



El estudio de la intersección revela muchas complejidades



La vista del norte del centro de Hartford y East Hartford revela el puente Bulkeley con menos tráfico y congestión, así como la autopista I-91 bajada y cubierta a lo largo del río Connecticut. Como se ilustra aquí en el Concepto 4, I-84 está reubicada ligeramente al norte. Lea la descripción completa de todos los conceptos a partir de la página dos.

En nuestro boletín informativo de primavera 2016, anunciamos el inicio del Estudio de la Intersección I-84/I-91. Aunque el Proyecto I-84 Hartford no incluye la intersección de I-91, mucha gente solicitó que se estudie dicha intersección.

¡Hemos estado ocupados haciendo eso!

Al igual que el viaducto I-84, la intersección de I-84/I-91 se diseñó en la década de 1950 y se construyó en la década de 1960. Es uno de los más congestionados de Connecticut y el segundo embotellamiento más grande de Nueva Inglaterra, afectando al área del Proyecto I-84 Hartford.

La intersección se configuró para acomodarse entre el centro de Hartford, el río Connecticut y las vías de ferrocarril. A pesar de algunas modificaciones hechas hace 30 años, la intersección todavía tiene características no deseadas, como acotamientos angostos, rampas del lado izquierdo y velocidades tan bajas como 25 mph.

Estas características contribuyen al congestionamiento y a índices de choques más altos que el promedio. Además, el congestionamiento empeora con menos carriles en el área de la intersección que las autopistas próximas.

Este Estudio de la Intersección I-84/I-91 es una evaluación preliminar de posibilidades. Se evalúan seis conceptos, incluido el No Construir, para mejorar la intersección. Toda mejora debería abordar:

1. Alivio del congestionamiento
2. Operaciones y seguridad
3. Mejora de movilidad de gente y mercancía

Aunque todavía no se completa el análisis final, las páginas dos a cinco revelan una comparación preliminar de conceptos.

El equipo pronto publicará los hallazgos para concluir formalmente el proceso. Si hay fondos disponibles, esto podría evaluarse más detalladamente y llevarse a cabo en la fase de evaluación del medio ambiente (Ley Nacional sobre Política Ambiental).

¿Y cómo afecta todo esto al Proyecto I-84 Hartford? Sin importar los próximos pasos para el estudio de la intersección, la condición estructural y deficiencias del viaducto I-84 significan que el proyecto del viaducto deben continuar de acuerdo a lo planificado. Independientemente de lo que ocurra con el estudio de la intersección, los planes para mejorar el corredor actual a través de Hartford continuarán.

En este número

El estudio de la intersección revela muchas complejidades 1

Acumulación de conceptos de la Intersección . . . 2-5

IPasos siguientes del Estudio de la Intersección . . 5

Caras y lugares del corredor: Conozca a sus vecinos de Clay Arsenal 6

Acumulación de conceptos de la Intersección: Una comparación de objetivos y costos

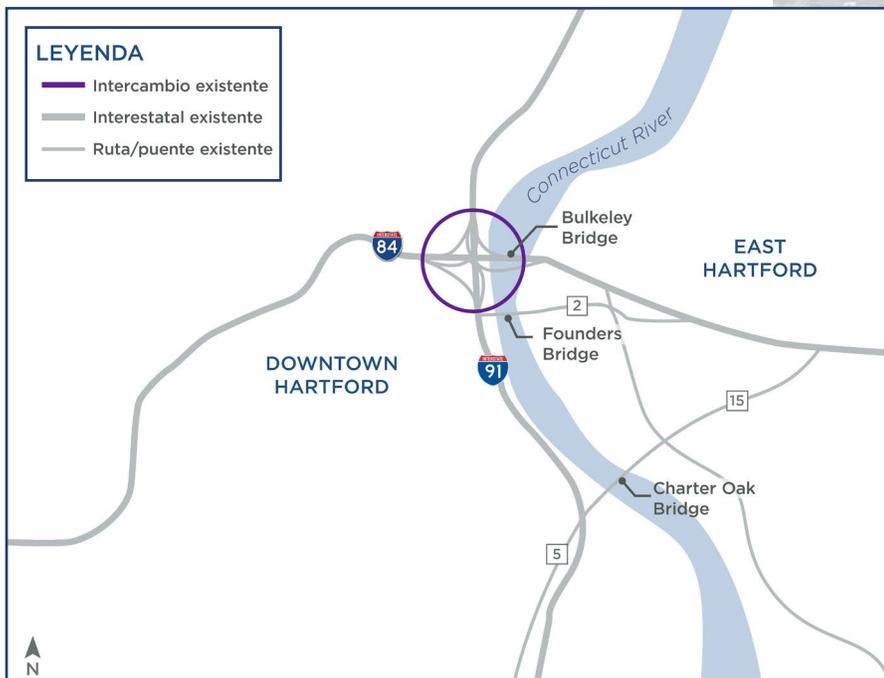
Justo al este del Proyecto I-84 Hartford se encuentra la intersección de I-84/I-91. Como parte de un estudio separado, el equipo del Proyecto I-84 Hartford está explorando la factibilidad de mejorar esta intersección. Los objetivos del estudio son: **1) alivio de congestionamiento, 2) operaciones y seguridad, y 3) mejora de movilidad.** Infórmese más acerca de cada concepto a continuación y vea cómo satisfacen estos objetivos.

