

Estudio del Corredor I-94 Este-Oeste

CALLE 70 A CALLE 16, CONDADO DE MILWAUKEE



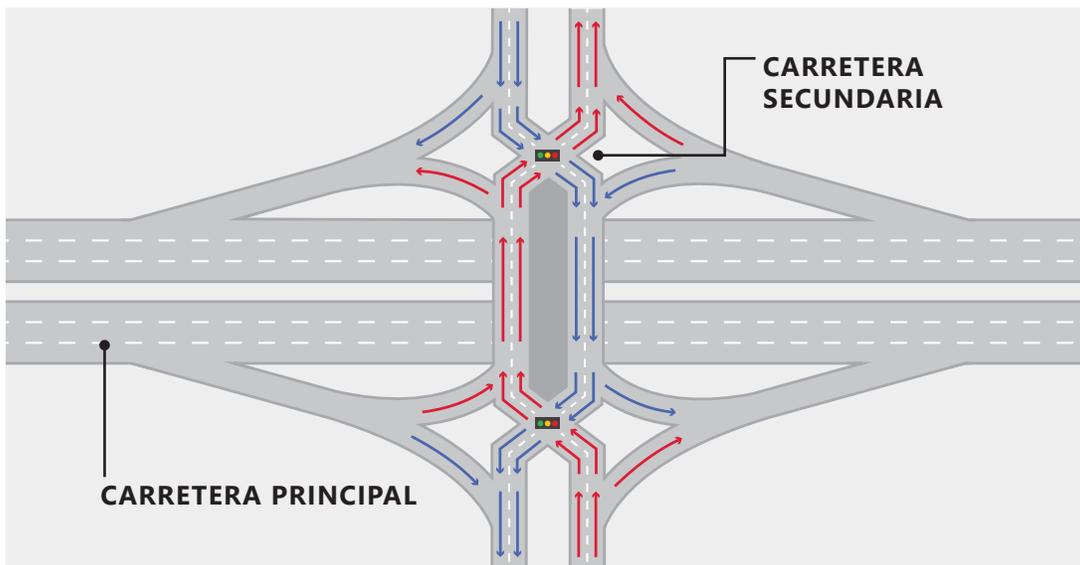
CONTINÚA EL PROGRESO EN EL ESTUDIO DEL CORREDOR ESTE-OESTE DE LA I-94 SE EVALUA EL NUEVO DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN DEL ESTADIO

Como parte de la Declaración Suplementaria de Impacto Ambiental (SEIS), el Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) está evaluando nuevos pronósticos de tráfico que afectan el tráfico y las operaciones futuras en ciertas rampas de intercambio del estadio. Estos pronósticos de tráfico actualizados condujeron a un análisis adicional de la intersección del estadio y a la determinación de que un intercambio de diamantes divergente amerita un estudio adicional. El diseño de intersecciones compartido en la reunión pública de diciembre de 2021 sigue bajo consideración junto con este nuevo diseño de intercambio.

Los pronósticos de tráfico se basan en parte en pronósticos futuros de población y uso de la tierra. La Comisión de Planificación Regional del Sureste de Wisconsin (SEWRPC) creó pronósticos actualizados como parte de su Plan Regional de Visión 2050. WisDOT recibió pronósticos de tráfico específicos de la I-94 de SEWRPC a fines de 2021 como parte del SEIS y continúa evaluando el diseño en función de los datos.

¿QUÉ CAMBIÓ?

Los pronósticos para algunos de los movimientos de la rampa del intercambio del estadio cambiaron con respecto a los generados durante el período de estudio anterior (2012-2016). Los pronósticos de tráfico actualizados permitieron que el equipo del proyecto investigara alternativas de intercambio adicionales que podrían cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto.



WisDOT está evaluando el uso de un intercambio de diamantes divergentes (DDI) en las intersecciones del estadio. Este innovador intercambio está diseñado para guiar de manera segura a los automovilistas a través de las intersecciones. Se ha demostrado que el DDI aumenta la capacidad y la seguridad, disminuye la congestión y minimiza el costo de la nueva infraestructura.

Ejemplo de patrones de tráfico en un intercambio de diamantes divergentes (DDI) típico de todo el estado. Esta no es una representación precisa de cómo se puede construir un DDI en el Intercambio del Estadio.

¿QUÉ HAY ADENTRO?

El análisis alternativo está en curso	Página 2	Mitigación del tránsito durante la construcción	Página 3
¿Todas las carreteras se amplían? No.	Página 2	Oportunidad de conectar los sistemas de senderos locales	Página 3
¿Qué piensa el público?	Página 2	Calendario anticipado	Página 3
Los diseños modernos mejoran la seguridad	Página 2	Cómo mantenerse informado	Página 4

EL ANÁLISIS ALTERNATIVO ESTÁ EN CURSO

Desde la reunión pública de diciembre de 2021, las alternativas de 6 y 8 carriles se han modificado para reducir los impactos y reflejar mejor los comentarios del público.

