

Bienvenidos!

El Proyecto de Rehabilitación del Chelsea/ Viaducto

Ruta 1 Chelsea | Proyecto No. 605287



**Organizada por La
Colaborativa de Chelsea**

22 Enero 2018 | 6:30 p.m.

Agenda

- **Bienvenida e Introducción**
- **Resumen del proyecto**
 - El Contexto
 - La Necesidad
 - Las Metas
 - El Programa
- **Impactos anticipados del proyecto**
- **Evaluación ambiental y divulgación pública**
- **Discusión**

El Equipo del Proyecto

División de Carreteras de MassDOT

Proponente del proyecto

Federal Highway Administration

Son responsables de la supervisión y el cumplimiento de NEPA

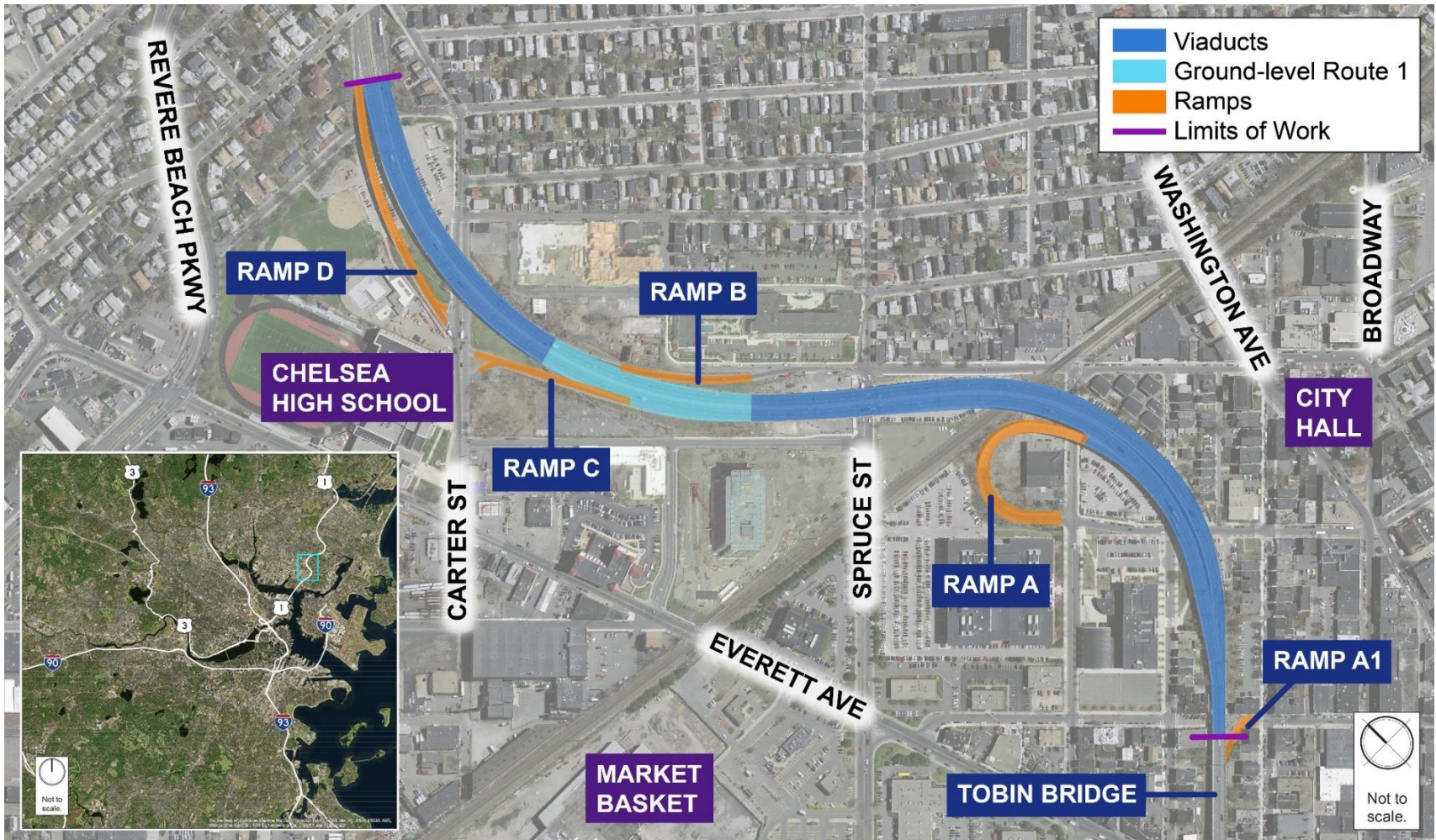
HNTB