En esta etapa preliminar del análisis, el enfoque es determinar si estos conceptos son posibles y prácticos. Todavía no se han examinado detalladamente los efectos en el medio ambiente, propiedades y culturales.

En esta etapa preliminar del análisis, el enfoque es determinar si estos conceptos son posibles y prácticos.

Para obtener más información, vea los materiales, incluyendo un video, de la reunión PAC de septiembre de 2018: <http://bit.ly/Sep18PAC>

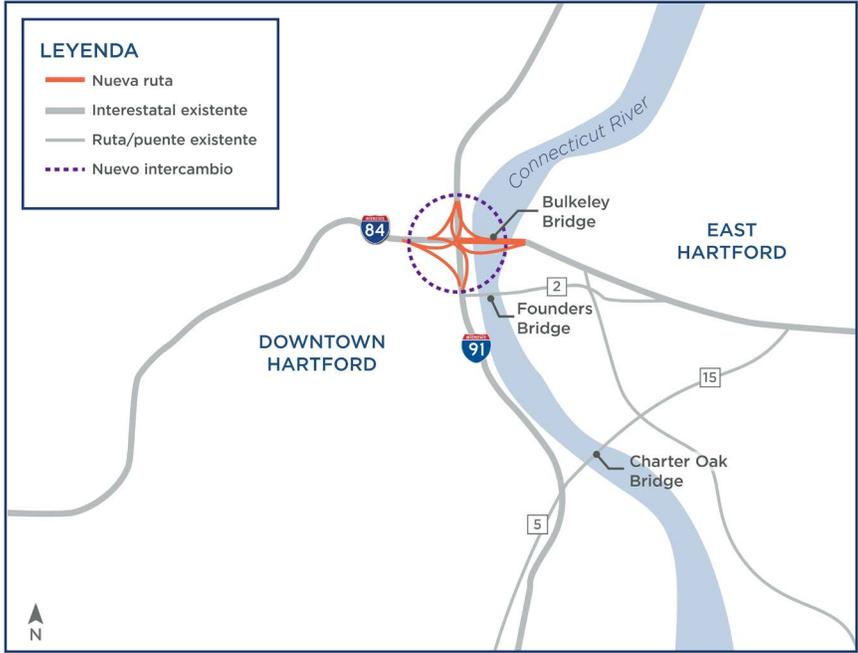
Concepto 1: No Construir



El concepto No Construir simplemente seguiría con el mantenimiento regular de la intersección existente. La intersección permanecería igual en su ubicación actual. Este concepto no proveería ningún beneficio de congestionamiento, operaciones y seguridad, o movilidad.

Vea los pasos siguientes del estudio de la intersección en la página 5

Concepto 2: Corredor Existente



El Concepto 2, el Corredor Existente, modernizaría la intersección en su ubicación actual. Como parte de la modernización, las rampas del lado izquierdo se reconstruirían como rampas del lado derecho, requiriendo sus propios puentes adyacentes al puente Bulkeley. El puente Bulkeley también se ampliaría para proveer capacidad adicional. El logro de esto sería un reto, dadas sus restricciones por el centro de Hartford y el río Connecticut.

Habría efectos en la propiedad para hacer espacio para una intersección más grande, así como efectos en el carácter histórico del puente Bulkeley.

