



Afinar las alternativas a un número manejable



Las reuniones públicas de octubre realizadas en Manchester, West Hartford y Hartford presentaron los resultados iniciales del análisis de alternativas.

El Proyecto I-84 Hartford está llegando a una bifurcación en el camino. Después de analizar una gran cantidad de alternativas, estamos trabajando para identificar un conjunto menor más conveniente para cumplir con las metas del proyecto. Las opciones más viables pasarán a la siguiente fase de evaluación.

“La medida del éxito es qué tan bien cada alternativa cumple con las metas de exploración del proyecto”.

Para avanzar, una alternativa no solo debe satisfacer las tres necesidades principales del proyecto; idealmente, también debe satisfacer las otras metas del proyecto, como aminorar el impacto en las vecindades, mejorar las conexiones y ofrecer oportunidades para el desarrollo económico.

Además, el aporte del público es fundamental. Nos basamos en nuestro análisis pero necesitamos y deseamos el aporte del público, si no un consenso, antes de afinar las alternativas.

Los que siguen el proyecto saben que hemos desarrollado muchas alternativas para esta extensión de dos millas de autopista urbana. Algunas de estas ideas creativas surgieron del público.

Crear una solución que sea más conveniente para la mayoría de los usuarios y para las vecindades que atraviesa la I-84 requiere evaluar y probar muchas

opciones. ¿Qué hace que una alternativa se destaque? La medida del éxito es qué tan bien cada alternativa cumple con las **tres necesidades principales del proyecto**:

- Reparar las estructuras de los puentes. Si una alternativa no cumple con este criterio, no puede avanzar.
- Mejorar las operaciones y la seguridad del tránsito y disminuir la congestión. ¿La alternativa mejora las operaciones y la seguridad y reduce la congestión al añadir arcones, eliminar secciones entrelazadas ineficientes y prevenir tapones de tránsito en las rampas?
- Aumentar la movilidad para conductores, ciclistas y peatones. ¿Hay mejoras en la conectividad de la red? ¿Existen oportunidades de mejorar los paisajes urbanos?

¿Cómo determinamos qué alternativas dan el mejor resultado? Realizamos este análisis al construir y probar una serie de modelos de tránsito. Vea el recuadro de la página 3.

(continuado en la página 3)

En este número

Afinar las alternativas a un número manejable	1
Caras y lugares del corredor: Adrienne Cochrane	2
Afinar las alternativas, continuación	3
Modelos de tránsito: Un curso breve.	3
Descubrimientos clave sobre el tránsito se hacen más claros	4

Caras y lugares del corredor

Bienvenidos a Caras y lugares del corredor, perfiles de gente que vive, trabaja, opera negocios, o lidera grupos dentro del área de estudio de I-84. ¿Conoce a alguien que deberíamos destacar? ¡Envíenos sus ideas!

La congestión no solo afecta a los conductores

La presidente y directora de la Liga Urbana del Área Metropolitana de Hartford comenta la importancia del transporte sin demoras

Tres mil residentes locales, muchos de ellos dentro del área de estudio de la I-84, viajan todos los años a la Liga Urbana del Área Metropolitana de Hartford de Woodland Street para aprender nuevas destrezas. La organización es fundamental para el éxito de esos residentes del área de Hartford, y Adrienne Cochrane está ansiosa por que se atiendan las necesidades de sus clientes.

Muchos de los que desean adquirir destrezas encuentran dificultades cuando el estado del tránsito en el corredor I-84 afecta sus viajes.

“Las personas se frustran cuando está demasiado congestionado, las calles y autopistas no se liberan rápidamente [en condiciones invernales] y no es seguro”, dice Cochrane, la presidente y directora de la Liga Urbana del Área Metropolitana de Hartford.

Con Cochrane al timón, la organización local sin fines de lucro ofrece programas y clases como preparación de GED; inglés como segunda lengua; clases para primeros compradores de casas y prevención de ejecuciones hipotecarias; programas de desarrollo juvenil, como alfabetismo digital y programas de preparación para la universidad, además de clases de capacitación laboral y programas de salud y bienestar para mujeres embarazadas de bajos ingresos. La Liga



Adrienne Cochrane, presidente y directora de la Liga Urbana del Gran Hartford, espera que todas las alternativas de la I-84 ordenen bien el tránsito público.