- > En el intercambio de la calle 35, la carretera al norte de la I-94 se estrecha para evitar necesitar adquirir cualquier local en el lado oeste de la calle 35, evitando afectar dos locales comerciales y tres residenciales.
- > En la rampa de entrada en dirección este de Calle 68, el diseño se estrecha para evitar dos de las tres adquisiciones residenciales adyacentes a la rampa.
- > Con estos impactos reducidos, solo se adquiere un local residencial para todo el corredor.

¿SE AMPLIAN TODAS LAS CARRETERAS? NO.

Arreglar lo que tenemos primero es un enfoque principal para los proyectos de WisDOT. En el primer presupuesto del gobernador Evers, hubo un aumento de \$467 millones para transporte y nada de ese aumento se destinó a proyectos de expansión: \$320 millones se destinaron a la reparación de carreteras estatales de dos carriles y el resto se destinó a las comunidades locales para ayudarlas a trabajar las reparaciones pendientes. El secretario Thompson ordenó al personal de WisDOT que reexaminara los proyectos en todo el estado a través del lente de "arreglar primero". En muchos casos, los alcances de los proyectos cambiaron para permanecer en las rutas actuales y no expandirse. Hay algunos ejemplos en los que se debe considerar la expansión, y el corredor I-94 Este-Oeste es uno de esos proyectos.

REEMPLAZAR PUENTES Y ESTRUCTURAS EN EL CORREDOR ESTE-OESTE DE LA I-94, Y LA MODERNIZACIÓN PARA MEJORAR LA SEGURIDAD, ES ESENCIAL PARA LOS USUARIOS DE LA I-94 Y PARA TODOS AQUELLOS QUE DEPENDEN DEL COMERCIO QUE SE MUEVE EN LA I-94.

¿QUÉ PIENSA EL PÚBLICO?

Si bien este es un proyecto complejo con muchas opiniones diferentes sobre los detalles, la gente quiere de manera uniforme manejar más seguro.

WisDOT ha realizado cientos de reuniones con grupos e individuos y ha tenido miles de conversaciones sobre este corredor con las partes interesadas del área. Este estudio del corredor este-oeste de la I-94 se basa en más de dos décadas de planificación, trabajo de diseño y participación pública en este corredor.

Muchas partes interesadas del área han estado involucradas en las discusiones de planificación de la I-94 Este-Oeste desde fines de la década de 1990. Estamos agradecidos por el tiempo y el compromiso del público para ayudar a la comunidad. Su opinión nos está ayudando a tomar decisiones que funcionarán para la comunidad y brindarán una carretera más segura.

LOS DISEÑOS MODERNOS MEJORAN LA SEGURIDAD

El análisis muestra que la alternativa de 8 carriles da como resultado mejores operaciones de tráfico y es más segura que las alternativas de 6 carriles. La seguridad es un componente fundamental de la misión de WisDOT. Cuando se completaron los megaproyectos recientes en el sureste de Wisconsin (el Intercambio Marquette, el Intercambio Zoológico, la I-94 Norte-Sur), la seguridad mejoró. Las tasas de accidentes disminuyeron a medida que las autopistas se modernizaron según los estándares de diseño actuales.

La modernización promueve VIAJE MÁS SEGURO

Desde su reapertura en 2008, el **INTERCAMBIO DE MARQUETTE** ha sufrido un



MENOS DE ACCIDENTES

Desde su reapertura en 2018, el **INTERCAMBIO EN EL ZOOLOGICO** ha sufrido un



MENOS DE ACCIDENTES

Desde su reapertura en 2020, la **I-94 NORTE-SUR** ha sufrido un



MENOS DE ACCIDENTES

Además de la seguridad, las tasas de accidentes más bajas significan menos costos para los automovilistas y un mejor flujo de tráfico.

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

P: (262) 548-5902

F: (262) 548-5662

E: ser.dtsd@dot.wi.gov



SITIO WEB DEL PROYECTO

wisconsin.gov/94eastwest

MITIGACIÓN DEL TRÁNSITO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN

WisDOT recomienda \$25-\$30 millones en mitigación de tránsito como parte del Estudio del Corredor I-94 Este-Oeste.

Los fondos de mitigación se usan para resolver un problema: las rutas alternas se congestionan más durante la construcción, por lo que los fondos del proyecto se pueden usar para mitigar esa situación. Los fondos de mitigación del proyecto de autopista WisDOT, disponibles solo durante la construcción, se pueden usar para el tránsito cuando los fondos cumplen con los criterios de mitigación.

