



Mantener el tráfico en movimiento durante la construcción



La rehabilitación del corredor I-84 Hartford no será un reto fácil. Un plan integral de control de la demanda de transporte guiará la rehabilitación sin reducir el número de carriles o el cierre de rampas durante las horas pico o los días festivos. Imágenes de arriba (izquierda): I-84 actualmente cerca de Sigourney Street, y (derecha): La misma perspectiva con la Alternativa de Autopista Baja pasando debajo de Sigourney Street.

Una de las preguntas frecuentes acerca del proyecto es: “¿En realidad se puede reconstruir la autopista sin cerrar la Ciudad de Hartford?” Aunque cualquier proyecto de rehabilitación, ya sea puente, túnel, restauración o rampa, puede ser difícil y frustrante, el Equipo del Proyecto I-84 Hartford está desarrollando un plan para rehabilitar I-84 de la manera más eficiente y llevadera posible.

"Un plan de control de la demanda de transporte asegurará que el tráfico se mantenga en movimiento durante todo el período de construcción."

Para dar al Comité Asesor Público (PAC, por sus siglas en inglés) una idea de cómo se puede llevar a cabo la construcción, el Equipo del Proyecto presentó un escenario de construcción el 28 de marzo en el Chrysalis Center en Hartford. El escenario combinaría técnicas convencionales y aceleradas de construcción para rehabilitar el corredor I-84 Hartford en el curso de cinco fases.

Un plan de control de la demanda de transporte asegurará que el tráfico se mantenga en movimiento durante todo el período de construcción. Se utilizaron técnicas similares en el Puente Pearl Harbor Memorial en New Haven (ver página 3).

El control de la demanda de transporte utiliza tres herramientas principales para mantener el tráfico:

1. Medidas temporales de control de tráfico, como dirigir a los viajeros a rutas alternativas y construir el proyecto en etapas para mantener la capacidad existente,
2. Apoyo de operaciones de transporte, como concentrar el trabajo con mayores efectos en la noche o fines de semana para evitar interrumpir el transporte en horas pico, mantener el tránsito, y
3. Información y difusión al público, como comunicar la información de la construcción a los viajeros con anticipación y proveer información en tiempo real a los motoristas para que puedan predecir el tiempo de los viajes.

La opinión del PAC y del público ayudará a asegurar que el control de la demanda de transporte sea efectivo. El Equipo del Proyecto se esfuerza por llevar a los viajeros a sus destinos de manera segura y con mínimas interrupciones.

En este número

Mantener el tráfico en movimiento durante la construcción	1
Cinco fases para un mejor corredor de la autopista	2
Puente Q de New Haven: Una obra maestra de diseño y etapas de construcción	3
Caras y Lugares del Corredor: Auditorías de caminar y montar en bicicleta mejoran la movilidad	4

Do you speak English? A version of this newsletter is available at i84hartford.com.

Cinco fases para un mejor corredor de la autopista

La rehabilitación de I-84 no será fácil. Este es un ejemplo de cómo se completará la construcción.



La Fase 3 de construcción podría crear mejores conexiones entre los barrios de Hartford con el Centro y Bushnell Park. Las calles temporales se muestran en amarillo. Las calles permanentes propuestas se muestran en azul.

El ejemplo del escenario presentado al PAC en marzo consiste de cinco fases para construir la autopista baja, las vías de ferrocarril, CT**fastrak**, la estación multimodal, las calles locales y las rampas. El enfoque de este complejo se logra construyendo algunos segmentos del nuevo corredor de la autopista en una alineación por separado sin interrumpir el tráfico. Otros segmentos requieren la construcción de calles temporales para llevar a los viajeros a sus destinos.

La **Fase 1** eliminaría la curva peligrosa de Union Station. Esto se construiría en paralelo con la autopista existente sin interrumpir el tráfico. Además, unas vías temporales conectarían los extremos este y oeste de Capitol Avenue en preparación para fases de construcción futuras. La primera fase reubicaría las vías de ferrocarril y CT**fastrak** para desenredar estas importantes opciones de la autopista sin interrumpir los recorridos.

La **Fase 2** de la construcción encaminaría el tráfico a lo largo de alineaciones temporales a través del extremo oeste del corredor, mientras que se construye una nueva alineación permanente para eliminar la curva peligrosa cerca de las rampas de Sisson Avenue. El trabajo empezaría en Asylum Hill para reubicar Cogswell Street, ampliar Garden Street hacia el Centro y mejorar Myrtle Street y Fraser Street. La rampa de salida en dirección oeste de Asylum Street en la Salida 48 seguiría en uso hasta que se construya un reemplazo.

