



PROYECTO I-84 HARTFORD

Hoja de Datos

Localización del proyecto

- Sección de aproximadamente 2.5 millas de I-84, entre Flatbush Avenue (Salida 45) y el túnel actual (Salida 51)

Historia, datos y algunos números

- Construido en 1960-1969, antes de NEPA
- Sigue la ruta de la autopista original planificada en las décadas de los cuarenta y cincuenta
- Viaducto elevado sobre vías ferroviarias en dos puntos
- 30 acres de cubierta de puente
- Ocho cruces parciales/completos, y muchas rampas, dentro de los límites del estudio
- Ocupa 270 acres de terreno
- Se planificaron varias otras autopistas en la zona, pero nunca se construyeron

Propósito y necesidad

- Deficiencias estructurales en el puente
 - » Viaducto llega a su expectativa de vida (50 años)
 - » Muchos trechos en condición pasable/mala
 - » Costoso por mantenimiento/reparación frecuente; a reemplazarse eventualmente
- Deficiencias operacionales y de seguridad
 - » Problemas incluyen cruces numerosos y pobre continuidad de carriles
 - » Otros elementos obsoletos de diseño incluyen secciones entrelazadas, rampas a la izquierda y falta de arcenes
 - » Resulta en tasa elevada de choques
- Deficiencias de movilidad
 - » Construido para llevar 55,000 vehículos al día
 - » Ahora lleva 175,000 vehículos al día (más alto en el estado)
 - » Mal ambiente para peatones y ciclistas en las calles vecinas
- Preocupaciones comunitarias en torno a I-84
 - » Divide vecindades
 - » Barrera visual y emocional
 - » Huella ambiental/terreno consumido
 - » Oportunidades para desarrollo económico

Labores y objetivos actuales

- Evaluar alternativas para rediseñar y reconstruir la I-84:
 - » Reemplazar el viaducto (dejando la alineación ferroviaria actual)
 - » Eliminar el viaducto y bajar I-84 (mover la vía ferroviaria)
 - » Construir un túnel } \$10-12 billones
 - » Rediseñar la línea principal y los cruces de I-84 para mejorar tránsito, operaciones y condiciones de seguridad
- Rediseño de calles locales según sea necesario
- Mejorar condiciones para peatones y ciclistas (p.ej. ofrecer más Calles Completas)
- Buscar oportunidades para desarrollo económico
- Reparar el daño de la autopista a la comunidad



Itinerario

- Planificación comenzó tarde en 2012, después del Estudio HUB de 2010
- Afinar alternativas a 2 o 3 para mediados de 2016
- Concluir NEPA en 2017/2018 (evaluación o declaración de impacto ambiental por determinarse)
- Itinerario de NEPA depende del análisis iterativo de alternativas, aporte público, y tipo de documento NEPA
- Comenzar a construir en 2021-2022
- Completar construcción en aproximadamente 5-8 años

Financiación

- 90 por ciento de la planificación y labores de NEPA actuales son financiadas por FHWA (costo = varios millones de dólares)
- Financiación del diseño final y construcción por determinarse
- Peaje puede contribuir a la financiación