

Visión de I-84: No es ningún proyecto típico de autopistas



Las oportunidades de diseño urbano y posible desarrollo abundan. Reconfigurar las rampas de entrada y salida existentes de I-84 (izquierda) y construir una nueva autopista baja podría liberar terrenos de la ciudad para el desarrollo público y privado, áreas abiertas y otras mejoras de transporte.

En la década de 1960 se construyó I-84 para agilizar el movimiento de vehículos. Aunque la movilización del tráfico es importante, actualmente nos enfocamos en la movilidad de la gente, no solo de los vehículos. La nueva visión para I-84 equilibra la movilidad de todas las modalidades, incluyendo peatones, ciclistas y tránsito.

Es importante hacer que el área del corredor de I-84 sea más activa y atractiva proveyendo calles urbanas más seguras y más funcionales. También es importante mejorar las conexiones de los barrios y la vitalidad incorporando la autopista con mayor sensibilidad en el entorno urbano. I-84 no es solo un proyecto de reconstrucción de la autopista!

Posibilidades interesantes

Hartford tiene un largo historial de magníficos barrios. Cuando se construyó I-84, muchos de estos barrios, especialmente Parkville, West End, Frog Hollow, Asylum Hill y Upper Albany, se desconectaron del centro de la ciudad y unos de otros a causa de inminentes pasos a desnivel, grandes áreas de estacionamiento y terrenos abandonados.

El Proyecto I-84 Hartford busca reparar estas conexiones siguiendo las prácticas actuales de transporte y diseño urbano. Las ideas incluyen bajar la autopista y cubrirla, mejorar las calles cercanas para que sean más atractivas para los peatones y ciclistas, promover nuevos paseos peatonales y ciclísticos

(greenways) y áreas abiertas que puedan llenar de energía a la ciudad, y extender mejores bases para el desarrollo (ver *Caras y lugares* en la página 2).

Estos cambios podrían dar la oportunidad al área para tener más opciones de viviendas y oportunidades de empleo, junto con usos como negocios minoristas, restaurantes y comercios locales.

“Estos cambios podrían dar la oportunidad al área para tener más opciones de viviendas y oportunidades de empleo”.

El equipo del Proyecto I-84 ha compartido muchos enfoques de diseño específicos con el público para obtener su opinión.

Por ejemplo, reubicar las rampas de entrada y salida de I-84 que actualmente dirigen el tráfico a las calles Asylum y Broad, permitiría que estas dos avenidas

(continúa en la página 3)

En este número

Visión de I-84: No es ningún proyecto típico de autopistas	1
Caras y lugares del corredor: Sara Bronin	2
No es ningún proyecto típico de autopistas, continuación	3
Decodificar el proceso medioambiental	4

Prefer your newsletter in English? Find an English version of this issue at i84hartford.com.

Caras y lugares del corredor

Bienvenido a Caras y lugares del corredor, perfiles de personas que viven, trabajan, operan negocios o que son líderes de grupos, así como de lugares notables, en el área del estudio de I-84. ¿Conoce a alguien o un lugar que debería presentarse? ¡Comparta sus ideas!

Explorando el futuro desarrollo de Hartford con Sara Bronin

La Jefa de la Comisión de Planificación y Zonificación de la ciudad es defensora de una forma moderna de zonificación

Como Jefa de la Comisión de Planificación y Zonificación de Hartford, Sara Bronin dedica gran parte de su tiempo imaginando cómo los futuros proyectos cambiarán a Hartford.

“Tenemos muchos proyectos a gran escala sobre la mesa, incluyendo el Proyecto I-84 Hartford, que presentan oportunidades muy interesantes”, señaló la Sra. Bronin.

Desde el inicio de su término en 2013, la Sra. Bronin estuvo a la cabeza de la Comisión a través del proceso de adoptar un nuevo Código de Zonificación. Este proceso altamente público y de colaboración tomó más de dos años de grupos de enfoque, encuestas de preferencias visuales y reuniones públicas en todos los barrios de Hartford.

