

# Estudio del Corredor I-94 Este-Oeste

CALLE 70 A CALLE 16, CONDADO DE MILWAUKEE



## WISDOT Y LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE CARRETERAS ANUNCIAN ALTERNATIVA PREFERIDA

El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) identificaron recientemente una alternativa preferida para reconstruir la autopista I-94 Este-Oeste desde la calle 70 hasta la calle 16 en la ciudad de Milwaukee.

La alternativa preferida modernizará el corredor con cuatro carriles en cada dirección e incluirá la construcción del Intercambio del Estadio como un diseño de diamante divergente.

- > La modernización de las autopistas ha reducido en gran medida las tasas de accidentes en otros proyectos de autopistas en el sureste de Wisconsin.
- > Una gran inversión en infraestructura en el condado de Milwaukee, la alternativa preferida requiere menos adquisición de propiedad que la alternativa preferida previamente seleccionada en la Declaración final de impacto ambiental (aprobado el 28/01/2016). La alternativa preferida de hoy tendrá un impacto menor en la base impositiva local y menos perturbaciones en los vecindarios locales. El número de desplazamientos residenciales se ha reducido de ocho a uno y los desplazamientos comerciales se han reducido de once a seis en comparación con la recomendación de 2016.
- > WisDOT ha rediseñado el Stadium Interchange para convertirlo en un intercambio de servicios que reduce el costo de construcción estimado en aproximadamente \$80 millones. La alternativa preferida identificada incluye un intercambio de diamantes divergentes (DDI) en el intercambio del estadio con la I-94 que viaja sobre WIS 175/Brewers Boulevard y el punto más alto del DDI coincide con la elevación del intercambio existente. El intercambio de diamantes divergentes se describe en la página 3.
- > Proporcionando un movimiento eficiente para el tráfico existente y futuro en los intercambios locales en el corredor, el plan mantiene el acceso local donde sea factible. El intercambio de Hawley Road se modificará a un intercambio de medio diamante. El tráfico hacia y desde el este ya no tendrá acceso a Hawley Road.
- > Al reducir los futuros volúmenes de tráfico en las carreteras locales, la alternativa preferida mejora la función de las carreteras locales para todos los modos de transporte (automóviles, bicicletas, peatones, transporte público). Menos automóviles en las carreteras locales complementa los esfuerzos locales para mejorar la seguridad.
- > Se realizará una inversión de \$25 millones en mejoras de tránsito para ayudar a mitigar los impactos de tráfico durante la construcción.

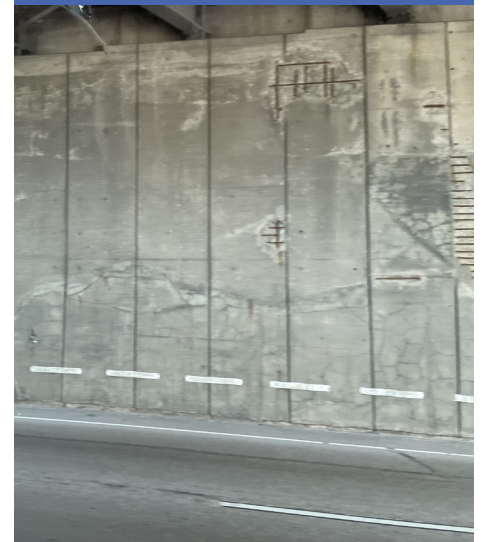
El plan responde a los contribuciones recibidos desde el comienzo del estudio del corredor en 2012-2016 y 2020-2022. La opinión pública ha sido esencial para el desarrollo y refinamiento de las alternativas. Aunque el público no habla con una sola voz, el Departamento escuchó y consideró todos los contribuciones del público en la selección de la alternativa preferida.

**La alternativa se describe con más detalle en el Borrador Suplementario de la Declaración de Impacto Ambiental, disponible en el sitio web del proyecto: [WISCONSINDOT.GOV/94EAST WEST](http://WISCONSINDOT.GOV/94EAST WEST)**

### ¿POR QUÉ RECONSTRUIR?

Este corredor I-94 necesita ser reconstruido para mejorar la seguridad, reemplazar la infraestructura obsoleta (construida originalmente en la década de 1960) y reducir la congestión. En este corredor, la congestión y el diseño obsoleto (ejemplo: zigzaguear entre carriles para una salida a la izquierda) está relacionado con una mayor número de choques, una cantidad mayor que el promedio estatal para las autopistas urbanas.

