



CONNECTING WISCONSIN

PROYECTO DE LA I-41

Entre WIS 96 (Wisconsin Avenue) y County F (Scheuring Road)

REUNIÓN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LÍNEA

Miércoles 13 de mayo de 2020



PROPÓSITO DEL FOLLETO

El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) le agradece su tiempo mientras revisa los materiales de la reunión en línea para el proyecto propuesto de la I-41 entre WIS 96 (Wisconsin Avenue) en Appleton y el Condado F (Scheuring Road) en De Pere. El objetivo de este folleto es presentar el proyecto propuesto, proporcionar el cronograma general del proyecto y recopilar comentarios del público para ayudarnos a desarrollar una gama de alternativas de mejora que se evaluarán a medida que el proyecto avance. Por favor escuche la presentación, revise las láminas de la reunión y obtenga información adicional del proyecto a través del sitio web: wisconsindot.gov/I41project

APORTES/COMENTARIOS DEL PÚBLICO

Su opinión es importante. Los comentarios recibidos nos ayudarán a desarrollar alternativas de mejora que se presentarán en futuras reuniones. Un formulario para comentarios por escrito se incluye en este folleto y en el sitio web del proyecto. Se recomienda que complete este formulario y lo envíe a la oficina de la Región NE antes del 3 de junio de 2020. El formulario está prepagado, se puede doblar y enviar por correo local, o a través del correo electrónico DOTDSDNERI41@dot.wi.gov o llamando a los miembros del equipo del Proyecto I-41 incluidos en la última página del folleto. Preguntas o comentarios también se pueden enviar durante la reunión a través de YouTube Live. El personal de WisDOT responderá inmediatamente después de la presentación a las 5 p.m. el miércoles 13 de mayo de 2020.

POR QUÉ SE NECESITAN LAS MEJORAS

La I-41 es una ruta troncal crítica en el Plan de Carreteras Estatales de Wisconsin, Conexiones 2030, y es parte del Sistema Nacional de Carreteras. Las rutas principales son fundamentales para los patrones de viaje y sostener la economía del estado. La I-41 es una ruta de pasajeros y carga importante que conecta Neenah, Menasha, Appleton y Oshkosh con Fond du Lac y Milwaukee al sur y Green Bay al norte. El corredor proporciona acceso a áreas industriales de importancia, un aeropuerto internacional, instituciones educativas y universidades, centros comerciales regionales, distritos de entretenimiento y hospitales

Hoy, el segmento de 23 millas de la I-41 entre WIS 96 y el Condado F está congestionado y tiene múltiples deficiencias geométricas y operativas. Además, la infraestructura está llegando al final de su vida útil y necesita ser reemplazada. Varios factores influyen el por qué se necesita el proyecto y el tipo de mejoras a considerar para la carretera:

- **Congestión:** Este segmento de la I-41 está actualmente congestionado, especialmente durante las hora pico de la mañana y la tarde entre semana.
- **Seguridad:** Porciones de este segmento de la I-41 tienen un índice de accidentes mayor al índice estatal para carreteras similares. Accidentes frecuentes en el corredor crean congestión y demoras inesperadas. Estas demoras inesperadas incrementan los tiempos de viaje a través del corredor y disminuyen la confiabilidad en los tiempos de viaje para la I-41 y el sistema carretero en general.
- **Condiciones de la vía:** Gran parte del pavimento original se construyó en la década de 1960 y, aunque el mantenimiento del pavimento continúa, este ha llegado al final de su vida útil.
- **Puentes y Geometría de Vía:** Existen numerosas deficiencias como altura insuficiente en puentes, curvas verticales y horizontales, diseño de rampas, distancia entre distribuidores y anchos de acotamientos.

Mapa de Ubicación del Proyecto I-41



ALTERNATIVAS DE MEJORA

Además de la Alternativa de No Construcción, se están considerando varias alternativas de mejora como parte del proyecto. Las alternativas propuestas evaluarán las posibles soluciones para reducir la congestión en la I-41 y considerarán actualizar la autopista y los puentes a los estándares actuales para abordar las deficiencias.

I-41

La I-41 entre WIS 96 (Wisconsin Ave) y el Condado F (Scheuring Road) tiene actualmente 4 carriles (2 en cada dirección). WisDOT evaluará reconstruirla como una autopista de 4 carriles o su ampliación a 6 carriles.