“Claramente, la Liga tiene un interés particular en que sus clientes tengan un acceso cómodo a nuestra ubicación”.

Urbana de Hartford está en la ciudad desde hace más de 50 años y está afiliada a la Liga Urbana Nacional, una organización de derechos civiles fundada en 1910 que se dedica a ofrecer servicios de empoderamiento económico a personas históricamente desatendidas en las comunidades urbanas.

Muchos de los clientes de la Liga Urbana dependen del transporte público que, según dicen, puede ser poco confiable a veces.

“Oigo muchas quejas sobre conexiones perdidas porque algunos autobuses no llegan o no salen a horario”, dice.

Algunas veces los clientes deben salir de clase temprano para poder llegar a casa antes de que los autobuses dejen de pasar hasta el día siguiente.

Los autobuses deben ser confiables, especialmente para los viajeros que usan más de un medio de transporte para viajar a la Liga Urbana, como los que se desplazan hasta la parada del autobús o combinan el autobús y el tren, dice Cochrane.

“Claramente, la Liga tiene un interés particular en que nuestros clientes tengan un acceso cómodo a nuestra ubicación”, dice Cochrane.

Esto es importante para la organización ahora, y también lo será durante la reconstrucción de la I-84 y una vez que la autopista se haya reconstruido.

Afinar las alternativas, continuación

Las opciones pueden ser muchas, pero generalmente hay tres alineaciones de construcción a tener en cuenta:

- Elevada (Alternativa 2)
- Bajada (Alternativa 3)
- Con túnel (Alternativa 4)

Cada una de las alineaciones tiene múltiples opciones de cruces que conectan la autopista con las calles locales. La meta es ubicarlas estratégicamente para que se minimice la congestión en todas las calles.

(continuado de la página 1)

Según los resultados del análisis, hemos calificado las características importantes de cada opción como buena, moderada, pobre o con deficiencias críticas en relación con las tres necesidades principales del proyecto. Presentamos los resultados iniciales en reuniones públicas en octubre para solicitar aportes.

¿Qué indican los análisis iniciales? Vea el artículo de Descubrimientos clave sobre el tránsito en la página 4.

Identificar cuál es la mejor solución posible para la I-84 en su paso por Hartford no es una hazaña menor. Como ya mencionamos, tenemos una oportunidad única para reconstruir este corredor, y queremos hacerlo bien.

El equipo del proyecto continúa recopilando sus aportes, lo que es increíblemente valioso en este proceso. Queremos asegurarnos de escuchar a todos antes de descartar cualquier alternativa. Por favor visite el sitio web para explorar las opciones con más detalle, ver la cobertura de las reuniones públicas recientes, leer artículos y opiniones de los medios **y decirnos qué opciones cree que deben avanzar en el análisis.**

Modelos de tránsito: Un curso breve para los que no se dedican a esto

Para evaluar las alternativas para el movimiento de vehículos y también de bicicletas y peatones (conocido como 'movilidad'), el equipo del proyecto desarrolló una serie de modelos para evaluar cada opción y responder las siguientes preguntas sobre los resultados:

- ¿Qué tan bien cada alternativa maneja el flujo del tránsito en la línea principal?
- ¿Qué tan bien el flujo del tránsito fluye en las calles locales cerca de los cruces con la autopista?
- ¿Qué tan bien cada opción puede ordenar el tránsito de bicicletas y peatones en las calles locales?

Mediante un software llamado Vissim para la línea principal y otro llamado Synchro para las intersecciones cercanas a los cruces, el equipo obtuvo resultados de ambos modelos, y luego los comparó para evaluar cómo el tránsito local afecta la línea principal y viceversa.

Los resultados se compilaron y resumieron para dar una imagen de la viabilidad del flujo del tránsito en cada

opción. Esta información se presentó en las reuniones públicas de octubre y puede encontrarse en el sitio web en la sección Meeting Materials.



