

ACTUALIZACIÓN DE AUTOPISTA I-94 DE ESTE A OESTE

Departamento de transporte de Wisconsin

Verano de 2016

Estudio se acerca a la terminación; diseño detallado comienza

El departamento de transporte de Wisconsin (WisDOT) y la Administración federal de carreteras (FHWA) están cerca de finalizar su plan de reconstruir y modernizar la autopista I-94 entre la calle 16 y la calle 70 en Milwaukee. El diseño identificado en la declaración del impacto ambiental final (EIS), publicó en febrero del año 2016, es la alternativa “de grado” por la zona del cementerio al oeste de Miller Park y la alternativa “en alineación” es al este del intercambio de estadio. Un carril adicional se añadirá a la autopista I-94 en cada dirección, lo que es una autopista de 8 carriles. Todas las alternativas que considero WisDOT y FHWA están documentadas en el EIS Final que pueden ser encontradas en www.seffreeways.org.

La alternativa preferida aborda los problemas de pavimento deteriorado, choques de alta frecuencia y congestión manteniendo una conexión de transporte local, estatal y nacional. (vea página tres – diseño modificaciones reducen el impacto)

WisDOT y FHWA presentemente están revisando comentarios públicos y agencia en el EIS Final mientras se prepara el registro de decisión.

“Hemos escuchado las respuestas y elegimos el diseño que ofrece a la comunidad con el mejor balance cuando se evalúan todos los factores críticos.”

-Secretario Mark Gottlieb



Representación artística del diseño del intercambio de estadio

En este asunto

- Alternativa preferida balancea varios factores
- Comentarios públicos
- Modificaciones en el diseño reducen impactos
- Que es lo siguiente
- Recursos culturales



Alternativa preferida balancea varios factores

El estudio de WisDOT de este segmento de autopista en I-94 considera muchas alternativas, incluyendo mejoramientos de terreno y la reconstrucción de la autopista sin necesidad de añadir un carril en cada dirección. Se revisaron numerosas opciones de diseño, incluyendo una opción de dos pisos por la zona del cementerio al oeste de Miller Park. Varios factores hacen la opción de doble piso menos deseable que la alternativa de grado, tales como aumento de los costos, impactos en barrios adyacentes e impactos en el cementerio Wood National, que forma parte de Soldiers Home National Historic Landmark.

La alternativa de grado tendrá cuatro carriles en cada dirección y será sobre la misma elevación como la autopista que existe. El intercambio en las calles 68/70 será construido en una configuración similar. Un medio intercambio será proveído en la calle Hawley, con acceso a la autopista al oeste solamente. Se eliminará el intercambio Mitchell Boulevard, pero será reemplazado por un nuevo intercambio de carretera debajo del intercambio de estadio. Una nueva carretera conectará este nuevo intercambio de la carretera local con Mitchell Boulevard.

El intercambio de estadio será completamente reconstruido para eliminar las entradas y salidas izquierdas.

La alternativa en alineación al este del intercambio de estadio tendrá cuatro carriles en cada dirección y mantendrá los intercambios de la calle 35 y de la calle 27 en configuración, similares como hoy.

Datos rápidos

- Las 3.5 millas del corredor I-94 este-oeste conecta el intercambio de Marquette y el intercambio de Zoo. Se abrió al tráfico en 1963.
- Este segmento de I-94 lleva un promedio de 143,000-160,000 vehículos por día entre semana.
- La estimación es de aproximadamente \$852 millones (de dólares de 2014) y probablemente tomará cuatro años para construir.

¿Está conduciendo menos la gente?

La estadística de millas viajadas por vehículo

Millas viajadas por vehículo (VMT) es el número de millas en un área extensa tal como un condado o estado, no es una estadística usada para la previsión de tráfico. En 2015, Estados Unidos VMT fue 3.14 trillones, superior a cualquier año anterior a la recesión.

Después de la leve disminución de VMT estatal y nacional durante la recesión, VMT está aumentando. El tráfico en este tramo de I-94 excede la capacidad que se ha diseñado soportar y tráfico en la carretera en la área de Milwaukee ha crecido en los últimos años, incluso durante de la recesión.

El número de vehículos que utilizan I-94 hoy garantiza la necesidad de un carril adicional.



Comentarios públicos

Tránsito

Además de comentarios sobre la autopista, muchos de los comentarios reflejan un fuerte deseo de mejorar el tránsito de la zona. WisDOT está transfiriendo esas preocupaciones a las unidades locales de gobierno con la autoridad de administrar los sistemas de transporte.

“WisDOT no tiene la autoridad para administrar o financiar tránsito independientemente de los créditos que son hecho por la legislatura, pero sin duda tenemos la capacidad y la obligación de fomentar la comunicación entre los organismos que rodean a las necesidades de transporte vital en la región y mejor transporte público es uno de esos. Sin duda trabajaremos para facilitar la comunicación.”

