béisbol noreste de Riverside Park, un nuevo campo de fútbol en 900 South River Park y nuevas canchas de pickleball en Poplar Grove Park.
- Mejoras de seguridad en los cruces de ferrocarril para reducir el uso de bocinas, y señales que podrían notificar a la comunidad cuánto tardará el tren en pasar.

Sigamos trabajando para que el Westside siga siendo el mejor. Sigue participando y entérate de lo que hace el Concejo en [SLCCouncil.com](https://slccouncil.com).



Victoria Petro
Council Member
District One
801-535-7723
Victoria.Petro@slcgov.com



Alejandro Puy
Council Member
District Two
801-535-7781
Alejandro.Puy@slcgov.com



Report issues with the **SLC Mobile App**

Infórmenos de problemas con la **aplicación móvil SLC**



A Responsive City

The Salt Lake City Council has approved the annual City budget. It balances the needs of our growing city while preserving and improving public resources. Learn more: tinyurl.com/SLCFY24.



PHOTO BY ELISABETH CUPP - FOTO DE ELISABETH CUPP

Looking down on I-15 near 600 North. UDOT is studying the area with the plans to add additional lanes of travel in each direction. This could affect Westside residents living near the freeway.

Mirando hacia abajo en la I-15 cerca de 600 Norte. UDOT está estudiando la zona con los planes para añadir carriles adicionales de viaje en cada dirección. Esto podría afectar a los residentes del Westside que viven cerca de la autopista.

Plan to rebuild, expand I-15 moves forward despite opposition from Westside, others in the region

By Andy Cupp

A controversial plan to rebuild and expand I-15 through parts of Salt Lake City and Davis County is moving forward with new changes, although local residents, businesses, and organizations remain skeptical of the state's desire to add more lanes to the freeway.

In November 2022, the Utah Department of Transportation (UDOT) released the first part of the I-15 Environmental Impact Statement (EIS), which looked at overhauling nearly 20 miles of the interstate from 400 South in Salt Lake City to Shepard Lane in Farmington. The plan, UDOT said, is to “replace aging infrastructure, improve safety, and meet travel demand in 2050.” The cost? Roughly \$1.6 billion – all of which has already been approved and earmarked by the Utah State Legislature.

Almost immediately, backlash

arose from community members and leaders on the Westside, who declared their resistance to the state's plan to add new lanes to the freeway. No one appeared to be against the plan to rebuild the freeway and improve safety; the wide majority of complaints were against the plan to expand I-15.

The original design called for an expansion that would add another one to two lanes of traffic in each direction, bringing the total width of the freeway to 12 lanes. In order to fit the additional lanes, UDOT initially warned that some homes and businesses near the interstate – in both Salt Lake City and Davis County – would need to be demolished or relocated.

In response to the proposal – which directly affected properties in the Rose Park, Fairpark, and Poplar Grove neighborhoods – the Rose Park Community Council

released a statement in January 2023, saying in part, “The I-15 expansion directly conflicts with what we already know about the scant availability of places to live – it will further impact and reduce house stock by disproportionately removing living spaces on the Westside in order to make room for more cars.”

HEAL Utah, a community group focused on promoting renewable energy and clean air, shared additional concerns regarding the environmental impacts of freeway expansion. In a statement on their website, they said that the impacts of expanding I-15 “include the potential for increased air pollution and greenhouse gas emissions, noise pollution, and destruction of wildlife habitat.”

Following the release of the initial proposal, local and state



UDOT is currently looking at rebuilding and expanding nearly 20 miles of I-15 from 400 South in Salt Lake City to Shepard Lane in Farmington. Map courtesy of UDOT.

El UDOT está estudiando actualmente la reconstrucción y ampliación de casi 32 km de la I-15 desde la 400 Sur en Salt Lake City hasta Shepard Lane en Farmington.

representatives held listening sessions, UDOT representatives attended community meetings, and residents left hundreds of comments online, with most people vehemently opposing the plan. The feedback was mostly met receptively by those in charge, and a new proposal was published in May 2023. This new plan no longer called for the demolition of homes in order to expand the freeway.

May 2023 draft released, no homes to be destroyed

The current draft plan now calls for one additional lane in each direction, with crews building inwards instead of outwards.

Tiffany Pocock, project manager for UDOT, said her team was aiming to have the least impact possible. “We reviewed the feedback from the community,” said Pocock, “and modified our plans to build into the median.” At the

June 2023 listening sessions held at the Utah State Fairpark, Pocock explained further, “At this point, no homes [in Salt Lake City] are set to be taken.”

This does not mean, however, that nearby residents, business owners, and travelers won't be affected during construction by things like noise, construction dust and debris, and detours. “[We are] concerned about the expansion of I-15,” said the Utah Independent Business Coalition in response to the updated plans released in May 2023, “and both its direct and indirect impacts not only on our environment and homes, but also on our small and independent business community.”

When these concerns about potential impacts were brought up at the June 2023 listening session, UDOT leaders said things like that would be studied, examined, and

expounded upon as part of the EIS; the draft of which is set to be released sometime in the Fall of 2023.

The proposed plan does more than just add new lanes of travel; it also looks to add or upgrade several interchanges and underpasses. The plan recommends adding an underpass at 400 North, redesigning the 600 North interchange, adding a new full interchange near 1000 North, rebuilding the 2100 North/Warm Springs Road interchange, expanding the US89/I-215/I-15 North interchange, and redesigning or updating several Davis County interchanges.

What about alternative plans or investing in public transportation?

On the UDOT I-15 EIS website, they wrote, “Widening I-15 is part of a comprehensive approach to meeting transportation demand through the year 2050 that includes added capacity to Front-Runner, additional bus service, local and regional roadway im-

provements and new facilities for those who walk and bike.” Looking at the entire plan holistically, UDOT continued, “To accommodate the population growth we expect by 2050, we will need to expand all travel options.”

Some have questioned other proposals initially discussed by UDOT, including one that would bury I-15 in an underground tunnel through Salt Lake City. UDOT leaders said that while a tunnel was initially looked at, it wouldn’t work in the long-run. “Because all of these options increase impacts to the surrounding communities significantly,” wrote UDOT on its project page, “and due to many technical challenges – such as hydraulic, geotechnical, roadway configurations and utility impacts – we have screened out putting I-15 underground.”

Others have brought up the Rio Grande Project, which proposes rerouting the rail tracks in Salt Lake City through a “train box” – a big concrete box, dug down

into the ground, that would be big enough to hold multiple railroad tracks – that would pass near the old Rio Grande Depot, bringing train service back to the station after more than 20 years. UDOT has rebuked this idea, saying that not only does it not solve the issues they’re looking to fix with the I-15 expansion, but that “the Rio Grande plan is not an adopted part of the Regional Transportation Plan or part of a locally adopted transportation plan.” The Regional Transportation Plan referenced in UDOT’s comment is the 2050 Regional Transportation Plan put forward by the Wasatch Front Regional Council (WFRC).

As for a “public-transportation-only project,” UDOT said it’s not an option. “A transit only alternative does not meet the project purpose,” said UDOT on the I-15 EIS website. “As stated in the project’s purpose and needs, in addition to mobility/capacity needs, the I-15 needs also include addressing aging infrastructure, im-

proving access and providing safer pedestrian and bicyclist facilities.”

What’s next? How can you get involved?

As State Senator and Minority Leader Luz Escamilla said at the June 2023 listening session, “nothing is a done deal yet.” Local leaders continue to encourage community members to get involved and voice their opinions on the plans.

Once the Draft Environmental Impact Statement (EIS) is released in the Fall, there will be another public comment period of 45 days. During this time, anyone can review the plan online and leave feedback on the overall plan, or on individual parts of the proposal. Once the public comment period ends, UDOT will review the comments and issue their Final EIS in Spring 2024. After this point, UDOT will present their finalized project alternatives for approval, and construction preparations will begin; community engagement will be completed by this stage.

If the project is approved, con-

struction could begin in 2026 and last three to four seasons, according to Pocock at the June 2023 listening session. That’d be roughly two to three years, taking into account that UDOT won’t be able to do as much construction during the winter months.

However, even with public input, the state may still choose to do whatever it wants. On the project website, UDOT cautioned, “public comment is not a vote, meaning that if one alternative gets a lot of positive comments and another received [sic] a lot of negative, other consideration may still suggest moving forward with an option less preferred as indicated by comments received.” UDOT says that in the end, they will have the final say in what – if anything – happens within the project area.

Those interested in reviewing the existing plans, as well as the Draft EIS that will be released in the Fall, should visit UDOT’s project website: <https://i15eis.udot.utah.gov/>.

El plan para reconstruir y ampliar la I-15 sigue adelante pese a la oposición de la zona oeste y otros puntos de la región *Por Andy Cupp*

Un controvertido plan para reconstruir y ampliar la I-15 a través de partes de Salt Lake City y el condado de Davis sigue adelante con nuevos cambios, aunque los residentes, empresas y organizaciones locales siguen mostrándose escépticos ante el deseo del Estado de añadir más carriles a la autopista.

En noviembre de 2022, el Departamento de Transporte de Utah (UDOT) publicó la primera parte de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la I-15, que contemplaba la revisión de casi 32 km de la interestatal desde la 400 Sur en Salt Lake City hasta Shepard Lane en Farmington. El plan, según UDOT, consiste en “sustituir las infraestructuras obsoletas, mejorar la seguridad y satisfacer la demanda de viajes en 2050”. ¿El coste? Aproximadamente 1.600 millones de dólares, que ya han sido aprobados y asignados por la Asamblea Legislativa del Estado de Utah.

Casi de inmediato, surgió una reacción de los miembros de la comunidad y los líderes del Westside, que declararon su resistencia al plan del estado de añadir nuevos carriles a la autopista. Nadie

parecía estar en contra del plan de reconstruir la autopista y mejorar la seguridad; la gran mayoría de las quejas eran contra el plan de ampliación de la I-15.

El diseño original preveía una ampliación que añadiría uno o dos carriles más de circulación en cada sentido, con lo que la anchura total de la autopista alcanzaría los 12 carriles. Para poder instalar los carriles adicionales, el UDOT advirtió inicialmente que habría que demoler o reubicar algunas casas y negocios cercanos a la interestatal, tanto en Salt Lake City como en el condado de Davis.

En respuesta a la propuesta -que afectaba directamente a propiedades de los barrios de Rose Park, Fairpark y Poplar Grove-, el Consejo Comunitario de Rose Park hizo pública una declaración en enero de 2023, en la que decía en parte: “La ampliación de la I-15 entra directamente en conflicto con lo que ya sabemos sobre la escasa disponibilidad de lugares para vivir: afectará aún más y reducirá el parque de viviendas al eliminar desproporcionadamente espacios habitables en el Westside para hacer sitio a más coches.”

HEAL Utah, un grupo comunitario centrado en la promoción de las energías renovables y el aire limpio, compartió preocupaciones adicionales con respecto a los impactos ambientales de la ampliación de la autopista. En una declaración en su sitio web, afirmaron que los impactos de la ampliación de la I-15 “incluyen el potencial de aumento de la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación acústica y la destrucción del hábitat de la fauna”.

Tras la publicación de la propuesta inicial, representantes locales y estatales celebraron sesiones de escucha, representantes de UDOT asistieron a reuniones comunitarias y los residentes dejaron cientos de comentarios en línea, en los que la mayoría se oponía vehementemente al plan. La mayoría de los comentarios fueron recibidos de forma receptiva por los responsables, y en mayo de 2023 se publicó una nueva propuesta. Este nuevo plan ya no preveía la demolición de viviendas para ampliar la autopista.

Publicado el borrador de mayo de

2023, no se destruirán viviendas

El actual proyecto de plan prevé ahora un carril adicional en cada sentido, y que las cuadrillas construyan hacia dentro en lugar de hacia fuera.

