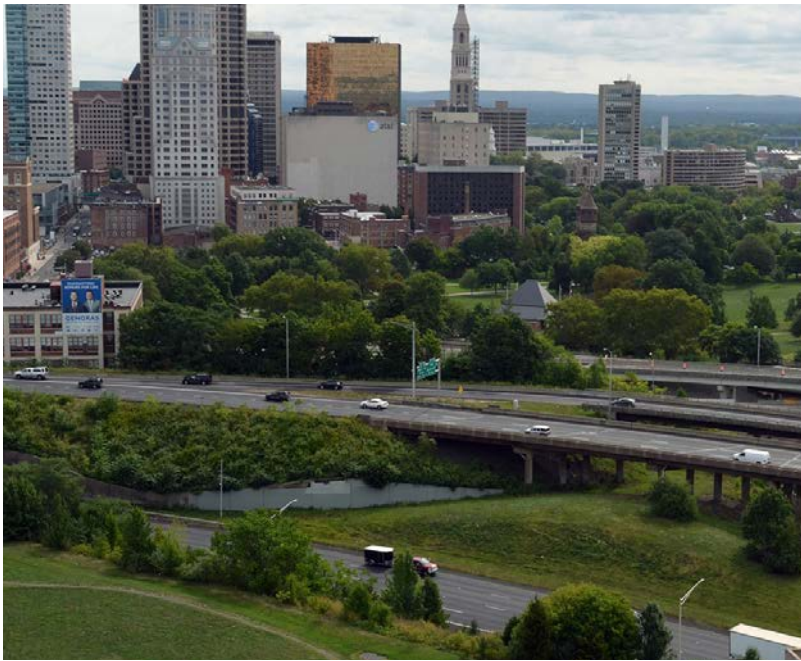




# EL PROYECTO I-84 HARTFORD

Boletín Otoño 2014  
Número 5

## ¿Qué aspecto tendrá la I-84 en el futuro?



¡Buena pregunta! Ahora que hemos finalizado un análisis muy detallado de Necesidades y Deficiencias, estamos comenzando a examinar seriamente las alternativas conceptuales para reconstruir la I-84. Aunque la alternativa de No Construir debe ser considerada bajo NEPA (vea la [página 2](#)), hay otras formas que la I-84 podría cobrar en el futuro.

La I-84 por Hartford debe reconstruirse dada la condición de deterioro de sus puentes. ¡Este tipo de oportunidad tan solo se da una vez e la vida! Para hacerlo bien, deseamos resolver otras deficiencias dentro del corredor. Se tomarán en cuenta otros factores en el desarrollo de alternativas, elementos como la seguridad, congestión, movilidad (incluso de bicicletas y peatones), impactos visuales y diseño urbano. ¡Y necesitamos su ayuda para lograrlo!

A la misma vez que continua sirviendo como un corredor de transporte esencial, la I-84 debe enhebrarse cuidadosamente a través de un ocupado marco urbano. El área de estudio incluye muchos negocios residencias y recursos culturales – así como calles locales, una vía de trenes, el enterrado río Park, y CTfastrak. ¡Vaya reto!

La meta del Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT) es resolver estas deficiencias y hacer de la I-84 un mejor vecino para la Ciudad de Hartford. Los conceptos preliminares en este boletín se discutirán más detalladamente en la próxima Reunión de Alcance Público en enero. ¡Esperamos verlo allí!

### ¡Espere! Antes de pasar la página...

Todos tenemos opiniones y prioridades sobre la mejor configuración para la I-84. Quizás adoremos una opción y nos disguste otra. ¡Pero quizás otra persona sienta lo opuesto!

Así que al examinar estos conceptos, por favor recuerde lo siguiente:

- » Cada alternativa tendrá algunos beneficios y algunos impactos.
- » Las alternativas evolucionarán. Ahora mismo existen de forma muy preliminar. Se tornarán más detalladas y entonces serán examinadas según criterios evaluativos.
- » Por favor comparta sus opiniones. ¡Acogemos su participación, y creemos que quizás las mejores soluciones vendrán de usted!



Mientras avanzamos en el proceso de estudio, queremos asociarnos con usted en la evaluación de los impactos y beneficios de cada concepto. Cuando llegue el momento de seleccionar una alternativa, podremos discernir cuál opción mejor satisface el propósito, necesidades y metas del proyecto.