El nuevo código es el punto de partida para el desarrollo futuro en la ciudad, mostrando qué se puede construir y dónde. Regula la apariencia de nuevos edificios y cómo se incorporan al barrio vecino.

La Sra. Bronin observa que este enfoque en el contexto y el medio ambiente promueve una ciudad próspera y sostenible.

El código anterior permitía que se usaran demasiadas parcelas como estacionamientos, plazas comerciales atrás de estacionamientos (strip malls) y gasolineras, que no concordaban con los barrios históricos de Hartford.

“Lo más interesante es la posibilidad de mejorar la conexión en las calles locales nuevas y existentes, lo cual puede unir nuevamente a los barrios”.

Esto no es ninguna sorpresa, dado que el viejo código se adoptó hace 50 años, poco después de que los autos y las autopistas se convirtieran en una modalidad dominante de transporte.

Para mejorar el carácter del desarrollo futuro de Hartford, el código exige que los edificios comerciales sean más atractivos desde la calle, atrayendo a peatones y ciclistas, así como a motoristas.



Como Jefa de la Comisión de Planificación y Zonificación de Hartford, Sara Bronin presenta en toda la ciudad el carácter del desarrollo local. También imparte la clase de Uso de Terrenos en la Facultad de Derecho de UConn, y está trabajando en una iniciativa del cambio climático. La Sra. Bronin está casada con Luke Bronin, Alcalde de Hartford recientemente electo.

El nuevo Código de Zonificación incluye un capítulo destinado al diseño de calles, el cual adopta los principios de Calles Completas. Estos se enfocan en mejorar la forma en que las calles dan acomodo a conductores, ciclistas y peatones.

Con el Proyecto I-84 Hartford en marcha, la Sra. Bronin está entusiasmada por las oportunidades que conlleva este proyecto.

“Lo más interesante es la posibilidad de mejorar la conexión en las calles locales nuevas y existentes, lo cual puede unir nuevamente a los barrios”, añadió.

Cualquier terreno urbanizable que se transfiera a la ciudad estará sujeto al código. Como Bronin explica, “El nuevo Código de Zonificación da a la Comisión de Planificación y Zonificación las herramientas correctas para asegurar que la reurbanización de terrenos sea algo positivo para la ciudad”.

No es ningún proyecto típico de autopistas, continuación

(continúa de la página 1)



La interpretación de este artista ilustra la potencial conexión del East Coast Greenway y del greenway multiusos a Flower Street, detrás del edificio Hartford Courant.

principales se rediseñarán como calles más cómodas con árboles, amplias aceras y carriles especiales para bicicletas.

La posible reubicación de la vía de ferrocarril ofrece una gran oportunidad de rediseñar las rampas de entrada y salida, liberando los terrenos de la ciudad para otros usos, incluyendo áreas abiertas y desarrollo orientado en el tránsito (TOD, por sus siglas en inglés).

Además, el Equipo del Proyecto I-84 Hartford está explorando un greenway multiusos como un parque lineal y camino para bicicletas de 1.5 millas. El parque, que podría correr en paralelo con el corredor I-84 desde el Parque Bushnell hasta Sisson Avenue, tiene la posibilidad de ser una porción del East Coast Greenway de 2,900 millas que va de Maine a Florida.

Un nuevo greenway enlazando puntos del oeste y barrios vecinos hasta el centro podría ofrecer un parque de vanguardia y un destino diario para fines recreativos, así como un medio de transporte al trabajo para peatones y ciclistas. Permitiría a miles de

residentes y visitantes disfrutar de Hartford de una manera totalmente nueva!

Aunque estos elementos de diseño urbano todavía están en las etapas conceptuales y sujetas a la revisión y comentarios del público, estas mejoras públicas podrían reforzar el aspecto y la sensación del entorno urbano de Hartford. Sin embargo, también pueden fomentar el desarrollo del sector privado, lo cual podría llevar más actividad y vitalidad a la ciudad.

¿Dónde nos encontramos ahora?