La transformación continuaría en la **Fase 3** (se muestra arriba). Los bulevares salen de las antiguas rampas de concreto en forma de espagueti en Capitol Avenue y Asylum Street. Las rampas nuevas, mejoradas y consolidadas servirían al tráfico entrante y saliente de la autopista en dirección este en la orilla oeste de Bushnell Park. En I-84, ambas direcciones de tráfico pasarían debajo de Broad Street y Asylum Street. Una alineación de autopista temporal mantendría el flujo de tráfico mientras que se demuelen las estructuras del viaducto que se ven desde el Capitolio del Estado.

Las calles temporales mantendrían el tráfico durante la **Fase 4** mientras que se construye la autopista baja entre Broad Street y Sigmourney Street. La sección mejor conocida como "Viaducto Aetna" se bajaría.

Para la **Fase 5**, todo el tráfico de la autopista estaría en una alineación nueva y permanente. Las estructuras de rampas remanentes de Laurel Street y Sigmourney Street se abrirían y un nuevo bulevar conectaría los extremos este y oeste de Capitol Avenue.

La rehabilitación de I-84 no será fácil pero los años que hemos dedicado a comunicarnos con el público para encontrar soluciones asegurarán que el tráfico se mantenga en movimiento durante toda la construcción.

Puede ver la presentación del PAC, incluyendo gráficas de las fases de construcción, en www.i84hartford.com/pacmeetings.

Puente Q de New Haven

Una obra maestra de diseño y etapas de construcción

El Puente Pearl Harbor Memorial, mejor conocido como el Puente Q, da paso a 140,000 vehículos al día a través del río Quinnipiac. Es una conexión vital para el sistema nacional de la autopista interestatal, así como un enlace clave entre el sudeste de Connecticut y gran parte del resto del estado.

Para el nuevo milenio, estaba claro que el puente de la década de 1950 necesitaba reemplazarse. El Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT, por sus siglas en inglés) armó un comité diverso de 26 individuos representando grupos municipales, comerciales y ambientales en el corredor. Juntos revisaron más de 100 alternativas diferentes para reemplazar el puente. Alcanzaron un Registro de Decisión en 1999.

La construcción inició en 2001 en el programa I-95 New Haven Harbor Crossing, el cual se dedicó a mejorar más de siete millas de I-95, incluyendo el Puente Q y las intersecciones de la Route 34 y I-91. La construcción del puente en sí inició en 2009 y se completó en el otoño de 2015.

CTDOT mantuvo un flujo de tráfico continuo durante el período de 6 años mediante el uso de un plan de control de la demanda de transporte que dividió el proyecto en fases. La comunicación continua fue íntegra para asegurar que el proyecto se completara exitosa y puntualmente.

El plan de control de la demanda de tráfico del programa del puente incluyó un número de medidas para reducir las interrupciones de los viajeros. Entre ellas se incluyó un sistema integral de control de incidentes que vigiló de cerca la autopista en busca de choques o descomposturas de vehículos para despachar rápidamente vehículos de respuesta de emergencias y evitar retrasos. Estaciones de radio especiales también ayudaron a compartir esta información con el público viajero. Los motoristas también podían tomar decisiones basadas en información acerca de sus viajes al ver cualquiera de las seis cámaras acomodadas a lo largo del corredor de la autopista para vigilar el tráfico, la seguridad y las operaciones.

CTDOT coordinó proyectos adyacentes para reducir las interrupciones. Un ejemplo de esto fue la construcción de la Estación New Haven State Street, brindando servicio a pasajeros de tren en Shoreline East, Metro North y ahora CT**rail**. El plan de control de la demanda de transporte del proyecto también coordinó el tiempo para la construcción de nuevas estaciones de ferrocarril en Branford, Guilford, Clinton, Madison y Westbrook para proveer a los viajeros opciones adicionales al planificar sus recorridos o paseos. Se coordinó el trabajo en Ruta 1 en Branford y las calles laterales de East Haven para asegurar que esa construcción no se interpusiera con el trabajo en el corredor de I-95.



El Puente Pearl Harbor Memorial, también conocido como el Puente Q, atraviesa el río Quinnipiac entre New Haven y East Haven. Es el primer puente sofisticado del país que combina diseños con cables atirantados y de cajón con vigas.

