



# Estudio de Viabilidad del Puente sobre el Río Tennessee

PROJECT  
STUDY AREA



En Asociación Con:

**TTL**  
**Jacobs**

**PUGH WRIGHT  
MCANALLY**  
CIVIL ENGINEERS



## INFORMACIÓN DEL PROYECTO

El Municipio de Decatur reconoce la necesidad de brindar mejoras en la infraestructura que aumenten la conectividad para su público viajero a cada lado del Río Tennessee. Esta infraestructura mejorada es crucial para respaldar el crecimiento cada vez mayor dentro y alrededor de la ciudad. El Municipio de Decatur recibió una subvención de \$1 millón de la Comisión Regional de los Apalaches (ARC, por sus siglas en inglés) y está aportando \$1 millón en fondos

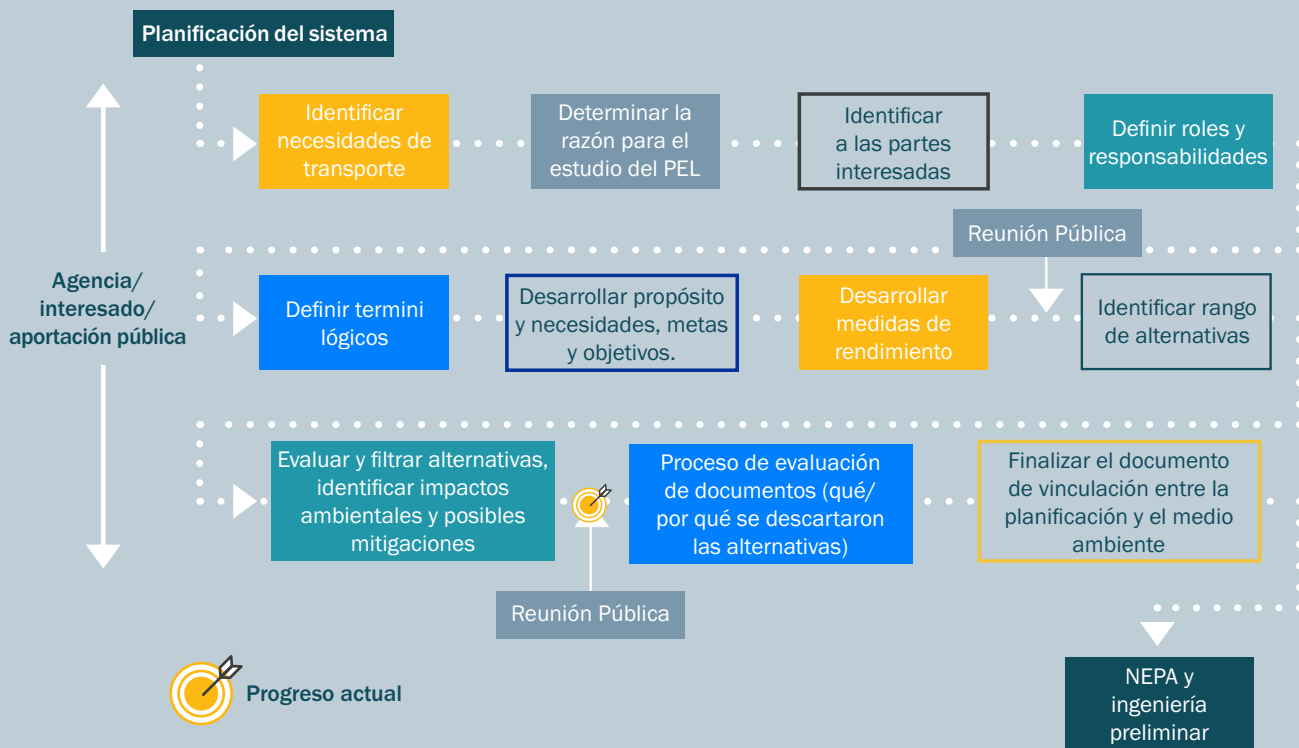
## CRONOGRAMA DEL PROYECTO



## FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

La Ciudad de Decatur está utilizando una combinación de fondos locales y fondos de subvenciones federales para llevar a cabo el Estudio de Viabilidad del Puente sobre el Río Tennessee. El Estudio de Viabilidad es la única fase que está actualmente financiada. La Ciudad de Decatur y su equipo de consultores están explorando todas las opciones para financiar las futuras fases del proyecto y anticipan que la financiación para la planificación, diseño y construcción futura del proyecto incluirá fondos federales. La financiación de subvenciones es sumamente competitiva en proyectos de esta magnitud y requerirá el apoyo y la colaboración de la comunidad local, el estado y el gobierno federal.

## DIAGRAMA DE FLUJO DEL PROCESO



## PROPÓSITO Y NECESIDAD

Los Puentes Conmemorativos “Steamboat Bill” abarcan uno de los puntos más anchos a lo largo del río Tennessee entre los condados de Morgan y Limestone en la Ciudad de Decatur. Los puentes se encuentran a lo largo de la Ruta US 72/SR 20/US Hwy 31, la cual está clasificada como una arteria principal y forma parte de una ruta que proporciona una conexión directa entre el Área Estadística Metropolitana (MSA) de Decatur y el MSA de Huntsville. Estas dos MSAs conforman el Área Estadística Metropolitana Consolidada (CMSA) de Decatur-Huntsville, que es la CMSA de mayor crecimiento en el estado de Alabama. El crecimiento experimentado por la zona ha resultado en aumentos significativos en los volúmenes de tráfico a lo largo de la ruta US 72/SR 20/US Hwy 31.