Intersecciones de Servicio

Las intersecciones de servicio proporcionan acceso entre la autopista (en este caso I-41) y las calles superficiales locales. Existen 9 intersecciones de servicio en el corredor y potencial para una nueva.

Intersecciones de Servicio Existentes:

- WIS 96 (Wisconsin Avenue)
- WIS 15/County OO (Northland Avenue)
- WIS 47 (Richmond Street)
- County E (Ballard Road)
- County N (Freedom Road)
- WIS 55 (Delanglade Street)
- County J (Lawe Street)

- County U (S. County Line)
- County S (Freedom Road)

Intersección de Servicio Potencial:

- Conector del Puente Sur del Condado de Brown
Para más información sobre este proyecto visite:
www.browncountywi.gov/departments/planning-and-land-services/planning/south-bridge-connector/

La capacidad, las condiciones y las operaciones se estudiarán en relación con los volúmenes de tráfico futuros en cada intersección de servicio existente y propuesto. **Se considerarán tres tipos principales de intersección de servicio en cada ubicación:**



Intersección de Diamante/Diamante Estrecho: Una **intersección** de diamante incluye cuatro rampas, dos saliendo y dos entrando a la autopista de flujo libre. Un diamante estrecho tiene la misma forma general del diamante convencional, pero como su nombre indica, la separación en el diseño es más estrecha.



Intersección de Diamante Divergente (DDI): El DDI canaliza ambas direcciones del tráfico en la vía superficial para cruzar al lado opuesto del puente en la autopista, lo que requiere que el tráfico en la vía superficial conduzca brevemente en el lado opuesto de la vía, comparado a lo que hace normalmente.



Intersección Urbana de Punto Único (SPUI): La SPUI es una modificación de la **intersección** de diamante que tiene la ventaja de permitir que los giros a la izquierda opuestos procedan simultáneamente al comprimir dos intersecciones de un diamante en un solo punto sobre o debajo de la autopista.

ALTERNATIVAS DE MEJOR CONT.



Intersección de Sistema - I-41 at WIS 441

Una **intersección** de sistema transporta el tráfico de una autopista a otra a través de una red de rampas y conectores de flujo libre. La **intersección** del WIS 441 en la I-41 es una **Intersección de sistema**.

La **intersección** existente en WIS 441 tiene deficiencias operativas debido a un alto volumen de tráfico y la proximidad a Condado E (Ballard Road). Las posibles mejoras a la **intersección** incluyen el mantenimiento de los carriles auxiliares actuales o la construcción de un camino colector-distribuidor entre WIS 441 y Ballard Road.

Centro de Seguridad y Control de Peso (SWEF)

WisDOT está evaluando el reemplazo del Centro de Seguridad y Control de Peso (SWEF) existente a lo largo de la I-41 en Wrightstown. La nueva instalación que se evalúa:

- Garantizará la seguridad del conductor
 - Hará cumplir los estándares del equipo, de rendimiento del operador y la aptitud del conductor
- Protegerá la inversión en infraestructura
 - Hará cumplir leyes estatales de tamaño y peso para vehículos automotores comerciales (CMV)
- Aumentará la eficiencia al incorporar tecnología moderna para inspeccionar el tráfico de carga CMV
 - El volumen de tráfico y tráfico de carga están en aumento continuamente
- Considerará la posibilidad de reubicar el Puesto de Patrullaje Estatal de Fond du Lac al Wrightstown SWEF, una ubicación más céntrica en la Región NE
 - El Puesto actual necesita ser actualizado y colocarlo junto con el SWEF será menos costoso que hacerlo por separado

Mitigación de Ruido

WisDOT examinará el corredor en busca de posibles impactos de ruido debido a las mejoras propuestas y evaluará las posibles medidas de mitigación. Después de evaluar en detalle las ubicaciones y con el voto de los residentes afectados, WisDOT puede implementar otras medidas de mitigación de ruido a lo largo del corredor, como barreras de sonido. Estas se pueden construir en forma de bermas de tierra o paredes hechas con materiales que absorben el ruido. Se evaluarán las barreras acústicas existentes y se harán recomendaciones para mantenerlas o reemplazarlas. Para más información sobre este proceso, consulte el folleto o láminas sobre ruido en el sitio web del proyecto.

