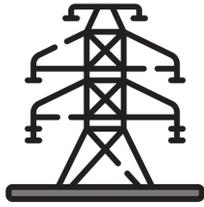


Consideraciones de utilidad



I-94 ESTE-OESTE



CORREDOR DE ENERGÍA PRINCIPAL PARA ATC Y WE ENERGIES



INSTALACIONES DE TELÉFONO, GAS, CABLE Y COMUNICACIONES



SERVICIOS PÚBLICOS DE WAUWATOSA, WEST ALLIS Y MILWAUKEE



CONSIDERACIONES DE MMSD



CONSIDERACIONES SOBRE AGUAS PLUVIALES/ALCANTARILLAS TORMENTAS

TRABAJO EN CURSO

- > Revisar y actualizar los datos de la utilidad
- > Coordinación de servicios públicos (Proceso TRANS 220)
- > Identificar conflictos de servicios públicos con el diseño
- > Estimar los costos de impacto de los servicios públicos
- > Análisis de ubicaciones para subestaciones eléctricas



CONSIDERACIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS PRESENTES EN TODO EL PASILLO

Representación gráfica del Intercambio del Estadio

Alternativa Híbrida

I-94 ESTE-OESTE



Movimientos de Manejo en el Intercambio del Estadio

DDI - 6 carriles y 8 carriles



I-94 ESTE-OESTE



Conectividad propuesta: Al oeste del Intercambio del Estadio



I-94 ESTE-OESTE

CONEXIÓN PROPUESTA DE SENDERO ESTATAL DE HANK AARON



Conexión propuesta a
Hank Aaron State Trail en la calle 64



ALOJAMIENTOS LOCALES PARA PEATONES Y BICICLETAS

UBICACIÓN	EXISTENTE		PROPUESTO	
	PEATONAL	BICICLETA	PEATONAL	BICICLETA
Calle 70	●		●	●
Calle 68	●		●	●
Calle O'Connor (Acera existente y propuesta solo en el lado norte)	●		●	●
Calle Kearney (Acera existente y propuesta solo en el lado sur)	●		●	●
Calle 69	●		●	
Calle 64	●		●	●
Calle Hawley	●		●	●
Tribunal de Dana (Acera existente y propuesta solo en el lado oeste)	●		●	●
Calle Zablocki (acera existente y propuesta solo en el lado este)	●		●	
Bulevar General Mitchell	●	●	●	●
Carretera de fachada norte: bulevar Mitchell al calle Yount (acera existente y propuesta solo en el lado norte)	N/A	N/A	●	
Calle Yount (Acera existente y propuesta solo en el lado este)	●		●	●
Calle 46	N/A	N/A		●
Calle Selig				●
Calle Washington	N/A	N/A	●	●

PROPUESTA TÍPICA DE SECCIÓN DE CARRETERA LOCAL

> 11' - 12' carriles

> El número de carriles varía según la calzada

> Carriles bici de 5' o arcén pavimentado de 4' junto a la canaleta de 2'

> Aceras de 5' con terraza de 5'

Proceso de diseño de barreras contra el ruido

I-94 ESTE-OESTE



PARA PROYECTOS DE TIPO I, UN ANÁLISIS DE RUIDO SE HACE PARA DETERMINAR SI LA PROPUESTA DEL PROYECTO DARÁ LUGAR A IMPACTOS DE RUIDO



SI SE DETERMINAN LOS IMPACTOS, WISDOT DETERMINA SI LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ES TÉCNICAMENTE FACTIBLE Y COSTO RAZONABLE



UNA MAYORÍA SIMPLE DE PARTES QUE CALIFICAN VOTAN A FAVOR DE LA BARRERA



SE PRODUCE LA CONSTRUCCIÓN DE BARRERAS

*Beneficiado se define como un receptor que recibe una reducción mínima de ocho (8) decibeles en el nivel de sonido como resultado de la medida de reducción propuesta.

DISEÑO DE BARRERA DE RUIDO PANELES TINTADOS O GRIS



SI SE DESEA LA TINCIÓN, EL MUNICIPIO LOCAL POR LO GENERAL, DEBE INGRESAR A UN ACUERDO FINANCIERO DE MUNICIPIO ESTATAL PARA PAGAR EL COSTO DE LA TINCIÓN LA BARRERA DEL RUIDO. (IMAGEN SUPERIOR)

Mejoras fuera de la interestatal bajo consideración

No aplicable a todas las alternativas de construcción; aplicable a la alternativa preferida



