



## ¡Primera reunión pública un éxito!

**E**l Proyecto I-84 Hartford fue muy comentado en la Biblioteca Pública de Hartford en junio.

“La noche anterior asistí a una reunión de información pública. Encontré la presentación informativa y aprecio la oportunidad a aprender sobre el proyecto y ofrecer mi opinión,” comentó una persona por escrito.

La reunión comenzó con una casa abierta en donde los presentes pudieron observar varias exhibiciones e interactuar con el equipo de proyecto. Cada estación de exhibición respondía a un aspecto específico del corredor I-84 Hartford y el proceso de planificación, incluyendo la historia de I-84 en Hartford, la necesidad del proyecto, cómo quizás se verá I-84 en el futuro, cosas que el equipo de proyecto deberá considerar, y una mirada más detenida a los procesos de revisión ambiental federal y estatal.

Algunas de las estaciones incluyeron oportunidades para comentario público.

En dos ocasiones durante el evento, miembros del equipo de proyecto dieron una presentación en la cual ampliaron la información en las estaciones.

El facilitador de la reunión, Mike Morehouse, explicó al público que la construcción para reemplazar los puentes en I-84 en Hartford podría tomar al menos cinco años, pero que no se comenzaría a construir antes de 6-10 años. Antes de esto tendría que hacerse labores de planificación, estudios ambientales y diseño de ingeniería.



La reunión pública de nutrida asistencia en la Biblioteca Pública de Hartford incluyó oportunidades para que los presentes interactuaran con el equipo de proyecto, hicieran preguntas y compartieran sus comentarios.

Se anticipa que el proyecto cueste de \$3 a \$5 billones para cualquiera de las opciones sin túnel y hasta \$8 a \$10 billones para un túnel completo. El Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT) ha gastado ya \$60 millones para reparar la autopista en la década pasada y anticipa que gastará mucho más en las próximas décadas para mantenerlo lo suficientemente seguro para ser usado por conductores hasta que se finalice un reemplazo.

“Los puentes están en condiciones relativamente pésimas,” dijo Morehouse, según la cita del Hartford Courant. “Conducir sobre ellos es seguro, pero el deterioro continuará. Mientras más viejos se pongan, menos rendirá cada dólar y menos perdurarán las reparaciones. No podemos reparar para siempre de manera rentable.”

**“Encontré la presentación informativa y aprecio la oportunidad a aprender sobre el proyecto y ofrecer mi opinión.”**

*- Presente en la reunión*



Richard Armstrong, ingeniero principal de CTDOT para el Proyecto I-84 Hartford, platica con una de las presentes en la reunión.

Durante un periodo de preguntas y respuestas, los presentes sugirieron el reemplazo de partes de la autopista por un túnel. Otros enfatizaron la necesidad de enderezar la autopista, reducir el número de cruces y eliminar las entradas y salidas a la izquierda. Algunos sentían que una carretera de circunvalación o “carretera anillo” era la solución. Todos

(continuación en la página 4)

★  
¡Aprenda más sobre los temas más mencionados por los presentes en la reunión pública en los artículos en este boletín!  
★

### En esta edición

- ¡Primera reunión pública un éxito! . . . . . 1
- Lo que se va, regresa . . . . . 2
- ¿Quién nos sigue? . . . . . 2
- Una mirada al otro viaducto de Hartford . . . 3
- Visión de túnel. . . . . 4

### Habla Usted español?

Una versión de este boletín está disponible en español. Visite <http://i84hartford.com>.