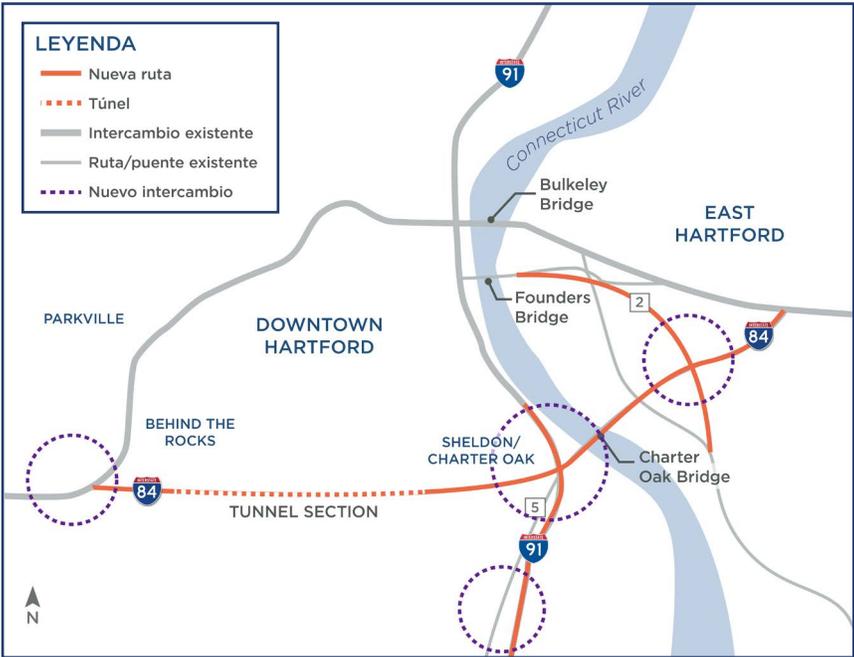
Este concepto aliviaría el congestionamiento vehicular y mejoraría las operaciones y la seguridad. No proveería ningún beneficio de movilidad para peatones o ciclistas.

Concepto 3: Corredor Sur

El Concepto 3, el Corredor Sur, movería I-84 y la intersección de I-84/I-91 aproximadamente una milla al sur. Esto incluiría un túnel bajo la parte sur de Hartford, con las entradas y salidas del túnel (llamadas portales) en los barrios Behind the Rocks y Sheldon/Charter Oak.

Una intersección más grande se ubicaría al este del portal Sheldon/Charter Oak, cerca del Parque Nacional Coltsville. I-84 cruzaría el río Connecticut sobre un puente Charter Oak más amplio, cambiando la Ruta 2 al este, donde se encuentra Main Street de East Hartford actualmente.

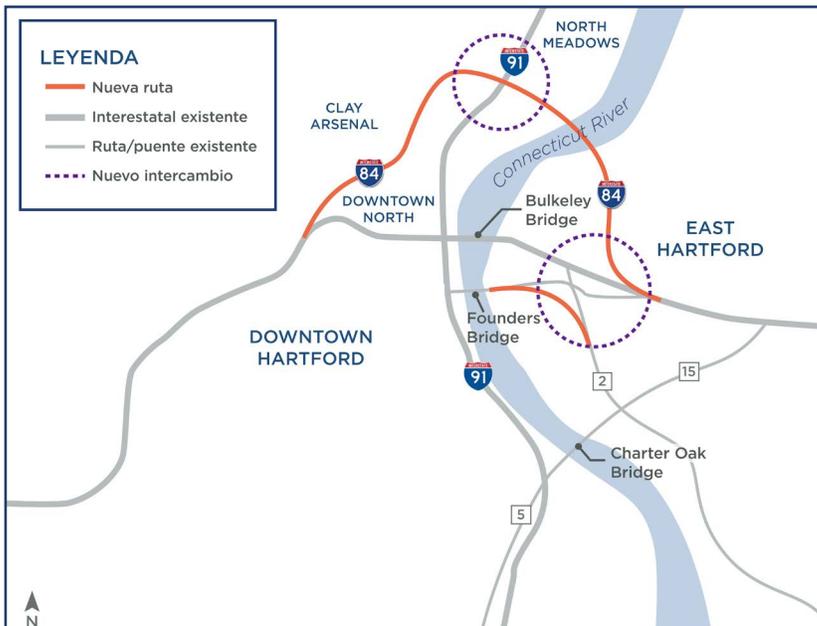
La vieja alineación de I-84 entre Parkville y Roberts Street en East Hartford continuaría llevando una cantidad de tráfico considerable hacia y desde el centro de Hartford. Las vías de ferrocarril se convertirían en un bulevar de carriles múltiples o seguirían siendo una autopista.