I-94 ESTE-OESTE



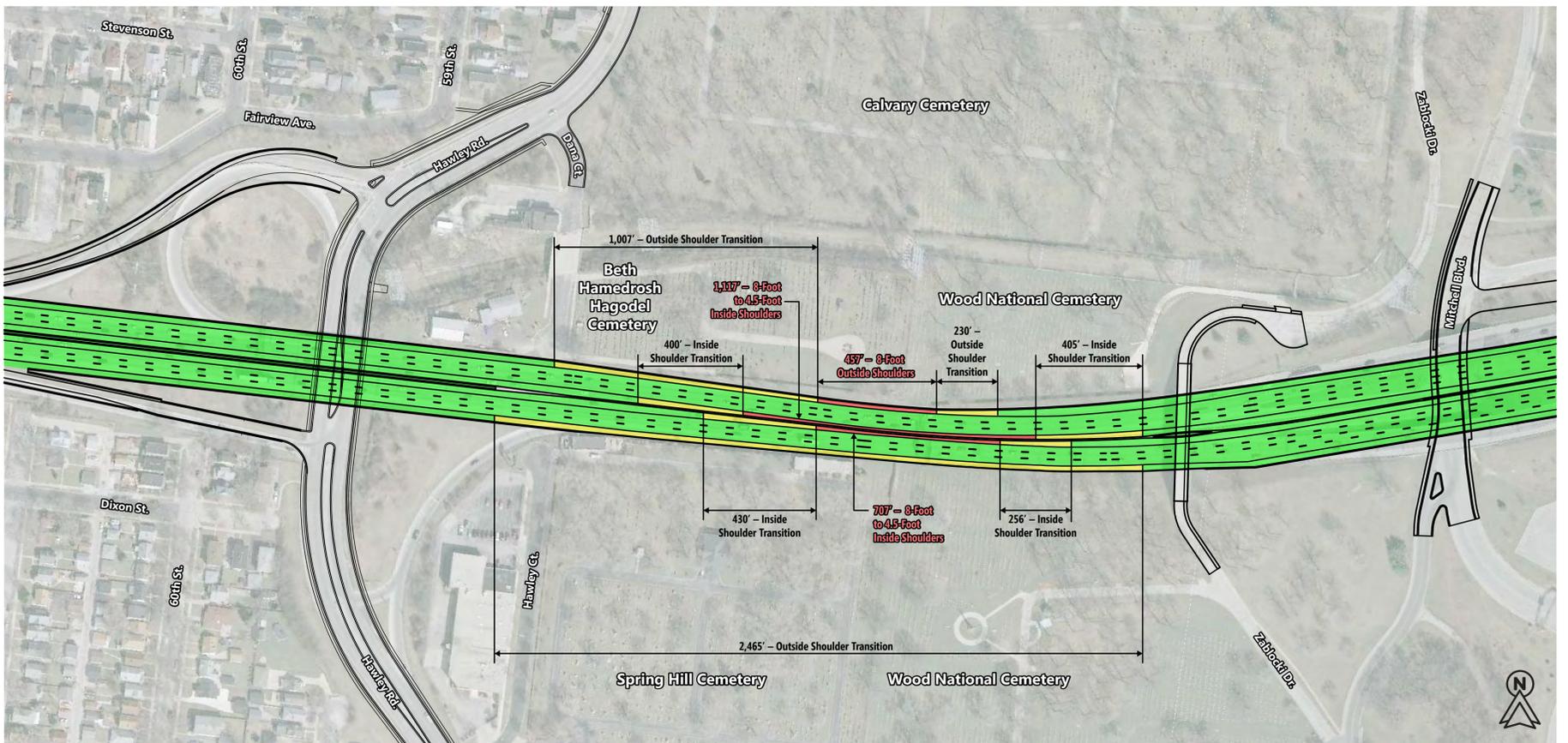
Ancho de carril y arcén

Diseño propuesto: 6 carriles y 8 carriles

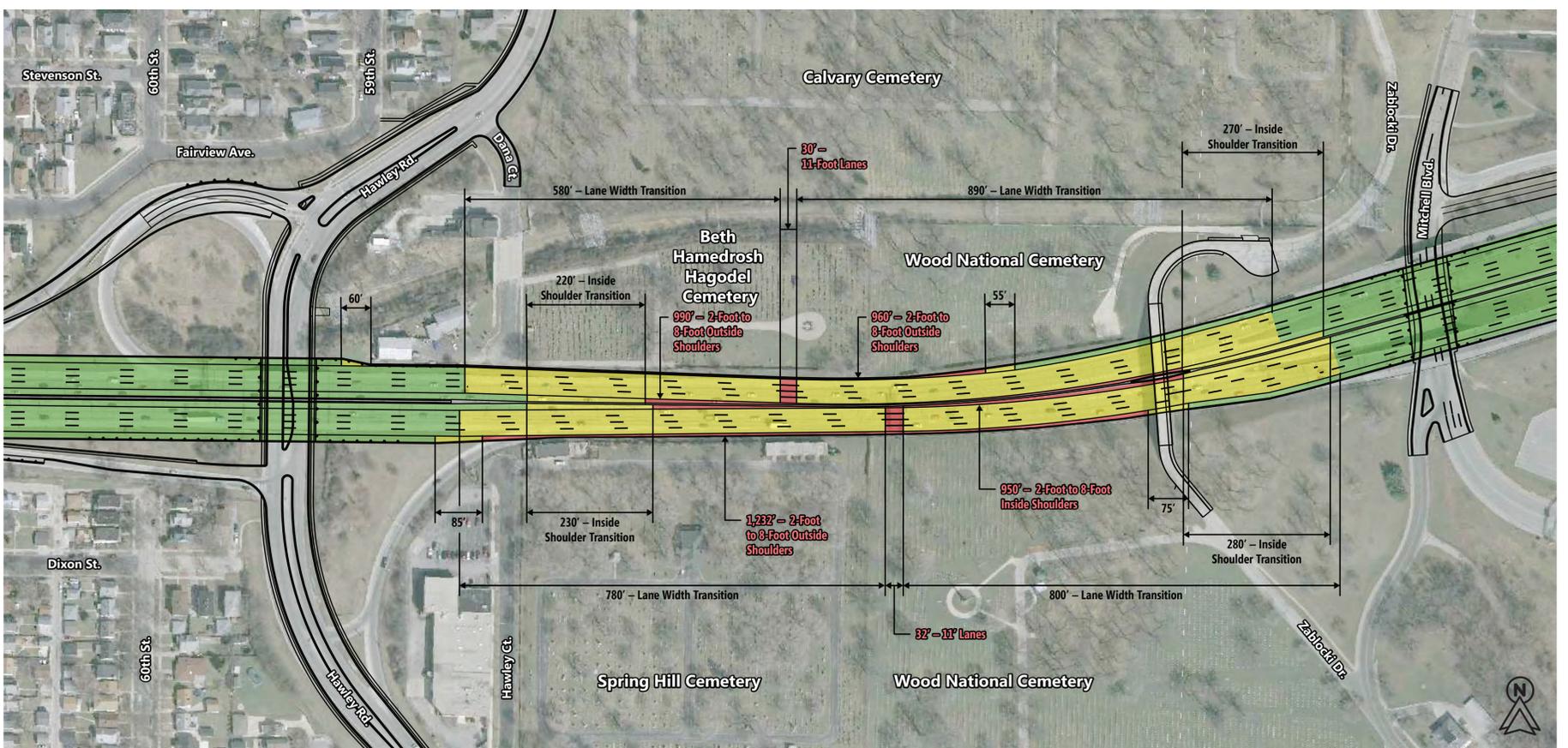
I-94 ESTE-OESTE



ALTERNATIVA DE 6 CARRILES (LA MITAD DE HAWLEY)



ALTERNATIVA DE 8 CARRILES (ALTERNATIVA PREFERIDA)