Corredor I-94 es parte de la sistema nacional de carreteras interestatales. También sirve como una ruta vital para el comercio y el tránsito vehicular hacia, desde y alrededor del área metropolitana de Milwaukee.



*Infraestructura envejecida en el corredor.*

### ALTERNATIVA PREFERENTE DE 8 CARRILES

La alternativa de 8 carriles es la alternativa preferida identificada por WisDOT y FHWA para el corredor. La alternativa de 6 carriles se estudió extensamente y cumplió con algunos aspectos del propósito y la necesidad del proyecto. Sin embargo, la alternativa de 8 carriles mejora la seguridad y las operaciones para todos los usuarios de la interestatal y cumple mejor con el propósito y la necesidad del proyecto.

Desde la Declaración final de impacto ambiental de 2016, se realizaron modificaciones a la alternativa de 8 carriles para reducir los impactos e incorporar mejor los contribuciones del público.

### MODIFICACIONES

- > En el cruce de la calle 35, el diseño se estrecha para evitar desplazamientos en el lado oeste de la calle 35.
- > En la rampa de entrada en dirección este de 68th Street, el diseño se estrecha para evitar dos de tres posibles desplazamientos.
- > Con estos impactos reducidos, solo se requiere un desplazamiento residencial para el corredor.

### POR QUÉ LOS 8 CARRILES

- > **Seguridad:** Se predice que la alternativa preferida identificada reducirá los choques en la línea principal de la I-94 en aproximadamente un 20% en comparación con la alternativa de no construir; la alternativa de 8 carriles tiene la tasa de accidentes de la línea principal de la I-94 más baja de todas las alternativas analizadas. Además, el carril de 8 sirve a .15 mil millones de millas recorridas por vehículos durante 10 años (en comparación con el carril de 6) debido en parte al tráfico que regresa a la autopista desde las calles locales. Los 8 carriles mejoran la seguridad sobre las condiciones existentes debido a los cambios geométricos y la reducción de la congestión. El análisis de accidentes de las condiciones existentes indicó una fuerte correlación entre la congestión en el corredor y la alta tasa de accidentes.
- > **Tiempo de viaje:** La alternativa de 8 carriles reduce el tiempo de viaje y la congestión dentro de los límites del estudio mostrados para los períodos pico de la mañana y la tarde analizados.
- > **Confiabilidad:** La alternativa de 8 carriles reducirá la congestión en la I-94 y las arterias adyacentes de este-oeste, lo que mejorará el rendimiento y la confiabilidad de todos los vehículos.
- > **Impactos:** Si bien los impactos ambientales son muy similares entre las alternativas de 6 y 8 carriles, los beneficios operativos de la alternativa de 8 carriles superan con creces a la alternativa de 6 carriles.
- > **Propósito y necesidad:** La alternativa de 8 carriles cumple mejor con el propósito y la necesidad del proyecto en comparación con la alternativa de modernización de 6 carriles con pocos impactos adicionales y una inversión adicional comparativamente pequeña.



El diseño obsoleto contribuye a los bloqueos.



Congestión en el corredor.

### ¿QUÉ SUCEDE DESPUÉS?

2023

EIS COMPLEMENTARIO FINAL Y  
REGISTRO DE DECISIÓN  
DISEÑO EN CURSO

2024-2029

DISEÑO FINAL  
REUBICACIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS  
CONSTRUCCIÓN

- > El diseño final, la adquisición de bienes inmuebles, las reubicaciones de servicios públicos y la reconstrucción de la I-94 y los intercambios comenzarán después del Registro de decisión de la FHWA si se incluye una alternativa de construcción en la decisión final.
- > Intersecciones y autopistas principales: la planificación y el diseño detallados para los cambios en las carreteras locales, las intersecciones y otros puntos de acceso incluirán a los funcionarios de la comunidad, los vecindarios, las empresas y los propietarios afectados.
- > Barreras acústicas – Siguiendo los procesos estatales de WisDOT, las comunidades, los vecindarios y los propietarios afectados por la colocación de barreras acústicas participarán. La toma de decisiones sobre las barreras acústicas se tomará después de que se completen las reuniones públicas específicas sobre barreras acústicas, probablemente a fines de 2023 o principios de 2024.