**¡Asista por favor!**  
Se celebrará una Reunión de Alcance Público el 21 de enero en la Biblioteca Pública de Hartford. ¡Nos encantaría verlo allí! Para detalles vea la página 6.

### En este número

¿Qué aspecto tendrá la I-84 en el futuro? . . . . .	1
Primeramiradaalasalternativaspreliminares..2-5	
¿Qué significa “alcance”?.....	6
¿Por qué la I-84 necesita mejorarse?.....	6



# Primera mirada a las alternativas preliminares

Se han identificado cuatro alternativas preliminares, incluyendo No Construir y tres alternativas de Construir que representan una amplia gama de opciones posibles para reconstruir la I-84 por Hartford.

Nos hallamos en las etapas tempranas de la evaluación de estas alternativas. Cada una se definirá más mientras procedamos por el proceso conjunto de análisis de alternativas y documentación de impacto ambiental. Seguiremos solicitando la opinión del público para ayudarnos a entender mejor los impactos y beneficios únicos de cada opción. Al final del proceso, y con su ayuda, esperamos poder seleccionar la solución que mejor satisfaga el propósito, necesidades y metas del proyecto.

Alternativa preliminar 1:

## No Construir



La alternativa de No Construir incluye la rehabilitación extensa y/o reemplazo sustancial de varios de los puentes que componen el viaducto para que puedan seguir operando seguramente. No se harían mejoras a la alineación, anchura, geometría u operaciones. Esta alternativa no tendría un impacto ni mejoraría los intercambios actuales o las calles locales.

**Leyenda**

- Reemplazo de puente sustancial
- Rehabilitación de puente
- Reemplazo de tablero de puente
- Reemplazo de superestructura de pue
- CTfastrak
- - - - - Vía ferroviaria actual

Costo de esta alternativa sería de entre \$1.9 y \$2.3 billones.

### ¿Por qué evaluamos una alternativa de No Construir?

La Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA en inglés), parte del proceso de planificación y toma de decisiones para el proyecto, requiere que la alternativa de No Construir sea una opción, ya que sirve de base desde la cual se pueden medir los impactos, beneficios y costos de todas las demás opciones.

En algunos casos, la opción de No Construir significa literalmente “hacer nada”, pero en el caso de la I-84, hacer nada no es una opción por la condición de los puentes que la llevan por Hartford. Así que la alternativa de No Construir acarrea mantener el viaducto más o menos igual a como está en la actualidad por los próximos 25 años. Conlleva labores extensas de reparación y reemplazo de puentes, ya que el mantenimiento regular se volverá más caro y menos efectivo con el paso del tiempo.





Alternativa preliminar 2:

## Reconstruir la autopista elevada



Con la alternativa preliminar 2, una autopista elevada nueva reemplazaría los viaductos actuales con un viaducto nuevo único entre las calles Sigourney y High. El nuevo viaducto sería más alto que el actual, para proveer el despeje vertical mínimo requerido sobre la vía ferroviaria y las calles locales.

Leyenda

- I-84 actual
- Posible alineación de I-84
- Puentes
- Posibles puntos de intercambio
- Calle local actual revisada
- Calle local nueva posible
- CTfastrak
- Vía ferroviaria actual

Aunque aun se trataría de una autopista elevada, esta alternativa tendría varias diferencias con respecto a la autopista actual. La I-84 pasaría en ambas direcciones sobre las calles Asylum y Broad. Posiblemente el paso elevado de la calle High se eliminaría por la insuficiencia del despeje vertical. El número de intercambios posiblemente se reduciría de ocho intercambios completos o parciales ahora mismo a dos o tres en lugares a ser determinados. El número y localización específica de los intercambios sería evaluado en términos de conectividad, operaciones de tránsito y viabilidad. Una reducción en los intercambios tendría como resultado menos rampas y la operación más eficiente de la autopista; sin embargo, esto tendría que balancearse con la necesidad de ofrecer acceso y la capacidad de las calles locales para lidiar con los cambios en los patrones de tránsito. Esta alternativa daría paso a una huella ecológica relativamente menor en la ciudad en comparación con la alternativa de No Construir, gracias en parte al número reducido de intercambios y sus rampas asociadas. El impacto de cada alternativa todavía está por determinarse.

Costo de esta alternativa sería de entre \$4.3 y \$5.4 billones.