El Equipo del Proyecto sigue evaluando los efectos y los impactos de las muchas opciones que siguen sobre la mesa. De igual importancia a la revisión técnica es la opinión continua del público, ya que las opciones se definen a mayor detalle. Se ha dado forma al proyecto desde el comienzo con la opinión del público.

¿Una autopista más funcional Y TAMBIÉN una ciudad más atractiva? ¡No hay nada que lo supere! Todo esto contribuye a un entorno económico más saludable y más diverso en Hartford y en la Región de Capitolio.



Un greenway multiusos, con una porción elevada de un camino para bicicletas y un parque lineal, se está considerando como parte del Proyecto I-84 Hartford. Podría extenderse desde el Parque Bushnell hasta Sisson Avenue, en paralelo con el corredor I-84. Arriba, un posible panorama de la autopista elevada, con vista al este hacia el centro de Hartford.

Decodificar el proceso medioambiental



El Parque Bushnell es una de las joyas culturales, históricas y recreativas de la región. La Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) evaluará el posible impacto al parque así como muchos otros recursos.

Se ha mencionado en todo el proyecto, pero ¿qué es el proceso ambiental que el proyecto debe seguir? Aunque es un proceso reglamentario complejo, en el fondo es muy sencillo.

El Congreso aprobó la Ley Nacional sobre Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) en 1969 para promover una mejor toma de decisiones en proyectos que incluyen la acción o inversión federal*. NEPA exige:

- aclaración del propósito y la necesidad del proyecto,
- consideración de todas las alternativas razonables,
- documentación del impacto anticipado al entorno de construcción y natural,
- evasión, minimización o mitigación de los efectos hasta el mayor grado posible o razonable, y
- coordinación con todas las agencias reglamentarias relevantes y el público.

¿Qué es una EIS?

Una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) es el nivel de escrutinio más intenso de NEPA. Una EIS es una declaración detallada del impacto para proyectos que se anticipa que tendrán un impacto importante.

¿Qué son alternativas razonables?

Las alternativas deben satisfacer el propósito y la

necesidad del proyecto. Deben reconocer y responder a las inquietudes de las agencias reglamentarias y del público. Esto requiere un largo proceso de análisis riguroso y la opinión del público.

¿Qué son el entorno *construido* y el entorno *natural*?

El entorno construido y el entorno natural incluyen:

Entorno construido

uso de terrenos
barrios
recursos históricos
parques y recreación
tráfico
ruido
efectos visuales

Entorno natural

humedales
recursos de agua
especies en
 peligro de extinción
geología
topografía
calidad del aire
flora y fauna

¡...y muchos más!

Una vez que se identifique el posible impacto, el equipo buscará formas de evitar, minimizar o mitigar el impacto.

¿Cómo se tomará una decisión?

Tras completar el borrador de EIS y recibir los comentarios, el CTDOT, en conjunto con la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés), tomará una decisión sobre qué alternativa construir. El resultado se llama "Informe de decisión". Se consideran muchos factores para determinar la decisión, como qué tan bien cumple la alternativa preferida con el propósito y la necesidad del proyecto, qué nivel de impacto tiene y cómo se puede minimizar, y la opinión de las agencias reglamentarias e interesados del público que hagan comentarios.

Aunque NEPA y CEPA exigen la opinión reglamentaria y del público, el Proyecto I-84 Hartford ha ido mucho más allá de los requisitos mínimos organizando reuniones frecuentes, compartiendo ampliamente información y buscando continuamente la retroalimentación del público para ayudar a desarrollar alternativas.

Todos quieren la mejor solución posible para la reconstrucción de I-84 y hay muchas ideas sobre cuál podría ser la solución. La decisión se basará en una consideración equilibrada de todos los factores para el mejor interés general del público. El proceso medioambiental es un paso muy importante para llegar a esa decisión.

* Connecticut tiene una ley similar (CEPA) para proyectos estatales. El Proyecto I-84 Hartford está sujeto tanto a NEPA como a CEPA y se preparará un documento para satisfacer ambos procesos.