

Reuniones de participación pública - diciembre de 2021

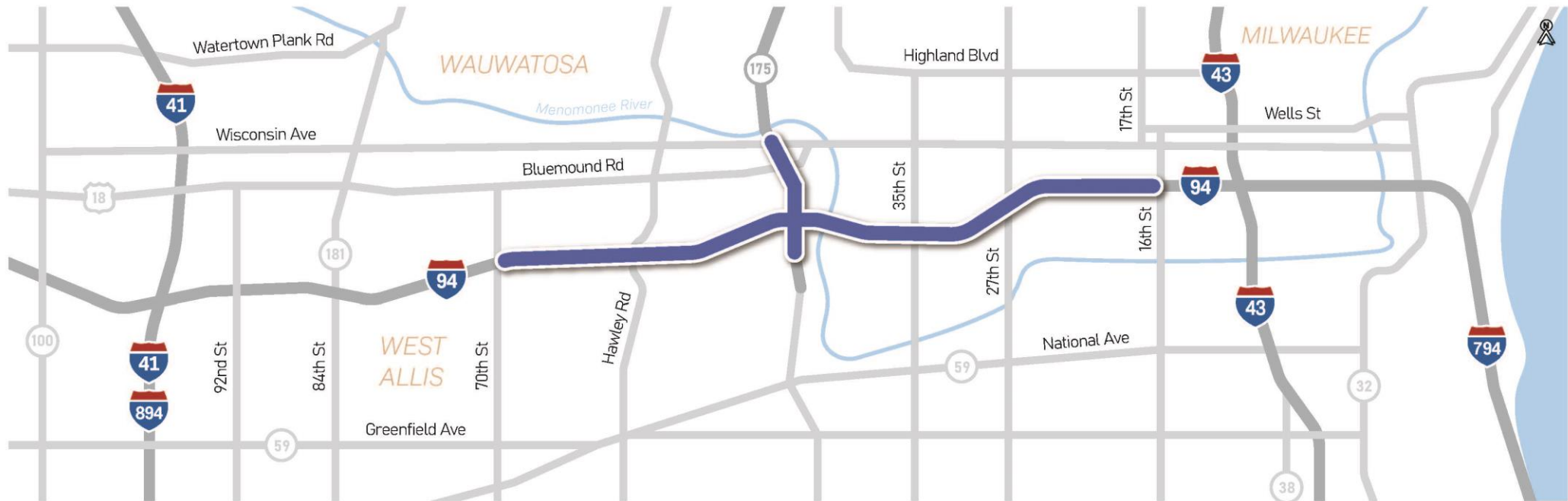
El Departamento de Transporte de Wisconsin organizó dos reuniones de participación pública al estilo de puertas abiertas a principios de diciembre de 2021 para discutir las mejoras propuestas del proyecto y las alternativas pendientes. Los materiales y exhibiciones que se compartieron en las reuniones se publican a continuación para ayudar a brindar más oportunidades para comentarios públicos

