

## **Tape six – title “Stadium Interchange Spanish”**

Hay seis opciones que se han comenzado a mostrar para el Intercambio Vial del Estadio. Cada ilustración tiene un diagrama de tráfico que muestra cómo operaría. Lo que usted verá en los siguientes conceptos de diseño, son opciones pequeñas en las que cada diagrama no es necesariamente un diseño completo, pero son conceptos que pueden proporcionar accesos adicionales al Miller Park o a los alrededores. Estamos demostrando que hay muchas opciones que estamos considerando para proporcionar acceso a vecindarios y lugares alrededor del intercambio vial.

- En la página uno está el intercambio apilado. Hay un diseño con potencialmente cuatro niveles sin incluir el nivel de estacionamiento. Un diseño como este significa que las rampas que van de una autopista hasta la siguiente son algo largas. Como resultado de estas rampas largas, la oportunidad de tener acceso completo a la Avenida Wisconsin queda eliminada. Sin embargo, esta ilustración muestra un punto de acceso al Bulevar Mitchell pero tendría que estar limitado a operaciones en un día de juego para que la autopista funcione apropiadamente.
- En la página dos hay un concepto de turbina. Aunque el dibujo se ve muy diferente al concepto de la página uno, los dos diseños funcionan de manera muy similar. En lugar de tener vehículos que suban a las rampas como lo hacen en la página uno, éstos irían alrededor. Esto hace al intercambio vial más bajo, solo con dos niveles. En este concepto la idea es tener un acceso en forma de llave en el punto del Miller Park que reemplazaría al acceso del Bulevar Mitchell.
- En las páginas tres y cuatro hay diferentes variaciones sobre el concepto de un solo punto del intercambio urbano. El concepto básico completo se orienta a movimientos de rampas de giros a la izquierda hacia una sola intersección sobre o debajo de la autopista.
- El concepto en la página tres además muestra un segundo acceso opcional en el punto del Miller Park y los alrededores que está etiquetado como “Calle 45”.
- El concepto en la página cuatro es un paso más adelante para proporcionar capacidad más allá del concepto de la página tres separando los movimientos a través de la autopista de los movimientos a la izquierda. Nosotros agregamos un nivel para poder separar la US 41 y mantener todos los movimientos de giros a la izquierda en un solo nivel, de esta manera sigue siendo un solo punto de intercambio; la opción libera a la intersección de movimientos a través de la autopista.
- El concepto en la página cinco es la forma Eschelon. Desde el punto de vista del tráfico, el Eschelon es lo mismo que un intercambio de un solo punto nivel 3, pero el tráfico es separado de otra manera. En lugar de un solo punto de intercambio, tiene todas las izquierdas en un nivel y todo el tráfico que viaja a través de la autopista en otro nivel diferente. Este Echelon tiene una dirección para los movimientos a través de la autopista y dos para los movimientos a mano izquierda en un nivel. Además con el Echelon mostramos otra opción para locales o acceso al estacionamiento en la Calle 44.
- El concepto mostrado en la página seis es el trébol en la Calle 44. Esta opción muestra una pendiente en la US-41/Miller Park Way hacia una arteria vial (en lugar de hacia una autopista) y el Intercambio Vial del Estadio se rebaja a un intercambio vial con menor capacidad al agregar intersecciones señalizadas a lo largo de la US-41/Miller Park Way en las rampas de intersecciones a y desde la I-94. Esta opción, como las opciones en las páginas cuatro y cinco, tienen un segundo punto de acceso “incluido” al Miller Park vía Calle 44.