Debido a las limitaciones de capacidad del túnel, este concepto tendría malas operaciones de tráfico y no aliviaría el congestionamiento. El acceso limitado del túnel impediría al personal de respuesta de emergencias responder rápidamente a los choques. Los choques de vehículos (de cualquier escala) empeorarían el congestionamiento, ya que los acotamientos angostos del túnel impedirían a los vehículos imposibilitados quedar fuera de los carriles de circulación.

Este concepto abordaría parcialmente el congestionamiento, no abordaría las operaciones ni la seguridad, y abordaría parcialmente la movilidad.

Concepto 4: Corredor Norte



El Concepto 4, el Corredor Norte, movería una porción de I-84 y la intersección de I-84/I-91 aproximadamente 3/4 de milla al norte. La nueva ruta se alinearía con el corredor existente de las vías de ferrocarril. Pasaría debajo de la intersección de Main Street y Albany Avenue en un túnel y continuaría a la intersección de I-84/I-91 en el barrio North Meadows. Entonces I-84 cruzaría el río Connecticut sobre un nuevo puente y se conectaría a las rampas de Governor Street en East Hartford.

Ya que I-84 no se movería muy lejos, seguiría dando servicio a los patrones de tránsito existentes. La vieja alineación de I-84 podría convertirse en un bulvar urbano. Con la intersección de I-84/I-91 fuera del centro de Hartford, tanto I-91 como las vías de ferrocarril podrían bajarse y cubrirse, mejorando el acceso a la rivera.

Al igual que todos los conceptos, se deberían considerar los efectos y cómo mitigarlos. Para

evitar la formación de una nueva barrera entre Clay Arsenal y el Norte del Centro, este tramo de I-84 sería subterráneo. Construir un nuevo puente para cruzar el río y sus humedales adyacentes requeriría un análisis adicional del medio ambiente, permisos y mitigación.

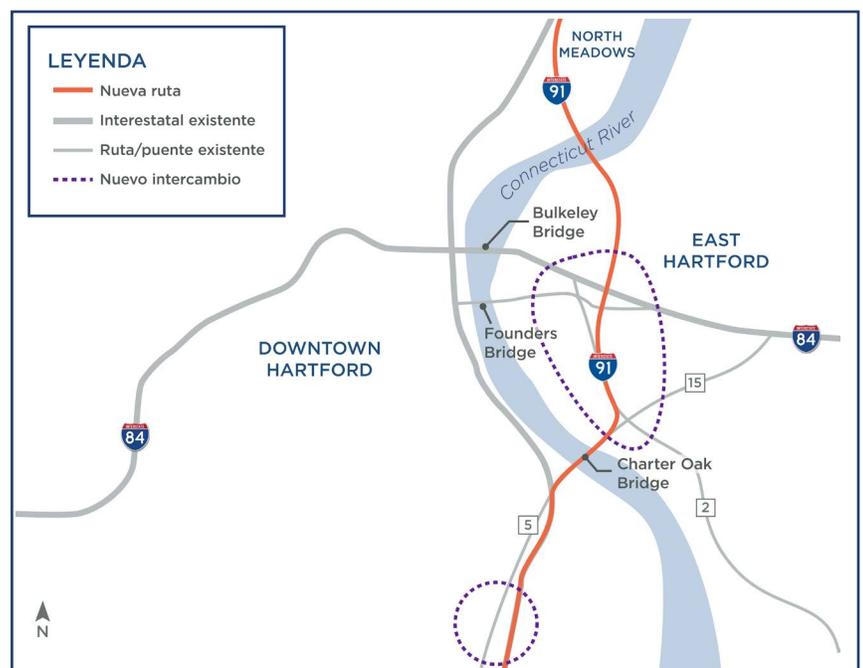
El nuevo puente aliviaría el congestionamiento porque proveería capacidad adicional a través del río sin crear un embotellamiento en otro lugar. Desde la perspectiva de operaciones y seguridad, las intersecciones tendrían buen espacio y acotamientos completos. El puente Bulkeley se restauraría a su estado histórico, y sería capaz de llevar CTfastrak a través del río en carriles exclusivos y reconectar los núcleos de Hartford y East Hartford para ciclistas y peatones. Este concepto abordaría todas las deficiencias de congestionamiento, operaciones y seguridad, y movilidad.

El Concepto 5, el Corredor Este, movería I-91 a East Hartford. I-91 cruzaría un puente Charter Oak ampliado hacia East Hartford, seguiría el corredor existente de la Ruta 2 y luego cruzaría el río nuevamente hacia Hartford sobre un nuevo puente cerca de Jennings Road.