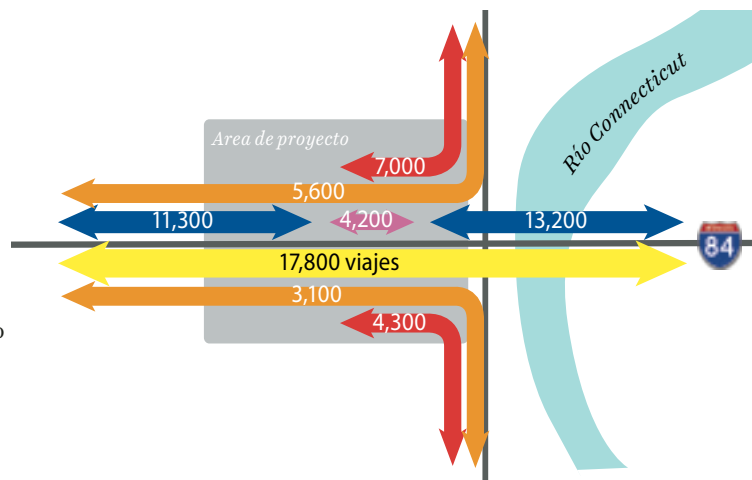
## Lo que se va, regresa

¿Carretera de anillo? ¿Autopista periférica? ¿Carretera de circunvalación? Hemos recibido varios comentarios tanto en nuestra reunión pública reciente como a través de nuestro sitio web, preguntando si se estaba considerando una nueva carretera de circunvalación para permitir al tráfico evitar la I-84 a través de Hartford. CTDOT no está considerando esto como parte del proyecto I-84 Hartford, y creemos que le interesaría saber por qué no. Hay tres razones principales:

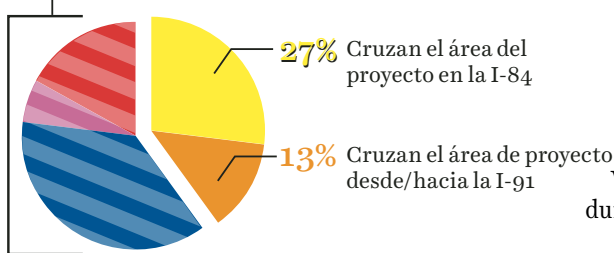
- **La construcción de una carretera completamente nueva tendría un gran impacto.** CTDOT propuso la I-291 alrededor de Hartford en los sesenta y setenta. La mayor parte de esa autopista recibió la oposición enérgica de aquéllos que serían impactados por la construcción de una autopista totalmente nueva a través de sus comunidades, así como de defensores y agencias de tráfico y el medio ambiente. La autopista se descartó finalmente. ¿Habría menos oposición hoy o serían los impactos ambientales menos sustanciales? Es probable que no.
- **Aún más importante, la I-84 debe reconstruirse dada la pobre condición de los puentes.** Aun si una carretera de anillo fuese justificada por la demanda de tráfico y fuese viable, el reemplazo de alguna manera de la autopista existente seguiría siendo nuestra la prioridad principal para nuestros fondos dada la condición de los puentes y la escalada de costos para mantenerlos como están. Nuestra esperanza (y nuestra visión) es hallar una solución que disminuya la huella de la autopista, reduzca su impacto en la ciudad, y ofrezca condiciones de viaje más eficientes y seguras.

- **La mayor parte del tráfico en la I-84 en Hartford no es tráfico de paso; parte de o se encamina al área de estudio.** Durante nuestro proceso de recopilación de datos, registramos el tráfico entrando, saliendo de, y cruzando el área en la I-84 en Hartford. La ilustración muestra lo que encontramos. Durante los periodos pico de viaje, aproximadamente 60% de los vehículos entran o salen de la autopista en el área de estudio. Del resto, es sumamente probable que muchos sean viajes más cortos (p.ej. de West Hartford a East Hartford) no adecuados para ser desviados a otras carreteras. Esto deja una porción relativamente pequeña de tráfico con potencial de "circunvalación". (No lo suficiente para justificar el tipo de impacto que causaría la construcción de una nueva autopista).

Por estas tres razones, CTDOT ha decidido concentrar nuestros recursos en la mejora de la I-84 a través de Hartford, y por eso una carretera de anillo no se encuentra en la lista de alternativas.