Tiffany Pocock, jefa de proyecto de UDOT, dijo que su equipo pretendía causar el menor impacto posible. “Revisamos los comentarios de la comunidad”, dijo Pocock, “y modificamos nuestros planes para construir en la mediana”. En las sesiones de escucha de junio de 2023 celebradas en el Utah State Fairpark, Pocock explicó además: “En este momento, no está previsto que se lleve por delante ninguna vivienda [en Salt Lake City].”

Esto no significa, sin embargo, que los residentes cercanos, los propietarios de negocios y los viajeros no se verán afectados durante la construcción por cosas como el ruido, el polvo de la construcción y los escombros, y los desvíos. “[Estamos] preocupados por la expansión de la I-15”, dijo la Coalición de Negocios Independientes de Utah en respuesta a los planes actualizados publicados en mayo de 2023, “y sus impactos directos e indirectos no sólo en nuestro medio am-

biente y hogares, sino también en nuestra comunidad de negocios pequeños e independientes.”

Cuando se plantearon estas preocupaciones sobre posibles impactos en la sesión de escucha de junio de 2023, los líderes de UDOT dijeron que este tipo de cosas se estudiarían, examinarían y expondrían como parte de la DIA, cuyo borrador está previsto que se publique en algún momento del otoño de 2023.

El plan propuesto no se limita a añadir nuevos carriles, sino que también pretende añadir o mejorar varios intercambiadores y pasos subterráneos. El plan recomienda añadir un paso inferior en 400 North, rediseñar el intercambiador de 600 North, añadir un nuevo intercambiador completo cerca de 1000 North, reconstruir el intercambiador de 2100 North/Warm Springs Road, ampliar el intercambiador US89/I-215/I-15 North y rediseñar o actualizar varios intercambiadores del condado de Davis.

¿Y los planes alternativos o la inversión en transporte público?

Continuado, página 6

Continuado de página 5

En el sitio web de UDOT I-15 EIS, escribieron, “Ampliación de la I-15 es parte de un enfoque integral para satisfacer la demanda de transporte hasta el año 2050 que incluye la capacidad añadida a Front-Runner, servicio de autobús adicional, mejoras de carreteras locales y regionales y nuevas instalaciones para los que caminar y andar en bicicleta.” Considerando todo el plan de forma holística, UDOT continuó: “Para acomodar el crecimiento de la población que esperamos para 2050, tendremos que ampliar todas las opciones de viaje.”

Algunos han cuestionado otras propuestas inicialmente debatidas por UDOT, incluida una que soterraría la I-15 en un túnel subterráneo a través de Salt Lake City. Los responsables del UDOT afirmaron que, aunque en un principio se estudió la posibilidad de construir un túnel, a largo plazo no funcionaría.

“Debido a que todas estas opciones aumentan significativamente el impacto en las comunidades circundantes”, escribió UDOT en su página del proyecto, “y debido a muchos desafíos técnicos - tales como hidráulica, geotécnica, configuraciones de carreteras y los impactos de servicios públicos - hemos descartado poner la I-15 bajo tierra”.

Otros han mencionado el proyecto Río Grande, que propone desviar las vías del tren en Salt Lake City a través de una “caja de trenes” -una gran caja de hormigón, excavada en el suelo, lo bastante grande como para albergar varias vías- que pasaría cerca del antiguo depósito de Río Grande, con lo que el servicio ferroviario volvería a la estación después de más de 20 años. El UDOT ha rebatido esta idea, afirmando que no sólo no resuelve los problemas que pretenden solucionar con la ampliación de la I-15, sino que “el plan de Río Grande no forma parte del Plan de Transporte Regional ni

de un plan de transporte adoptado localmente”. El Plan de Transporte Regional al que hace referencia el comentario de UDOT es el Plan de Transporte Regional 2050 presentado por el Wasatch Front Regional Council (WFRC).

En cuanto a un “proyecto exclusivamente de transporte público”, UDOT dijo que no es una opción. “Una alternativa sólo de tránsito no cumple con el propósito del proyecto”, dijo UDOT en el sitio web de la I-15 EIS. “Como se indica en el propósito y las necesidades del proyecto, además de las necesidades de movilidad/capacidad, las necesidades de la I-15 también incluyen abordar el envejecimiento de la infraestructura, mejorar el acceso y proporcionar instalaciones más seguras para peatones y ciclistas”.

¿Y ahora qué? ¿Cómo puedes participar?

Como dijo la senadora estatal y líder de la minoría Luz Escamilla en la sesión de escucha de junio de 2023, “nada es un

hecho todavía”. Los líderes locales siguen animando a los miembros de la comunidad a participar y expresar sus opiniones sobre los planes.

Una vez que se publique el proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en otoño, habrá otro periodo de comentarios públicos de 45 días. Durante este tiempo, cualquier persona puede revisar el plan en línea y dejar comentarios sobre el plan en general, o en partes individuales de la propuesta. Una vez finalizado el periodo de comentarios públicos, UDOT revisará los comentarios y publicará su DIA final en la primavera de 2024. A partir de ese momento, UDOT presentará sus alternativas de proyecto finalizadas para su aprobación y comenzarán los preparativos para la construcción.

Si se aprueba el proyecto, la construcción podría comenzar en 2026 y durar de tres a cuatro temporadas, según Pocock en la sesión de escucha de junio de 2023.

Eso sería aproximadamente de dos a tres años, teniendo en cuenta que UDOT no podrá realizar tantas obras durante los meses de invierno.

Sin embargo, incluso con las aportaciones del público, el Estado puede decidir hacer lo que quiera. En el sitio web del proyecto, el UDOT advierte: “los comentarios del público no son una votación, lo que significa que si una alternativa recibe muchos comentarios positivos y otra recibe [sic] muchos negativos, otras consideraciones pueden seguir sugiriendo seguir adelante con una opción menos preferida según los comentarios recibidos”. El UDOT afirma que, al final, ellos tendrán la última palabra sobre lo que ocurra -si es que ocurre algo- en la zona del proyecto.

Los interesados en consultar los planes existentes, así como el borrador de la DIA que se publicará en otoño, deben visitar la página web del proyecto de UDOT: <https://i15eis.udot.utah.gov/>.

I-15 expansion prompts concerns about pollution, business impacts, and traffic congestion

By Andy Cupp

While community members seemed pleased at the Utah Department of Transportation’s (UDOT) May 2023 commitment to not demolish any homes while expanding Interstate 15, many remain concerned with the overall plan to expand the freeway, with some vocalizing concerns about air and noise pollution, economic disruptions to local businesses, and increased traffic congestion.

Concerns about air and noise pollution

Many of the concerns with air quality stem from particulate matter 2.5 (PM2.5), which is a particle of emissions that causes the greatest health concerns, especially in children. Researchers at the University of Colorado, who are currently partnering with local universities and groups to study air pollution in the Salt Lake Valley, say roughly half of the PM2.5 comes from automobiles. “Vehicles cause around 50% of the PM2.5 in Salt Lake County, making them a big contributor to its air pollution issues,” wrote the researchers in the Spring 2023 edition of *The West View*.

The Union of Concerned Scientists says some PM2.5 pollution forms directly during combustion in a gasoline- or diesel-powered vehicle, and is present in vehicle exhaust. Additional PM2.5 particles are generated by brake and tire wear as well.

The Rose Park Community Council, in a statement released in January 2023, expounded upon the concern of air pollution, saying, “The goal of highway expansion, it seems, is less around the urgent concerns of our health and well-being and more around the ease and convenience for cars – especially commuters from other cities.”

The Rocky Mountain Institute found that from 1993-2017, new freeway lane-miles added in the largest 100 cities increased 42% and the population rose 32%, yet freeway traffic increased by a whopping 144%. Using the same formula, one could calculate that widening I-15 would increase vehicle miles traveled from 529 to 794, resulting in a nearly 50% increase in both emissions and noise.

Increased noise pollution is another issue that could result from freeway expansion. The Centers for Disease Control and Prevention (CDC) says any noise that creates decibels (the metric for noise) over 70 for an extended period of time can damage a person’s hearing. Decibel readings across the West Side consistently come in between 65 and 80 decibels at various times throughout the day.

Peak travel hours in the morning and evening regularly have decibel readings higher than 70. If I-15 is expanded, induced demand theorizes that additional cars will be on the road, resulting in more vehicle traffic. This will lead to even higher decibel readings during peak travel hours as car traffic increases and those times of heavier travel increase as well. For those living near the freeway, it means an increased risk for permanent hearing damage, a risk UDOT seems willing to take.

When it comes to air pollution, UDOT doesn’t appear very concerned. The FAQ section of the I-15 EIS website speaks to this concern, saying in part, “General-

ly, emissions from cars and trucks that contribute to our air quality challenges will continue to decrease even as we grow, thanks primarily to improvements in vehicle technology.” The statement continues, “Our study will assess the effect of any proposed project on the overall air quality in the region as part of the Regional Transportation Planning process.”

Concerns about impacts to businesses

Not only do businesses near the interstate need to worry about potentially losing their physical location, they also need to be concerned about years of construction in the area.

These construction disruptions include impaired access to store fronts, disrupted supply chains, and changes in road access routes, all of which have the potential to significantly reduce business revenue.

While UDOT has not fully disclosed the complete construction process of the project, looking at previous projects can help put things into perspective.

Between 2008 and 2013, the reconstruction of North Temple due to the extension of UTA’s Green Line TRAX train to the SLC Airport resulted in mass disruption to local businesses. Much of this came from street closures required for construction to commence. For example, the restaurant Red Iguana reported a loss of more than \$600k during this time, citing construction cutting off routes for customers as the primary reason.

Between 2017 and 2018 (and still continuing today), UDOT expanded Bangerter Highway in the middle of the Salt Lake Valley. This construction process has required the acquisition of more than 100 properties in order for construction to go forward. While UDOT currently claims no properties will need to be acquired for the I-15 expansion, it’s not something they’re able to guarantee at this time.

At the June 2023 listening session, a representative of the Utah Independent Business Coalition asked UDOT and state representatives about the overall impact on



PHOTO BY ELISABETH CUPP - FOTO DE ELISABETH CUPP

Looking down on I-15 near 1000 North. UDOT's current proposal includes a new full interchange near this location, which could result in the removal of businesses in the area. Photo by Elisabeth Cupp.
Mirando hacia abajo en la I-15 cerca de 1000 Norte. La propuesta actual del UDOT incluye un nuevo intercambiador completo cerca de este lugar, lo que podría suponer la eliminación de negocios en la zona.

businesses due to these expansion plans. While a brief about the economic impact is set to be included in the Environmental Impact Statement, there's no requirement to do any kind of in-depth analysis. As such, there are no plans in place to critically consider the impact expanding the freeway will have on local businesses.

Concerns about traffic con-

gestion

Construction activities often lead to increased traffic congestion, as lanes become blocked and drivers move onto side streets looking for faster alternatives. This construction can slow down the flow of vehicles and increase travel times for employees, customers, and suppliers.

Even once construction is fin-

ished, it's not likely that traffic congestion will decrease in the long-run. Research from several sources show that having more freeway lanes actually increases traffic within one to three years after construction, thus causing more congestion in the long-run.

The theory of induced demand, or induced traffic, looks at this very issue, and says that adding

additional lanes of travel will lead to increased traffic as more vehicles choose to use roads containing more lanes.

HEAL Utah, a group focused on improving the overall environment in the state, echoed similar concerns in a call-to-action page recently posted on their website. "UDOT's stated intention is to relieve traffic congestion

and repair infrastructure along this route," the statement reads. "However, with induced demand, the expansion could result in increased traffic congestion and accidents, negatively affecting the surrounding communities."

Additional information on the project, as well as a full range of FAQs, can be found at <https://i15eis.udot.utah.gov/>.