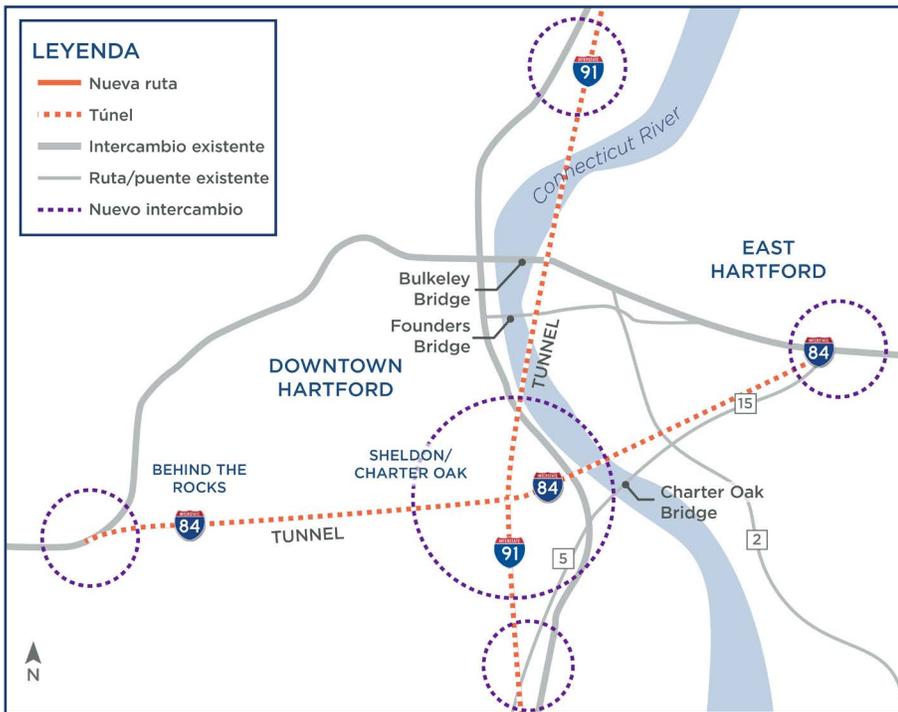
El corredor actual de I-91 en el centro de Hartford se convertiría en un bulvar de carriles múltiples o seguiría siendo una autopista, ya que continuaría apoyando un gran volumen de tráfico. I-84 permanecería donde se encuentra actualmente, incluyendo el cruce del puente Bulkeley. El volumen del puente Bulkeley aumentaría un poco debido a la reubicación de I-91 a East Hartford.

En East Hartford, una nueva intersección proveería acceso completo entre I-84, I-91, la Ruta 2 y la Ruta 15. Sin embargo, los efectos a East Hartford serían considerables. Este concepto no mejoraría el congestionamiento ni las operaciones o seguridad y abordaría parcialmente la movilidad.

Concepto 5: Corredor Este



Concepto 6: Corredor del Túnel



El Concepto 6, el Corredor del Túnel, pondría I-84 y I-91 en túneles principalmente rodeando Hartford y East Hartford. Habría una intersección subterránea donde se unen las dos autopistas interestatales, lo cual no ofrecería conexiones a calles de la superficie. Las personas que recorren entre I-84 o I-91 y Hartford usarían una de las cuatro intersecciones del portal donde las autopistas pasan bajo tierra.

Al igual que el Concepto 3, los acotamientos en el túnel serían angostos. Sería problemático para que los choques de vehículos se movieran completamente fuera de los carriles de tránsito y para que el personal de respuesta en emergencias llegara a esos sitios.

Las intersecciones del portal serían grandes y de alta velocidad. Durante las horas de mayor tráfico, dos tercios del

tráfico de la autopista inician o están destinados para Hartford o East Hartford. Este tráfico futuro no tendría servicio en los túneles. Como resultado, las calles que sustituyen las autopistas tendrían muchos carriles.

Este concepto no proveería ningún beneficio de congestiónamiento, operaciones y seguridad, o movilidad.

Pasos siguientes al Estudio de la Intersección

1. Estudio completo de la Intersección I-84 / I-91
2. Añadir al Plan de Transporte de Largo Alcance de CRCOG (ver barra lateral)
3. Asegurar fondos para iniciar la evaluación del medio ambiente (Ley Nacional sobre Política Ambiental).