60% Entran o salen de la I-84 en el área del proyecto



Viajes en la I-84 desde, hacia, o a través del área de proyecto durante las cuatro horas de mayor tráfico (7:30-9am y 3:30-6pm)



### ¿Quién nos sigue?

Si se suscribe a nuestra lista de correo o nos sigue por los medios sociales, ¡se encuentra en buena compañía! A la derecha un desglose de los seguidores del Proyecto I-84 Hartford.

1,200+ Lista de contactos principales

103 Facebook  
66 Twitter

## Una mirada al otro viaducto de Hartford



El viaducto ferroviario, mostrado aquí desde arriba y desde abajo, solía emplear cuatro vías (dos a cada lado de la plataforma de Union Station). Hoy solo emplea una vía servible.

Simultáneamente con el Proyecto I-84 Hartford, CTDOT está llevando a cabo un Análisis de Alternativas (AA) para el futuro del viejo viaducto ferroviario de Hartford. Esta estructura cruza sobre la Calle Asylum justo al sur de Union Station y, como los viaductos de la I-84, necesita ser reemplazado o reemplazado. El AA ferroviario revisará una gama completa de opciones de mantenimiento, reconstrucción y traslado para el viaducto ferroviario.

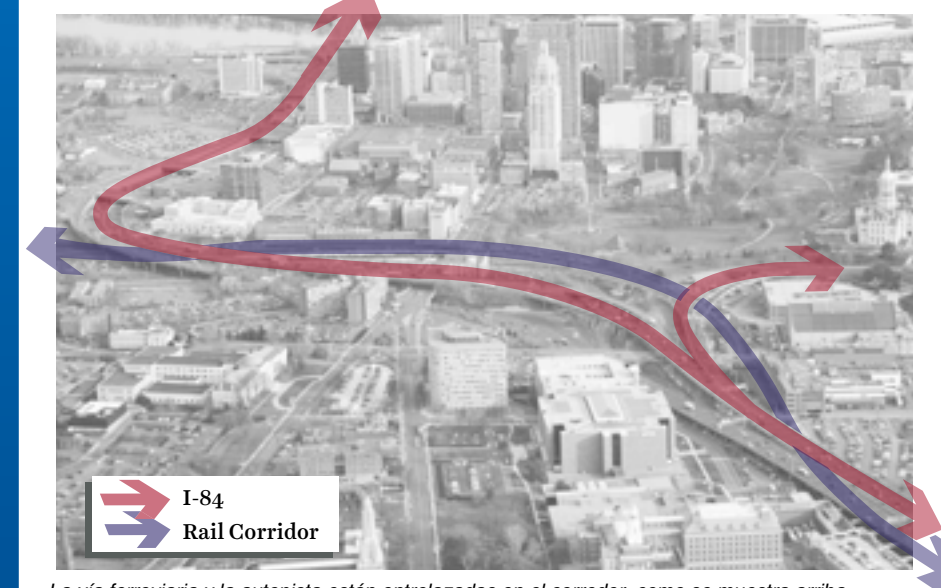
El viaducto ferroviario fue construido hace más de cien años y hoy aún sirve al servicio interurbano para pasajeros de Amtrak así como a trenes de carga. El viaducto ferroviario está llegando al fin de su vida útil y requiere reparaciones frecuentes y costosas para mantener sus operaciones (¡igual que con el viaducto de la autopista!). Mientras más pase el tiempo, se hará más y más costoso el mantener el servicio en la estructura.

En adición, el viaducto ferroviario pronto experimentará un aumento en el servicio con el inicio del Programa Ferroviario New Haven-Hartford-Springfield en 2016. Se estima que el uso de las

vías crecerá hasta 25 nuevos trenes ida y vuelta a diario para 2030. El viaducto ferroviario usaba al principio cuatro vías pero hoy solo puede usar una. Por lo tanto, se necesita más capacidad para enfrentar la demanda eficientemente. Las mejoras en la tabla abajo son necesarias para acomodar el servicio futuro.