### ¿Por qué considerar una nueva autopista que permanezca elevada?

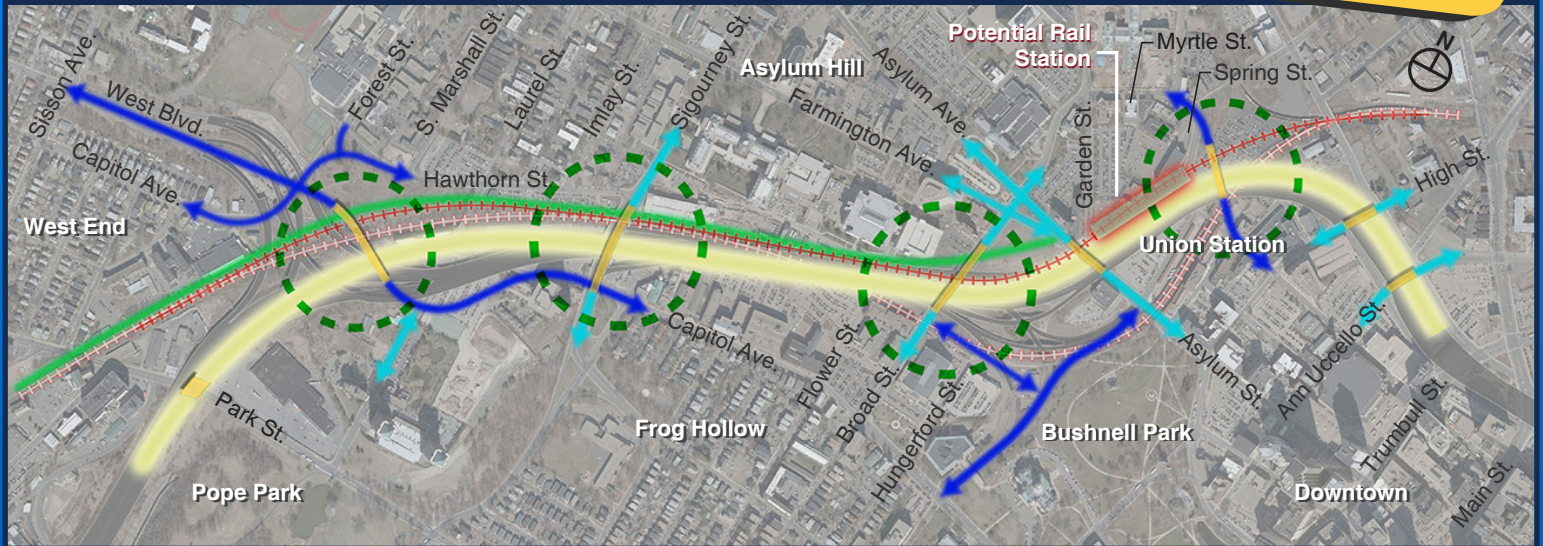
Esta alternativa está motivada por la suposición de que la vía ferroviaria permanecerá justo donde se encuentra actualmente. Si no puede reubicarse, la autopista tendrá que permanecer elevada para cruzar sobre las vías en dos lugares.



Alternativa preliminar 3:

## Autopista bajada

**¡Comuníquese!**  
Nos encanta escuchar de usted.  
Visite [www.i84hartford.com](http://www.i84hartford.com)



En esta alternativa, propuesta originalmente en el estudio HUB (el precursor del Proyecto I-84 Hartford), la vía ferroviaria se reubicaría al norte de la autopista para permitir que se baje la I-84 al nivel del suelo, o aun más bajo, entre las calles Park y Trumbull. Todas las calles locales que cruzan la interestatal serían puentes sobre la autopista.

**Leyenda**

- I-84 actual
- Posible alineación de I-84
- Puentes
- Posibles puntos de intercambio
- Calle local actual revisada
- Calle local nueva posible
- CTfastrak
- Vía ferroviaria actual
- Posible alineación de vía

El número de intercambios posiblemente se reduciría de ocho intercambios completos o parciales ahora mismo a dos o tres en lugares a ser determinados. El número y localización específica de los intercambios sería evaluado en términos de conectividad, operaciones de tránsito y viabilidad. Una reducción en los intercambios tendría como resultado menos rampas y la operación más eficiente de la autopista; sin embargo, esto tendría que balancearse con la necesidad de ofrecer acceso y la capacidad de las calles locales para lidiar con los cambios en los patrones de tránsito. Esta alternativa daría paso a una huella ecológica relativamente menor en la ciudad en comparación con la alternativa de No Construir, gracias en parte al número reducido de intercambios y sus rampas asociadas. El impacto de cada alternativa todavía está por determinarse.