#### Notas:

- > El Registro de Decisión es el paso final en la aprobación del documento ambiental por parte de la Administración Federal de Carreteras
- > Los cronogramas de diseño dependen de futuras aprobaciones
- > Los cronogramas de construcción dependen de las asignaciones presupuestarias

## DISEÑO DE INTERCAMBIO DE ESTADIOS – INTERCAMBIO DE DIAMANTES DIVERGENTES



### ¿CÓMO FUNCIONARÁ EL NUEVO INTERCAMBIADOR DEL ESTADIO?

Vea el video del Intercambio de diamantes divergentes en el sitio web del proyecto.



Construido por la Comisión de Autopistas del Condado de Milwaukee en la década de 1960, el Intercambio del Estadio se concibió como una conexión entre los segmentos planificados de la autopista norte-sur y este-oeste. Cuando dos autopistas se cruzan, generalmente se construye un intercambio de flujo libre (sistema) para permitir un movimiento seguro y eficiente. El diseño existente de Stadium Interchange se incluyó en el plan de autopistas de principios de la década de 1950 desarrollado por el condado de Milwaukee como parte del sistema de autopistas planificado en la región y sus alrededores.

Aunque la autopista norte-sur nunca se completó, el actual Stadium Interchange maneja de dos a tres veces la cantidad de tráfico que se encuentra en otros intercambios de carreteras locales en el corredor. Un intercambio seguro y eficiente es vital para los residentes, las empresas que mueven personas y el comercio, los generadores de tráfico de entretenimiento, los hospitales y las instituciones educativas en el corredor.

Se planea un intercambio de diamantes divergentes (DDI) para el intercambio del estadio. WisDOT ha construido cruces de diamantes divergentes en cruces de carreteras clave en todo el estado. Actualmente se planifica una DDI para la I-43 y el intercambio de Brown Deer. Este innovador intercambio está diseñado para guiar intuitivamente a los automovilistas a través de los caminos.

Ventajas de este tipo de intercambio:

- > **Seguridad** – Reduce la cantidad de puntos de conflicto donde los vehículos pueden chocar en comparación con otros tipos de intercambio de servicios.
- > **Mayor capacidad y eficiencia** – Admite más tráfico que los diseños convencionales. Los conductores giran libremente a la derecha ya la izquierda en la autopista principal.
- > **Fácil navegación** – Guía a los conductores con señales superiores, marcas en el pavimento y señales de tráfico.



WISDOT DTSD SE REGION  
 141 NW BARSTOW STREET STE 218  
 PO BOX 798  
 WAUKESHA WI 53187-0798

FIRST CLASS MAIL  
 PRESORTED  
 US POSTAGE PAID  
 MILWAUKEE, WI  
 PERMIT NO 864

¡ESCANÉAME!



VISITE  
 EL SITIO  
 WEB DEL  
 PROYECTO

## CÓMO MANTENERSE INFORMADO

- > **Asista a las reuniones públicas de WisDOT** — vea el sitio web para obtener más detalles.
- > **Invítenos** a asistir a la reunión de su grupo de vecinos, reunión de negocios, reuniones de la iglesia o del grupo cívico. Asistimos regularmente a eventos comunitarios para compartir información y recibir sus comentarios.
- > **¡La entrada importa!** Los principales elementos de diseño se incluyeron o eliminaron según los comentarios del público. Durante el resto del diseño y la construcción, la opinión del público será fundamental para el éxito del proyecto.



## CONTACTOS DEL PROYECTO



**GERENTE DE PROYECTO  
 WISDOT**

**Joshua LeVeque, P.E.**

**P:** (414) 750-1468

**E:** Joshua.LeVeque@dot.wi.gov



**GERENTE DE COMUNICACIONES  
 DE LA REGIÓN SURESTE DE  
 WISDOT**

**Michael Pyritz**

**P:** (262) 521-5373

**E:** Michael.Pyritz@dot.wi.gov



**REGIÓN SURESTE DE WISDOT**

141 NW Barstow St., P.O. Box 798  
 Waukesha, WI 53187-0798



**SITIO WEB DEL PROYECTO**

**wisconsin-dot.gov/94eastwest**