¿Desea analizar las alternativas en detalle? Visite la página de Análisis interactivo de alternativas de nuestro sitio web. Déjenos un comentario, exprese sus ideas en un estudio de planificación abierta de 2016, o incluso impresione a sus amigos en las fiestas de las vacaciones!

<http://i84hartford.com/i84alternatives/index.html>



Descubrimientos clave sobre el tránsito se hacen más claros

Después de meses de efectuar análisis preliminares, algunos hallazgos clave se han vuelto claros. Los hallazgos confirman suposiciones anteriores pero también presentan información nueva. Estos análisis nos ayudan a definir características fundamentales del corredor e identificar opciones que funcionan bien.

Los siguientes puntos clave se hacen evidentes en nuestro análisis del tránsito en la autopista:

- **Hay demasiadas rampas en este tramo de la autopista.** Eliminar algunas de esas rampas, como las de Trumbull y High Street, mejorará las operaciones de la autopista.
- **La congestión del tránsito en las calles locales causa congestión del tránsito en la autopista y viceversa.** Los viajeros son muy conscientes del tránsito que se acumula en la autopista en las rampas de Asylum y Sigourney Street, y la congestión en las calles locales cuando los vehículos hacen fila para ingresar en Broad Street y Capitol Avenue.

Los siguientes son hallazgos clave de nuestro análisis de las calles locales:

- **Las rampas existentes en Asylum y Broad Street,** dos corredores fundamentales para al ciclista y el peatón, deben reubicarse para mejorar el equilibrio entre vehículos, bicicletas y peatones.
- **Las rampas de Sigourney Street tienen un nivel de tránsito elevado** y deben mantenerse de alguna manera.
- **Crear nuevas conexiones locales** ofrece una redundancia valiosa en la red al ofrecer más opciones a los conductores.
- **Mejorar la línea principal de la I-84 mejorará la red local de calles.**

Opciones que funcionan bien

Todas las opciones tienen pros y contras. Sin embargo, cuando se evalúan respecto de las tres necesidades principales del proyecto, la alineación bajada de la autopista en general se destaca.

Siete opciones asociadas a la alineación bajada (Alternativa 3) funcionan bastante bien; esto incluye tres opciones de cruces al oeste y cuatro al este. La distribución del tránsito es favorable, y las oportunidades para acomodar a TODOS los usuarios, no solo a los vehículos, abundan.

Opciones que no funcionan tan bien

En términos relativos, las opciones elevadas (la de No construir y la Alternativa 2) no funcionan bien desde la perspectiva del tránsito.



Originalmente se evaluaron 10 opciones al oeste y 15 opciones al este de Sigourney Street. Las opciones hacia el oeste y hacia el este pueden combinarse y crear diversas alternativas.

La alternativa con túnel (Alternativa 4) presenta muchas dificultades, incluida la operación del tránsito. Sin embargo, esta alternativa tiene muchos partidarios entre el público y seguimos explorando una solución viable. Esta alternativa, al igual que cualquier otra, exigiría un impacto significativo en las propiedades al norte y al sur del túnel a causa de las reubicaciones del conducto del río Park y las vías ferroviarias. Superar estos desafíos puede ser difícil, pero crear una sección cubierta más pequeña sobre la autopista bajada para simular un túnel puede ser más factible.

Otros factores importantes

Mientras llegamos al 2016, seguimos evaluando otros factores importantes, entre ellos las conexiones para ciclistas y peatones, los impactos preliminares en las propiedades y los costos vinculados a cada opción.

Resumen

En resumen, las opciones bajadas funcionan mejor en cuanto a las metas principales del proyecto, mientras que las opciones elevadas o con túnel no satisfacen los criterios tan bien. Sin embargo, se efectuarán más análisis a medida que el proyecto avance y se efectúe la documentación ambiental.

Nos estamos esforzando por llegar a un equilibrio que satisfaga las necesidades del proyecto y los deseos del público y aborde las realidades de reconstruir una autopista urbana de gran actividad. Confiamos en que podemos pensar una solución que mejore las condiciones para todos los viajeros y al mismo tiempo disminuya los efectos negativos de la autopista en las vecindades locales.

Como siempre, recibimos con agrado sus comentarios y estamos ansiosos por trabajar juntos en el año entrante.