Costo de esta alternativa sería de entre \$3.8 y \$4.6 billones.

### Durante los próximos meses...

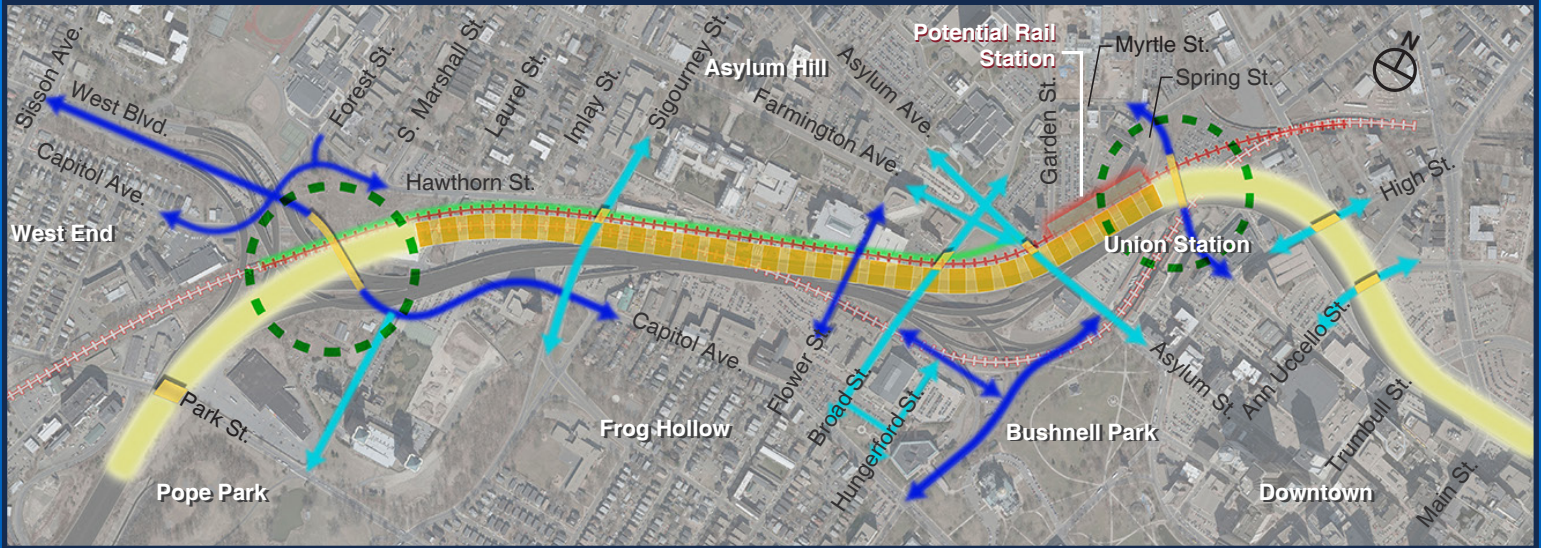
Hay mucho que evaluar en las próximas fases del trabajo. El proceso conjunto de análisis de alternativas y evaluación ambiental nos dará una imagen más clara de las implicaciones de cada una de estas alternativas: los pros y los contras (y recordemos que el "pro" de una persona puede ser el "contra" de otra). Mientras seguimos adelante en este proceso, podremos definir mejor cada alternativa. ¿Cuántos intercambios se necesitan realmente? ¿Adónde irían? ¿Cuáles son las implicaciones para las calles locales? ¿Cuáles los impactos? Hay muchas preguntas por contestar aún. Esperamos que usted siga participando y manteniéndose en contacto.





Alternativa preliminar 4:

# Autopista tunelizada



En esta alternativa, la vía ferroviaria sería igualmente reubicada al norte, para permitir que se construya la I-84 bajo nivel y cubierta en un túnel de la calle Myrtle a la calle Laurel.