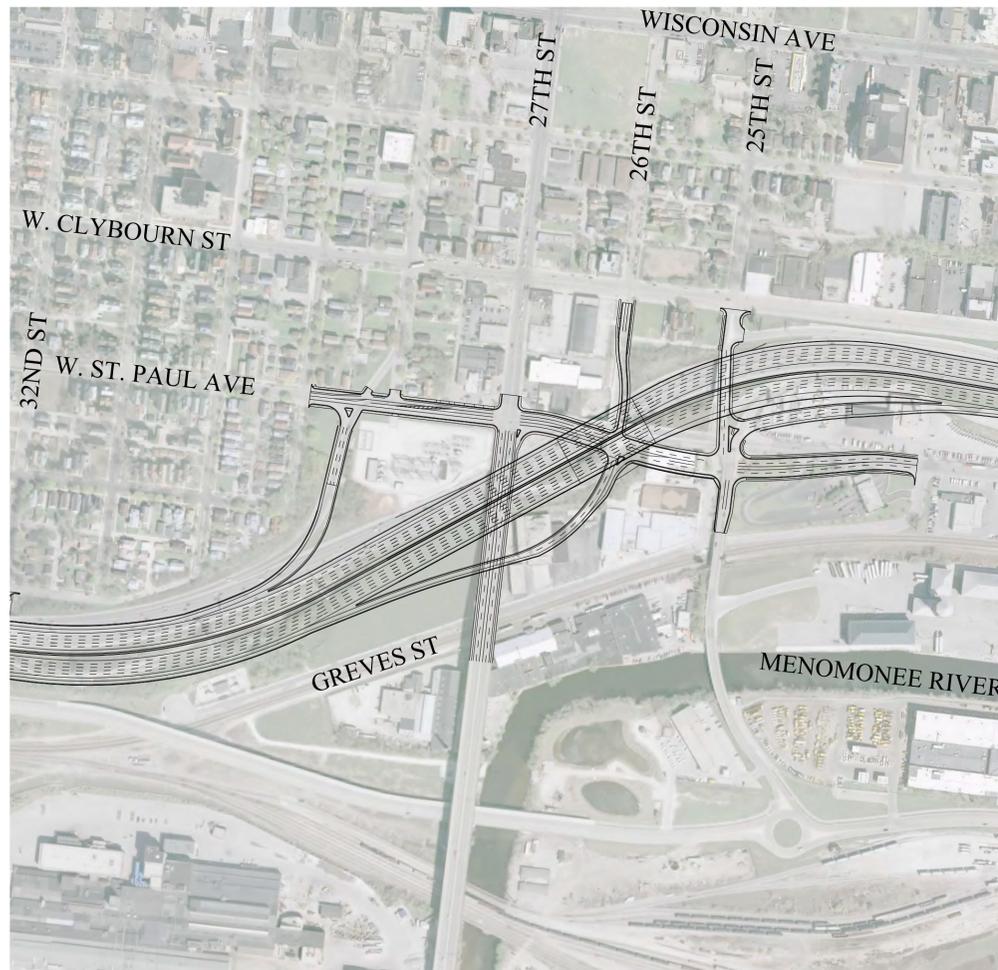


LEYENDA

- Los anchos de carril y arcén cumplen con los estándares
Carriles de 12' y arcén de 12'
- Transición de los anchos de carril y arcén
Transición de ancho de carril entre 12' y 11'
Transición de los anchos de arcén entre 12' y 8'
- Ancho mínimo de carril y arcén de menos de 8' (sin refugio)
Anchos de carriles de 11' y anchos de arcén de 2'-8'

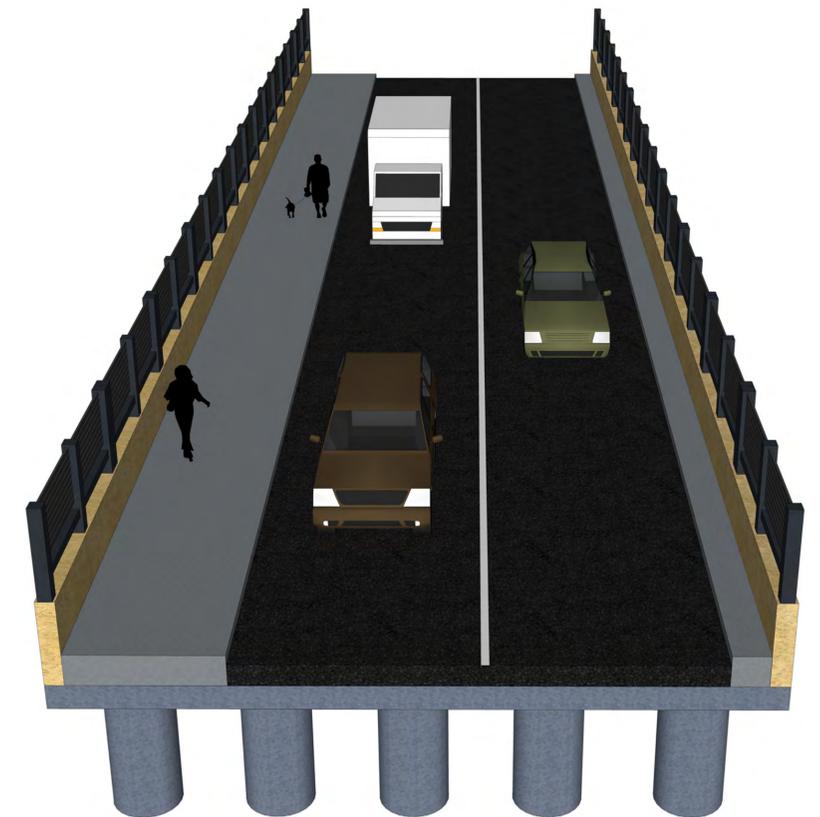
Conectividad Propuesta: 25th/26th/St. Paul

