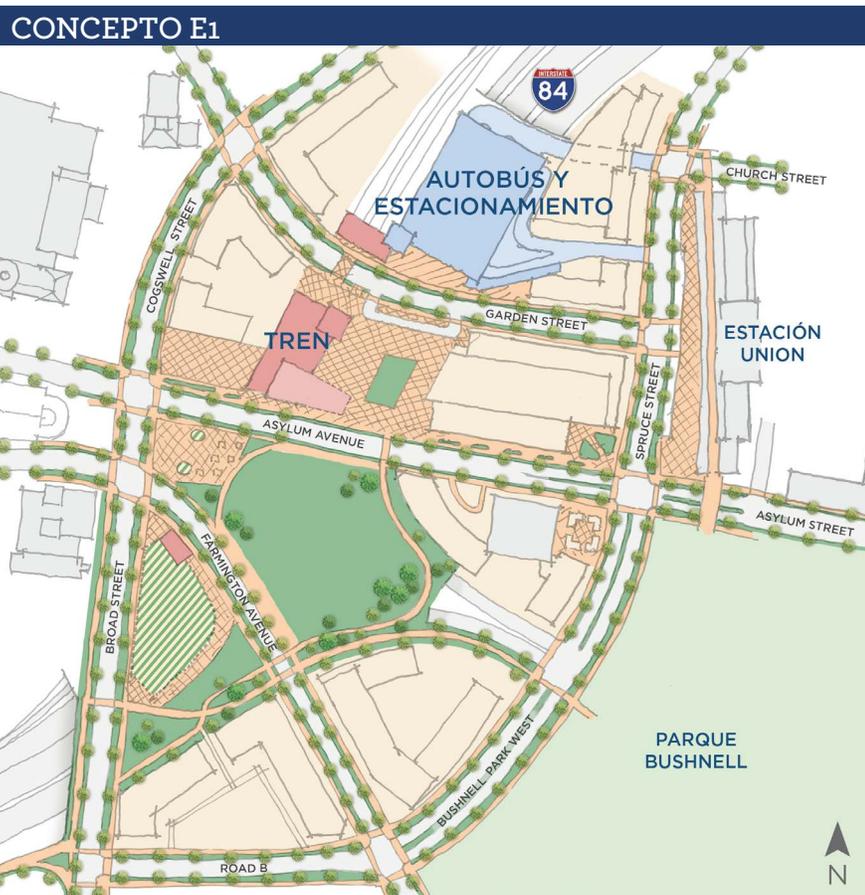


## Planificación de estación multimodal: Un acto de equilibrio



El Concepto E1 Norte, llamado así por su posición al norte de Asylum Avenue, sitúa la estación multimodal así como las instalaciones de autobuses y estacionamiento, encima de una plataforma al norte de la calle Garden Street ampliada.

En conjunto con la Ciudad de Hartford, el Equipo del Proyecto I-84 Hartford está planeando una nueva estación de trenes y autobuses. No solo servirá como una entrada a la ciudad, sino como un enlace que ayuda a restaurar la división causada por el ferrocarril y la autopista.

El proceso de planificación de la estación multimodal determinará el sitio y el diseño de la nueva estación, y definirá las diferentes modalidades de transporte que se usarían en la estación. Desde su inicio, las instalaciones se han visto como un espacio cívico que satisface las necesidades de todos los usuarios a la vez que mejora sus alrededores.

Bajar I-84 al nivel del suelo exige desconectar las vías de ferrocarril de la autopista. Aunque la histórica

Union Station permanecerá en su lugar, se necesita una nueva estación a aproximadamente 1,000 pies al oeste de las vías actuales. Se han considerado varias ubicaciones cerca de la intersección de Farmington Avenue, Asylum Avenue, Broad Street y Cogswell Street. Las plataformas de trenes estarían a unos 50 pies bajo tierra, en Asylum Hill, accesibles por elevadores y escaleras.

*“La estación no solo servirá como una entrada a la ciudad, sino como un enlace que ayuda a restaurar la división causada por el ferrocarril y la autopista.”*

Los conceptos de la estación se agruparon al norte y al sur de Asylum Avenue. Los miembros del público y el Comité Consultivo Público (PAC, por sus siglas en inglés) se reunieron durante todo 2017 y a principios de 2018 para revisar cada concepto y hacer sus propias sugerencias.

Tres conceptos al norte y dos conceptos al sur se presentaron al PAC en marzo de 2018. Cada concepto incorpora el desarrollo y áreas abiertas. Las principales consideraciones para seleccionar un concepto serán el diseño urbano del nuevo distrito de tránsito, la movilidad, seguridad, factibilidad de ingeniería y fases de construcción.