Leyenda

- I-84 actual
- Posible alineación de I-84
- Puentes
- Posible túnel I-84
- Posibles puntos de intercambio
- Calle local actual revisada
- Calle local nueva posible
- CTfastrak
- Vía ferroviaria actual
- Posible alineación de vía

El número de intercambios posiblemente se reduciría de ocho intercambios completos o parciales ahora mismo a dos o tres en lugares a ser determinados. El número y localización específica de los intercambios sería evaluado en términos de conectividad, operaciones de tránsito y viabilidad. Una reducción en los intercambios tendría como resultado menos rampas y la operación más eficiente de la autopista; sin embargo, esto tendría que balancearse con la necesidad de ofrecer acceso y la capacidad de las calles locales para lidiar con los cambios en los patrones de tránsito. Esta alternativa daría paso a una huella ecológica relativamente menor en la ciudad en comparación con la alternativa de No Construir, gracias en parte al número reducido de intercambios y sus rampas asociadas, y porque la autopista estaría bajo tierra en un tramo sustancial. El impacto de cada alternativa todavía está por determinarse.

Costo de esta alternativa sería de entre \$8.3 y \$10.4 billones.

## Cortar y cubrir

El túnel de esta alternativa se construiría usando una técnica llamada "cortar y cubrir." La autopista se construiría en un conducto de hormigón, el cual se cubriría luego para crear un túnel. Algunos han comentado que un túnel es su solución preferida para reconstruir la I-84. ¿Justificarán los beneficios el costo más alto y sobrepasarán los impactos? No sabemos todavía. ¡Manténgase al tanto!



Photo credit: Gunnar Ries



## ¿Qué significa alcance?

El alcance es el primer paso oficial del proceso ambiental. Es una oportunidad temprana para que el equipo reciba comentarios sobre el proyecto. Durante el alcance, se consulta formalmente a las agencias regulatorias y al público sobre las metas, alternativas, y preocupaciones sobre impactos clave. Los comentarios que recibimos durante el alcance se integran al registro público oficial para el proyecto. Un Informe de Resumen de Alcance, publicado al final del proceso de alcance, responde a estos comentarios de las agencias y el público, y ayuda al equipo de proyecto fijar la dirección para la continuación del análisis de alternativas.

Esperamos que pueda asistir a nuestra Reunión de Alcance Público el 21 de enero de 2015 en la Biblioteca Pública de Hartford, localizada en 500 Main Street. **Una sesión de puertas abiertas comenzará a las 3pm. Se hará una presentación formal a las 5:30, y luego habrá un periodo para comentarios.**

## Comentando en esta reunión

Hay varias formas en que sus comentarios pueden incorporarse al proceso de alcance:

- » Hablar en la reunión (todo comentario será grabado y transcrito)
- » Someter un formulario para comentarios escritos (disponible allí)
- » Hablar de uno a uno con una persona que grabará su comentario (si prefiere no hablar en público)

Independientemente de si puede asistir a la Reunión de Alcance Público el 21 de enero o no, esperamos que pase unos minutos aprendiendo más sobre el proyecto y nos envíe sus comentarios o preguntas.

## ¿Y si no puedo ir?

¡No se preocupe! El periodo de comentarios para el alcance se extiende desde el 18 de diciembre de 2014 hasta el 20 de febrero de 2015. Si no puede asistir a la reunión, por favor visite nuestro sitio web del proyecto después de la reunión para ver los materiales. Siéntase libre de someter comentarios de las siguientes formas:



- » Use el formulario para comentarios en nuestro sitio web, [www.i84.hartford.com](http://www.i84.hartford.com). (¡Esta es nuestra manera favorita de recibir comentarios!)
- » Envíe comentarios por escrito a:  
Richard Armstrong  
Connecticut Department of Transportation  
2800 Berlin Turnpike  
Newington, CT 06131

¿Por qué la I-84 necesita mejorarse?



La razón principal por la cual se necesita reconstruir la I-84 es la condición de sus puentes. Sin embargo, dada la construcción actual, el diseño obsoleto de la I-84 posee muchas características que contribuyen a problemas de seguridad y congestión, como se muestra arriba (en rojo se indican las áreas en donde las tasas de accidentes son cuatro veces el promedio estatal). Hoy gozamos de una oportunidad única para crear una autopista interestatal muy mejorada. Todas las alternativas, excepto la de No Construir, proponen reducir el número de intercambios y renovar el diseño de la autopista y los intercambios para resolver muchos de estos problemas, y hacer de la I-84 un mejor vecino para las comunidades de Hartford.