La ampliación de la I-15 suscita preocupación por la contaminación, el impacto en las empresas y la congestión del tráfico Por Andy Cupp

Aunque los miembros de la comunidad parecían satisfechos con el compromiso de mayo de 2023 del Departamento de Transporte de Utah (UDOT) de no demoler ninguna casa durante la ampliación de la Interestatal 15, muchos siguen preocupados por el plan general de ampliación de la autopista, y algunos expresan su preocupación por la contaminación atmosférica y acústica, los trastornos económicos para las empresas locales y el aumento de la congestión del tráfico.

Preocupación por la contaminación atmosférica y acústica

Muchas de las preocupaciones por la calidad del aire proceden de las partículas 2,5 (PM2,5), que son las partículas de las emisiones que causan más problemas de salud, sobre todo

en los niños. Los investigadores de la Universidad de Colorado, que actualmente colaboran con universidades y grupos locales para estudiar la contaminación atmosférica en el valle de Salt Lake, afirman que aproximadamente la mitad de las PM2,5 procede de los automóviles. "Los vehículos causan alrededor del 50% de las PM2,5 en el condado de Salt Lake, lo que los convierte en uno de los principales responsables de los problemas de contaminación atmosférica", escriben los investigadores en la edición de primavera de 2023 de The West View.

La Unión de Científicos Preocupados afirma que parte de la contaminación por PM2,5 se forma directamente durante la combustión en un vehículo de gasolina o diésel, y está presente

en el tubo de escape del vehículo. El desgaste de los frenos y los neumáticos también genera otras partículas PM2,5.

El Consejo Comunitario de Rose Park, en una declaración publicada en enero de 2023, expuso la preocupación por la contaminación del aire, diciendo: "El objetivo de la expansión de las autopistas, al parecer, gira menos en torno a las preocupaciones urgentes de nuestra salud y bienestar y más en torno a la facilidad y conveniencia para los coches - especialmente los viajeros de otras ciudades."

El Rocky Mountain Institute descubrió que, entre 1993 y 2017, los nuevos carriles de autopista añadidos en las 100 ciudades más grandes aumentaron un 42% y la población creció un 32%, aunque el tráfico por au-

topista aumentó la friolera de un 144%. Utilizando la misma fórmula, se podría calcular que la ampliación de la I-15 aumentaría los kilómetros recorridos de 529 a 794, lo que supondría un aumento de casi el 50% tanto de las emisiones como del ruido.

El aumento de la contaminación acústica es otro problema que podría derivarse de la ampliación de la autopista. Según los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC), cualquier ruido que supere los 70 decibelios durante un periodo prolongado puede dañar el oído. Las lecturas de decibelios en la zona oeste oscilan constantemente entre 65 y 80 decibelios a distintas horas del día.

Las horas punta por la mañana y por la noche suelen regis-

trar niveles de decibelios superiores a 70. Si se amplía la I-15, la demanda inducida teoriza que habrá más coches en la carretera, lo que se traducirá en más tráfico de vehículos. Esto conducirá a lecturas de decibelios aún más altas durante las horas punta de viaje a medida que aumente el tráfico de automóviles y aumenten también esas horas de viaje más intenso. Para quienes vivan cerca de la autopista, significa un mayor riesgo de sufrir lesiones auditivas permanentes, un riesgo que UDOT parece dispuesto a correr.

En lo que respecta a la contaminación atmosférica, UDOT no parece muy preocupado. La sección de preguntas frecuentes de la página web de la DIA de la

Continuado, página 8

Continuado de página 7

I-15 habla de esta preocupación, diciendo en parte: “En general, las emisiones de coches y camionetas que contribuyen a nuestros problemas de calidad del aire seguirán disminuyendo incluso a medida que crezcamos, gracias sobre todo a las mejoras en la tecnología de los vehículos.” La declaración continúa: “Nuestro estudio evaluará el efecto de cualquier proyecto propuesto sobre la calidad general del aire en la región como parte del proceso de planificación regional del transporte.”

Preocupación por el impacto en las empresas

Las empresas cercanas a la interestatal no sólo deben preocuparse por la posibilidad de perder su ubicación física, sino también por los años de construcción en la zona.

Estas interrupciones de la construcción incluyen la obstaculización del acceso a las

tiendas, la interrupción de las cadenas de suministro y los cambios en las rutas de acceso por carretera, todo lo cual tiene el potencial de reducir significativamente los ingresos de las empresas.

Aunque el UDOT no ha desvelado todo el proceso de construcción del proyecto, echar un vistazo a proyectos anteriores puede ayudar a poner las cosas en perspectiva.

Entre 2008 y 2013, la reconstrucción de North Temple debido a la ampliación de la línea verde del tren TRAX de la UTA hasta el aeropuerto de SLC provocó trastornos masivos en los comercios locales. Gran parte de estos trastornos se debieron a los cierres de calles necesarios para iniciar las obras. Por ejemplo, el restaurante Red Iguana informó de unas pérdidas de más de 600.000 dólares durante este periodo, citando como razón principal el hecho de que las obras cortaran las ru-

tas a los clientes.

Entre 2017 y 2018 (y aún continúa en la actualidad), UDOT amplió la autopista Bangerter en el centro del valle de Salt Lake. Este proceso de construcción ha requerido la adquisición de más de 100 propiedades para que la construcción siga adelante. Aunque UDOT afirma actualmente que no será necesario adquirir propiedades para la ampliación de la I-15, no es algo que puedan garantizar en este momento.

En la sesión de escucha de junio de 2023, un representante de la Coalición de Empresas Independientes de Utah preguntó a los representantes de UDOT y del Estado sobre el impacto global en las empresas debido a estos planes de expansión. Aunque en la Declaración de Impacto Ambiental se incluirá un resumen sobre el impacto económico, no se exige ningún tipo de análisis en profundidad. Por lo tanto, no hay planes para

considerar críticamente el impacto que la ampliación de la autopista tendrá en las empresas locales.

Preocupación por la congestión del tráfico

Las actividades de construcción suelen provocar una mayor congestión del tráfico, ya que los carriles quedan bloqueados y los conductores se desplazan a calles laterales en busca de alternativas más rápidas. Estas obras pueden ralentizar el flujo de vehículos y aumentar los tiempos de desplazamiento de empleados, clientes y proveedores.

Incluso una vez terminada la construcción, no es probable que la congestión del tráfico disminuya a largo plazo. Diversos estudios demuestran que un mayor número de carriles en las autopistas aumenta el tráfico entre uno y tres años después de su construcción, lo que provoca más atascos a largo plazo.

La teoría de la demanda inducida, o tráfico inducido, abor-

da esta misma cuestión y afirma que la adición de carriles de circulación adicionales provocará un aumento del tráfico, ya que más vehículos optarán por utilizar las carreteras que contengan más carriles.

HEAL Utah, un grupo centrado en la mejora del medio ambiente en general en el estado, se hizo eco de preocupaciones similares en una página de llamada a la acción publicada recientemente en su sitio web. “La intención declarada del UDOT es aliviar la congestión del tráfico y reparar la infraestructura a lo largo de esta ruta”, dice la declaración. “Sin embargo, con la demanda inducida, la ampliación podría provocar un aumento de la congestión del tráfico y de los accidentes, afectando negativamente a las comunidades circundantes”.

Encontrará más información sobre el proyecto, así como una serie de preguntas frecuentes, en <https://i15eis.udot.utah.gov/>.



HOMEOWNERSHIP - FINANCIAL EDUCATION - LEADERSHIP - YOUTH PROGRAM - REAL ESTATE DEVELOPMENT - LENDING

622 WEST 500 NORTH SLC, UT 84116 - (801)-539-1590 - NWSALTLAKE.ORG

New project aims to create heat map of Salt Lake City, including the Westside

By Andy Cupp



PHOTO BY ANDY CUPP - FOTO DE ANDY CUPP

Robert Wilson, a science teacher at Rowland Hall and program coordinator for the National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) heat watch program in Salt Lake City, shows volunteers how to use the heat tracking sensor.

Robert Wilson, profesor de ciencias en Rowland Hall y coordinador del programa de vigilancia del calor de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) en Salt Lake City, muestra a los voluntarios cómo utilizar el sensor de seguimiento del calor.

With high-tech sensors mounted on their cars, volunteers from around the area drove through Salt Lake City on a scorching July day, collecting temperature and humidity data that will be used to create new heat maps.

The project, led by Dr. Wei Zhang, an assistant professor of climate science at Utah State University, aims to map out areas of extreme heat across the city, including on the Westside. “There is a lack of high-resolution heat data at the street level for decision makers and the communities that are subject to this heat,” said Zhang.

A similar study was conducted in 2021 in Seattle. That study, along with the one in progress for Salt Lake City, looked primarily at heat-related vulnerabilities in the area. Zhang says these studies and the maps created from them show the spatial distribution of extreme heat in the region. This gives city, state, and federal leaders more data to use when urban planning. The data, Zhang said, could then help them determine where to plant trees, where to install cool roofs, and how to better design area parks.

Dozens of volunteers participated in the data collection on July 15th, driving on predetermined routes with their sensors. Several of these routes weaved through busy roads and small side streets throughout the Westside, passing near schools, parks, community centers, and other spaces of interest. Each of the 10 routes covered roughly 10 miles, meaning close to 100% of Salt Lake City was covered. Volunteers drove the routes during three time slots – morning, afternoon, and evening – with each drive taking roughly one hour to complete.

The sensors tracked temperature and humidity every second of the drive. They also had GPS trackers in them, allowing the science team to see the exact location where temperatures may have spiked or dropped. Together, this will give the team thousands of data points to use when creating the maps.

Robert Wilson, a science teacher at Rowland Hall and program coordinator for the National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) heat watch program in Salt Lake City, said the

data collected will be accessible to other government agencies in the long-term as well.

At the end of the day, all of the sensors were collected and packaged to be mailed to CAPA Strategies, an Oregon-based organization that works with NOAA. The data will be analyzed shortly thereafter, and a new heat map of the city should be available 6-8 weeks later, putting it sometime during the Fall.

Besides CAPA, NOAA, and Utah State University, other partners on this project included Rowland Hall, Salt Lake City, the National Weather Service, and the University of Utah. Heal Utah and TreeUtah also provided support for the data collection.

In addition to this heat mapping project, another study took place on the same day, looking at air quality. Sensors were attached to electric buses on five routes in the valley, and collected data all day long. While a separate project, the mapping of air quality will complement the heat mapping, showing a bigger picture of the local environment, Zhang said.

PHOTO PROVIDED BY DR. WEI ZHANG, UTAH STATE UNIVERSITY
IMAGEN FACILITADA POR EL DR. WEI ZHANG, UNIVERSIDAD ESTADAL DE UTAH UNIVERSITY.

Map of west side routes tracked during the data collection event on July 15th.
Mapa de las rutas del lado oeste rastreadas durante la recogida de datos del 15 de julio.



PHOTO BY ANDY CUPP - FOTOGRAFÍA DE ANDY CUPP

A volunteer attaches the heat- and humidity-tracking sensor to her car in preparation for driving her assigned route in the afternoon time slot.

Una voluntaria coloca el sensor de seguimiento del calor y la humedad en su coche para preparar la ruta que le ha sido asignada por la tarde.

Un nuevo proyecto pretende crear un mapa de calor de Salt Lake City, incluido el Westside

Por Andy Cupp

Con sensores de alta tecnología instalados en sus coches, voluntarios de toda la zona recorrieron Salt Lake City en un abrasador día de julio, recogiendo datos de temperatura y humedad que se utilizarán para crear nuevos mapas de calor.

El proyecto, dirigido por el Dr. Wei Zhang, profesor adjunto de climatología de la Universidad Estatal de Utah, tiene como objetivo localizar las zonas de calor extremo de toda la ciudad, incluido el Westside. “Faltan datos de alta resolución sobre el calor a pie de calle para los responsables de la toma de decisiones y las comunidades que sufren este calor”, explica Zhang.