(continúa en la **página 3**)

### En este número

Planificación de estación multimodal . . . . .	1
Un ajuste apretado: ¿Dónde se acomoda CTfastrak? . . . . .	2
¡La Línea CTrail Hartford ya está aquí! . . . . .	2
Planificación de estación multimodal, continuación . . . . .	3
Caras y Lugares del Corredor: Rich Armstrong . . . . .	4

Prefer to read the newsletter in English? Find the English version at [i84hartford.com](http://i84hartford.com).

## Un ajuste apretado: ¿Dónde se acomoda CTfastrak?

Este mes de marzo se cumplió el tercer año del servicio de CTfastrak entre Hartford y New Britain. Desde su inauguración, el sistema de tránsito de autobuses rápidos ha llevado a pasajeros en más de 15 millones de viajes, ha ganado numerosos premios nacionales y ha fomentado millones de dólares de desarrollo privado. Los próximos años de CTfastrak están estrechamente relacionados con el Proyecto I-84 Hartford.

Al igual que el ferrocarril (con el cual comparte un corredor), la Alternativa de Autopista Baja requiere reubicar una porción de CTfastrak, o calle solo para autobuses, entre la estación de Parkville y el Centro de Hartford. El Equipo del Proyecto ha dedicado dos años para explorar cómo mantener el servicio de CTfastrak durante la reconstrucción de I-84 y cómo brindar servicio a la estación multimodal y al centro de la ciudad.

La reconstrucción de I-84 realineará CTfastrak, la cual se propone extenderse a lo largo de I-84 y pasar bajo Laurel Street, Sigourney Street y las vías de ferrocarril en su paso a Asylum Street.

Uno de los objetivos de esta nueva alineación es mejorar los servicios de autobús existentes. CTfastrak se dividiría entre una línea principal reubicada y un spur a la estación de Sigourney Street, continuando su servicio a empresas principales, como Aetna y las rutas de autobús de Farmington Avenue. La estación de Sigourney Street se extendería al sur a lo largo de la ruta realineada de CTfastrak, dando como resultado servicios ampliados a las rutas locales de Capitol Avenue.

Llevar CTfastrak al centro impone los mayores desafíos de diseño, y oportunidades! El Equipo del Proyecto está equilibrando cómo CTfastrak puede brindar servicio a la nueva estación multimodal al noroeste de Bushnell Park, así como al distrito comercial central de Main Street.

Una opción es subir a CTfastrak a Broad Street, donde se incorporaría con el tráfico local antes de seguir al este hacia el nuevo bulevar Bushnell Park West y Asylum Street. Una segunda opción sería continuar con CTfastrak bajo Broad Street directamente hacia Bushnell Park West, y una tercera utilizará el histórico viaducto de vía ferrocarril y terminaría en Union Station. Cada opción tiene sus fortalezas y debilidades.

Otra consideración es el tiempo de recorrido y qué tan bien brindaría servicio CTfastrak a las rutas existentes. Un objetivo principal del Proyecto I-84 Hartford es mejorar la movilidad para todos los usuarios, incluyendo los viajeros de tránsito.

CTfastrak es una parte fundamental de la encrucijada del Proyecto I-84 Hartford. ¿Cómo le podemos atender?



Esta gráfica ilustra una sección de la alineación propuesta de CTfastrak. Puede ver todos los conceptos preliminares presentados en la reunión de PAC de marzo en <http://bit.ly/ctfastrakconcepts>.

## ¡La Línea CTrail Hartford ya está aquí!

¿Escuchó eso? La Línea CTrail Hartford ha llegado. ¿Ve a esos pasajeros? Viajan de manera más eficiente de ida y vuelta a Hartford.

El tan esperado tren de pasajeros va de Springfield, MA a New Haven, CT en vías propiedad de Amtrak. Las conexiones en New Haven facilitan la transferencia a la Ciudad de Nueva York y otros lugares.

¡El nuevo servicio ofrece 17 viajes redondos diarios en el sur de Hartford y 12 viajes redondos en el norte de Hartford! El aumento es una gran ventaja para los viajeros de I-91, personas que buscan trabajo en la región, estudiantes, turistas y por supuesto, el medio ambiente, que se beneficia con menos tráfico de automóviles.

Los planes de la nueva estación multimodal de Hartford incluirá la Línea de Hartford y amenidades para los pasajeros.

Consulte el Planificador de viajes y otras herramientas en [hartfordline.com](http://hartfordline.com). Si ya ha viajado en la Línea de Hartford, ¡comunique las buenas nuevas a los demás!