I-94 ESTE-OESTE



UNA SOLA VIA EN LA CALLE 25 CON INTERSECCIONES SEÑALIZADAS

- > Carriles de 15' (un sentido hacia el sur entre Calle Clybourn y Avenida St. Paul)
- > Camino de uso compartido de 10' en el lado oeste de Calle 25, al norte de St. Paul Avenue
- > Camino de uso compartido de 10' en el lado este de Calle 25, al sur de St. Paul Avenue
- > 6' aceras a lo largo de la Calle 26
- > Intersecciones señalizadas en Calles 26/25 y Avenida St. Paul



Calle 25 al norte de St. Paul Avenue

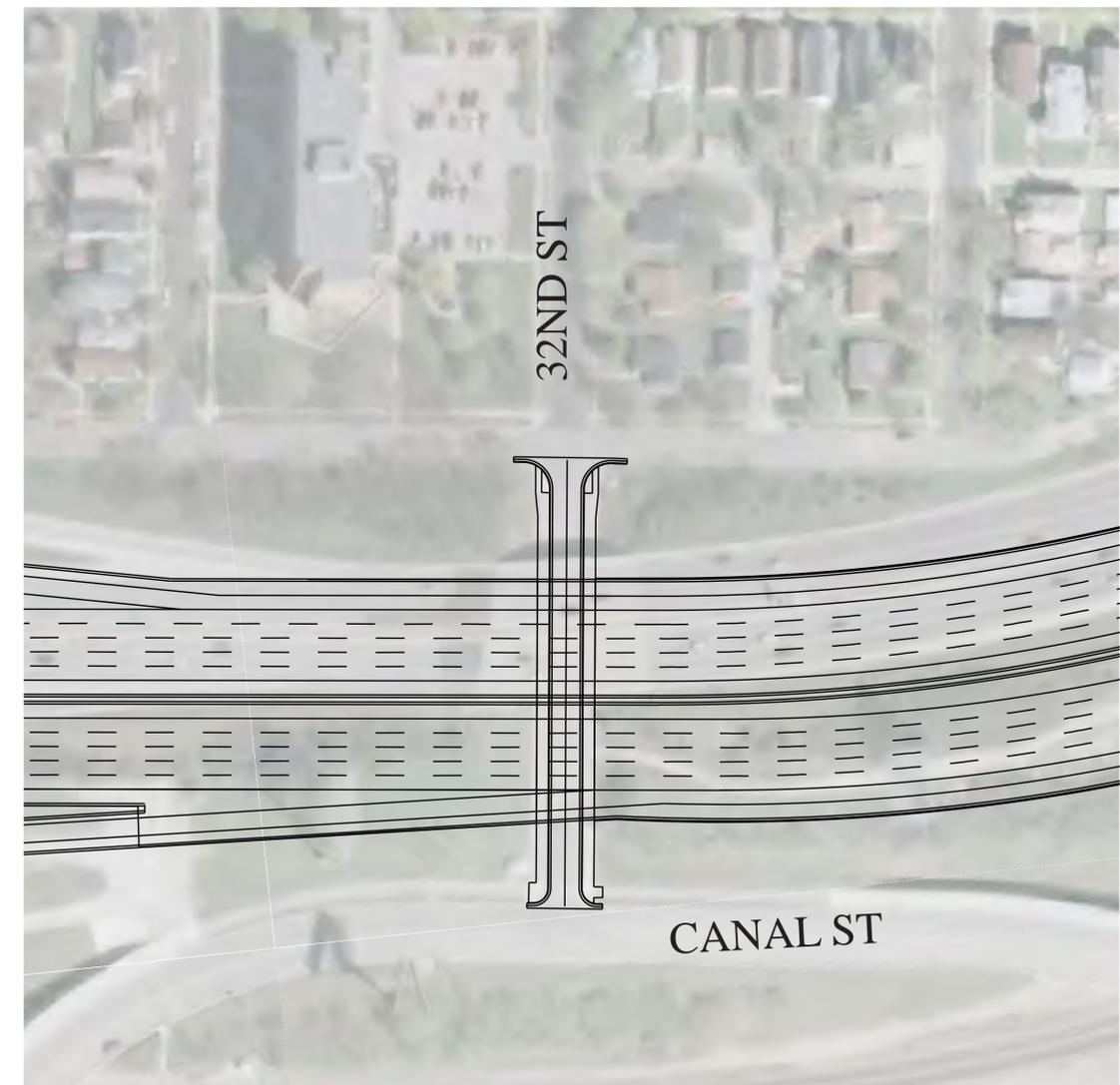
Conectividad propuesta: Calle 32

I-94 ESTE-OESTE



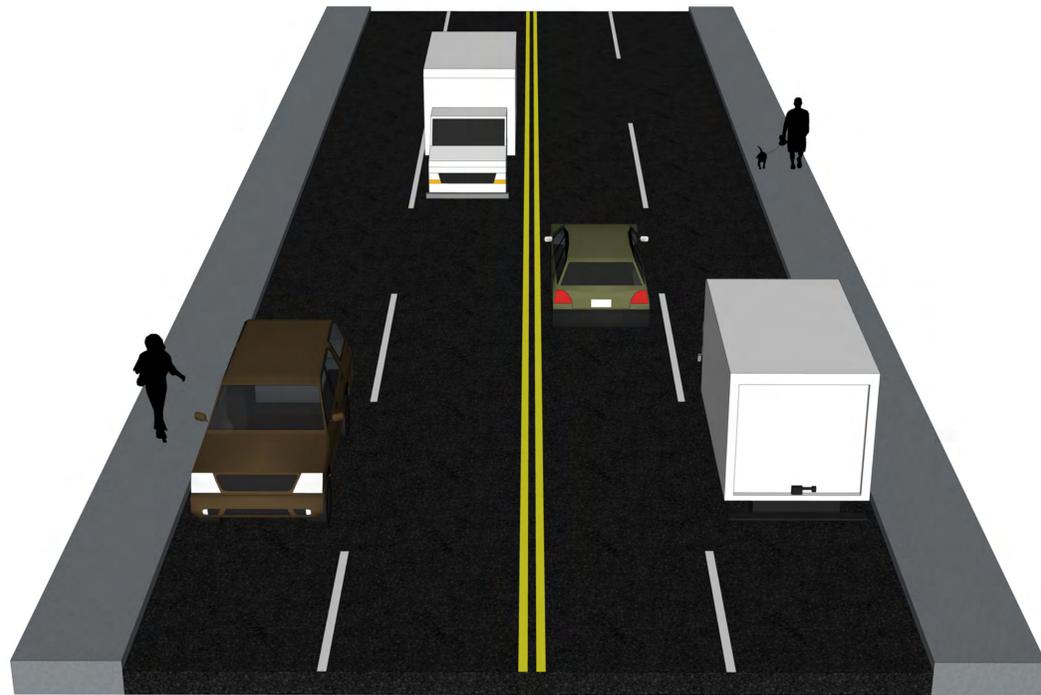
PROPUESTA TÍPICA DE SECCIÓN A LO LARGO DE CALLE 32 DESDE PARK HILL AVE HASTA CANAL ST