Consultor principal para el equipo que incluye a Howard Stein Hudson, CME, VHB, Green International

City of Chelsea, MBTA

Coordinación

Límites de trabajo del proyecto



Límites de trabajo del proyecto



El Viaducto de Chelsea

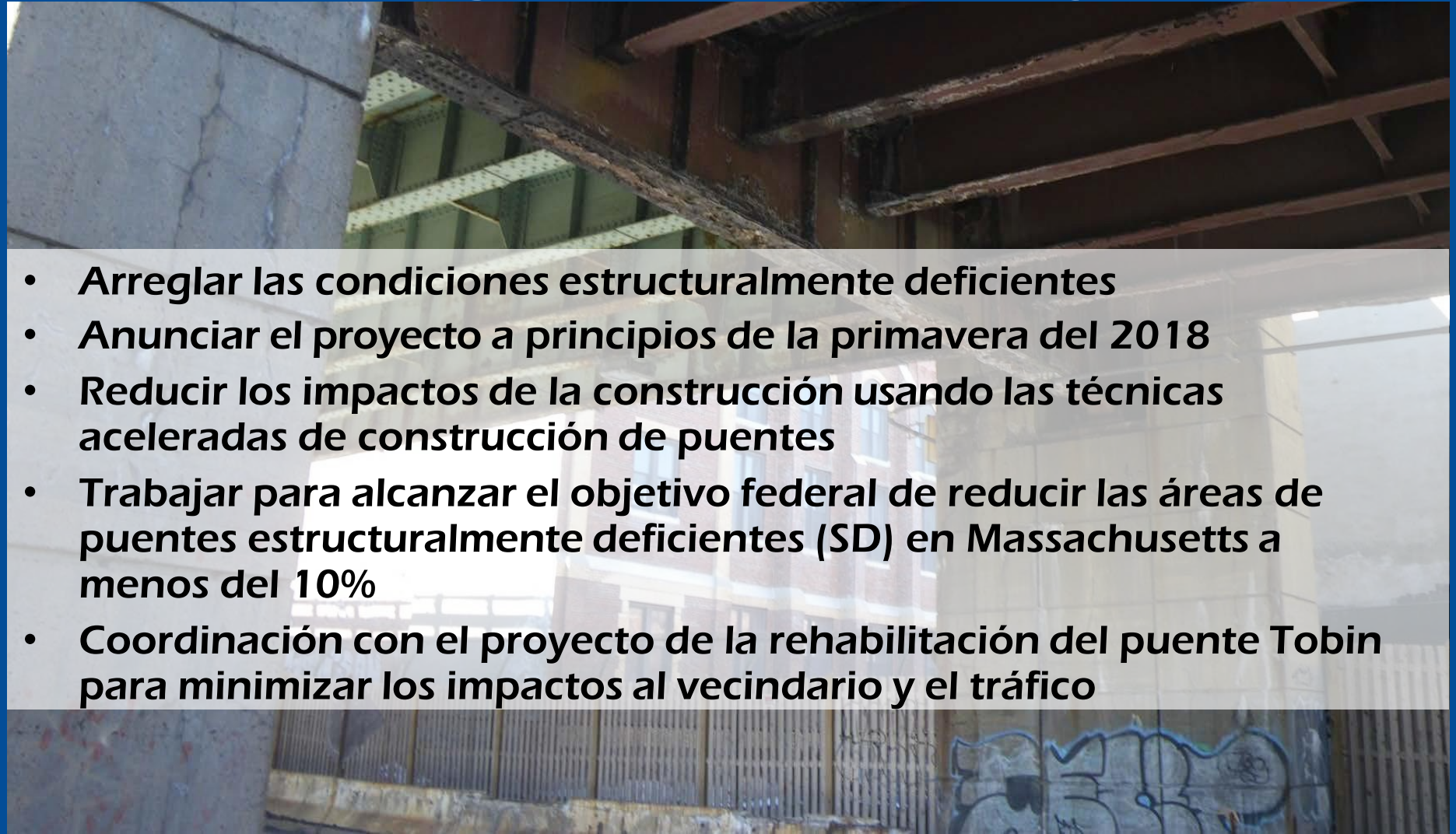
- El viaducto transporta la ruta 1 a través de Chelsea desde el paso elevado de County Road al puente Tobin
- Es una ruta de evacuación designada
- Construido en 1956 y 1957
- Viaducto Sur - 2,000 pies de largo
- Viaducto Norte - 1,000 pies de largo
- 75 tramos
- Transporta 63,000 vehículos por día
- El viaducto lleva el autobús MBTA111 desde Chelsea a la estación de Haymarket por la Rampa A, y MBTA 426 y 428 desde la costa norte