En 2021 se realizó un estudio similar en Seattle. Ese estudio, junto con el que se está realizando en

Salt Lake City, se centró principalmente en las vulnerabilidades relacionadas con el calor en la zona. Zhang afirma que estos estudios y los mapas creados a partir de ellos muestran la distribución espacial del calor extremo en la región. Esto proporciona a los responsables municipales, estatales y federales más datos para la planificación urbana. Los datos, según Zhang, podrían ayudarles a determinar dónde plantar árboles, dónde instalar tejados refrigerados y cómo diseñar mejor los parques de la zona.

Decenas de voluntarios participaron en la recogida de datos el 15 de julio, recorriendo rutas pre-determinadas con sus sensores. Varias de estas rutas serpenteaban por carreteras muy transitadas y

pequeñas calles secundarias de todo el Westside, pasando cerca de colegios, parques, centros comunitarios y otros espacios de interés. Cada una de las 10 rutas cubría aproximadamente 16 kilómetros, lo que significa que se cubrió casi el 100% de Salt Lake City. Los voluntarios recorrieron las rutas en tres franjas horarias -mañana, tarde y noche- y cada trayecto duró aproximadamente una hora.

Los sensores controlaban la temperatura y la humedad cada segundo del viaje. También llevaban GPS, lo que permitió al equipo científico ver el lugar exacto en el que las temperaturas habían subido o bajado. Todo ello proporcionará al equipo miles de datos que podrán utilizar para crear los mapas.

Robert Wilson, profesor de ciencias en Rowland Hall y coordinador del programa de vigilancia del calor de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) en Salt Lake City, afirmó que los datos recogidos también serán accesibles a largo plazo para otras agencias gubernamentales.

Al final del día, se recogieron todos los sensores y se empaquetaron para enviarlos por correo a CAPA Strategies, una organización con sede en Oregón que trabaja con la NOAA. Los datos se analizarán poco después, y un nuevo mapa de calor de la ciudad debería estar disponible entre 6 y 8 semanas más tarde, es decir, en algún momento del otoño.

Además de CAPA, NOAA y la

Universidad Estatal de Utah, otros socios de este proyecto fueron Rowland Hall, Salt Lake City, el Servicio Meteorológico Nacional y la Universidad de Utah. Heal Utah y TreeUtah también colaboraron en la recogida de datos.

Además de este proyecto de mapas de calor, ese mismo día se realizó otro estudio sobre la calidad del aire. Se instalaron sensores en autobuses eléctricos de cinco rutas del valle y se recogieron datos durante todo el día. Aunque se trata de un proyecto independiente, la cartografía de la calidad del aire complementará la del calor, mostrando una imagen más amplia del medio ambiente local, explicó Zhang.



SEPT 23.2023

RANGE > RELAY
EST. 2014
RIVER

BIKE | BOAT | RUN

BIKE, BOAT & RUN FROM THE WASATCH TO THE JORDAN!

SEVENCANYONSTRUST.ORG/RELAY





AN ICONIC PUBLIC ART INSTALLATION FOR SALT LAKE CITY'S WEST SIDE

Una instalación icónica de arte público para el Lado Oeste

Artwork:
Michael Moonbird and Victoria Lyons,
Sun, Moon & All Things In-Between,
2015, ceramic tile.
Located at Glendale Library
(1440 South Concord Avenue).



WHAT WOULD AN ICONIC PUBLIC ARTWORK ON THE WEST SIDE BE LIKE TO YOU?

The Salt Lake City Public Art Program seeks to engage West Side residents, organizations, and stakeholders in the creation of an iconic public artwork that will honor the diverse perspectives, cultures, and identities that call this place home.

Be part of this community-building process. Scan the QR code and take a 5-minute survey to help determine what community values and goals the Public Art Program should consider for the artwork.

PARA TI, ¿CÓMO DEBERÍA SER UNA ICÓNICA OBRA DE ARTE PÚBLICO EN EL LADO OESTE?

El Programa de Arte Público de Salt Lake City desea involucrar a residentes, organizaciones y sectores interesados en la creación de una icónica obra de arte público, la cual honrará las diversas perspectivas, culturas e identidades que considera a este lugar su hogar.

Sé parte de este proceso comunitario. Escanea el código QR y completa una encuesta de 5 minutos la cual ayudará a determinar cuáles valores, metas y objetivos comunitarios debería considerar el Programa de Arte Público para la creación de esta obra de arte.

neighborhood house

TENT PARTY HOMECOMING 2023

DINNER, COCKTAILS, DANCING, & PHILANTHROPY

BE A PART OF THE BEST FUNDRAISING PARTY IN THE CITY!

SATURDAY, SEPTEMBER 16 @6PM
1050 W 500 S, SLC



SCAN THE QR CODE FOR MORE INFORMATION OR VISIT [NHTUAH.ORG/EVENTS/TENTPARTY](https://nhtuah.org/events/tentparty)

From TRAFFIC, page 1

destrians and cyclists.

In addition to the workshops and focus groups, residents are encouraged to give their opinions about the street by taking an online survey at www.600northslc.org/. According to Cook, community input will continue until this fall, when a community workshop will be held to finalize the design. At the same time, the SLC Transportation Department is collecting and analyzing data such as the number of vehicles, freight trucks, bicycles, and pedestrians currently using the road, he added.

After a concept is selected by the community, city engineers will begin on blueprints for the road design scheduled for completion by the winter of 2025, said Cook.

“The 600/700 corridor gives access to two freeways and to downtown Salt Lake City, so it is an important street,” said Greg Sanchez, chair of the Salt Lake City Transportation Advisory Board

and Westside community member, “but it does not currently promote safety,” he added, noting that there were two fatalities on the road last year alone.

The planned improvement area goes from West Temple to 2200 West, and ideas outlined include green areas, pedestrian islands in the median, easier pedestrian access especially at commercial hubs, and improved bike lanes.

“We want to make sure that everyone interested in the street has the opportunity to participate in the design process,” said Cook, noting that the street is a busy artery but nowhere near capacity, and new guidelines for traffic in the city call for more than just moving cars from one block to the next. He added that measured vehicle traffic on the street between 800-900 West indicated that 55 percent of drivers exceed the 35mph posted speed limit and 18 percent of vehicles travel at 40mph or higher.

”The conditions vary quite a

bit along the corridor,” he said, “much of the (street) pavement is in poor condition. Sidewalks exist but the quality varies; cracking and lifting from tree roots are a problem, as well as pedestrian ramps at intersections corners. Unmaintained park strip landscaping also impacts the quality of sidewalk space in areas.”

Cook added that statistics show that 200 bikes and pedestrians access the street each day at the Jordan River Trail on 700 North, emphasizing that any changes to the street must also serve those users. “The bottom line is how do we make the 600/700 North corridor work adequately for pedestrians, bikes, buses and cars,” said Sanchez.

To learn more or take the survey, which asks how people access the road and what should be done to make it better, go to this site: www.600northslc.org/. Those without computer access can call (801) 618-1003 to get information or make comments.

Continuación TRÁFICO, página 1

mejora de la función de transporte del corredor, el embellecimiento y la seguridad para peatones y ciclistas.

Además de los talleres y grupos de discusión, se anima a los residentes a dar su opinión sobre la calle mediante una encuesta en línea en www.600northslc.org/. Según Cook, las aportaciones de la comunidad continuarán hasta este otoño, cuando se celebrará un taller comunitario para finalizar el diseño. Al mismo tiempo, el Departamento de Transporte de SLC está recopilando y analizando datos como el número de vehículos, camiones de mercancías, bicicletas y peatones que utilizan actualmente la calle, añadió.

Después de que la comunidad elija un concepto, los ingenieros municipales comenzarán a elaborar los planos para el diseño de la carretera, cuya finalización está prevista para el invierno de 2025, dijo Cook.

“El corredor 600/700 da acceso a dos autopistas y al centro de Salt Lake City, por lo que es una calle importante”, dijo Greg Sánchez, presidente del Consejo Asesor

de Transporte de Salt Lake City y miembro de la comunidad del Westside, “pero actualmente no promueve la seguridad”, añadió, señalando que sólo el año pasado hubo dos víctimas mortales en la carretera.

La zona de mejora prevista va desde West Temple hasta 2200 West, y entre las ideas esbozadas figuran zonas verdes, islas peatonales en la mediana, un acceso peatonal más fácil, especialmente en los centros comerciales, y mejores carriles bici.

“Queremos asegurarnos de que todos los interesados en la calle tienen la oportunidad de participar en el proceso de diseño”, dijo Cook, señalando que la calle es una arteria muy transitada, pero en ninguna parte cerca de la capacidad, y las nuevas directrices para el tráfico en la ciudad exigen algo más que mover los coches de un bloque a otro. Añadió que las mediciones del tráfico de vehículos en la calle, entre 800 y 900 Oeste, indican que el 55% de los conductores superan el límite de velocidad anunciado de 35 mph y el 18% de los vehículos circulan a 40 mph o más.

“Las condiciones varían bastante

a lo largo del corredor”, dijo, “gran parte del pavimento (de las calles) está en mal estado. Las aceras existen, pero su calidad varía; el agrietamiento y el levantamiento por las raíces de los árboles son un problema, así como las rampas para peatones en las esquinas de las intersecciones. El paisajismo de las franjas de parque sin mantener también afecta a la calidad del espacio de las aceras en algunas zonas”.

Cook añadió que las estadísticas muestran que 200 bicicletas y peatones acceden a la calle cada día en el Jordan River Trail en 700 Norte, haciendo hincapié en que cualquier cambio en la calle también debe servir a esos usuarios. “La cuestión es cómo hacer que el corredor 600/700 North funcione adecuadamente para peatones, bicicletas, autobuses y coches”, dijo Sánchez.

Para obtener más información o responder a la encuesta, en la que se pregunta cómo accede la gente a la carretera y qué habría que hacer para mejorarla, visite este sitio: www.600northslc.org/. Quienes no dispongan de ordenador pueden llamar al (801) 618-1003 para informarse o hacer comentarios.



FREE FLASH WRITING WORKSHOP

FF ⚡ WW

Write Very Short Fiction, Creative Nonfiction & Prose Poems with Alexander Ortega

6 Classes for All Experience Levels at The City Library's Glendale Branch

Free Public Readings of Your Work at Curiosity SLC

1st Workshop Series SEPTEMBER-OCTOBER	2nd Workshop Series NOVEMBER-DECEMBER
--	--

SIGN UP AT AORTEGAWRITES.COM

Made Possible By

NATIONAL ENDORSEMENT OF THE **ARTS**

ESSEXBET

SALT LAKE CITY **ARTS** COUNCIL



“A Cup of Culture”
Delicious flavors, vibrant art, and more!



MESTIZO
coffeehouse

Experience community.

631 West North Temple SLC, Ut 84116
mesticoffeehouse.com



Mayor Mendenhall is delivering for the Westside

Salt Lake City's Westside communities have historically been underserved by their city government, but Erin Mendenhall is addressing the widespread inequity, investing massively in Westside neighborhoods, and ensuring more Westside voices are shaping key decisions.