Fondo

Background

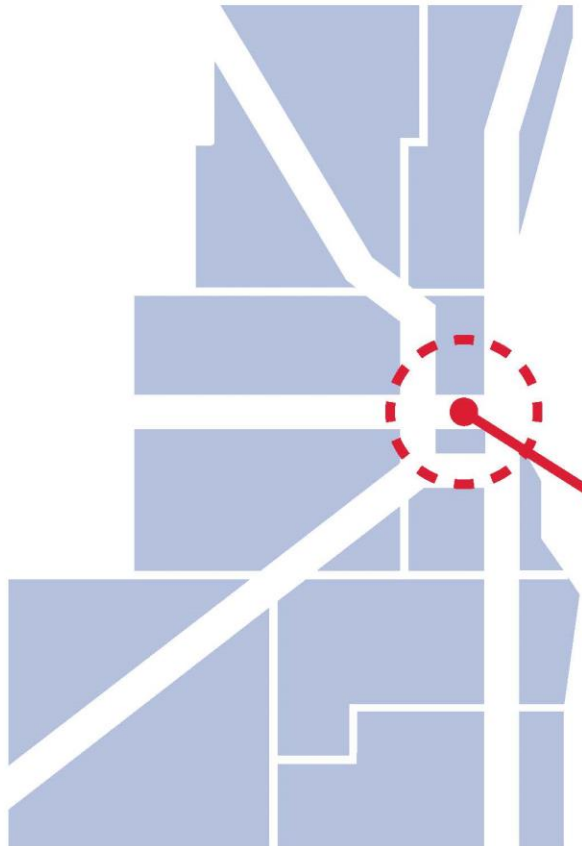
Ubicación del proyecto

I-94 ESTE-OESTE



Importancia regional del corredor

I-94 ESTE-OESTE



Radio de
5
MILLAS



PERSONAS



TRABAJO



NEGOCIOS

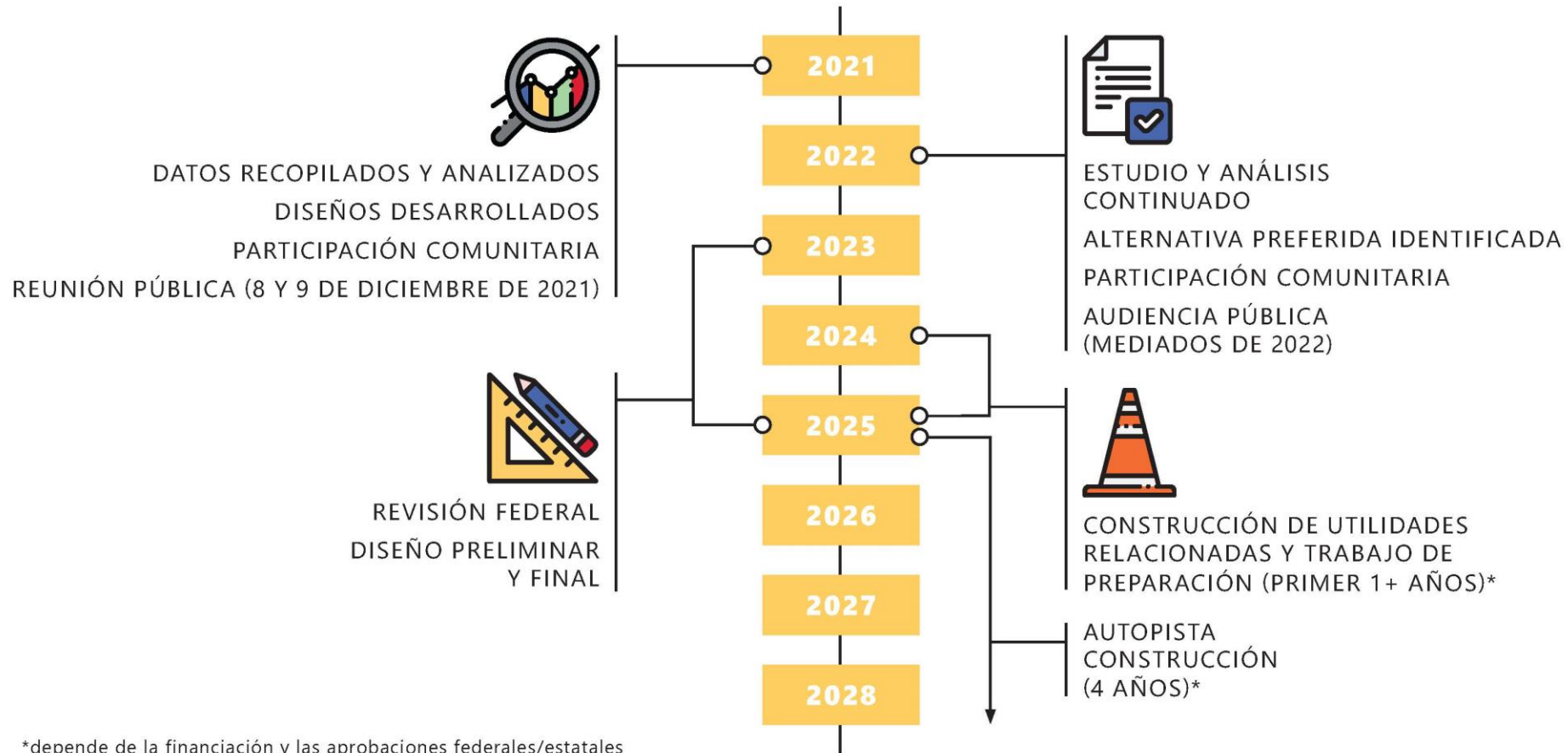
**EN LA REGIÓN DE LOS
7 CONDADOS**

(WASHINGTON, OZAUKEE,
WAUKESHA, MILWAUKEE,
WALWORTH, RACINE, KENOSHA)
**SE ENCUENTRAN DENTRO DE UN
RADIO DE 5 MILLAS DEL
INTERCAMBIO DEL ESTADIO***

*Fuente de datos: M7

Horario anticipado

I-94 ESTE-OESTE



Proyectos de transporte cercanos

I-94 ESTE-OESTE



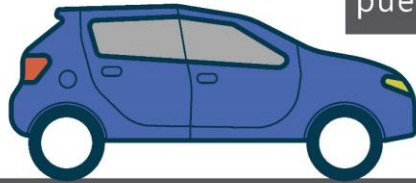
Terminología de puentes

I-94 ESTE-OESTE



Hay varios tipos de diseños de construcción para puentes. La mayoría de los puentes de Wisconsin tienen:

VISTA LATERAL

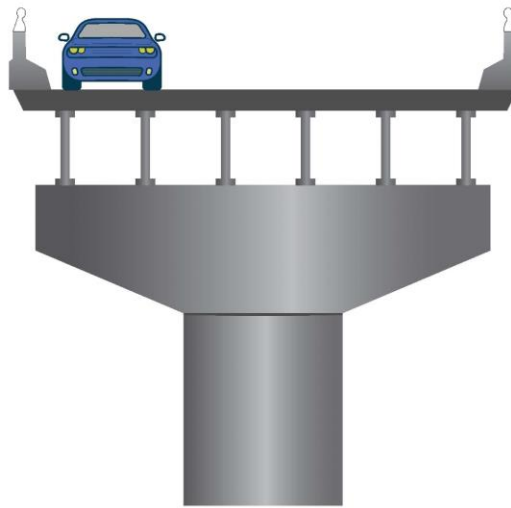


Cubiertas: la superficie superior del puente sobre el que conduce

Vigas: los vanos horizontales que descansan sobre los pilares

Pilares: las columnas verticales que sostienen las vigas

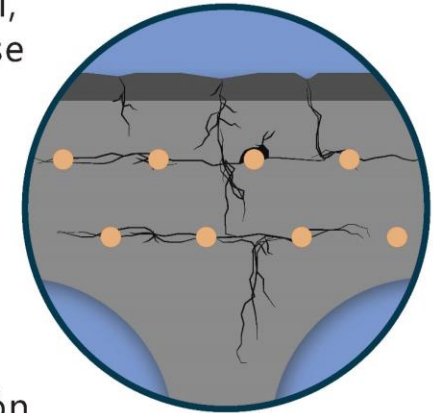
VISTA EN SECCIÓN TRANSVERSAL



LAS BARRAS DE REFUERZO

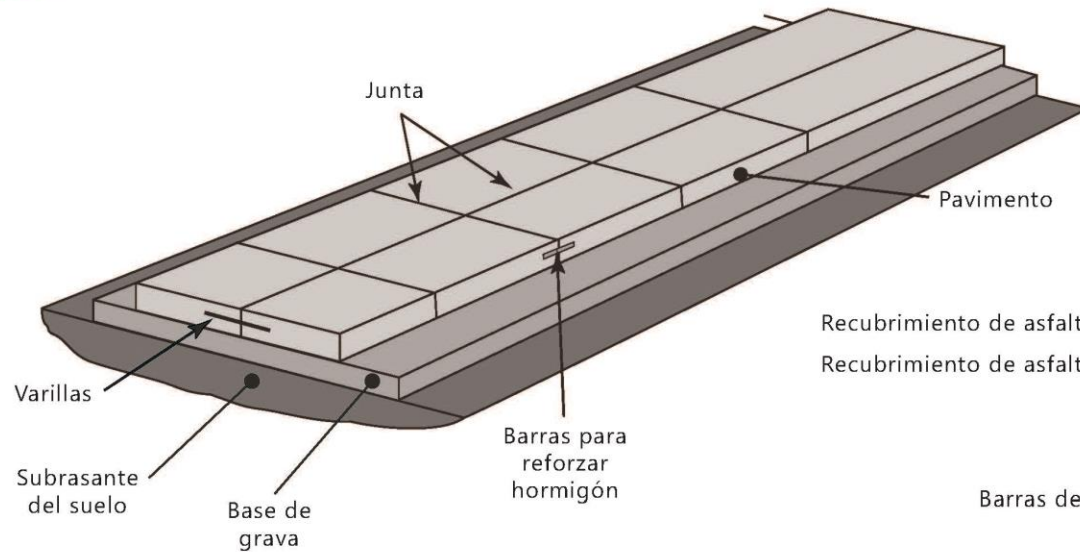
Por lo general, el hormigón se vierte sobre una celosía de barras de refuerzo de acero.

La barra de refuerzo le da al hormigón su resistencia y se utiliza en los pilares, vigas y cubiertas. Cuando se forman grietas en la plataforma que permiten que el agua entre en contacto con la barra de refuerzo, la barra de refuerzo se oxida y el concreto se deshace. Los puentes nuevos tienen barras de refuerzo revestidas para reducir la oxidación.