Las Condiciones Existentes



Los Objetivos del Proyecto

- 
- Arreglar las condiciones estructuralmente deficientes
 - Anunciar el proyecto a principios de la primavera del 2018
 - Reducir los impactos de la construcción usando las técnicas aceleradas de construcción de puentes
 - Trabajar para alcanzar el objetivo federal de reducir las áreas de puentes estructuralmente deficientes (SD) en Massachusetts a menos del 10%
 - Coordinación con el proyecto de la rehabilitación del puente Tobin para minimizar los impactos al vecindario y el tráfico

Programa de Diseño

Diseño preliminar
(25% planos esquemáticos
de la carretera y puentes)

Octubre 2017

Diseño Final
Febrero 2018

**Anuncio de la
Licitación**
Marzo 2018

**Audiencia Pública sobre
el Diseño**
Enero 2018

**Los planos, especificaciones,
y estimaciones**
Marzo 2018

El Diseño & desarrollo de TMP*

* Plan de gestión del tráfico

Comunicaciones Públicas

Alcance del Trabajo

- **Reparación y modificación de la subestructura para cumplir con los requisitos reglamentarios de carga de la nueva superestructura**
- **Métodos de construcción acelerada de puentes:**
 - **Unidades de puente prefabricadas (PBUs) en la mayoría del proyecto**
 - **Utiliza métodos de reparación convencionales en 6 tramos aislados**
- **Proporcionar nuevas barreras de seguridad contra choques**
- **Proporcionar una nueva cerca de nieve donde sea posible**
- **Reemplazar la iluminación vial y el drenaje del puente**
- **Reconstruir los estacionamientos existentes debajo del viaducto y agregar el nuevo lote en la calle Carter**

Alcance – La Subestructura



**VISTA DE SOPORTES
TÍPICOS EXISTENTES**



**REPRESENTACIÓN DE
SOPORTES TÍPICOS
PROPUESTOS 'RETROFIT'**



Alcance – La Superestructura

UNIDADES DE PUENTE PREFABRICADAS (PBUs)

Alcance – La Superestructura

- Los tramos aislados requerirán reparación convencional:
 - Ruta 1 Sur sobre la Ruta 1 Norte (en los límites del sur del trabajo cerca de 4th Street)
 - El tramo sobre el ferrocarril
 - El trabajo incluye la demolición de la losa existente, la limpieza, el refuerzo y la pintura del acero existente, y la utilización de elementos de losa de rejilla de acero.