ALTERNATIVAS DE INTERSECCIONES DE SERVICIO



Intersección de Diamante/Diamante Estrecho

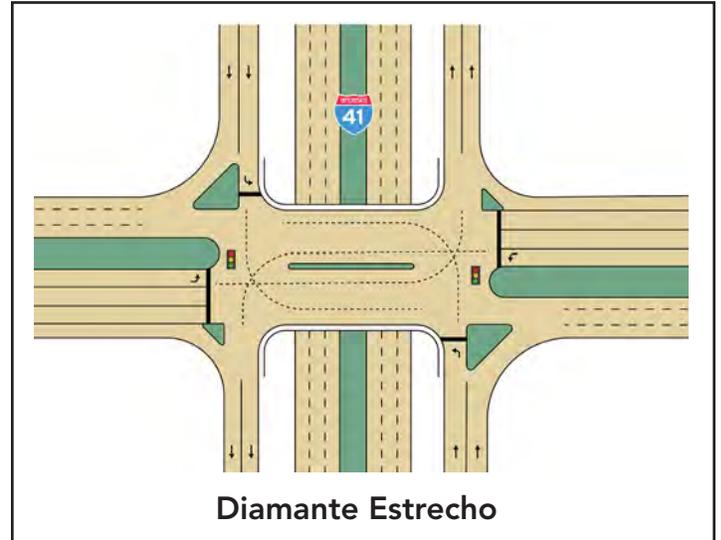
Las intersecciones de diamante son económicas en comparación con otras opciones ya que requieren menos derecho de vía y materiales. Hay dos intersecciones a nivel donde las rampas se cruzan con la carretera secundaria. Estas intersecciones a nivel pueden controlarse con señales de Alto donde el tráfico es ligero. Un semáforo o una rotonda se consideran cuando los volúmenes de tráfico son más elevados.

Actualmente hay dos intersecciones de diamante a lo largo del corredor del proyecto; I-41 en County U e I-41 en Freedom Road.

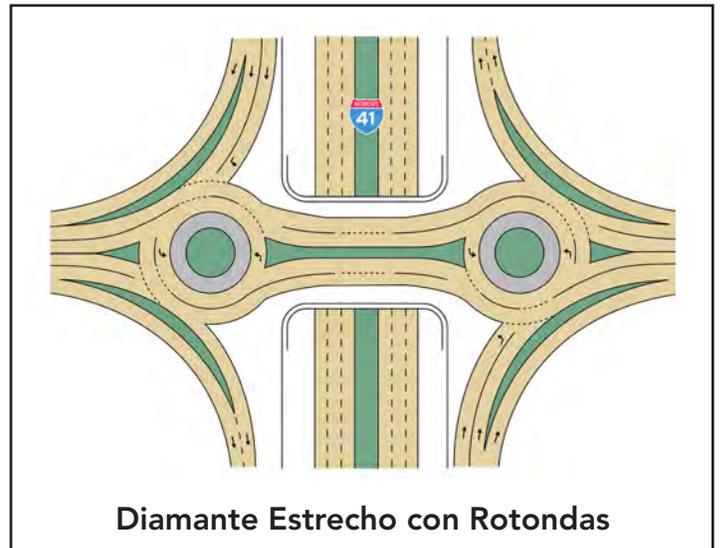
Un **diamante estrecho** tiene la misma forma general del diamante convencional, pero, como su nombre indica, la separación en el diseño es más estrecha. El espacio entre las dos intersecciones a nivel es tal que los movimientos de giro a la izquierda hacia la autopista ocurren en paralelo, proporcionando una vía lateral más ancha que la de una intersección de diamante estándar.

Ejemplos de intersecciones de diamante estrecho con intersecciones a nivel existen en la I-41 en WIS 96, WIS 47, County E y County N.

Un diamante estrecho también funciona con rotondas en cada terminal de rampa en lugar de señales de tráfico. I-41 en WIS 55, County J y County F son ejemplos de este tipo de intersección dentro de los límites del proyecto.