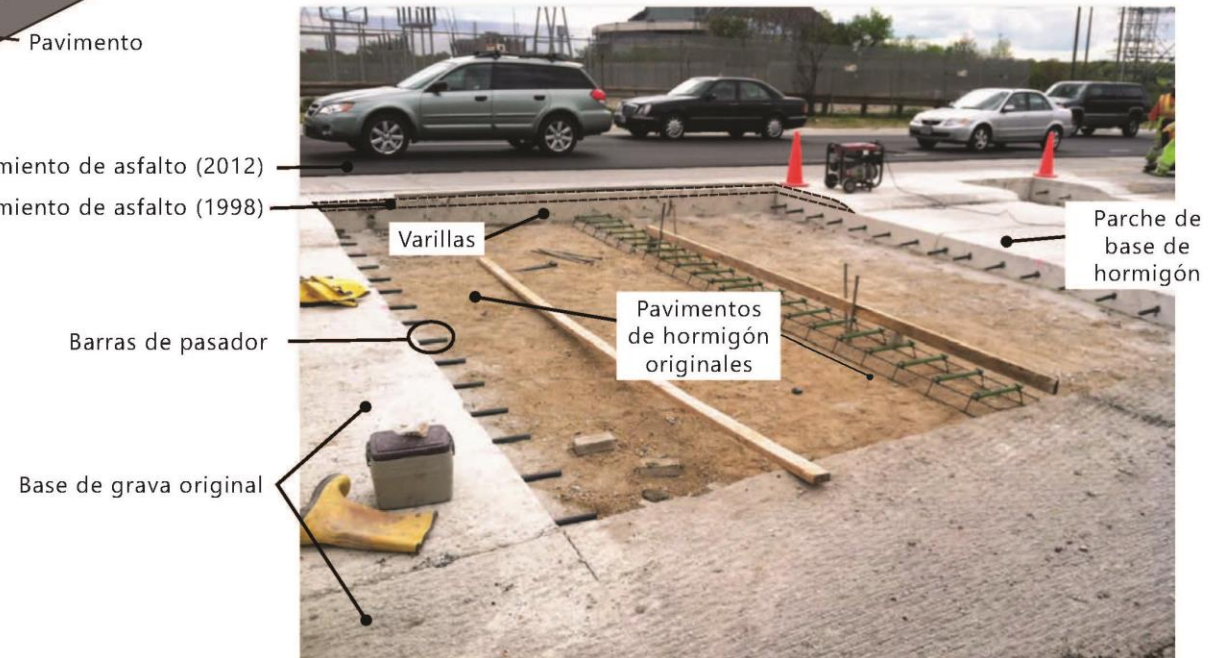


Componentes del pavimento

I-94 ESTE-OESTE



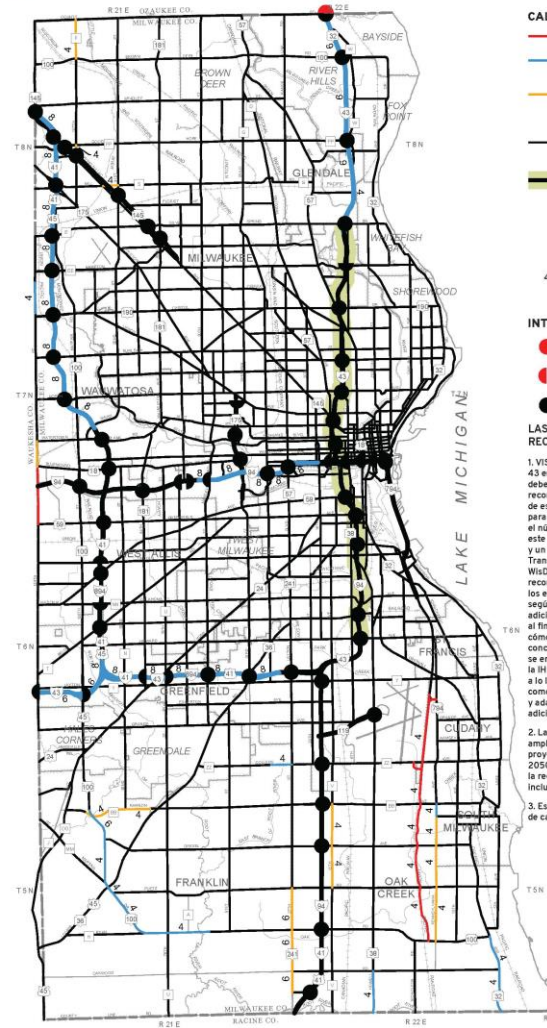
COMPONENTES BÁSICOS DE PAVIMENTACIÓN



Nota: Esta foto fue tomada en el 2012 durante la repavimentación de los carriles I-94 en dirección este. La foto ilustra los componentes del pavimento que se muestran en el gráfico de la izquierda.

Mejoras funcionales al sistema de carreteras y calles arteriales en el condado de Milwaukee: VISIÓN 2050

I-94 ESTE-OESTE



CALLE O CARRETERA ARTERIAL

- NUEVA
- AMPLIACIÓN Y/O OTRA MEJORA PARA PROPORCIONAR UNA CAPACIDAD ADICIONAL SIGNIFICATIVA
- RESERVA EL DERECHO DE VÍA PARA ACOMODAR LAS POSIBLES MEJORAS FUTURAS MÁS ALLÁ 2050 (CARRILES ADICIONALES O NUEVA INSTALACIÓN)
- REPAVIMENTACIÓN O RECONSTRUCCIÓN PARA PROPORCIONAR ESENCIALMENTE LA MISMA CAPACIDAD
- NO HAY RECOMENDACIÓN CON RESPECTO A SI ESTE SEGMENTO DE I-94 DEBE SER RECONSTRUIDO CON O SIN CARRILES ADICIONALES. DETERMINACIÓN DE SI SE RECONSTRUIRÁ CON O SIN CARRILES ADICIONALES DURANTE LA INGENIERÍA PRELIMINAR. (VER NOTA 1 A CONTINUACIÓN)

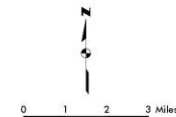
- 4 NÚMERO DE CARRILES DE TRÁFICO PARA INSTALACIONES NUEVAS O MEJORADAS, INCLUYENDO RESERVAS DE DERECHO DE PASO (2 CARRILES DONDE SIN NUMERAR)

INTERCAMBIO DE AUTOPISTA

- NUEVO
- ◐ MEDIO NUEVO
- EXISTENTE

LAS SIGUIENTES NOTAS COMPLEMENTAN LAS RECOMENDACIONES REPRESENTADAS EN ESTE MAPA:

1. VISION 2050 no hace ninguna recomendación con respecto a si la IH 43 entre Howard Avenue y Silver Spring Drive, cuando se reconstruya, debe reconstruirse con o sin carriles de tráfico adicionales. VISION 2050 recomienda que la Ingeniería preliminar realizada para la reconstrucción de este segmento de IH 43 debería incluir la consideración de alternativas para reconstruir la autopista con carriles adicionales y reconstruirla con el número de carriles existente. La decisión sobre cómo se reconstruirá este segmento de IH 43 se tomaría como parte de la Ingeniería preliminar y un estudio de impacto ambiental realizado por el Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT). Durante la Ingeniería preliminar, WisDOT consideraría y evaluaría una serie de alternativas, incluida la reconstrucción tal como está, varias opciones de reconstrucción según los estándares de diseño moderno, compromisos para la reconstrucción según los estándares de diseño moderno, la reconstrucción con carriles adicionales y la reconstrucción con la cantidad de carriles existente. Solo al final de la Ingeniería preliminar se tomaría una determinación sobre cómo se reconstruiría este segmento de la autopista IH 43. Luego de la conclusión de la Ingeniería preliminar para la reconstrucción, VISION 2050 se enmendaría para reflejar la decisión tomada sobre cómo se reconstruirá la IH 43 entre avenida Howard y calle Silver Spring. Cualquier construcción a lo largo de este segmento de IH 43 antes de la Ingeniería preliminar, como la reconstrucción de un puente, debe preservar completamente y adaptarse a la opción futura de reconstruir la carretera con carriles adicionales.
2. Las ciudades de Milwaukee y Wauwatosa expresaron su oposición a la ampliación de IH 94 entre la calle 70 y la calle 16, que se considera un proyecto comprometido como WisDOT, en el momento en que VISION 2050 se actualizó en 2020, había completado la Ingeniería preliminar para la reconstrucción de este segmento de IH 94 y su alternativa preferida. Incluye su ampliación.
3. Este mapa se ha actualizado para no mostrar los proyectos de expansión de capacidad completados hasta finales de 2020.



Source: SEWRPC

Participación Pública

I-94 ESTE-OESTE



PRINCIPALES RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA HASTA LA FECHA

- > WisDOT se deshizo de la alternativa de dos pisos
- > Autopista de diamantes divididos en la calle 68/70
- > Diseñado extensión de la calle Washington
- > El intercambio de la calle 35 se mantuvo
- > Se mantuvo el intercambio entre las calles 25 y 28 (alternativa de caída fuera de la alineación)
- > Se movió el intercambio del estadio ligeramente hacia el sur (lejos de los barrios)
- > Determinado que se necesita un EIS complementario
- > Trabajando para incluir tránsito adicional como mitigación del proyecto
- > Conectividad mejorada entre barrios y negocios



PARTICIPACIÓN COMUNITARIA - 2022 MIRANDO HACIA EL FUTURO

- > Grupos de barrios, grupos pequeños, comités, grupos de interés (continuar con una participación bien establecida y aumentar el alcance de las partes interesadas más allá del corredor)
- > Audiencia pública en verano de 2022
- > Medios tradicionales / redes sociales (sitio web, material impreso, plataformas de redes sociales)
- > Talleres y reuniones específicas cuando sea apropiado (por ejemplo, conectividad del tramo este, estadio)

PARTICIPACIÓN PÚBLICA - 2023 Y MÁS ALLÁ*

PARTICIPACIÓN PÚBLICA (ENFOQUE DE DISEÑO Y MITIGACIÓN):

- > Reuniones públicas, reuniones de grupos de interés y vecindarios específicos, reuniones de comités
- > Presencia en eventos y reuniones de la comunidad
- > Trabajar con las partes interesadas específicas en los detalles de los compromisos de diseño
- > Desarrollo empresarial y laboral
- > Continuar con la comunicación tradicional (sitio web del proyecto, redes sociales, envíos masivos de correos electrónicos, boletines informativos)

TRÁFICO (ENFOQUE DE MITIGACIÓN):

- > Desarrollar planes de control de tráfico detallados (con municipios locales, condados del área)
- > Estimar la cantidad de tráfico que se desviará fuera del sistema y desarrollar planes de mitigación (mejoras en la intersección, bicicleta / peatón consideraciones, diseño)
- > Desarrollar un plan de gestión de transporte

COORDINACIÓN/ALCANCE AMBIENTAL (ENFOCADO EN MITIGACIÓN):

- > Opinión pública/votación sobre barreras acústicas
- > Sitio/tamaño/diseño de estanques de aguas pluviales u otras soluciones de infraestructura verde
- > Desarrollar planes detallados de control de erosión
- > Desarrollar planes detallados de mitigación de humedales (si es necesario)
- > Coordinación continua con las partes consultoras de la Sección 106



* si se emite Acto de Decisión.