Programa de Construcción

**Anuncio de la
Licitación
Marzo 2018**

**Rehabilitación de la
subestructura
Invierno 2019 –
Invierno 2020**

**Pavimentación final,
Listado de pendientes
Primavera 2021**

**Aviso para comenzar
Otoño 2018**

**Reemplazo de
superestructura
Primavera 2020 –
Otoño 2020**

**Terminación
Primavera 2021**

**Coordinación con el proyecto de la
rehabilitación del puente Tobin
2018 - 2020**

Los Impactos de Construcción – El Tráfico

- Invierno del 2019 – Invierno del 2020: rehabilitación de la subestructura - no hay impactos de tráfico en la ruta 1 durante las horas pico de viaje
- Primavera 2020– Otoño 2020: reemplazo de la superestructura NB / SB
 - SB reducido de 3 carriles a 2 carriles
 - NB: la zona de trabajo de Tobin de 2 carriles se extenderá dentro de los límites del proyecto
 - NB/SB reducido a un carril por las noches
 - Cierres provisionales de la rampa con desvíos locales
 - Impactos provisionales de estacionamiento
- El cierre permanente de la rampa A (Arlington Street)
- Estamos haciendo una amplia difusión pública para garantizar que los automovilistas y los residentes comprendan los impactos del proyecto.

Construcción los Fines de Semana

- La ruta 1 (NB/SB) se reducirá a un carril por 12 fines de semana en el 2020.
- La reducción de carriles se hará los Viernes a las 10pm hasta el Lunes a las 5am
- Se permitirá acelerar la construcción en áreas donde los PBUs no pueden ser utilizados
- Las fechas de los fines de semana propuestas son
 - 6 fines de semana en la primavera (excluyendo pascua)
 - 6 fines de semana en el verano (excluyendo el 4 de Julio)
- Se reducirá la duración de los impactos a los vecinos (9 meses de trabajo por las noches)
- Exhaustiva comunicación al publico asegurará que los automovilistas y residentes estén informados del trabajo durante los fines de semana



El Análisis de Tráfico Regional

- **Hay un análisis exhaustivo del tráfico en curso: esta casi terminado**
- **Estamos evaluando:**
 - **El tráfico regional y local que actualmente usa el viaducto que podría verse afectado**
 - **El desplazamiento posible de tráfico debido al proyecto**
 - **Los impactos del desplazamiento a carreteras locales y regionales (carreteras / intersecciones)**
 - **Los impactos acumulados y la mitigación potencial debido a este y a otros proyectos regionales para la mejoría del transporte (la costa norte)**

Cierre de la Rampa de la Calle Arlington

- Los volúmenes en la rampa de la calle Arlington son bajos
 - Approx. 1,400 autos por día
 - Approx. 100 autos por hora en la hora pico de las mañanas y 110 autos por hora durante la hora pico de las noches
- Existen dos rampas adyacentes en la calle Carter y en la ave. Everett que están aprox. de $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{2}$ milla al norte y sur respectivamente de esta rampa, (AASHTO recomienda 1 milla de distancia entre rampas)
- Para comparar, la rampa de la calle Carter lleva 2,086 autos por día y la rampa de Everett lleva 5,812 autos por día
- El análisis de tráfico fue completado usando proyecciones de volúmenes futuros
- Insuficiente distancia de visibilidad para incorporarse a la ruta 1 SB
- El radio de la curva no cumple con el estándar de velocidad de diseño
- El autobús MTBA 111 se desviara a la rampa Everett reduciendo el tiempo total de viaje

Los Impactos de Construcción A Los Vecinos

- Estamos en el proceso de evaluar las medidas más adecuadas para minimizar los impactos de la construcción:
- Sistemas para contener el polvo y contaminantes se usarán para la mitigación
- Un plan para eliminar y contener el plomo de la pintura será implementado para la mitigación de materiales peligrosos
- La reubicación de lugares de estacionamientos debido al bloqueo temporal de esos lugares de estacionamiento
- Las comunicaciones públicas ayudarán a mantener a los vecinos y usuarios informados sobre los impactos de la construcción