Mediante el reemplazo o traslado del viaducto ferroviario, CTDOT espera aumentar la movilidad regional, mejorar la conectividad local, y crear un portal que fomente el desarrollo económico. Estos son temas abarcadores que responden a metas comunitarias mayores y van más allá de la simple construcción de un pedazo de infraestructura de transporte.

Estos temas son consistentes con muchas de las necesidades para rehabilitar o reemplazar la I-84 en el mismo corredor. Los proyectos simultáneos ofrecen la oportunidad de planificar para cada uno de manera coordinada, ya que todas las opciones de traslado ferroviario tendrán un impacto en las opciones de reemplazo de la I-84 y viceversa.



La vía ferroviaria y la autopista están entrelazadas en el corredor, como se muestra arriba mirando hacia el este a lo largo de las Avenidas Farmington y Asylum mientras convergen cerca del centro de Hartford. Cualquier cambio a la alineación de la autopista afectará la vía ferroviaria y cualquier cambio a la vía ferroviaria afectará la autopista. Por lo tanto, los dos estudios se están coordinados estrechamente.

Programa	Necesidad
Número de vías	Mínimo de dos vías con posibilidad para una tercera a través del área de la estación
Longitud de la plataforma	Longitud de plataforma de 1050 pies para acomodar trenes de 12 vagones (la plataforma actual mide menos de 700 pies)
Localización de la estación	Si se traslada la vía, posibilidad de un nuevo edificio de estación (con reutilización de las instalaciones existentes)
Conexiones de autobuses interurbanos y locales	Desarrollo de un centro de transporte tanto para autobuses locales como para los grandes interurbanos



# Visión de túnel



Una pregunta que escuchamos con frecuencia es: “¿Se considerará un túnel para una porción de la I-84 en Hartford?” La respuesta es que sí habrá una opción con túnel. El equipo de proyecto está llevando a cabo exámenes de ingeniería y el medio ambiente para determinar la viabilidad, costo, e impactos / beneficios de un túnel, igual que harán con todas

las alternativas para comprobar cuál de las opciones viables puede avanzar hacia un análisis más detallado.

El reemplazo del viaducto por un túnel podría crear oportunidades para nuevo desarrollo, mejorar conexiones entre las calles en Hartford, reconectar partes de la ciudad y realzar el carácter urbano a la vez que se mantiene la función de la autopista.

Aunque un túnel completo o parcial acarrearía grandes beneficios a Hartford, significaría también un gran gasto, probablemente (según estimados tempranos) 2-3 veces lo que otras alternativas costarían. Un túnel también tendría el potencial de impactar las propiedades de forma considerable.

¿Justificarán los beneficios los costos e impactos? Todavía no lo sabemos, pero, igual que con las otras alternativas, esto se hará más claro al avanzar el proyecto. ¡Esperamos que se mantenga informado e involucrado!

## ¿Preguntas! Nos encantan las preguntas



Nos encanta escuchar de usted y contestar sus preguntas. Visite la sección de preguntas frecuentes (FAQ) de nuestro sitio web para ver si su pregunta ya tiene una respuesta allí. Si no, por favor no se contenga: visite nuestro sitio web para presentar un comentario o pregunta.

### Reunión pública, continuación de la página 1

estos comentarios se tomarán en consideración durante la planificación del proyecto, lo que podría tomar al menos tres años.

Los miembros interesados del público pueden participar asistiendo a futuras reuniones públicas (anticipamos otra reunión más tarde este año) y presentando comentarios por el sitio web del proyecto o los feeds de Twitter o Facebook. El equipo de proyecto está ansioso de que el público comparta sus ideas y preocupaciones temprano en el proceso para ayudar a dar forma al resultado del proyecto. “Tardaremos 10 a 15 años en poder conducir sobre la nueva I-84,” dijo Morehouse, “pero los próximos dos a tres años serán críticos ya que muchas decisiones se tomarán en ese plazo de tiempo.”

**“los próximos dos a tres años serán críticos ya que muchas decisiones se tomarán en ese plazo de tiempo.”**

- Mike Morehouse, Facilitador de la reunión