- > Carriles de 12'
- > De uso compartido de 10' en ambos lados
- > No hay carril de estacionamiento
- > Solicitudes de vecindario: eliminar el estacionamiento para mejorar seguridad de los peatones



Conectividad Propuesta: Calle 35

I-94 ESTE-OESTE



AL SUR DE MT. VERNON AVE

- > Carriles de 11'
- > Aceras de 6'
- > No hay carriles de bicicleta
- > Impactos limitados en las propiedades adyacentes



Conectividad propuesta: Calle 44

Sendero estatal Hank Aaron y sendero estatal Oak Leaf

I-94 ESTE-OESTE



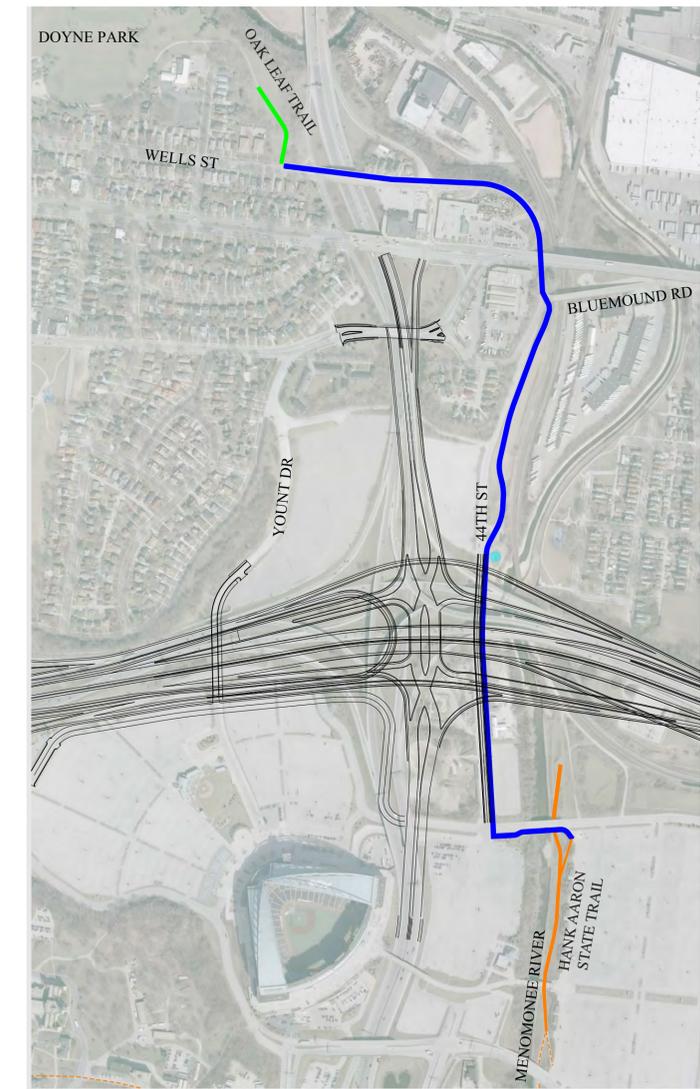
AL NORTE DE CARRETERA BLUEMOUND

- > La calle 44 existente permanecerá
 - > Carriles de 12'
 - > Acera de 6' en el oeste
- > Agregar marcas de pavimento de carril compartido para bicicletas a lo largo de la calle 44 y la calle Wells