- ▶ Working with our partners to build a bed for every unsheltered city resident
- ▶ Funding the UTA rideshare service on the Westside
- ▶ Expanding Westside bus service
- ▶ Providing free UTA passes to students and teachers
- ▶ Opposing the state's widening of I-15
- ▶ Creating quiet zones at residential railroad crossings
- ▶ Exploring a plan to bury railroad tracks
- ▶ Creating Westside's first regional park in Glendale
- ▶ \$9 million in improvements along Jordan River
- ▶ Working to attract new stores and restaurants
- ▶ Helping bring Major League Baseball to N Temple

Crime on the Westside is at a 10-year low

- ▶ Crime is **down 30%** since last year
- ▶ Partnered with the Feds to target most dangerous criminals
- ▶ Raised pay for police officers
- ▶ Assigning trained civilians and social workers to respond to service calls that don't require trained officers



Erin is endorsed by Westside leaders

CITY COUNCILMEMBER
(DISTRICT 1)

Victoria Petro

CITY COUNCILMEMBER
(DISTRICT 2)

Alejandro Puy

STATE REPRESENTATIVE

Angela Romero

STATE REPRESENTATIVE

Sandra Hollins

GLENDALE COMMUNITY
COUNCIL CHAIR

Turner Bitton

POPLAR GROVE COMMUNITY
COUNCIL CHAIR

Daniel Tu'utau

ROSE PARK COMMUNITY
COUNCIL CHAIR

Kevin Parke

WESTPOINTE COMMUNITY
COUNCIL PAST CHAIR

Dorothy Owen

ERIN SLC
MENDENHALL
SALT LAKE CITY MAYOR

[ERINMENDENHALL.COM/WESTSIDE](https://erinmendenhall.com/westside)



PAID FOR BY ERIN MENDENHALL FOR SALT LAKE CITY

Annual NeighborhoodWorks VOLUNTEER PROJECT GIVES WESTSIDE HOMES A FACELIFT

By Rob Ware

NeighborWorks®
SALT LAKE

If you're interested in the program for next August, there's no need to visit NeighborWorks in person.

Learn more or sign up online at:
<https://www.nwsaltlake.org/paint-your-heart-out>



ALL PHOTOS BY ROB WARE & ANDY CUPP

David Wilkinson and Suzanne Taylor are two home owners who participated in NeighborWorks' annual Paint Your Heart Out Event.

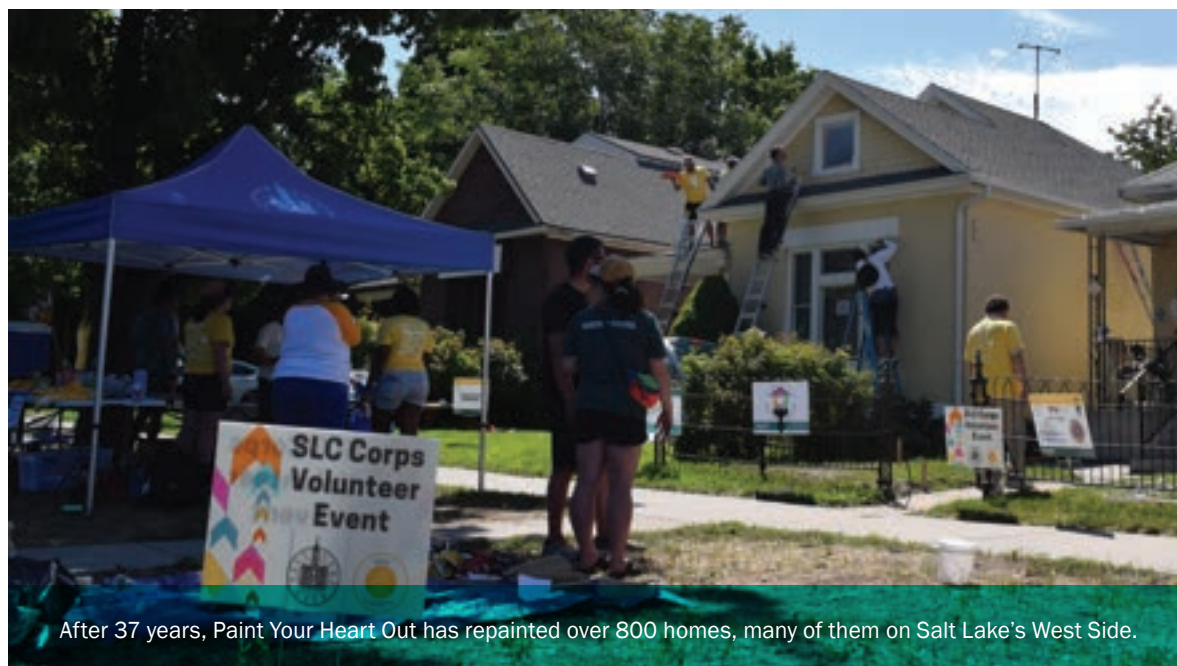


On Friday, August 11, NeighborWorks Salt Lake hosted its 37th year of a program called Paint Your Heart Out, where community business, organizations, and volunteers come together to paint homes and beautify our communities. The event included over 200 volunteers and 11 homes – 10 of which are on Salt Lake's Westside – with a pre-painting breakfast provided by the Rose Park Lions Club.

Suzanne Taylor and David Wilkinson, a mother and son who live next door to each other near the NeighborWorks office, learned about the program by coming across a house being painted last year. "We were driving on 900 West," said Taylor, "and saw a house with 20 or more people in volunteer shirts, working on it. That piqued our curiosity."

To follow up, Taylor and Wilkinson went to the NeighborWorks office with questions about qualifications, including things like education level and income. As college educated people – Taylor alone has seven degrees, ranging from a BA to an MS in nursing – they were worried they wouldn't qualify for the program. They were wrong, and their house was included in this year's project.

"I think it's an amazing program," said Wilkinson. "I really wanted to see it happen for her, but they offered to do both houses since they're both really similar – and mine needed some paint work as well. They thought they could just knock them out at the same time. I'm really grateful that they chose both of our houses."



After 37 years, Paint Your Heart Out has repainted over 800 homes, many of them on Salt Lake's West Side.



BEFORE



AFTER



BEFORE



BEFORE



BEFORE



AFTER



AFTER



AFTER



EL PROYECTO ANUAL DE VOLUNTARIADO NeighborWorks da un LAVADO DE CARA a las casas del Westside



Si está interesado en el programa para el próximo mes de agosto, no es necesario que visite NeighborWorks en persona.

Obtenga más información o inscríbese en línea en <https://www.nwsaltlake.org/paint-your-heart-out>

Por Rob Ware



TODAS LAS FOTOS SON DE ROB WARE Y ANDY CUPP
David Wilkinson y Suzanne Taylor son dos propietarios que participaron en el evento anual Paint Your Heart Out de NeighborWorks.

El viernes, 11 de Agosto, NeighborWorks Salt Lake organizó su 37° año de un programa llamado Paint Your Heart Out, donde las empresas de la comunidad, organizaciones y voluntarios se unen para pintar casas y embellecer nuestras comunidades. El evento contó con más de 200 voluntarios y 11 casas - 10 de los cuales están en el Westside de Salt Lake - con un desayuno de pre-pintura proporcionada por el Club de Leones de Rose Park.

Suzanne Taylor y David Wilkinson, madre e hijo que viven uno al lado del otro cerca de la oficina de NeighborWorks, conocieron el programa al encontrarse con una casa que estaban pintando el año pasado. “Íbamos conduciendo por la 900 Oeste”, explica Taylor, “y vimos una casa en la que trabajaban 20 o más personas con camisetas de voluntarios. Eso despertó nuestra

curiosidad”.

Para hacer un seguimiento, Taylor y Wilkinson acudieron a la oficina de NeighborWorks con preguntas sobre los requisitos, incluidos aspectos como el nivel de estudios y los ingresos. Como personas con estudios universitarios -sólo Taylor tiene siete títulos, desde una licenciatura hasta un máster en enfermería-, les preocupaba no poder acogerse al programa. Se equivocaban, y su casa se incluyó en el proyecto de este año.

“Creo que es un programa increíble”, dijo Wilkinson. “Tenía muchas ganas de que le tocara a ella, pero me ofrecieron hacer las dos casas porque son muy parecidas y la mía también necesitaba pintura. Pensaron que podrían terminarlas al mismo tiempo. Estoy muy agradecida de que eligieran nuestras dos casas”.



Después de 37 años, Paint Your Heart Out ha repintado más de 800 casas, muchas de ellas en la zona oeste de Salt Lake.



From I-15 COUNCIL, page 1

range Transportation Improvement Program (TIP). The members of WFRC collaborate with communities and partners to gather ideas and develop and implement plans. The nature of the WFRC's work means that these elected officials often create plans for areas in which they have no jurisdiction; for example, a representative on the council from Box Elder County has the ability to influence plans for transportation in Salt Lake County, even though several counties stand between the two.

The I-15 expansion project is still in the study phase, which incorporates projected population growth and environmental impacts. According to UDOT, once complete, the freeway expansion should:

- Allow more traffic to flow in and out of the capital city, alleviating both the current and anticipated traffic
- Improve safety across portions of the freeway that the WFRC and UDOT identify as unsafe and in need of an update.

Preparation for population growth

According to UDOT's website, "Salt Lake City is expected to reach 5 million in population by the year 2050, and we need to accommodate our fastest-in-the-nation population growth."

Along with the anticipated population growth, there is also the theory of induced demand to consider. Induced demand refers to the idea that, as roads are expanded to accommodate more traffic and reduce congestion, more people will opt to use this new expanded road thinking congestion has been solved, contributing to more congestion.

This theory has been proven in both Los Angeles on Interstate 405 and in Houston with the Katy Freeway. On I-405, officials spent \$1.6 billion to expand the road. Data following construction showed that congestion relief was unimpressive, and led to increased air pollution and accident rates.

On the Katy Freeway in Texas, the state spent \$2.8 billion expanding the freeway to 26 lanes to reduce travel times and help with

congestion. However, since completion more than a decade ago – and despite being known as the "widest freeway in the world" – the Katy Freeway has seen a dramatic increase in congestion. This has led to worsening commute times, which have increased anywhere from 10 to 20 minutes.

When the theory of Induced Demand was raised at the open house, the WFRC assured attendees that COVID-19 changed our idea of what work looks like; many people are now able to work from anywhere they choose, thus alleviating the need to commute into work. The council didn't address new questions raised by this answer, such as the actual need for freeway expansion.

Addressing safety concerns with the existing freeway

In addition to expanding the freeway, UDOT says reconstruction is necessary for safety concerns and aging infrastructure. Obviously, freeways are not meant to last forever; depending on the quality of construction, freeways can last as little as 5 years or up to 50 years.

From 1997-2001, UDOT reconstructed 16 miles of I-15 prior to the 2002 Olympics. This would make the main corridor roughly 22 years old, or middle-aged in freeway years. There are bound to be areas in need of repair after 22 years, especially due to the rough and varied Utah climate. Could the state save some money and just fix the areas that are of concern with regards to safety? According to the WFRC and UDOT, "no."

While the council assured July open house attendees that it isn't "an all-or-nothing" proposal as was previously believed, the funding allocated by the state legislature is based on both the expansion and the safety fixes rather than separate allocations for the additional lanes and repairs to address safety alone. At the June 2023 listening session at the Utah State Fair Park, Tiffany Pockock, project manager for UDOT, specifically said this was an "all-or-nothing" project, perhaps more accurately representing the reality that the funding was allocated together by the legislature.

For more information about the WFRC visit: <https://wfr.org/>



COMMUNITY CELEBRATION

Information Booths • Live Music • Kids Activities
Live Performances • Food Trucks • Drinks • & more!

Saturday, September 30, 11am – 3pm
Pioneer Police Precinct
1040 West 700 South



For ADA Reasonable Accommodations contact Karen Potts at 385-256-5441



Lessons 7:00-7:30PM
Dancing 7:30-9:00PM



El consejo regional que impulsa el proyecto de la I-15 crea planes de transporte “por el bien común”

Por Annalee Monson and Andy Cupp

Los residentes y propietarios de negocios del Westside no deberían preocuparse por la ampliación de la I-15, según algunos funcionarios que ayudaron a desarrollar el plan.