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

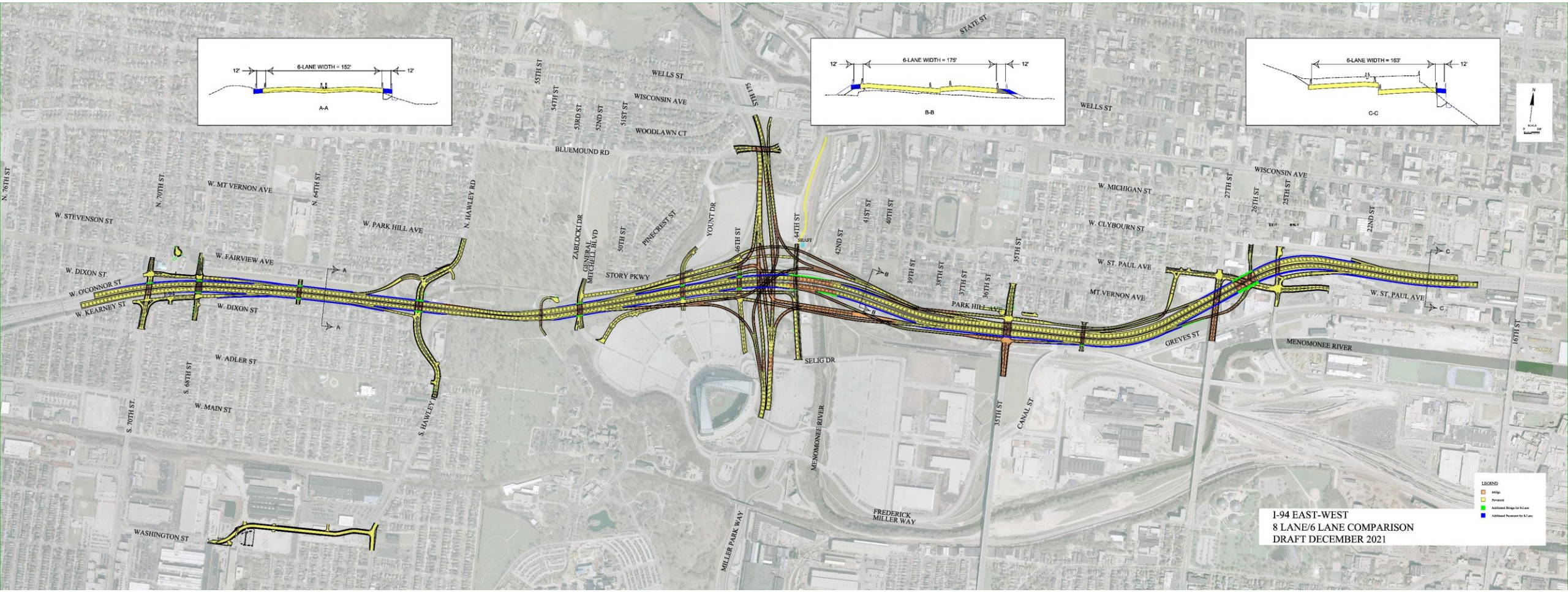
TRABAJO EN CURSO

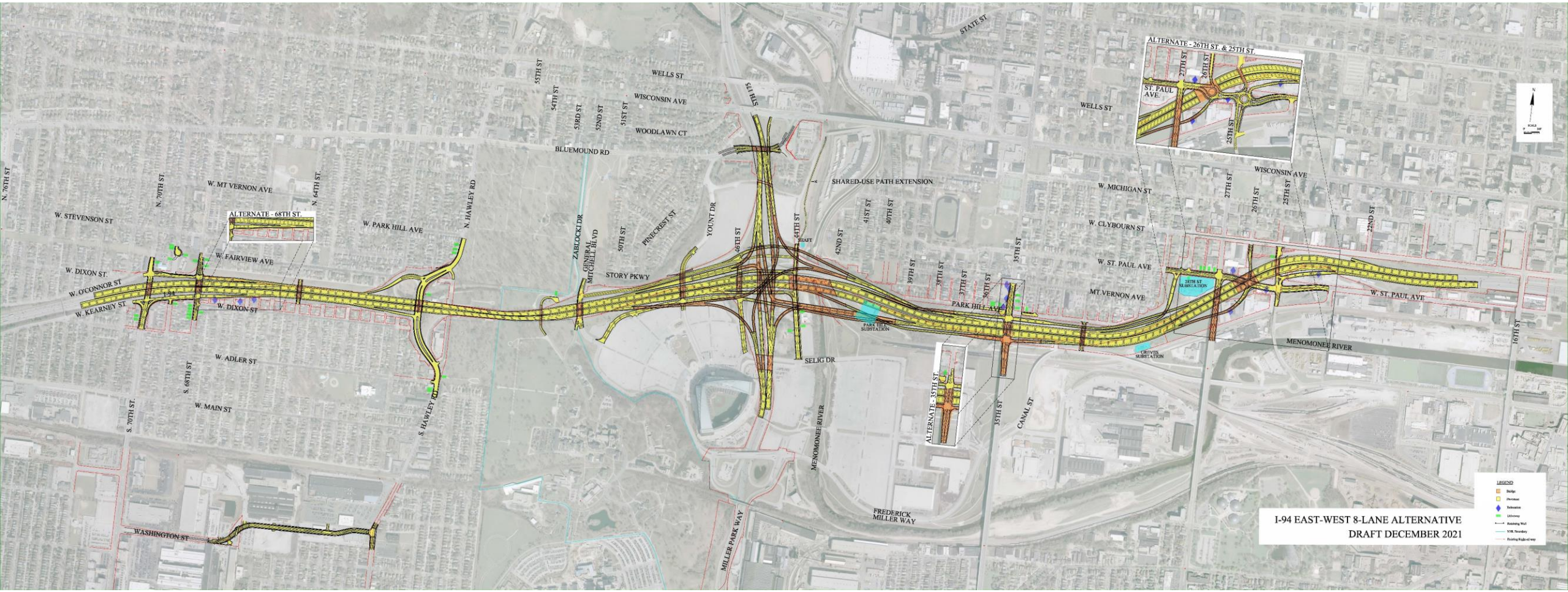
- > Revisar y actualizar los datos de la utilidad
- > Coordinación de servicios públicos (Proceso TRANS 220)
- > Identificar conflictos de servicios públicos con el diseño
- > Estimar los costos de impacto de los servicios públicos
- > Análisis de ubicaciones para subestaciones eléctricas



Diseño

Design





I-94 EAST-WEST 8-LANE ALTERNATIVE
DRAFT DECEMBER 2021

- LEGEND**
- Bridge
 - Overpass
 - Substation
 - Station
 - Existing Path
 - Mill Number
 - Existing Right-of-Way