AL SUR DE CARRETERA BLUEMOUND

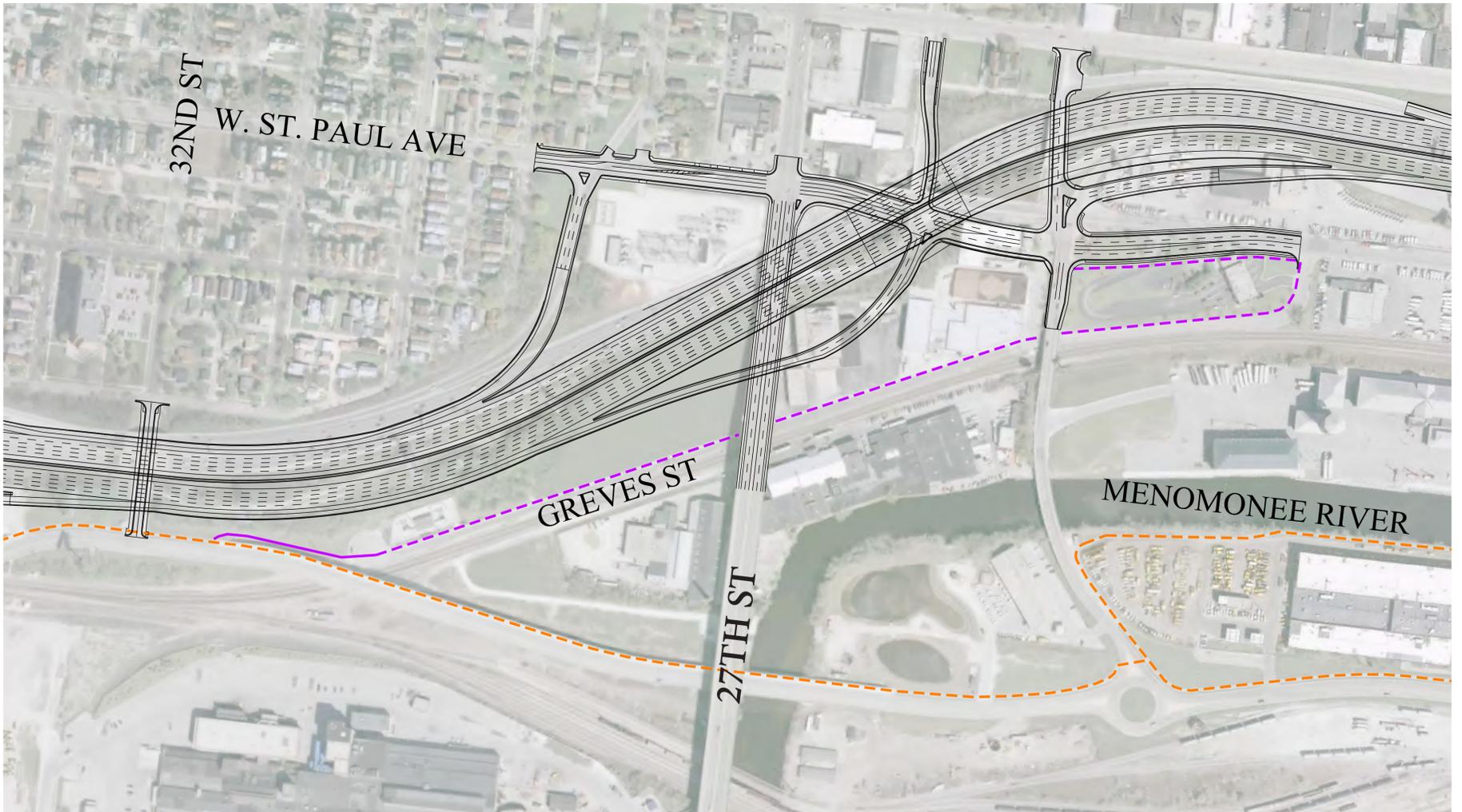
- > Construir un camino de uso compartido de 10' en el lado este de la calle 44
 - > Adyacente a la carretera a través del intercambio
 - > Alineación desactivada desde el intercambio hasta la Carretera Bluemound
- > Camino/acera existente en el lado oeste de La calle 44 permanecerá (al norte de las nuevas rampas)



Conectividad propuesta: HAST Conexión con Greves/St. Paul



I-94 ESTE-OESTE



Mejoras en la calle



Sendero Estatal Hank Aaron



Mejoras fuera de la calle



Conexión de senderos propuesta: mejoras en la calle

LA CALLE GREVES CONEXIÓN

**PENDIENTE DE COORDINACIÓN DE
SERVICIOS PÚBLICOS Y OTROS FACTORES**

- > Construir ruta de uso compartido de 10' conectando la calle 32 con Calle Greves
- > Mantener la acera existente de 6' y añadir nueva acera desde Calle 25 a St. Avenida Paul en el lado norte de Calle Greves
- > Añadir pavimento de carril compartido marcas para bicicletas

Alternativas de 6 carriles/8 carriles con intercambio del estadio

Comparación de costos del proyecto



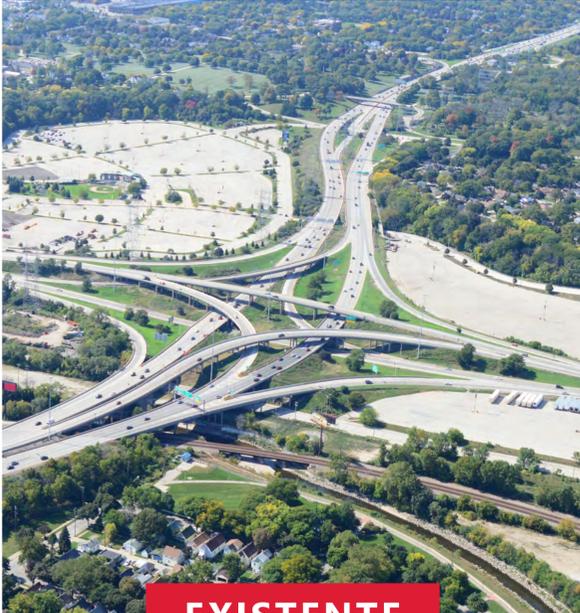
I-94 ESTE-OESTE

Nota: Estas figuras se refinarán a medida que el proyecto avance en el diseño. Las estimaciones de costos se calculan cuantificando los componentes del proyecto con costos unitarios de otros proyectos de autopistas recientes. Se incorpora una contingencia para elementos desconocidos hasta el diseño es refinado. *Los costos se calculan en dólares de 2021.*

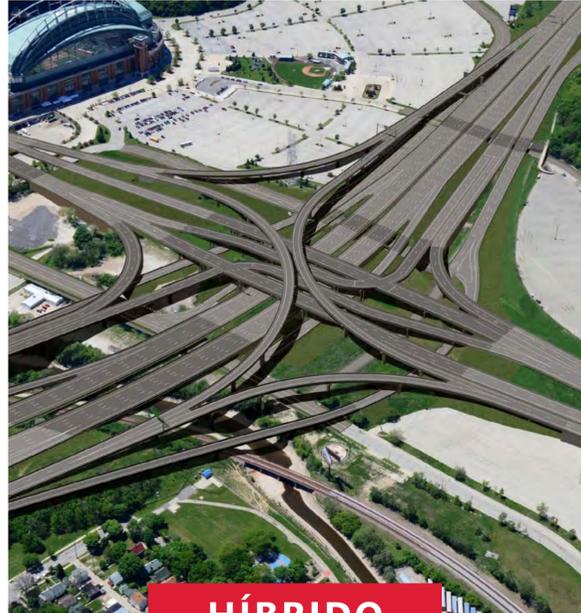
Alternativas de la Carretera Principal:	Con Híbrido Estadio IC	Con DDI Estadio IC	Ahorro de Costes Híbrido - DDI (Alternativa Preferida)
Intercambio medio de 6 carriles en Camino Hawley	\$1.238 un mil millones	\$1.158 un mil millones	\$80 un millones
Intercambio completo de 6 carriles en Camino Hawley	\$1.207 un mil millones	\$1.127 un mil millones	\$80 un millones
Intercambio completo de 8 carriles en Camino Hawley	\$1.281 un mil millones	\$1.201 un mil millones	\$80 un millones