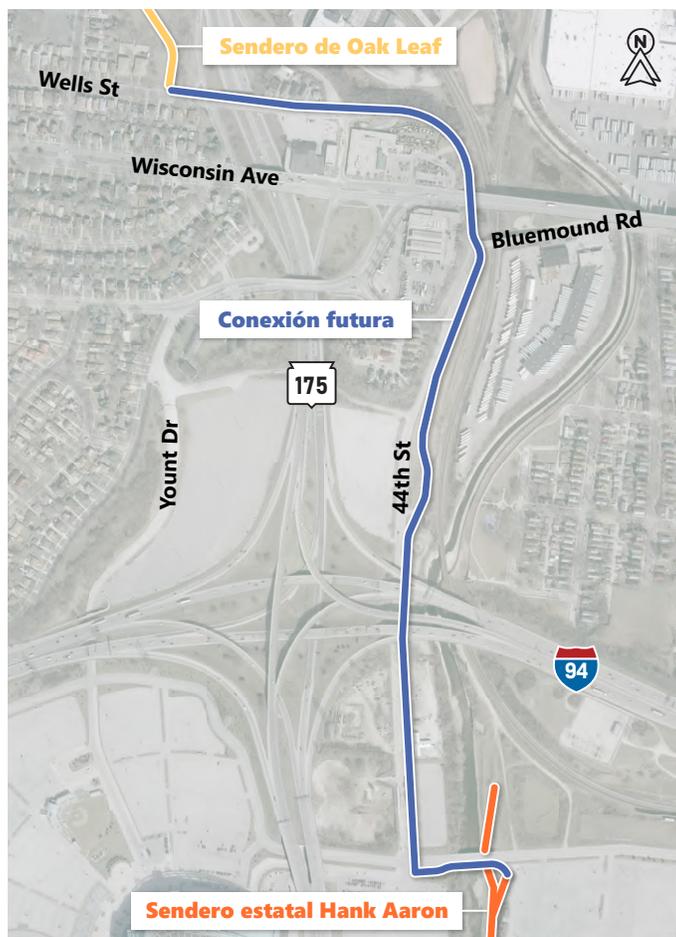
Una mirada preliminar a las oportunidades de mitigación del tráfico justificó el uso del dinero del proyecto para mantener la confiabilidad de los autobuses, aliviar la congestión para que las rutas de tránsito puedan operar de manera más eficiente en dirección este-oeste y norte-sur durante la construcción.

Al trabajar con el Sistema de Tránsito del Condado de Milwaukee y otros expertos locales en tránsito, WisDOT recomienda usar dinero en mantener el servicio en las rutas existentes durante la construcción. Apoyar las rutas existentes tiene la mayor oportunidad de mitigar con éxito los impactos causados durante la construcción.

Las opciones que se están evaluando para la financiación inicial incluyen:

- > Autobús de tránsito rápido este-oeste (que opera principalmente en Wisconsin Avenue y Bluemound Road)
- > MCTS Ruta 18/Línea naranja (que opera principalmente en Greenfield Avenue y National Avenue)
- > Línea morada de MCTS (que opera principalmente en la Calle 27)
- > Ruta 60 de MCTS (que opera principalmente en 60th Street/Hawley Road)

WisDOT y sus socios de tránsito finalizarán los planes después de que la Administración Federal de Carreteras identifique y apruebe una alternativa preferida. Se desarrollarán métricas para juzgar el éxito de la financiación y se incorporará flexibilidad en el programa para ajustar la financiación a los componentes más necesarios y exitosos durante la construcción.



Conexión de Hank Aaron State Trail y Oak Leaf Trail

PROYECTO I-94: OPORTUNIDAD PARA CONECTAR HANK AARON STATE TRAIL Y OAK LEAF TRAIL

Durante la construcción del intercambio en el estadio, Hank Aaron State Trail y Oak Leaf Trail se conectarán, proporcionando una mejor conectividad para bicicletas y peatones en el área.

Este es el plan actual para las conexiones de senderos:

- > Sur de Bluemound: el sendero continuará desde Selig Drive hasta la Calle 44 – se construirá un camino de uso compartido de 10 pies en el lado este de la Calle 44
- > Al norte de Bluemound: Se añadirán marcas en el pavimento de carriles compartidos para bicicletas a lo largo de la Calle 44 y la Calle Wells

CALENDARIO ANTICIPADO

(dependiendo de las asignaciones de fondos)

2022-2023

ANÁLISIS AMBIENTAL EN PROCESO
 JUNIO 2022 — REUNIÓN PÚBLICA
 OTOÑO/INVIERNO (2022/2023) —
 AUDIENCIA PÚBLICA DEL SEIS
 OTOÑO DE 2023 — EIS FINAL Y
 REGISTRO DE LA DECISIÓN*

2023-2024

DISEÑO CONTINUO

2025-2029

REUBICACIONES DE SERVICIOS
 PÚBLICOS
 CONSTRUCCIÓN DE AUTOPISTAS

*las asignaciones futuras dependen de la alternativa de construcción que se seleccione



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; mire el sitio web para obtener más detalles.
- > Invítenos a asistir a las reuniones de su vecindario, reuniones de negocios, reuniones de la iglesia o del grupo cívico. Asistimos regularmente a eventos comunitarios para compartir información y recibir sus comentarios.

¡LA OPINIÓN DEL PÚBLICO SÍ IMPORTA!

Los principales elementos de diseño que se incluyeron o eliminaron según los comentarios del público son: se eliminó la alternativa de dos pisos, conectando Hank Aaron State Trail y Oak Leaf Trail, mejorando la conectividad entre Menomonee Valley y los vecindarios al norte de la I-94, manteniendo el segmento este en la alineación actual, y más!