En una jornada de puertas abiertas celebrada el 11 de julio, miembros del Wasatch Front Regional Council (WFRC) y del Departamento de Transporte de Utah (UDOT) dijeron a los asistentes que todas las consideraciones sobre la posible eliminación de viviendas y negocios durante su ampliación de la I-15 serán “por el bien común”.

Sin embargo, tras el periodo inicial de comentarios posterior a la publicación del borrador de noviembre de 2022, los planes de ampliación cambiaron, pasando de trabajar en el exterior de la autopista a ampliarla desde el interior. La construcción de esta autopista más ancha costará aproximadamente 1.600 millones de dólares, a los que hay que sumar otros 16 millones para las pruebas medioambientales previas a las obras. Esta estimación excluye el impacto potencial para los residentes y las empresas locales.

¿Qué es el Wasatch Front Regional Council?

Es posible que los lectores estén familiarizados con el UDOT, pero que nunca hayan oído hablar del WFRC, responsable en gran medida del plan de ampliación de la autopista I-15. El WFRC se creó en 1969 con la responsabilidad de estudiar los problemas regionales y encontrar posibles soluciones. En

1973, el entonces Gobernador Calvin Rampton otorgó a la WFRC responsabilidades adicionales para que la planificación del transporte pasara a manos de UDOT, lo que otorgó al consejo mayor autoridad para recomendar acciones a la legislatura estatal.

El WFRC está formado por cargos electos de todo Wasatch Front, junto con representantes de UDOT, UTA y miembros de la Legislatura del Estado de Utah, la oficina del Director de Planificación del Estado, la Liga de Ciudades y Pueblos de Utah, la Asociación de Condados de Utah y Envision Utah. En el consejo, ocho representantes proceden del condado de Salt Lake, y sólo uno de Salt Lake City, la alcaldesa Erin Mendenhall.

Parte de la planificación del transporte que supervisa la WFRC es el desarrollo de un Plan Regional de Transporte (RTP) a largo plazo, de 20 a 30 años, así como la preparación de un Programa de Mejora del Transporte (TIP) a corto plazo, de seis años de duración. Los miembros de la WFRC colaboran con comunidades y socios para recabar ideas y desarrollar y aplicar planes. La naturaleza del trabajo de la WFRC hace que estos cargos electos elaboren a menudo planes para zonas en las que no tienen jurisdicción; por ejemplo, un representante en el consejo del condado de Box Elder tiene capacidad para influir en los planes de transporte del condado de Salt Lake, aunque haya varios condados entre ambos.

El proyecto de ampliación de la I-15 se encuentra aún en fase de estudio, que incorpora el crecimiento previsto de la población y las repercusiones medioambientales. Según el UDOT, una vez completada, la ampliación de la autopista debería:

- Permitir que fluya más tráfico dentro y fuera de la capital, aliviando tanto el tráfico actual como el previsto.
- Mejorar la seguridad en los tramos de la autopista que la WFRC y el UDOT consideran inseguros y que necesitan una actualización.

Preparación para el crecimiento demográfico

Según el sitio web de UDOT, “se espera que Salt Lake City alcance los 5 millones de habitantes en el año 2050, y necesitamos acomodar nuestro crecimiento demográfico, el más rápido del país”.

Además del crecimiento previsto de la población, hay que tener en cuenta la teoría de la demanda inducida. La demanda inducida se refiere a la idea de que, a medida que se amplían las carreteras para dar cabida a más tráfico y reducir la congestión, más gente optará por utilizar esta nueva carretera ampliada pensando que la congestión se ha resuelto, lo que contribuirá a una mayor congestión.

Esta teoría se ha demostrado tanto en Los Ángeles, con la interestatal 405, como en Houston, con la autopista Katy. En la I-405, las autoridades gastaron 1.600 millones de dólares en ampliar

la carretera. Los datos posteriores a la construcción mostraron que el alivio de la congestión fue poco impresionante y provocó un aumento de la contaminación atmosférica y de los índices de accidentes.

En la autopista de Katy, en Texas, el Estado gastó 2.800 millones de dólares en ampliar la autopista a 26 carriles para reducir los tiempos de viaje y descongestionarla. Sin embargo, desde su finalización hace más de una década, y a pesar de ser conocida como la “autopista más ancha del mundo”, la autopista Katy ha experimentado un espectacular aumento de la congestión. Esto ha empeorado los tiempos de viaje, que han aumentado entre 10 y 20 minutos.

Cuando se planteó la teoría de la demanda inducida en la jornada de puertas abiertas, el WFRC aseguró a los asistentes que COVID-19 había cambiado nuestra idea de lo que es el trabajo; ahora muchas personas pueden trabajar desde cualquier lugar que elijan, lo que alivia la necesidad de desplazarse al trabajo. El Consejo no abordó las nuevas cuestiones planteadas por esta respuesta, como la necesidad real de ampliar la autopista.

Solucionar los problemas de seguridad de la autopista existente

Además de ampliar la autopista, el UDOT afirma que la reconstrucción es necesaria por motivos de seguridad y por el envejecimiento de las infraestructuras. Obviamente, las autopistas

no están pensadas para durar eternamente; dependiendo de la calidad de la construcción, las autopistas pueden durar tan solo 5 años o hasta 50 años.

Entre 1997 y 2001, el UDOT reconstruyó 16 millas de la I-15 antes de los Juegos Olímpicos de 2002. Por lo tanto, el corredor principal tiene unos 22 años, es decir, es de mediana edad en años de autopista. Seguro que hay zonas que necesitan reparaciones después de 22 años, sobre todo debido al duro y variado clima de Utah. ¿Podría el Estado ahorrarse algo de dinero y limitarse a arreglar las zonas que más preocupan en materia de seguridad? Según el WFRC y el UDOT, “no”.

Aunque el consejo aseguró a los asistentes a la jornada de puertas abiertas de julio que no se trata de una propuesta de “todo o nada”, como se creía anteriormente, la financiación asignada por la legislatura estatal se basa tanto en la ampliación como en las correcciones de seguridad, en lugar de asignaciones separadas para los carriles adicionales y las reparaciones destinadas únicamente a la seguridad. En la sesión de escucha de junio de 2023 en el Parque de la Feria Estatal de Utah, Tiffany Pocock, gestora de proyectos de UDOT, dijo específicamente que se trataba de un proyecto de “todo o nada”, tal vez representando con mayor precisión la realidad de que la financiación fue asignada conjuntamente por la legislatura.

Para más información sobre el WFRC, visite: <https://wfrc.org/>.

Puncturevine is a common Westside menace. Combatting it is easier than you think.

By **Christina Stanley**

Thorny issues abound on Salt Lake's Westside. My favorite to combat? Puncturevine, the aptly named weed that's more commonly called goat heads for the thorny seeds it produces.

Puncturevine (*Tribulus terrestris*) is a noxious and invasive plant originating from the Mediterranean area. You've probably encountered puncturevine on the Jordan River Trail, where the thorns stick into bicycle tires, pet paws, and shoes. My own deep dislike of these thorns stems from an incident when I was eight. On an early autumn afternoon, I watched helplessly as the neighborhood bully pushed a barefoot little boy off a fence into a patch of sharp goat head thorns.

Now that I've made puncturevine out to be a menace to unsuspecting children, pets, and cyclists, I have a secret to share: It's easy to remove, but timing is important!

Starting in mid-June, check your property and public green spaces each week for the nascent vine. A single, smooth stem connects the multi-spoked web of vines. Simply grip it below the branches, pull up, and dispose of the whole plant. Remember the goat head thorns are seeds, so watch for thorns that get left behind and check shoe soles for thorns before leaving the area.

When the first frost hits, the plants die. Remaining thorns will winter over and begin sprouting in late spring. You can remove the thorns by pressing on them with a foam board, vacuuming them up (for very compacted soil), or using other tools that are available online.

Whether you're pulling the weed or collecting the thorns,

removal is straightforward, but persistence and consistency are key to eradication. They need very little water, so can live almost anywhere that a single seed can find soil. They also spread via construction vehicles, so keep an eye on areas where utility work has disturbed the soil.

Landscape crews and homeowners tend to make several common mistakes that spread and prolong the problem. Chemical herbicidal sprays only slow down the first wave of germination. Most people apply it too late and the thorns have already formed. So don't spray them.

Weed whacking, mowing, and tilling not only spread seeds around, but they can also leave much of the plant intact. These methods only help the plants disperse the thorns/seeds.

If you use any kind of landscape barrier, remember that weeds of all kinds will exploit any gaps. Once the barrier is compromised, puncturevine can sprout and spread out quite happily on top of your hard work. Wood chips or mulch should cover thorns 6-12 inches deep and be applied before germination; however, this depth isn't usually feasible along sidewalks and in park strips, where puncturevine tends to cause the most damage.

Competition planting, or planting other vegetation to counter the puncturevine, is a nice sentiment, but tends to complicate removal. Eventually the puncturevines overcome the intentional plantings. So removal by hand is still the better solution, and should be done first.

Not everyone likes weeding. But I love it. When my children began attending school, I would



PHOTO BY CHRISTINA STANLEY - FOTO CORTESÍA DE CHRISTINA STANLEY

The author displaying a particularly impressive specimen. By her own estimate, Christina Stanley has pulled over 1,000 pounds of puncturevine over the last three years.

La autora muestra un ejemplar especialmente impresionante. Según sus propias estimaciones, Christina Stanley ha extraído más de 1.000 libras de puncturevine en los últimos tres años.

pull out puncturevine along their route. It was a small thing I could do to protect the many kids walking and biking there.

A few years ago, I took up running. I began noticing puncturevine in other areas, so I would pull

it and toss it in the nearest garbage bin. In 2020, a 400 square-foot park strip at a nearby convenience store was so overwhelmed by puncturevine that I hauled over my waste bin and spent six hours removing 100 pounds of

the plants and thorns. The same summer, I decided to branch out.

In 2020, I removed 300 pounds of puncturevine from park strips and public natural spaces in one square mile, and again in 2021. Last year I hit 500 pounds of

puncturevine, but I had to reduce my area of coverage. In national parks, canyons and in every city along the Wasatch Front, I have found puncturevine, and removed it where feasible.

If I could eradicate this thorny pest all on my own, I would. I enjoy the work. But some extra hands would be fabulously helpful. Even if you don't want to become an urban weed warrior, you can do simple things to help: educate business owners and neighbors; stay on the trail; immediately check your shoe soles or bike tires after you go off-trail, and put any thorns in the garbage.

Do you like programming? A now-defunct public program had an online interactive map of

puncturevine infestations in SLC. Could you be the person who creates a similar tool? For those of you who relish hands-on plant therapy, consider adopting a public space or organizing a volunteer project. And if you see me out there this summer in my white t-shirt, jeans and bandana, see if you can find a way to pay it forward.

If you're more into existing programs than building your own, the Jordan River Commission is offering a \$2.00/lb bounty on puncturevine pulled along the Jordan River corridor through September 2023. To learn more about how to register for eligibility in the program, visit <https://jordanrivercommission.com/wanted-puncturevine/>.



PHOTO BY CHRISTINA STANLEY - FOTO DE CHRISTINA STANLEY

Puncturevine has a single, smooth stem and spreads vines from there, so pulling a large plant and its root is easy – and satisfying – if you can grasp the central stem.

La vina pungente tiene un único tallo liso y a partir de él se extienden las enredaderas, por lo que arrancar una planta grande y su raíz es fácil -y satisfactorio- si se puede agarrar el tallo central.

La Puncturevine es una amenaza común en el Westside. Combatirla es más fácil de lo que crees. *By Christina Stanley*

La puncturevine (*Tribulus terrestris*) es una planta nociva e invasora originaria de la zona mediterránea. Probablemente se haya encontrado con ella en el sendero del río Jordán, donde las espinas se clavan en los neumáticos de las bicicletas, las patas de las mascotas y los zapatos. Mi propia aversión a estas espinas se remonta a un incidente ocurrido cuando tenía ocho años. Una tarde de principios de otoño, vi con impotencia cómo el matón del barrio empujaba a un niño descalzo desde una valla hasta un parche de afiladas espinas de cabeza de cabra.