Intercambio del Estadio

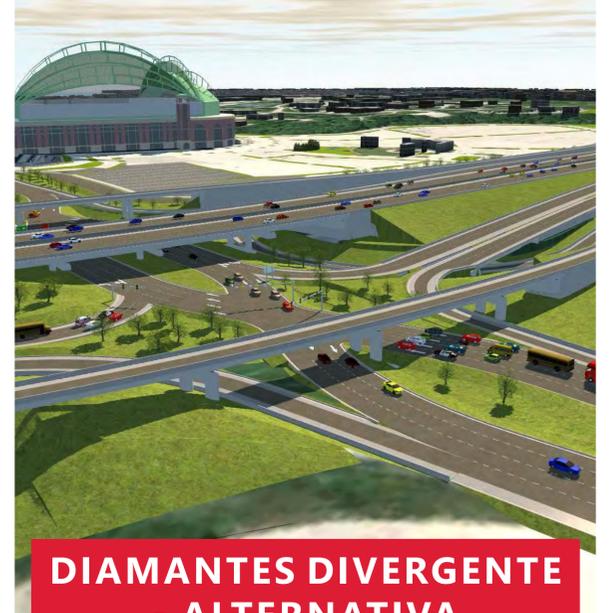
I-94 ESTE-OESTE



EXISTENTE



HÍBRIDO



**DIAMANTES DIVERGENTE
- ALTERNATIVA
PREFERIDA**

INTERCAMBIO DEL ESTADIO – ORIGINALMENTE DISEÑADO PARA CONECTAR UN SISTEMA DE AUTOPISTAS QUE NUNCA SE COMPLETÓ

LAS ALTERNATIVAS DE CONSTRUCCIÓN INCLUYEN UN HÍBRIDO O SERVICIO (DDI) INTERCAMBIO CON SEÑALES DE TRÁFICO

HÍBRIDO:

- OPERACIONES DE TRÁFICO LIGERAMENTE MEJORES QUE DDI
- MENOS ACCIDENTES PRONOSTICADOS QUE DDI
- EL TRÁFICO DE LA I-94 A WIS 175 ES FLUJO LIBRE

DIAMANTES DIVERGENTE - ALTERNATIVA PREFERIDA:

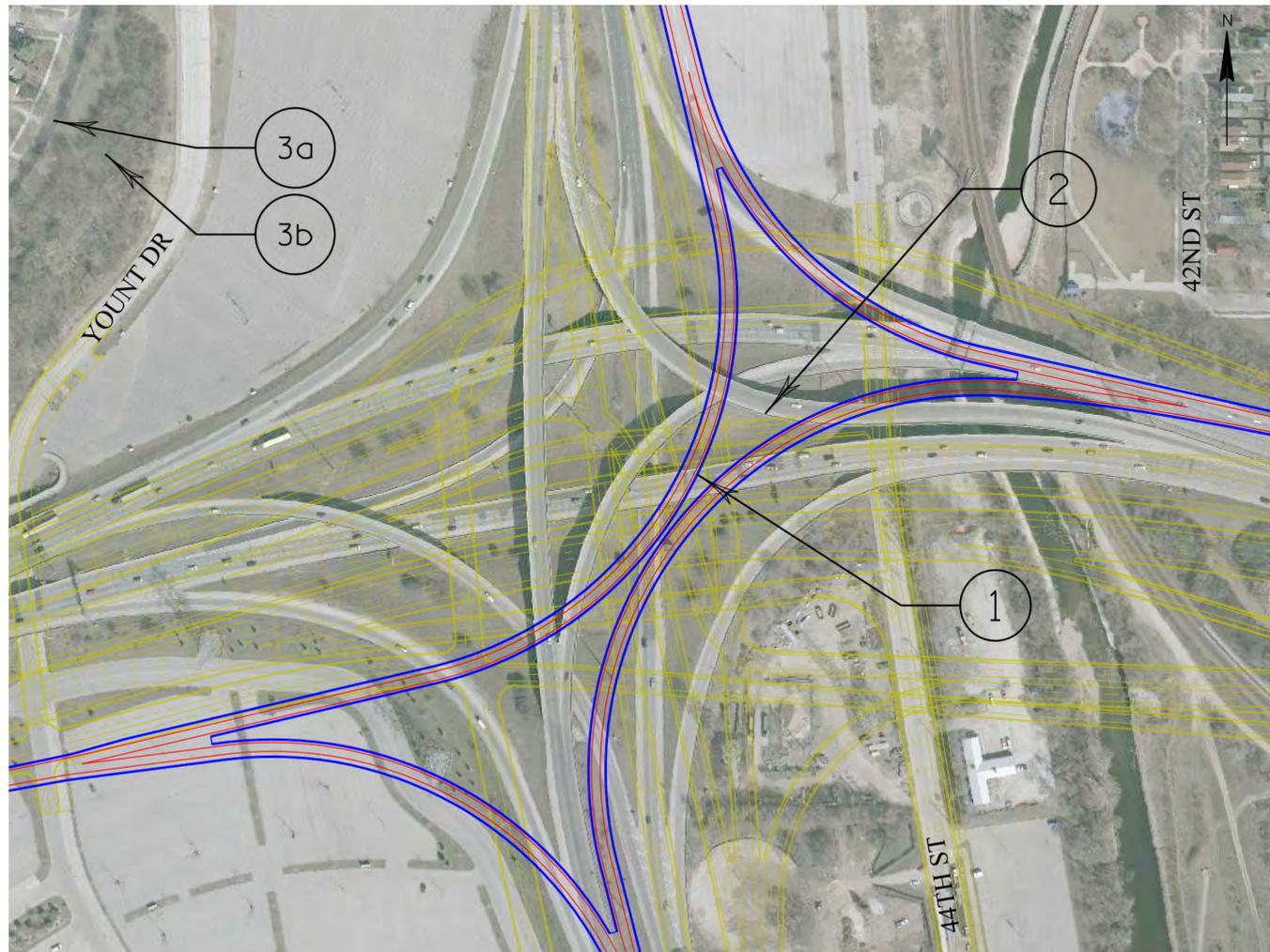
- MENOR COSTO QUE EL HÍBRIDO (\$70-\$90M MENOS)
- ALTURA SIMILAR AL INTERCAMBIADOR EXISTENTE
- ACCESO DIRECTO EN MITCHELL BLVD Y WISCONSIN AVE MANTENIDO
- WIS 175 - MENOR VELOCIDAD DE PUBLICACIÓN A TRAVÉS DEL INTERCAMBIO