Diamante Estrecho



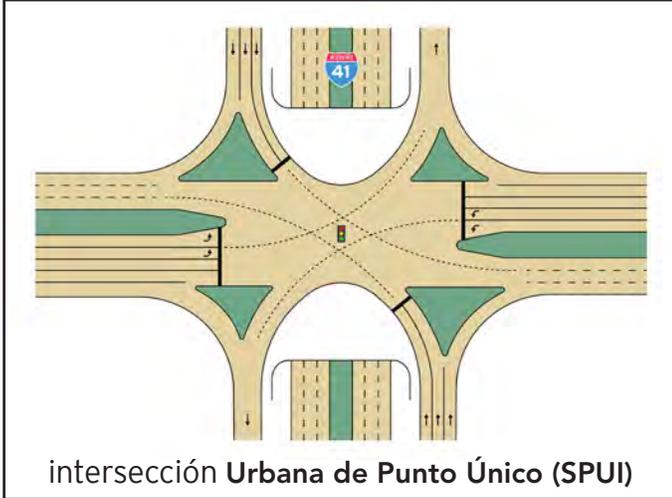
Diamante Estrecho con Rotondas

Pros:

- Menos derecho de vía
- Menos materiales
- Menor costo

Contras:

- Capacidad limitada
- Múltiples potenciales puntos de conflicto a nivel



intersección Urbana de Punto Único (SPUI)



Intersección Urbana de Punto Único (SPUI)

"Punto único" se refiere al hecho de que todo el tráfico en la vía superficial, y el tráfico que gira a la izquierda hacia o desde la autopista, se puede controlar desde un solo conjunto de señales de tráfico. Debido a la eficiencia espacial de los SPUI en relación con el volumen de tráfico que pueden manejar, este diseño se utiliza ampliamente en la reconstrucción de autopistas existentes en entornos urbanos densos. Si bien no hay SPUI en la región noreste, se pueden encontrar ejemplos en Wisconsin en US 53/US 12 en Eau Claire y Verona Road/Beltline en Madison.

Pros:

- Mayor eficiencia y capacidad

Contras:

- Mayor costo debido al largo del puente requerido y múltiples puntos de conflicto potenciales a nivel de calle



Intersección de Diamante Divergente (DDI)

WisDOT está considerando el uso de un DDI en las intersecciones de autopistas en todo el estado, incluyendo la I-41. Este innovador diseño, a veces llamado "diamante de doble cruce", guía intuitivamente a los automovilistas.

Está demostrado que este diseño aumenta la capacidad y la seguridad, disminuye la congestión y minimiza el costo de nueva infraestructura. El primer DDI en la región noreste se construyó en 2018 como parte del Proyecto de Expansión de Tres Condados de WIS 441 en el intercambiador WIS 441/US 10 (Oneida Street).



intersección de Diamante Divergente

Pros:

- Mayor seguridad debido a la eliminación de puntos de conflicto a casi la mitad
- Mayor capacidad y eficiencia
- Navegación simplificada
- El costo es comparable a una intersección de diamante de tamaño similar

Contras:

- Nuevo tipo de intersección/curva de aprendizaje

CRONOGRAMA DEL PROYECTO

Tarea	2020												2021											
	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Medioambiental																								
Coordinación entre Agencias																								
Análisis de Tráfico																								
Desarrollo/Revisión de Alternativas																								
Diseño Preliminar																								
Participación Pública																								

Inicia Estudio Medioambiental: Dic 2019
 Diseño Final: 2022-2024

Acquisición de Terrenos: 2023-2024
 Construcción: A ser determinado

SIGUIENTES PASOS

Su opinión es importante. Los comentarios recibidos durante esta reunión se utilizarán para desarrollar alternativas de mejora que se presentarán en futuras reuniones.

ÚNETE A LA LISTA DE CONTACTOS POR E-MAIL

Si desea recibir actualizaciones del proyecto y avisos de futuras reuniones por correo electrónico, envíe su dirección de correo electrónico a Melissa Kok a Melissa2.Kok@dot.wi.gov o regístrese a través del enlace en el sitio web del proyecto: wisconsindot.gov/I41project

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Para información adicional, por favor contacte alguno de los siguientes miembros del equipo:

Scott Ebel, P.E.

I-41 Gerente de Proyecto
 (920) 360-2225
Scott.Ebel@dot.wi.gov

Melissa (Missy) Kok

I-41 Gerente de Comunicaciones
 (920) 492-5743
Melissa2.Kok@dot.wi.gov

También se puede contactar a ambos por correo a:
 WisDOT Northeast Region
 944 Vanderperren Way
 Green Bay, WI 54304

Personas sordas o con problemas de audición que requieran un intérprete pueden solicitarlo comunicándose con el Sistema de Retransmisión de Telecomunicaciones de Wisconsin (marque 711).