# Un acto de equilibrio, *continuación*

(continúa de la *página 1*)

Un factor importante es qué tanto se puede cubrir la autopista. Los diseñadores urbanos y personas interesadas generalmente están de acuerdo: cubrir la autopista y las vías de tren ayudará a interconectar la ciudad. Por esto, el Equipo del Proyecto está ponderando el valor añadido de una cubierta extensa frente a sus gastos, fases de construcción, desafíos de ingeniería y seguridad.

Como se muestra, los conceptos del norte ubican la estación de ferrocarril al norte de Asylum Avenue, pero con ubicación diferente de las instalaciones de autobuses y estacionamiento y la cantidad de cubierta al norte de Asylum Avenue.

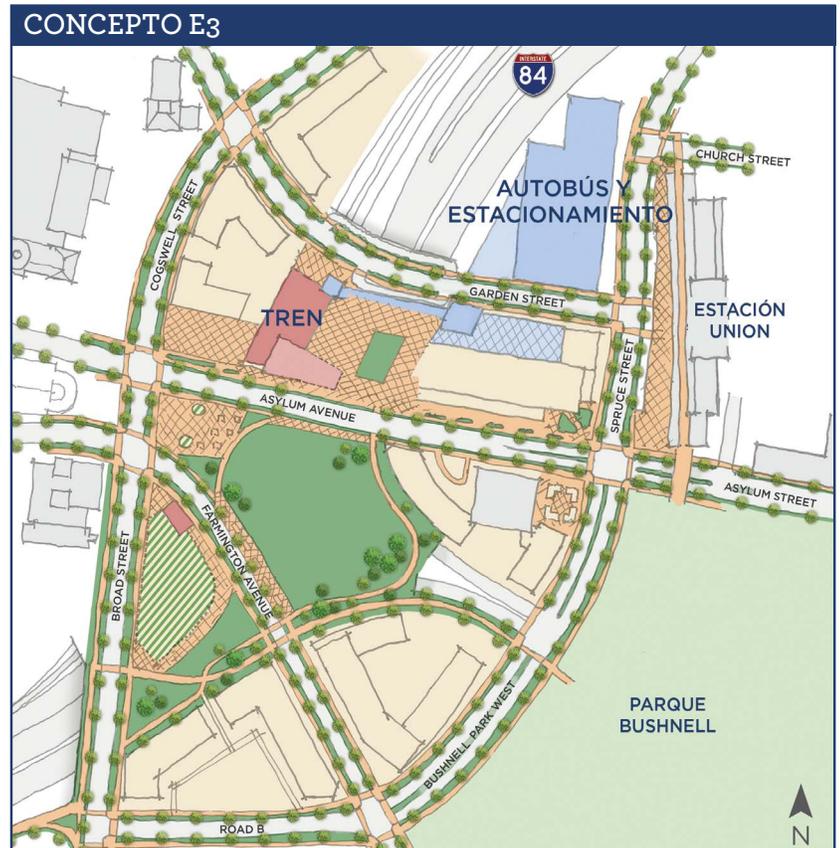
En contraste, los conceptos del sur ubican la estación de ferrocarril entre las avenidas Farmington y Asylum. Ambos requerirían una construcción extensiva de una cubierta sobre la autopista. Esto es más costoso que la construcción sobre tierra firme e impone mayores desafíos a la fase de construcción.

Adicionalmente, los sitios de la estación al sur no funcionan tan bien para el acceso a autobuses y vehículos, posiblemente complicando el tráfico en Broad Street. Los diseñadores urbanos piensan que las instalaciones de autobuses y estacionamiento pueden afectar de manera adversa el carácter de la conexión de Broad Street entre Frog Hollow y Asylum Hill.

Para los conceptos del norte:

- **El Concepto E1** ubicaría las instalaciones de autobuses y trenes más juntas. Se clasifica la mejor en cuanto a su funcionalidad de modalidades múltiples, así como el potencial de desarrollo orientado en el tránsito (TOD, por sus siglas en inglés). También requiere cubierta extensiva, convirtiéndolo en el concepto del norte más costoso.
- **El Concepto E3** compromete la funcionalidad de modalidades múltiples de E1 con ahorros de construcción y costos. La estación de autobuses estaría más cerca de los trenes que E2 (no fotografiado), pero ocuparía terreno que de otro modo estaría disponible para TOD.

Los Conceptos E1 y E3 emergieron como los favoritos en la reunión de PAC de marzo de 2018. Algunos miembros del público y el PAC apoyan el Concepto E1 porque maximiza el terreno que se puede desarrollar y la cubierta de la autopista. Aunque esas funciones satisfacen los criterios de diseño urbano, también se deben considerar sus costos y desafíos de ingeniería.