Intercambio del estadio – Comparación de Altura

I-94 ESTE-OESTE



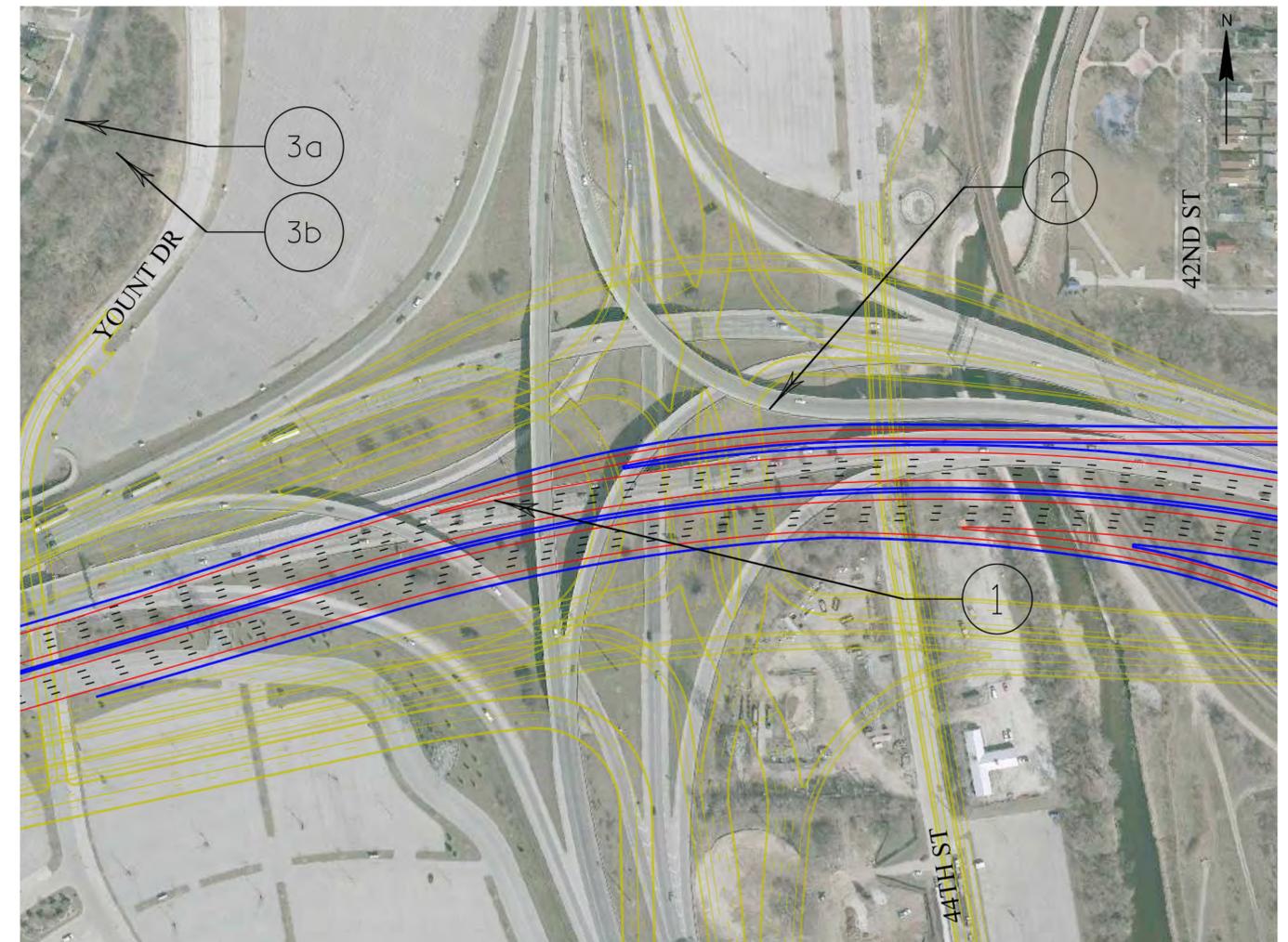
HÍBRIDO



CLAVE DE PUNTO

① Elevación propuesta más alta	684' (Híbrido) 659' (DDI)
② Elevación más alta existente	659'
③a Elevación de la calzada existente (N. Story Pkwy.)	669'
③b Elevación de la línea de árboles existente	720'

INTERCAMBIO DE DIAMANTES DIVERGENTE - ALTERNATIVA PREFERIDA



ALTURA DE INTERCAMBIO

Híbrido	Aproximadamente 70' por encima de la carretera más baja
Intercambio de diamantes Divergente	Aproximadamente 45' por encima de la carretera más baja
Para Comparación de Referencia Intercambio del Zoológico	Aproximadamente 95' por encima de la carretera más baja

Alternativas de 6 carriles/8 carriles en el Intercambio del Estadio

Comparación de impactos en propiedades del proyecto



I-94 ESTE-OESTE

	Alternativa de 8 carriles		Alternativa de 6 carriles			
	Intercambio Híbrido	Intercambio de Diamantes Divergente - Alternativa Preferida	Intercambio Híbrido		Intercambio de Diamantes Divergente	
	Intercambio medio de Hawley Road		Intercambio completo de Hawley Road	Intercambio medio de Hawley Road	Intercambio completo de Hawley Road	Intercambio medio de Hawley Road
Nuevo Derecho de Vía (en Acres)	49	49	42	48	42	48
Desplazamientos Residenciales	1	1	1	1	1	1
Desplazamientos Comerciales	6	6	6	6	6	6
Desplazamientos Institucionales	1	1	0	1	0	1

Representación gráfica del Intercambio del Estadio

Intercambio de diamantes divergente – Alternativa Preferida



I-94 ESTE-OESTE