Gracias a la magnífica comunicación, ingeniería y planificación, el puente se construyó sin reducir el número de carriles de I-95. No se planearon cierres de rampas ni de carriles durante las horas de recorrido al trabajo entre semana ni los fines de semana festivos. En caso de que un cierre fuera inevitable, la información se comunicaba directamente a viajeros a través de señales en la autopista, radio y en la página web del proyecto.

El Programa del Puente Pearl Harbor Memorial recibió el primer lugar por sus logros en los Premios de Transporte 2016 de la Asociación Americana de Oficiales de Autopistas Estatales y Transporte (American Association of State Highway and Transportation Officials). Fue una experiencia valiosísima para CTDOT en el control de la demanda de transporte y muestra que un proyecto importante de rehabilitación de autopistas puede lograrse sin afectar gravemente los patrones de tráfico.

Caras & lugares del corredor

Bienvenido a Caras y lugares del corredor, perfiles de gente y lugares dentro del área de estudio de I-84.

Auditorías de caminar y montar en bicicleta mejoran la movilidad

Organizadores de la comunidad encuentran soluciones a problemas locales.



Los puntos rojos representan áreas donde Transport Hartford ha organizado auditorías de caminar y montar en bicicleta.

La primavera está avanzando y podemos disfrutar el final de la temporada de bancos de nieve y charcos. Transport Hartford Academy, un programa del Center for Latino Progress, ayuda a facilitar y sugerir recursos de auditorías de caminar y montar en bicicleta todo el año, ya que no todos pueden evitar caminar y montar en bicicleta en el duro clima invernal.

Las auditorías de caminar y montar en bicicleta son eventos prácticos que unen a las diferentes personas que usan las calles, los planificadores e ingenieros que las diseñan y los funcionarios públicos encargados de crear y ejecutar sus leyes y políticas. Unir a un grupo diverso es útil para entender mejor las muchas necesidades de la gente que usa las calles, incluyendo peatones y ciclistas, y además identificar las carencias y las soluciones para satisfacer esas necesidades.

Un grupo interesado de residentes de Asylum Hill acudió a Transport Hartford Academy para pedir consejo y apoyo para abordar áreas donde caminar y montar en bicicleta pueden ser inseguras. El resultado fue dos rutas de auditoría de caminar y montar en bicicleta en el barrio. Un grupo evaluó la sección de Asylum Avenue entre Sumner Street y Woodland Street, y un segundo grupo recorrió un circuito entre las calles Niles, Gillet, Atwood, Sargeant y Sigourney.

Caminar, montar en bicicleta y viajar en autobús son modalidades de transporte importantes en Asylum Hill. En la sección corta de Asylum Avenue que pasa por el barrio hay por lo menos tres escuelas de niños de 5 a 18 años, varias iglesias, el centro Harc para personas con discapacidades intelectuales y el Hospital Saint Francis. Estos lugares son destinos populares de usuarios vulnerables, de personas a las que se les dificulta moverse en la nieve o en aceras con grietas, o que podrían necesitar un poco más de tiempo para cruzar la calle.

Los participantes de caminar y montar en bicicleta observaron una falta de cruces sin protección, cruces de calles con pintura desvanecida o completamente borrada, aceras muy dañadas y la necesidad de más casetas de autobús y mobiliario urbano. Muchos participantes citaron la necesidad de reducir la velocidad del tráfico reduciendo los límites de velocidad y desanimando la conducción insegura. El Plan Maestro de Bicicletas de febrero de 2019 de la Ciudad de Hartford exige nuevos carriles para bicicletas en Asylum Avenue, lo cual ayudará a abordar algunos de estos problemas.

Transport Hartford Academy ha ayudado a organizar y promover casi una docena de auditorías de caminar y montar en bicicleta desde 2018. Puede ver los hallazgos y recomendaciones en su página de Facebook: www.facebook.com/groups/TransportHartfordGroup/.

¿Le interesa una auditoría en su barrio? “Hable con sus vecinos y organice un evento”, sugiere Gannon Long, de Transport Hartford. Lo más importante es tener una amplia variedad de gente para



señalar lo que *Vecinos y amigos auditan las calles de Asylum Hill. Imagen: Bernie Michel* podría pasar desapercibido. A veces se necesita un banco de nieve para ver los desafíos con los que otras personas lidian todos los días.