El puente de celosía voladizo en sentido sur de la Ruta US 72/SR 20/US Hwy 31, construido en 1963, está funcionalmente obsoleto. Al ser la única travesía sobre el río Tennessee que conecta Decatur con Huntsville, la ruta ha experimentado una congestión creciente que se ha atribuido al crecimiento y al aumento de los volúmenes de tráfico en toda la región.

Durante los horarios pico de la mañana, la congestión en dirección sur de la Ruta US 72/SR 20/US Hwy 31 (hacia Decatur) se experimenta típicamente a mitad del puente sobre el río Tennessee. La congestión en la calle Wilson en dirección sur (aproximándose a la Ruta US 72/SR 20/US Hwy 31) tiende a retroceder aproximadamente 1 milla hacia el norte hasta Ingalls Harbor.

Durante los horarios pico de la tarde, la congestión en dirección sur de la Ruta US 72/SR 20 se extiende hasta el intercambio con la autopista I-65, a una distancia de aproximadamente 4.5 millas. La congestión en la porción sur de la calle Wilson (aproximándose a la Ruta US 72/SR 20/US Hwy 31) retrocede aproximadamente 1 milla hacia el norte hasta Ingalls Harbor.

Propósito	Necesidad
<p><b>Aliviar las condiciones de congestión</b></p>	<p><b>Capacidad</b></p> <p>Según el Plan de Transporte a Largo Plazo para el año 2045 de la Organización de Planificación Metropolitana del Área de Decatur (mayo de 2021), el tramo de la Carretera Alternativa US 72/SR 20 desde la intersección con la Autopista US 31 hasta la intersección con la Calle Wilson operaba con un Nivel de Servicio (LOS) E en el año 2015 y se proyecta que opere con un LOS F para el año 2045.</p>
<p><b>Aumentar la capacidad del corredor</b></p>	<p><b>Alternativa conexión</b></p> <p>Actualmente, esta ruta sirve como la única conexión directa sobre el río Tennessee hacia el centro y el lado noroeste de Decatur desde el área metropolitana de Huntsville.</p>
<p><b>Mantener la conectividad regional</b></p>	<p><b>Bicicleta/ peatonal acceso</b></p> <p>Actualmente, no existe un camino multiuso dedicado que cruce el río Tennessee. La incorporación de un carril multimodal para ciclistas y peatones cumplirá con los objetivos de “Calles Completas” establecidos en el Plan One Decatur, así como con el Plan de Bicicletas y Peatones de 2015 establecido para la Ciudad de Decatur.</p>
<p><b>Proporcionar acceso dedicado para bicicletas y peatones</b></p>	<p><b>Ruta deficiencias</b></p> <p>El puente que va hacia el sur sobre el río Tennessee a lo largo de ALT US 72/SR 20/ Hwy 31 tiene hombros estrechos de solo 4 pies de ancho, lo que no permite retirar vehículos inoperables del carril de viaje. Además, estos hombros estrechos pueden empeorar situaciones de emergencia cuando los vehículos no pueden apartarse para dejar paso a los servicios de emergencia.</p>
<p><b>Corregir las deficiencias en la ruta de dirección</b></p>	<p>Proporcionar soluciones para las deficiencias en la ruta de dirección relacionadas con el envejecimiento del puente sur de ALT US 72/SR 20/US Hwy 31 sobre el río Tennessee, como el cruce principal, para garantizar un transporte confiable.</p>

## PROCESO DE SELECCIÓN DE ALINEACIÓN

En la reunión pública celebrada el 2 de mayo de 2023, el equipo del proyecto presentó el propósito y la necesidad propuestos, así como los objetivos del proyecto. Aquí, el público pudo brindar sugerencias para posibles soluciones, incluyendo la elaboración de alineaciones alternativas para el proyecto. Después de la reunión pública y el período de comentarios, el equipo del proyecto digitalizó y revisó las alineaciones proporcionadas, además de desarrollar las suyas propias. Se combinaron las alineaciones con corredores y términos similares en una sola alternativa para limitar la redundancia.

Las alineaciones combinadas, las alineaciones del equipo del proyecto, así como las alineaciones desarrolladas a partir de estudios anteriores, fueron luego evaluadas en busca de defectos fatales, como impactos significativos en el uso de la tierra (por ejemplo, propiedades de la Sección 4(f), propiedades de la Sección 6(f), hábitat crítico para especies protegidas, áreas industriales/residenciales/comerciales importantes, Pryor Field, etc.), impactos significativos en la navegación fluvial, preocupaciones significativas sobre la constructibilidad (por ejemplo, túneles subterráneos) y para cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto. Las alineaciones con impactos problemáticos significativos o no mitigables o aquellas que no cumplieran con el propósito y la necesidad fueron eliminadas de consideración adicional.

Las alineaciones que no fueron eliminadas se llevaron a una charla de diseño donde se refinaron aún más para evitar y minimizar impactos significativos en la medida de lo posible. Las alineaciones/alternativas refinadas fueron luego evaluadas en función de un conjunto común de criterios que se muestran en la matriz de viabilidad proporcionada. Estas alineaciones están adjuntas.

Se espera que el corredor existente permanezca en todos los escenarios. El equipo de diseño examinó el corredor existente tal como está hoy y con varias versiones de mejoras. Estas se incluyen en la matriz de viabilidad como alineaciones A, B, C y D.



## Próximos Pasos



Realiza el Estudio de Factibilidad

### Fase Pre-NEPA

- Estudios de Campo
- Análisis Detallado de Tráfico
- Mayor Refinamiento de las Alineaciones

## Queremos escuchar de ti!

Los comentarios/consultas pueden enviarse a:  
 TTL, Inc.  
 Decatur Bridge Comments  
 3516 Greensboro Avenue  
 Tuscaloosa, AL 35401

Correo electrónico del proyecto:  
[decaturbridge.comments@ttlusa.com](mailto:decaturbridge.comments@ttlusa.com)