



INFORME DE REUNIÓN

Fecha y Hora: miércoles, el 15 de junio del 2016, 12:00 a 8:00 PM

Ubicación: El Centro Samuel V. Arroyo, 30 Pope Park Drive, Hartford

Tema: Estudio Abierto de Planificación

1. Horario de la reunión y asistencia

El Estudio Abierto de Planificación (EAP) se llevó a cabo el miércoles, 15 de junio del 2016 desde las 12 a 8 PM. La reunión pública incluyó una casa abierta para que miembros del público obtengan información y conversen con el equipo del proyecto sobre el corredor I-84 y el proceso del estudio. Hubo pósteres posicionados a través del cuarto y una estación de ordenador que presentó a la gente la oportunidad de ver un modelo en tres dimensiones (3-D) de la alternativa preferida. Hubo otra estación de ordenador que permitió a la gente vean los posibles cambios de ruta como parte de la alternativa propuesta.

25 miembros del público asistieron a la reunión.

2. Pósteres

Varios pósteres fueron posicionados a través del perímetro del cuarto. Incluyeron:

1. Mapa del área del estudio I-84
2. I-84 Hartford Datos Prestos (infografía)
3. Cronograma del proyecto (un flujograma del horario del proyecto total)
4. Alternativas de la red principal: alineamiento vertical
5. Alternativas de la red principal: alineamiento horizontal
6. Conectar a la gente con empleos
7. Estudio de la intersección I-84 / I-91
8. Muestra de refinamientos a la autopista baja
9. Autopista baja con sección cubierta (túnel)
10. Ruta de CT *fastrak*: Alternativa 3 W3-E2 (S)
11. Análisis de diseño urbano
12. Información general sobre el East Coast Greenway
13. Posible alineación del East Coast Greenway
14. Oportunidades de red para bicicletas
15. Parque Lineal: concepto para I-84
16. ¿Cuáles son sus prioridades? (actividad interactiva)
17. Posibles consecuencias al edificio: todas las alternativas
18. Posibles consecuencias al edificio: autopista baja
19. Representación de la calle Broad
20. 2 representaciones de la calle Asylum
21. Representación de la calle Park

3. Presentaciones

Hubo dos presentaciones públicas. La primera empezó a las 12:30 y la segunda a las 6:30. A todos que asistieron a las presentaciones se les ofreció el almuerzo o la cena. Ambas presentaciones incluyeron el mismo contenido, el cual está explicado abajo.

Introducción y Propósito del Evento

Alejandro Brito, del Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT por sus siglas en inglés), dio la bienvenida a todos al EAP y empezó su presentación. Él dijo que el equipo del proyecto está a punto de tomar decisiones con respecto al diseño para la reconstrucción de la autopista I-84 en Hartford. Él explicó que la presentación tenía dos propósitos. La primera fue informar a la gente sobre el proyecto, y la segunda fue que el equipo del proyecto oiga sus preocupaciones. Él solicitó la audiencia que tuvieran en cuenta las siguientes preguntas:

- *¿Cómo te va a afectar el diseño de la I-84?*
- *¿Cuáles son las mejoras a la autopista que más deseas?*
- *¿Qué es lo que más te preocupa?*

Resumen del proyecto

A. Brito notó el área del estudio del Proyecto I-84 Hartford. Él dijo que los límites del proyecto extienden desde un poco a la oeste de la calle Park hasta el túnel existente en Downtown Hartford.

Presentando un historial del corredor I-84 en Hartford, explicó que la autopista fue construida en los 1960s como una autopista elevada para que evita la vía ferrocarril, la cual la autopista cruza encima en dos lugares. Él dijo que la vía férrea fue construida en los 1830s y que la idea de una autopista este-oeste fue propuesta en los 1940s. Él notó que la I-84 fue construida antes de la NEPA.

A. Brito explicó que el proyecto es necesario por causa de deficiencias estructurales de los puentes que apoyen la autopista, deficiencias de operación y seguridad, y deficiencias de movilidad. Él dijo que después de 50 años los puentes han llegado a su límite de vida, y que el estado de Connecticut está gastando millones de dólares para mantenerlos trabajando de manera segura. Él explicó que la autopista actual tiene muchas curvas muy cerradas y cambios de varias vías a uno o dos. Él dijo que estos contribuyen a un promedio de dos accidentes por día, y que hay partes del corredor que tienen hasta cuatro veces más accidentes que el promedio del estado para este tipo de autopista. Finalmente, él notó que no se puede mover fácilmente por esta corredor por carro, bicicleta, a pie, o tránsito.

A. Brito proveyó un resumen del horario del proyecto. Él dijo que el equipo del proyecto está en la fase ambiental del proyecto, cuando desarrollan alternativas. Él declaró que el equipo del proyecto anticipó tener una o dos alternativas razonables antes del fin de año. Él concluyó que el equipo espera empezar la construcción en el 2021 o el 2022. En ese momento introdujo a Rosmary Rodriguez, del CTDOT, para que explica las alternativas principales.