Ancho de carril y arcén

Diseño propuesto: 6 carriles y 8 carriles

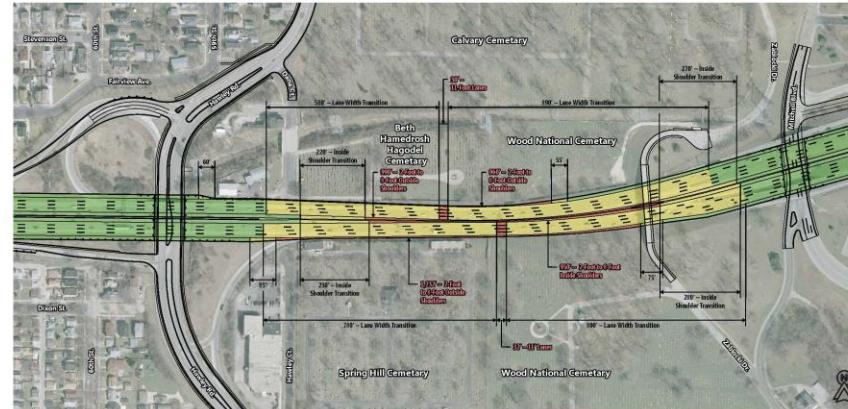
I-94 ESTE-OESTE



ALTERNATIVA DE 6 CARRILES (LA MITAD DE HAWLEY)



ALTERNATIVA DE 8 CARRILES



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'

Representación propuesta del intercambio del estadio

I-94 ESTE-OESTE

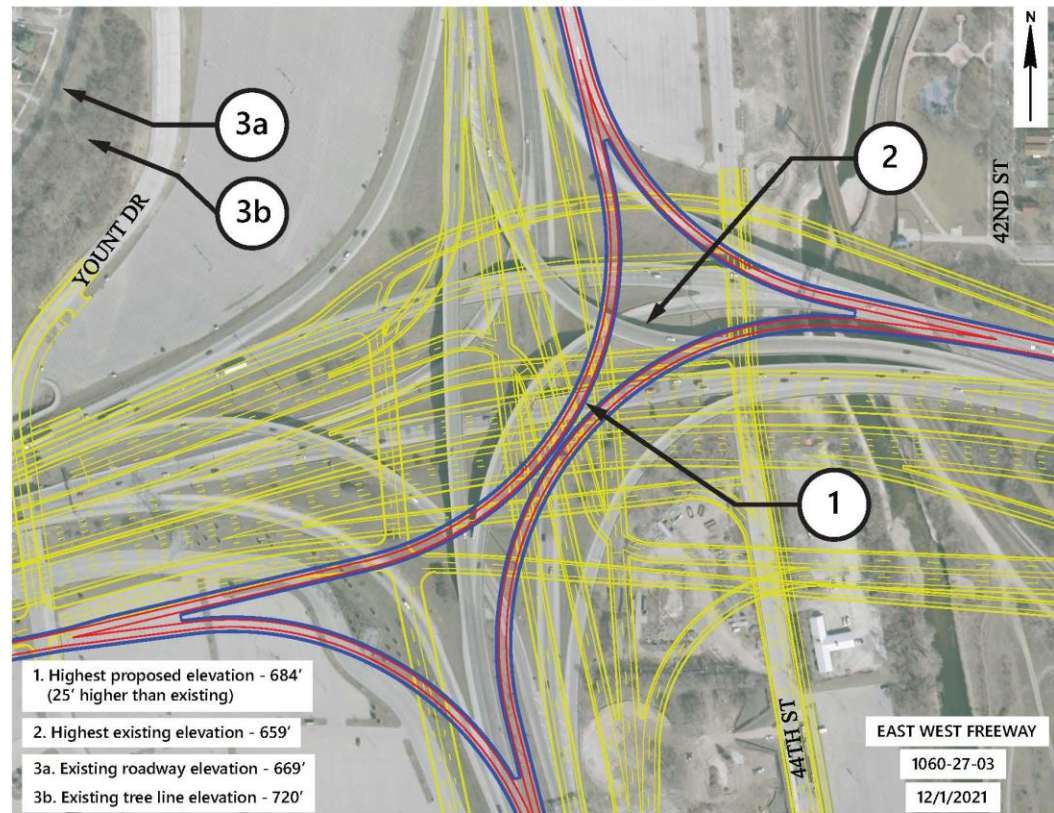


Intercambio de estadio propuesto

I-94 ESTE-OESTE



COMPARACIÓN DE ELEVACIÓN DE INTERCAMBIO DE ESTADIO

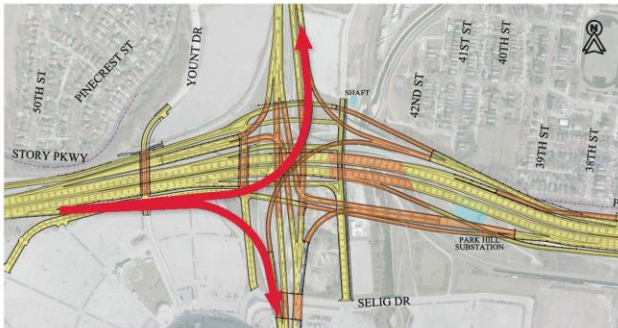


- > La rampa más alta del propuesto Intercambio del Estadio es de aproximadamente 70 pies más alto que la calzada más baja.
- > A modo de comparación, en el intercambio zoológico, la rampa más alta es aproximadamente 95 pies más alta que la calzada más baja.