¿QUÉ ES EL PLAN DE TRANSPORTE DE LARGO ALCANCE DE CRCOG?

El Consejo de Gobiernos de la Región del Capitolio (Capitol Region Council of Governments, CRCOG) actualiza con regularidad un Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP, por sus siglas en inglés) para su región, la cual consiste de 38 municipalidades en el Centro de Connecticut.

El LRTP describe una visión del sistema de transporte de la región en los próximos 25 años. Identifica objetivos, políticas, prioridades y mecanismos de fondos principales para satisfacer las necesidades de acceso y movilidad.

Todos los estudios y proyectos principales financiados a nivel federal, como un estudio del medio ambiente de la intersección I-84/I-91, se debería incluir en el LRTP.

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.

Conozca a sus vecinos de Clay Arsenal

Con Kathleen Maldonado, escritora invitada, exploramos el empuje de esta organización local para el cambio impulsado por la comunidad.



Kathleen Maldonado, a la izquierda, se relaciona con miembros de la comunidad en un evento Conozca a sus vecinos en Clay Arsenal.

Cuando se construyó, el Viaducto I-84 separaba a Clay Arsenal del centro y gran parte de la ciudad. Al mismo tiempo, las poblaciones de blancos y clase media se salían de las áreas urbanas en todo el país. Los destinos de compras y empleo se extendían a centros comerciales y complejos de oficinas suburbanos.

Como resultado de la distribución de recursos fuera de la ciudad, el desarrollo económico disminuyó continuamente hasta la década de 1990. Entre otros factores, la falta de inversiones locales significó menos oportunidades de empleo y otros desafíos para los negocios y residentes en los barrios de Hartford.

Avanzando al 2012. Con el objeto de hacer una diferencia, James Rovella, Jefe de Policía, introdujo la misión de unir a los residentes y personas interesadas de Hartford para producir un cambio positivo impulsado por la comunidad.

El Jefe de Policía, junto con Eli Mercado y líderes del equipo de Seguridad Pública de Hartford, crearon Know Thy Neighbor (Conozca a sus vecinos). Las dos ramas de la organización brindan servicio a los barrios de Frog Hollow y Clay Arsenal. Este perfil se centrará en la misión de Clay Arsenal.

En el North End, Conozca a sus vecinos explora los

barrios con encuestas, habla con los residentes y hace preguntas de sondeo. Las inquietudes comunes incluyen basura, drogas y violencia. Los residentes han identificado desafíos relacionados con alimentos, útiles escolares, asistencia con obtención de empleo y transporte. Cada año el equipo de liderazgo determina iniciativas prioritarias.

Conozca a sus vecinos ha organizado una limpieza de la comunidad y una feria de recursos familiares, alimentado a 100 familias y organizado una fiesta de la cuadra en verano para los jóvenes. En conjunto con la iglesia New Life Worship Center Church, el grupo asiste con eventos anuales de regreso a clases, regalos de pavos y entrega de regalos de Navidad.

Aunque satisfacer las necesidades básicas es una misión fundamental, el grupo también se esfuerza por llevar a los vecinos optimismo y bondad en la temporada de fiestas. Muchos negocios y organizaciones apoyan sus esfuerzos.

Ya han pasado 50 años desde la construcción de la autopista. Con el rediseño de I-84, los residentes de los barrios del norte de Hartford esperan oportunidades, desarrollo y conexiones.

Consideran sus necesidades de transporte. De acuerdo a los Datos de la Encuesta de la Comunidad del Censo de EE.UU. De 2016, aproximadamente 50% de las familias vecinas no tienen acceso a un vehículo motorizado. Además, el área tenía un ingreso familiar anual promedio de \$20,000.

Por tanto, muchos residentes caminan, se transportan en bicicleta y en autobús. Se trasladan al centro de Hartford para ir a trabajar o para transferirse a lugares de trabajo fuera de la ciudad. Es común que los residentes tengan más de un empleo.

“Nuestros vecinos se preocupan por llegar puntualmente al trabajo, lo cual afecta su capacidad para retener el trabajo y pagar sus cuentas”, señaló Kathleen Maldonado, voluntaria. “El control de tráfico y los esfuerzos para reducir los retrasos y el congestionamiento serán importantes”.

Para obtener más información acerca de Conozca a sus vecinos de Clay Arsenal, envíe un correo electrónico a Kathleen Maldonado a ktnclyarsenal@gmail.com o visite [facebook.com/knowthyneighbor1](https://www.facebook.com/knowthyneighbor1).