Análisis de Alternativas

R. Rodriguez explicó que hay cuatro alternativas. Ella dijo que la primera alternativa, la de no construir, solamente incluiría trabajo mantener los puentes existentes hasta el año 2040. Ella clarificó que la Alternativa 1 costaría \$2 mil millones y que no incluiría ningunas mejoras a la seguridad o eficiencia de la autopista, ni a la movilidad en el corredor de la I-84. Ella explicó Alternativa 2, la autopista elevada, y dijo que costaría \$4-6 mil millones. Ella dijo que la mayoría de la autopista elevada pasaría encima de las calles locales, excepto la calle Sigourney, la cual

pasa debajo de la autopista actual. Explicando Alternativa 3, la autopista baja, ella notó que requería reubicar la vía ferrocarril, la construcción de una nueva estación de tren, y parte del CT *fastrak*. Ella dijo que nos presentaría la oportunidad de reubicar la autopista para que pasaría debajo de las calles principales. Ella clarificó que todo de eso está incluido en el costo de \$4-5 mil millones. Ella terminó su resumen de alternativas con Alternativa 4, el túnel, el cual costaría \$10-12 mil millones y reubicaría la autopista debajo del terreno. Ella dijo que esta alternativa es demasiado cara y que no es viable.

R. Rodriguez explicó los varios posibles alineamientos horizontales para la autopista. Ella dijo que el corredor está muy apretado excepto en el área cerca de Asylum Hill. Ella notó las varias opciones de rampas en esta área. Ella dijo que hay 10 opciones en la oeste del corredor y 15 en la este, las cuales incluirían el cerramiento de las rampas de las calles Trumbull y High para mejorar la seguridad y operaciones de la autopista.

Después de eso, R. Rodriguez mostró algunos diagramas de tráfico de las alternativas propuestas. Ella concluyó que el tráfico funcionaría mejor en Alternativa 3, la autopista baja. Ella notó la necesidad de las rampas en la calle Sigourney. Ella dijo que estas rampas serían posibles como parte del túnel, pero avisó que esta opción requeriría muchas consecuencias a los edificios de la avenida Capitol y Aetna. A continuación, ella introdujo a Ashley Heredia, del CTDOT, para discutir más detalles de la autopista baja.

A. Heredia empezó su parte de la presentación con un resumen de los posibles impactos a edificios como parte de la autopista baja. Ella dijo que la mayoría de los impactos a edificios residenciales incluiría los edificios de la calle Spring en el barrio de Asylum Hill.

A. Heredia presentó un video de la autopista propuesta, la autopista baja. El video proveyó un recorrido guiado a través del corredor I-84. Empezó en la calle Park y mostró posibles mejoras para peatones y ciclistas. Continuando al este, el video presentó cambios al intercambio con la avenida Sisson, las cuales incluirían la reubicación de las rampas a la calle Laurel y la avenida Capitol, además de una nueva conexión local entre West Boulevard y la calle Hawthorne. El video mostró muchos cambios en el área de las calles Asylum y Broad, incluyendo la reubicación de las rampas actuales, y oportunidades de desarrollo económico. El video termine en el túnel actual, y muestra el cerramiento de las rampas de las calles Trumbull y High y sus reemplazamiento con un sistema de calles laterales.

Después del video, A. Heredia explicó otros aspectos del proyecto. Ella dijo que la autopista baja incluiría mejores conexiones entre calles locales, carriles para bicicletas, calles más cómodas para peatones, un nuevo parque lineal, posible desarrollo, además de mejoramientos al CT *fastrak* y a la vía de tren Hartford Line. Ella concluyó que el proyecto sería de interés a todo el público, no solamente a aquellos que conducen a través de la ciudad.

Discutiendo actividades en la comunidad, A. Heredia dijo que el equipo del proyecto va a muchos eventos a través de Hartford. Ella explicó que esos eventos incluyen festivales, mercados agricultores, visitas a escuelas e iglesias, y sesiones informativas para grupos pequeños. Ella notó que el próximo EAP se llevará a cabo el 13 de septiembre en la iglesia Immanuel Congregational.

Después de eso, A. Heredia solicitó que la audiencia haga preguntas o comentarios, y que ponga stickers en el póster de prioridades.

4. Discusión

Hubo un comentario sobre la calidad del aire y ruido como parte de la autopista baja. Un miembro del público dijo que las contaminaciones acústicas y del aire están demasiadas horribles ahora, claramente serían peores con una autopista a nivel del terreno. Alexandra Campos Castillo, del CTDOT, le explicó como barreras al lado de la autopista y el parque lineal elevado podrían proteger a los barrios del aire y ruido de la autopista, y como reemplazar los puentes con una autopista a nivel del suelo eliminaría las juntas ruidosas que conectan los varios puentes actuales.

Chris Hansen, de la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés) dijo en inglés que estaba tan emocionado con la presentación en español y los recursos visuales disponibles en español. Él dijo que el EAP fue un ejemplo excelente de compromiso con la comunidad.

Andrea Merejo, también del FHWA, dijo que a ella le gustó como todo fue explicado claramente, incluyendo los varios planes, impactos, y posibles preocupaciones.

Un miembro del público dijo que le gusta el proyecto porque actualmente hay mucho tráfico en Hartford, la cual crea muchos retos para traer a sus niños a la escuela, los deportes, y otros eventos.