Ahora que ya he demostrado que la pinchazovina es una amenaza para niños, mascotas y ciclistas desprevenidos, tengo un secreto que compartir: Es fácil de quitar, ¡pero el momento es importante!

A partir de mediados de junio, revise cada semana su propiedad y los espacios verdes públicos en busca de la incipiente enredadera. Un único tallo liso conecta el entramado de enredaderas. Simplemente agárrelo por debajo de las ramas, tire hacia arriba y deseché toda la planta. Recuerde que las espinas de la cabeza de cabra son semillas, así que esté atento a las espinas que quedan y comprue-

be si hay espinas en las suelas de los zapatos antes de abandonar la zona.

Cuando llegan las primeras heladas, las plantas mueren. Las espinas restantes invernarán y empezarán a brotar a finales de primavera. Puedes quitar las espinas presionándolas con una tabla de espuma, aspirándolas (en suelos muy compactados) o utilizando otras herramientas disponibles en Internet.

Tanto si se arranca la mala hierba como si se recogen las espinas, su eliminación es sencilla, pero la persistencia y la constancia son claves para su erradicación. Necesitan muy poca agua, por lo que pueden vivir en casi cualquier lugar donde una sola semilla pueda encontrar suelo. También se propagan a través de los vehículos de construcción, por lo que hay que vigilar las zonas en las que las obras hayan alterado el suelo.

Los paisajistas y propietarios suelen cometer varios errores comunes que propagan y prolongan el problema. Las pulverizaciones herbicidas químicas sólo ralentizan la primera oleada de germinación. La mayoría de la gente lo aplica demasiado tarde y las espinas ya se han formado. Así que no

las rocíe.

El desherbado, la siega y el laboreo no sólo dispersan las semillas, sino que pueden dejar gran parte de la planta intacta. Estos métodos sólo ayudan a las plantas a dispersar las espinas/semillas.

Si utiliza cualquier tipo de barrera paisajística, recuerde que las malas hierbas de todo tipo aprovecharán cualquier hueco. Si la barrera se rompe, puede brotar y extenderse alegremente por encima de su duro trabajo. Las virutas de madera o el mantillo deberían cubrir las espinas a 15 cm de profundidad y aplicarse antes de la germinación; sin embargo, esta profundidad no suele ser factible a lo largo de las aceras y en las franjas de los parques, donde la viña suele causar los mayores daños.

La plantación competitiva, es decir, la plantación de otra vegetación para contrarrestar las vides punzantes, es una buena idea, pero tiende a complicar su eliminación. Con el tiempo, las vides punzantes superan las plantaciones intencionadas. Así que la eliminación a mano sigue siendo la mejor solución, y debería hacerse en primer lugar.

No a todo el mundo le gusta

escardar. Pero a mí me encanta. Cuando mis hijos empezaron a ir al colegio, arrancaba la viña a lo largo de su ruta. Era una pequeña cosa que podía hacer para proteger a los muchos niños que iban andando o en bicicleta.

Hace unos años, empecé a correr. Empecé a notar puncturevine en otras zonas, así que la arranca y la tiraba en el cubo de basura más cercano. En 2020, una franja de 400 metros cuadrados de un parque cercano estaba tan invadida por la enredadera punzante que tiré mi cubo de basura y me pasé seis horas retirando 45 kilos de plantas y espinas. Ese mismo verano decidí diversificarme.

En 2020, retiré 300 libras de puncturevine de franjas de parques y espacios naturales públicos en una milla cuadrada, y de nuevo en 2021. El año pasado llegué a las 500 libras de puncturevine, pero tuve que reducir mi área de cobertura. En parques nacionales, cañones y en cada ciudad a lo largo del Wasatch Front, he encontrado puncturevine, y la he eliminado donde ha sido factible.

Si pudiera erradicar esta espino-plaga yo solo, lo haría. Me gusta el trabajo. Pero unas manos extra serían fabulosamente útiles. Incluso si no quieres convertirte en

un guerrero de la maleza urbana, puedes hacer cosas sencillas para ayudar: educar a los propietarios de negocios y vecinos; permanecer en el sendero; comprobar inmediatamente las suelas de tus zapatos o las ruedas de tu bici después de salir del sendero, y tirar las espinas a la basura.

¿Le gusta la programación? Un programa público ya desaparecido tenía un mapa interactivo en línea de las infestaciones de la ponzona en SLC. ¿Podrías ser tú la persona que cree una herramienta similar? Si te gusta la terapia práctica con plantas, considera la posibilidad de adoptar un espacio público u organizar un proyecto de voluntariado. Y si me ves por ahí este verano con mi camiseta blanca, mis vaqueros y mi pañuelo, a ver si encuentras la manera de devolver el favor.

Si le interesan más los programas existentes que crear el suyo propio, la Comisión del río Jordan ofrece una recompensa de 2 dólares por libra de viña punzante arrancada a lo largo del corredor del río Jordan hasta septiembre de 2023. Para obtener más información sobre cómo inscribirse en el programa, visite jordanrivercommission.com/wanted-puncturevine/.

WE WANT VOLUNTEERS YOU NEEDED

QUEREMOS VOLUNTARIOS TÚ NECESITADOS



Writers, photographers,
Graphic Designers or
anyone with a desire to
keep community news
in their neighborhood.

INTERESTED?

For more information.



Escritores, fotógrafos,
Diseñadores gráficos o
cualquier persona con
un deseo de mantener
noticias de la comunidad
en su barrio

¿INTERESADO?

Para más información.

Contact: editors@westviewmedia.org

Contacto: editors@westviewmedia.org



Protect your child from illness this school year.

Schedule their back-to-school
immunizations NOW by
calling 385-468-SHOT.





Our mission is to advocate for the health, safety, and quality of life of Westside Salt Lake City residents.

WESTSIDE CANDIDATE FORUM

September 26th, 6:00 - 8:30 pm - Utah State Fairpark

FOOD, VENDORS, AND
COMMUNITY PARTNERS

Featuring:

- Mayor Erin Mendenhall
- Rocky Anderson
- + more candidates for office

Moderator: Lara Jones, KRCL

Sponsors: *Santo Taco*



submit questions for the candidates on our website!

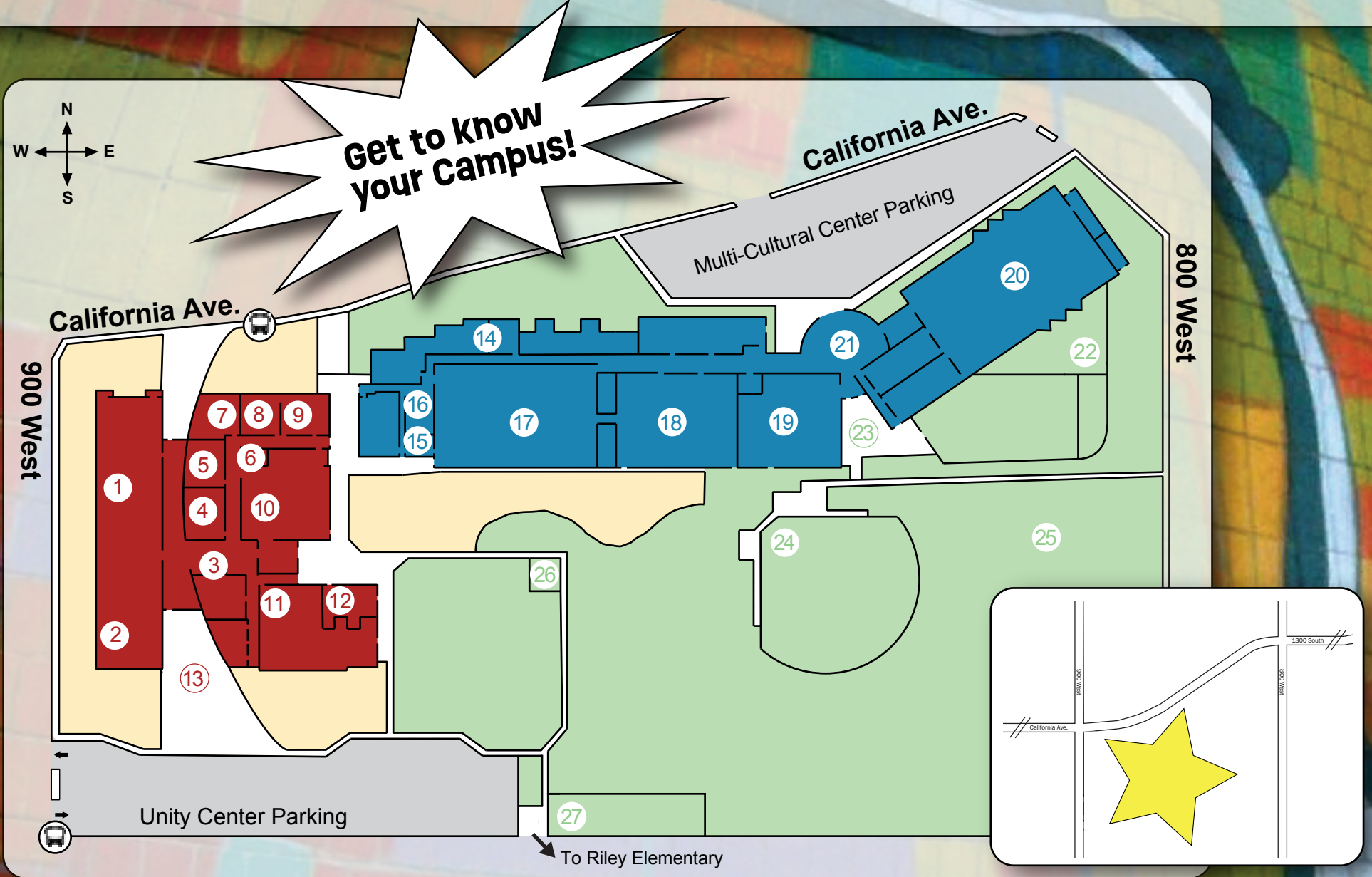
Have you heard of the Westside Coalition?

- The Westside Coalition successfully petitioned EPA for an environmental justice assessment of the Westside.
- The Westside Coalition advocates against the removal of westside homes in I-15 expansion project.
- The Westside Coalition helped bring successful international market to the Fairpark.

LEARN MORE: westsidecoalitionslc@gmail.com | 801-232-0517 | westsideslc.org



SORENSEN COMMUNITY CAMPUS



Unity Center

- 1 Fitness Center
- 2 Dance & Exercise Studio
- 3 Unity Center Front Desk
- 4 Technology Center
- 5 Middle Classroom
- 6 Unity Kitchen
- 7 Art Room
- 8 Small Meeting Room
- 9 YouthCity
- 10 Black Box Theater
- 11 Donated Dental
- 12 Early Head Start
- 13 Unity Plaza

Multi-Cultural Center

- 14 YouthCity
- 15 Multi-Cultural Kitchen
- 16 Teen Room
- 17 Large Gym
- 18 Small Gym
- 19 Boxing Gym
- 20 Steiner Aquatics
- 21 Multi-Cultural Center Front Desk



Campus Grounds

- 22 Playground
- 23 Multi-Cultural Plaza
- 24 Baseball Diamond
- 25 Soccer Fields
- 26 Pavillion
- 27 Unity Gardens



Unity Center
 1383 S 900 W SLC, UT 84104
 Front Desk: 801-535-6533
 Unity fitness: 385-468-1284

Multi-Cultural Center
 855 W California Ave.
 Front Desk: 385-468-1300

For more information:
sorensoncommunitycampus.com

Facebook & Instagram:
 @sorensoncommunitycampus



Proteja a su hijo de enfermedades este año escolar.