Los Impactos de Construcción

Los Estacionamientos

- Invierno del 2019 - Invierno del 2020: Los lotes de estacionamiento se verán afectados durante la rehabilitación de la subestructura
- Primavera 2020– Otoño 2020: los estacionamientos se verán afectados durante la demolición y la construcción de la superestructura del puente
- Pérdida potencial de lugares de estacionamiento debido a la configuración final de la subestructura y de los drenajes propuestos
- La introducción de un nuevo estacionamiento en la calle Carter para la reubicación temporal



La Revisión Ambiental

- El proyecto requiere la revisión de NEPA y la aprobación de FHWA
 - Exclusión Categórica Anticipada (CE)
- La participación de la comunidad es una parte integral del proceso de NEPA - su opinión en este proceso de diseño será documentado (solamente con MassDOT)
- FHWA es un participante en el desarrollo del proyecto y determinará la adecuación del proceso público
- Otras aprobaciones ambientales:
 - Sección 106 de la Ley de Preservación Histórica
 - Sección 4 (f) de la Ley DOT



El Plan de Participación Pública / Alcance



- El sitio web del proyecto
- La notificación electrónica masiva a usuarios del E-Z pass en North Shore
- Los materiales informativos serán distribuidos
 - En edificios de la comunidad - bibliotecas, el ayuntamiento
 - En los autobuses MBTA — Rutas 111, 112, 114, 116, 117
- Reuniones y audiencias públicas de información por las noches por el avance del 25% del diseño de MassDOT.
- Distribución de panfletos puerta a puerta en calles adyacentes
- Reuniones informales “Pop-Ups” en lugares de encuentros de la comunidad: bibliotecas, supermercados, centros comunitarios, etc.
- Sesiones informativas a las organizaciones comunitarias locales mediante previa solicitud: como Chelsea Green Roots, Cámara de Comercio, etc.
- Coordinación con MassPort en el estacionamiento de satélites del aeropuerto Logan en Chelsea

Los Próximos Pasos

- Reunión Pública Sobre el Diseño – 24 Enero 2018
- ¡Búscanos en tu vecindario!

Diseño Final
Febrero 2018

Anuncio de
la Licitación
Marzo 2018

PS&E

Marzo 2018

Aviso para comenzar
(NTP)
Otoño 2018

Diseño y desarrollo de TMP

Discusión y Preguntas

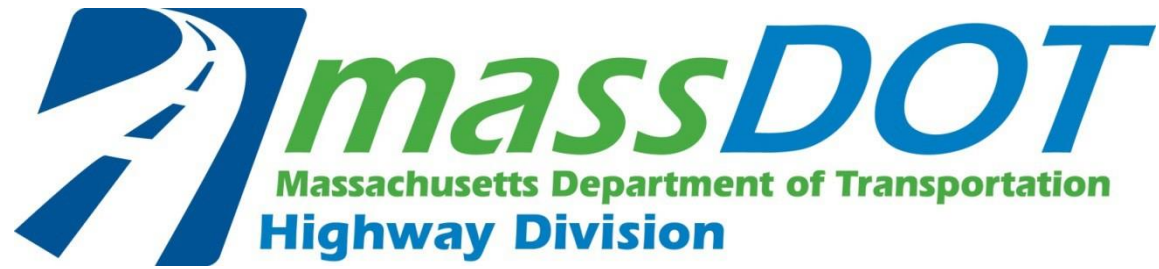


www.massdot.state.ma.us/highway/HighlightedProjects/ChelseaRoute1ViaductRehabilitationProject.aspx

Nathaniel Cabral-Curtis
Howard Stein Hudson
Public Involvement Specialist
ncabral-curtis@hshassoc.com
617-482-7080 x 236

Joseph A. Pavao, Jr., P.E.
MassDOT
Project Manager
Joseph.pavaojr@dot.state.ma.us

Hay hojas informativas del proyecto y hojas de comentarios disponibles por correo



Gracias

El Proyecto de Rehabilitación de Chelsea/ Viaducto de Ruta 1

Chelsea | Proyecto No. 605287



**Organizada por La
Colaborativa de Chelsea
22 Enero 2018 | 6:30 p.m.**