*El Concepto E3 (cubierta) es un concepto emergente favorito debido a su funcionalidad y ahorros de costos en comparación con E1. Aunque ambos conceptos incluyen cubrir para acomodar áreas abiertas y desarrollo orientado en el tránsito, las gráficas de comparación (arriba) ilustran sus diferencias.*

Se anticipa un concepto final de la estación para otoño de 2018.

Por favor contribuya con el proceso de diseño porque se esperan más decisiones importantes! Revise estos conceptos en [i84hartford.com](http://i84hartford.com) y comparta su opinión.

## Caras y Lugares del Corredor

Bienvenido a Caras y Lugares del Corredor, perfiles de gente y lugares dentro del área de estudio de I-84. ¿Conoce a una persona o un lugar que debería presentarse en esta sección? ¡Comparta sus ideas!

### Rich Armstrong: Deje que el público guíe el camino

El ingeniero principal del Proyecto I-84 Hartford reflexiona en una gratificante carrera en CTDOT



Rich Armstrong dio prioridad a la participación de las personas interesadas. Arriba, mientras lo entrevista un estudiante del Centro Recreativo Parker Memorial de Hartford.

Como ingeniero principal del Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT, por sus siglas en inglés), Rich Armstrong estuvo a la cabeza del Proyecto I-84 Hartford desde su inicio en 2012 hasta su jubilación de CTDOT el mes de marzo. A través de sus esfuerzos, desarrolló un legado de campañas de difusión públicas abiertas e inclusivas.

Rich estableció sus raíces de ingeniería como estudiante de la Universidad de Hartford a principios de la década de 1980. Pronto fue contratado como pasante de ingeniero en CTDOT, donde inició su carrera de 34 años con el estado.

Su primer trabajo como gerente de proyecto fue el Puente Founders/Recapturación de Riverfront.

Rich recuerda ese proyecto para bajar y poner una plataforma sobre una sección de I-91 en el centro de Hartford como su segundo trabajo favorito. ¿Por qué? Fue un ejemplo inicial donde “el estado tenía un trabajo que hacer, pero siguió el proceso de difusión en la comunidad y con las personas interesadas para crear un producto mejor” para los residentes, visitantes y viajeros.

La mejora más valiosa del legado es el acceso a la rívera del Río Connecticut, un largo corte de la ciudad con muros de inundaciones y barreras de carretera.

De manera similar, tenemos un trabajo desafiante que hacer en el corredor I-84. Los puentes están llegando

al final de su vida útil y deben reemplazarse. A principios de este proceso de planificación, Rich se preguntó cómo el Equipo del Proyecto podría aprovechar a la comunidad para resolver el problema.

En su búsqueda de respuestas, estuvo al mando de un Comité Consultativo Público (PAC) a través de estudios históricos del corredor durante una reunión preliminar. Observó que tanto CTDOT como la Administración Federal de Autopistas concluyeron que “el impacto de la autopista I-84 en el medio ambiente físico en el cual se introduce ha sido dramático y abrumador”.

Una cosa es que los residentes hablen sobre cómo las autopistas de mediados de siglo dividieron los barrios y redujeron la calidad de vida urbana. Otra cosa es que una agencia pública admita su impacto negativo y se comprometa en mejorar la situación.

*“Hacer lo que fuera necesario para hacerlo bien en lugar de apresurarnos al fracaso.”*

Rich piensa que esta reunión preliminar de PAC fue un momento decisivo. Los miembros empezaron a guardar esperanzas para un mejor ambiente urbano. Rich se comprometió en aprovechar íntegramente a las personas interesadas durante el proceso de planificación, solicitando sus opiniones de las alternativas, greenway (paseo arbolado), posibles áreas cubiertas y más. Estaba dispuesto a “hacer lo que fuera necesario para hacerlo bien en lugar de apresurarnos al fracaso”.

¿Visualizó 17 reuniones de PAC, 28 foros públicos y docenas de reuniones de difusión de escuelas y personas interesadas? No exactamente. “No podíamos haber visualizado esas cifras, pero no hemos tenido que volver atrás”, señala Rich. “Y si no podemos lograr un consenso en el aspecto del proyecto, quizás todos puedan por lo menos entender por qué se toma una decisión”.

Cuando se le preguntó cuál fue su proyecto favorito, respondió, “Este, ¡por mucho!” ¡Le deseamos mucha suerte a Rich al cierre de este capítulo de su carrera!