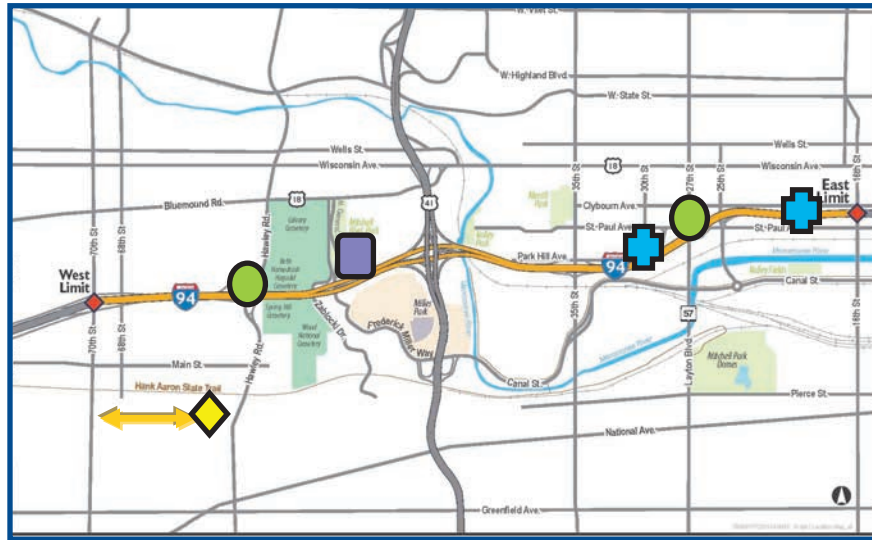
- Secretario Gottlieb

Acceso

La cantidad y ubicación de acceso para la autopista (intercambio) ha sido una consideración de diseño importante.

Un mensaje consistente del público es mantener los lugares de intercambio existentes. Una opción del diseño al inicio de examinar fue eliminar el intercambio de la calle 35 o consolidar acceso a I-94 calle 68 y calle 70; debido en parte de comentarios públicos, ambas opciones fueron eliminadas.

Dadas las limitaciones del área inmediatamente al este del camino de Hawley, WisDOT no puede con seguridad proporcionar todos los movimientos que existen en el intercambio de hoy. WisDOT trabaja con FHWA para proporcionar un intercambio medio (acceso al oeste) en el diseño.



Ubicación del proyecto

I-94 desde la calle 70 hasta la calle 16 en la ciudad de Milwaukee

Modificaciones del diseño reducen impactos

La alternativa preferida provee acceso a la autopista al oeste de la calle Hawley de ida y venida, no como los intercambios completos de hoy. En respuesta a las preocupaciones de los residentes y negocios de West Allis y Milwaukee, WisDOT construirá una nueva conexión entre la calle Hawley y la calle 70 en West Allis, una media milla al sur de I-94. La nueva conexión:

- Responde a los comentarios de los interesados
- Conecta la carretera de Hawley y calle 70
- Mitiga la pérdida parcial de acceso autopista del intercambio de Hawley
- Requiere la reubicación de la tienda de signos de WisDOT en la calle Hawley

Reduce impactos y traslados:

- Hawley no se desplazará al este, como fue demostrado en el EIS Final. Más bien se reconstruirá sobre el mismo lugar, que reducirá la cantidad de terreno WisDOT necesita comprar y evita tener que trasladar un negocio y dos viviendas.
- WisDOT no reconstruirá la calle 27 entre la avenida St. Paul y la calle Clybourn (justo al norte de I-94). Esto elimina la necesidad de desplazar a dos empresas y un edificio comercial vacante.

Reduce costos:

- En el segmento del este WisDOT modificó el diseño para reducir los costos. Se ha descendido un reajuste menor de la autopista entre la calle 25 y la calle 16, y un carril auxiliar será construido en I-94 hacia el este entre la calle 27 y la calle 35, en lugar de rampas trenzadas más caras. Ambos cambios reducen costo mientras que proporciona una autopista segura.

Mejorará la circulación:

- Se agregará una carretera cerca de Miller Park entre Mitchell Boulevard y el intercambio del estadio. Esta carretera fue agregada después de la audiencia pública sobre el EIS del proyecto.

Que es lo siguiente

El paso final en el estudio es aprobación de FHWA del registro de decisión, tal cual es la aprobación final del gobierno federal para el proyecto. Después de que el registro de decisión es aprobada a finales del verano/principios del otoño, WisDOT tiene varios pasos de completar antes de que el proyecto esté listo para construcción. El inicio de la construcción depende del presupuesto y aprobación legislativa.

Diseño, propiedad inmueble y utilidad preceden construcción y típicamente toman tres años; construcción tomara aproximadamente cuatro años.



Printed on partially
recycled paper

Recursos culturales

WisDOT balancea las necesidades de transporte con la administración de los recursos culturales. WisDOT y FHWA evalúan proyectos de transporte para posibles impactos de recursos culturales en virtud de la sección 106 de la ley de preservación histórica del año 1966.

Como el proyecto progresa por la fase de diseño, WisDOT seguirá comprometidos a la protección de los recursos históricos y arqueológicos. Un acuerdo con agencias de preservación histórica, que se espera que sea firmado este verano, asegurara que esas agencias sigan participando en el proyecto durante todo el diseño.

Sepulcros

WisDOT sigue recibiendo comentarios denunciando los impactos a los cementerios ubicados en los cuatro cementerios que bordean el corredor I-94. ***Muy temprano en el proceso de estudio WisDOT hizo un compromiso firme que el proyecto no afectaría los sepulcros. Ese compromiso no ha cambiado. Cerca de los cementerios, la alternativa preferida permanece dentro de la vía pública.***

Contáctanos

Jason Lynch, P.E.
Project Supervisor
WisDOT SE Region
PO Box 798
Waukesha, WI
53187-0798

Phone: 414-750-1803

Fax: 262-548-5662

Jason.Lynch@dot.wi.gov

Visítanos en la red en
www.sefreeways.org