Programe sus vacunas para el regreso a la escuela AHORA llamando al **385-468-SHOT**.



SaltLakeHealth.org



Attend an Upcoming UTA Open House Event & Have Your Voice Heard!

The Utah Transit Authority has developed a Long-Range Transit Plan that is focused on understanding and responding to the future needs of the communities we serve.

We are hosting several open houses in August and September:

- August 29 at Weber State University
- August 31 at Magna Library
- August 30 at Utah State University, (Brigham City campus)
- September 6 at South Jordan Library
- September 7 Virtual Open House. Registration required



Scan here to register for an Open House

Learn more at: rideuta.com/lrtp



sponsored by:



The Westside Coalition's mission is to advocate for the health, safety, and quality of life of Westside Salt Lake City residents. The coalition is an advocacy and community building organization comprised of Westside residents and business owners.

[learn more at westsideslc.org](http://www.westsideslc.org)

communitycouncils

Community councils are neighborhood-based organizations that provide input and recommendations to city departments. They consist of residents, service providers, and property and business owners. Meetings are open to the public. To find your council, visit www.slcgov.com/commcouncils.

● Fairpark Community Council

Chair: Nigel Swaby
www.fairparkcommunity.org

● Glendale Neighborhood Council

Chair: Turner C. Bitton
www.glendaleutah.org

● Jordan Meadows Community Council

Chair: Krischa Arrington
www.jordanmeadows.org

● Poplar Grove Community Council

Chair: Esther Stowell
www.poplargroveslc.weebly.com

● Rose Park Community Council

Chair: Kevin Parke
www.roseparkcommunitycouncil.org

● Westpointe Community Council

Chair: Dorothy P. Owen
www.westpointecc.org

resources and event info

communitybulletin

Government and Health Resources

Center for Disease Control (CDC)
www.cdc.gov
1-800-CDC-INFO (1-800-232-4636)

Utah Department of Health
health.utah.gov

Utah Coronavirus Hotline
1-800-456-7707

Utah Division of Multicultural Affairs

Works closely with state and local agencies to elevate the unique concerns and impacts that COVID-19 has on underserved, underrepresented, and systemically marginalized populations.
multicultural.utah.gov

Salt Lake County Health Department
slco.org/health/COVID-19
385-468-4100

Salt Lake County Health Department Flu Shot Resources
slco.org/health
385-468-SHOT (385-468-7468)

University of Utah COVID-19 Resources
healthcare.utah.edu/coronavirus

Statewide COVID-19 and Vaccine Resources
Information and vaccine availability.
coronavirus.utah.gov/vaccine

Free COVID-19 Testing
coronavirus.utah.gov/utah-covid-19-testing-locations

Utah Wellness Bus
Mobile healthcare serving communities throughout Utah. Check for availability and locations:
facebook.com/utahwellnessbus,
twitter.com/UtahWellnessBus.

Food Resources

Utahns Against Hunger
www.uah.org/

Emergency Food and Community Resources
www.uah.org/images/pdfs-doc/SaltLakeCountySheet.pdf

Utah 211 Help
Phone 2-1-1, online www.211utah.org, or email 211ut@uw.org
Connecting people to housing and utility assistance, food resources, transportation, mental health and addiction help, medical, dental, and vision, domestic violence and abuse resources, legal aid and more.

Salt Lake City School District Meals on Wheels
801-301-6476
www.slcschools.org/departments/business-administration/child-nutrition/

Food Assistance FAQs - Department of Workforce Services
jobs.utah.gov/covid19/snapfaq.pdf

Emotional Relief Help Lines

Utah Strong Recovery Project
Free support for stress, anxiety, loneliness and worry. Available daily from 7 a.m. - 7 p.m.
Call or text 385-386-2289 or email utahstrong@utah.org

Utah Coronavirus Mental Health Treatment Locator
coronavirus.utah.gov/mental-health

Intermountain Healthcare Relief Hotline
1-833-442-2211
Caregivers available 10 a.m. -10 p.m., 7 days a week. Counseling is available in 19 languages.

NAMI Utah
National Alliance on Mental Illness Mentor Help Line.
Monday - Friday, excluding holidays, 9 a.m - 4:15 p.m
801-323-9900 or 877-230-6264
www.namiut.org

Crisis Help Lines

For those having suicidal thoughts or for those who are helping people with suicidal thoughts

Substance Abuse and Mental Health Services Administrative
SAMHSA's Free and Confidential National Helpline for individuals and families facing mental and/or substance use disorders.
24/7, 365-days-a-year
1-800-662-4357
www.samhsa.gov

Utah Domestic Violence Coalition
Domestic violence crisis intervention, emergency shelter, and safety planning.
1-800-897-LINK (5465)

University of Utah Neuropsychiatric Institute (UNI) Crisis Line
801-587-3000

UNI's Warm Line
801-587-1055
A recovery support line operated by certified peer specialists available daily from 3 p.m. - 11 p.m. to provide support and encouragement to individuals experiencing mental health crises.

National Suicide Prevention Lifeline
1-800-273-8255

Crisis Text Line
Text HOME to 741741

Safe Utah
Free 24-hour crisis mobile app with mental wellness tips.
801-587-3000
www.SafeUT.org

Employment Resources

Department of Workforce Services (DWS) COVID-19 Resources
jobs.utah.gov/covid19/index.html

DWS Employment Center
jobs.utah.gov
 720 South 200 East
 Salt Lake City, UT 84111
 801-526-0950
 Monday - Friday 8 a.m. - 5 p.m.
 This location has a free videophone for people who are deaf or hard of hearing.

Unemployment Insurance FAQs - Department of Workforce Services
jobs.utah.gov/COVID19/uifaqemployees.pdf

Refugee Services - Department of Workforce Services
 Employment assistance, skills training, and case management.
 250 West 3900 South, Building B
 Salt Lake City, UT 84107
 801-618-5096
refugee@utah.gov

Child Care and Education Support

Office of Child Care
 Information and resources regarding child care services during COVID-19.
 1-800-670-1552
jobs.utah.gov/covid19/covidocc.html

Salt Lake City School District Family Resource Hotline
 Support hotline for families needing help with homework, student tech/devices, emergency food resources and other basic needs. Monday - Friday, 8 a.m. - 5 p.m. - 801-301-6476
 Support in other languages can be provided as needed.

Neighborhood House
 Community resource center offering free access to the internet and computers/printers, childcare services, and adult day care services.
 (801) 363-4589 www.nhutah.org

Business & Nonprofit Assistance

Salt Lake City Business and Employment Services
 801-535-7200 or
 email ed@slcgov.com
www.slc.gov/ed/covid19

Resources for Households

Salt Lake County Resources for Businesses
www.slco.org/health/COVID-19/business

Salt Lake County Business Relief Hotline
 Assistance navigating federal state and local relief options. 385-468-4011

Utah Leads Together Small Business Bridge Loan Program
 801-538-8680 or email bridgeloan@utah.gov
Business.utah.gov

Utah Small Business Development Center
 This organization may be available to offer advice and help small businesses access federal assistance programs.
utahsbdc.org

Women's Business Center
 This organization may be available to offer advice and help small businesses access federal assistance programs.
wbcutah.org

Small Business Administration Loan Resources
 1-800-659-2955 www.sba.gov

Minority Business Center
 This organization may be available to offer advice and help small businesses access federal assistance programs.
www.mdba.gov/

Local First Utah
 An independent business alliance to connect with local business opportunities, government agencies, and local communities.
localfirst.org

Utah Nonprofits Association
 801-596-1800
www.utahnonprofits.org/resources

Utah Community Action
 For renters who are not receiving unemployment benefits or unable to pay their rent due to circumstances related to COVID-19 may be eligible for assistance. Meals and case management resources also available.
 801-359-2444
www.utahca.org/coronavirus

Comunidades Unidas
 801-487-4143 - www.cuutah.org

HOST - Homeless Outreach Service Team
 If you or someone you know needs clothing, dental care, food, housing assistance, obtaining an ID, medical assistance, shelter or work, HOST may

be able to provide assistance.
 801-799-3035

Utah Housing Coalition
 801-364-0077
www.utahhousing.org/covid-19.html

Utility Assistance
 The HEAT program provides energy assistance and year-round energy crisis assistance for eligible low-income households. If you are in danger of shut-off or need assistance paying your bills, contact your local HEAT office.
 801-521-6107 (Salt Lake) or 1-866-205-4357
jobs.utah.gov/housing/scso/seal/offices.html

Relief for Landlords & Homeowners with Federal Housing Agency (FHA) Mortgages Impacted by COVID-19
www.fhfa.gov

Protecting Immigrant Families
 Quick reference guides on immigrant eligibility of federal public programs during the COVID-19 health crisis.
protectingimmigrantfamilies.org



I-15 EXPANSION

Learn more about the project.

See the current plans and the upcoming draft, plus your leave comments at:

<https://i15eis.udot.utah.gov/>





the
WEST VIEW

PERMIT# 2771
PRSRT STD
ECRWS
U.S. POSTAGE
PAID

**CALL FOR
VOLUNTEERS**

Your community, your news, your voice. Get involved in your community newspaper by contributing stories, helping with distribution, or copy editing. If you are interested, send us an email at editors@westviewmedia.org.

Postal Patron

City seeks Westside input on project to create iconic public art

By Sheena Wolfe

The Salt Lake City Public Art Program is seeking to engage Westside residents, organizations, and stakeholders in the creation of an iconic public artwork that will honor the community's diversity and culture, and a request for possible art concepts has been sent

to the artists in the public art program's database.

To gain community input, the program created a five-minute online survey to help determine the overall scope of the project. The survey is open until the end of August.

Though the survey is open city-wide, "we especially want to hear from the people who live on the Westside," said Renato Olmedo-González, manager of the city's public art program, noting that, in addition to the survey, youth from Mestizo Arts and Activism

are canvassing the Westside to get individual comments and stories.

"The concept for what the art should look like and where it will be located is currently wide open," Olmedo-González said, adding that the project came about as part of Mayor Erin Mendenhall's 2023

city arts plan. "We want this to be a community building process that celebrates the Westside's cultural vibrancy and sheds light on the significant role the Westside plays in shaping Salt Lake City," he said.

For more information and a link to the survey

[Visit saltlakepublicart.org](https://saltlakepublicart.org)

La ciudad busca aportaciones del Westside para un proyecto de "arte público icónico"

Por Sheena Wolfe

El Programa de Arte Público de Salt Lake City quiere implicar a los residentes, organizaciones y partes interesadas del Westside en la creación de una obra de arte pública icónica que honre la diversidad y la cultura de la comunidad, y se ha enviado una solicitud de posibles conceptos artísticos a

los artistas de la base de datos del programa de arte público.

Para recabar la opinión de la comunidad, el programa ha creado una encuesta en línea de cinco minutos que ayudará a determinar el alcance general del proyecto. La encuesta estará abierta hasta finales de agosto.

Aunque la encuesta está abierta a toda la ciudad, "queremos escuchar especialmente a la gente que vive en el Westside", dijo Renato Olmedo-González, gestor del programa de arte público de la ciudad, señalando que, además de la encuesta, los jóvenes de Mestizo Arts and Activism están son-

deando el Westside para obtener comentarios e historias individuales.

"El concepto de cómo debe ser el arte y dónde se ubicará está actualmente muy abierto", dijo Olmedo-González, añadiendo que el proyecto surgió como parte del plan de arte de la ciudad 2023

de la alcaldesa Erin Mendenhall. "Queremos que este sea un proceso de construcción de la comunidad que celebre la vitalidad cultural del Westside y arroje luz sobre el importante papel que el Westside desempeña en la configuración de Salt Lake City", dijo.

Para obtener más información y un enlace a la encuesta

[Visite saltlakepublicart.org](https://saltlakepublicart.org)