Movimientos de conducción del intercambio del estadio

Diseño propuesto: 6 carriles y 8 carriles

I-94 ESTE-OESTE



I-94 EN DIRECCIÓN ESTE HASTA WIS 175



WIS 175 HASTA LA I-94 EN DIRECCIÓN ESTE



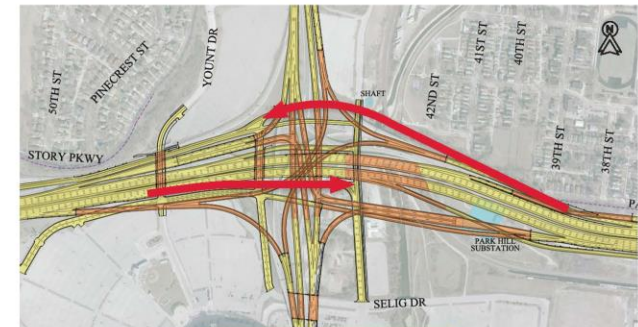
ACCESO A LA I-94



I-94 EN DIRECCIÓN OESTE HASTA WIS 175



WIS 175 HASTA LA I-94 EN DIRECCIÓN OESTE



ACCESO DESDE I-94

Mejoras fuera de la interestatal bajo consideración

No aplicable a todas las alternativas de construcción

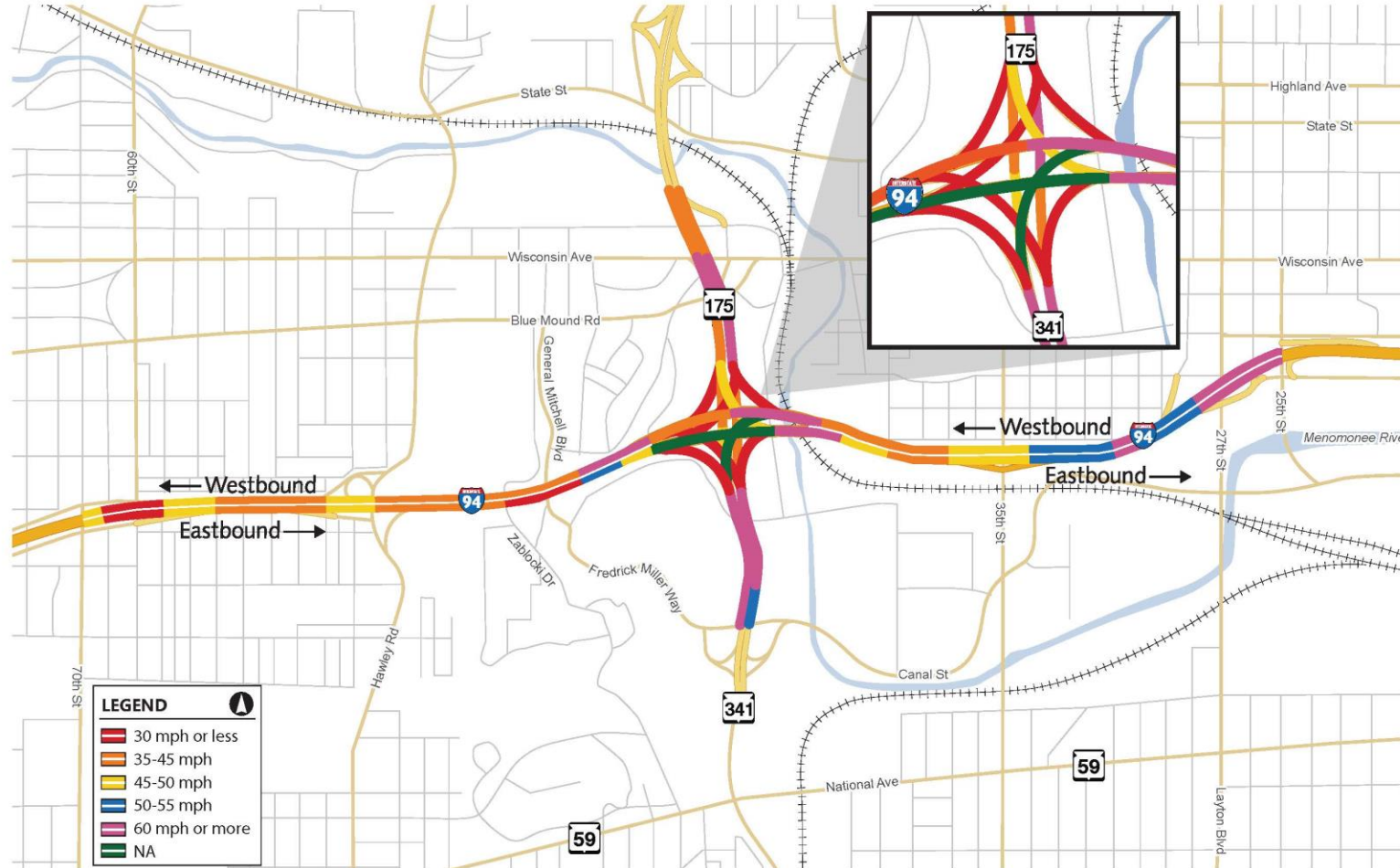


I-94 ESTE-OESTE



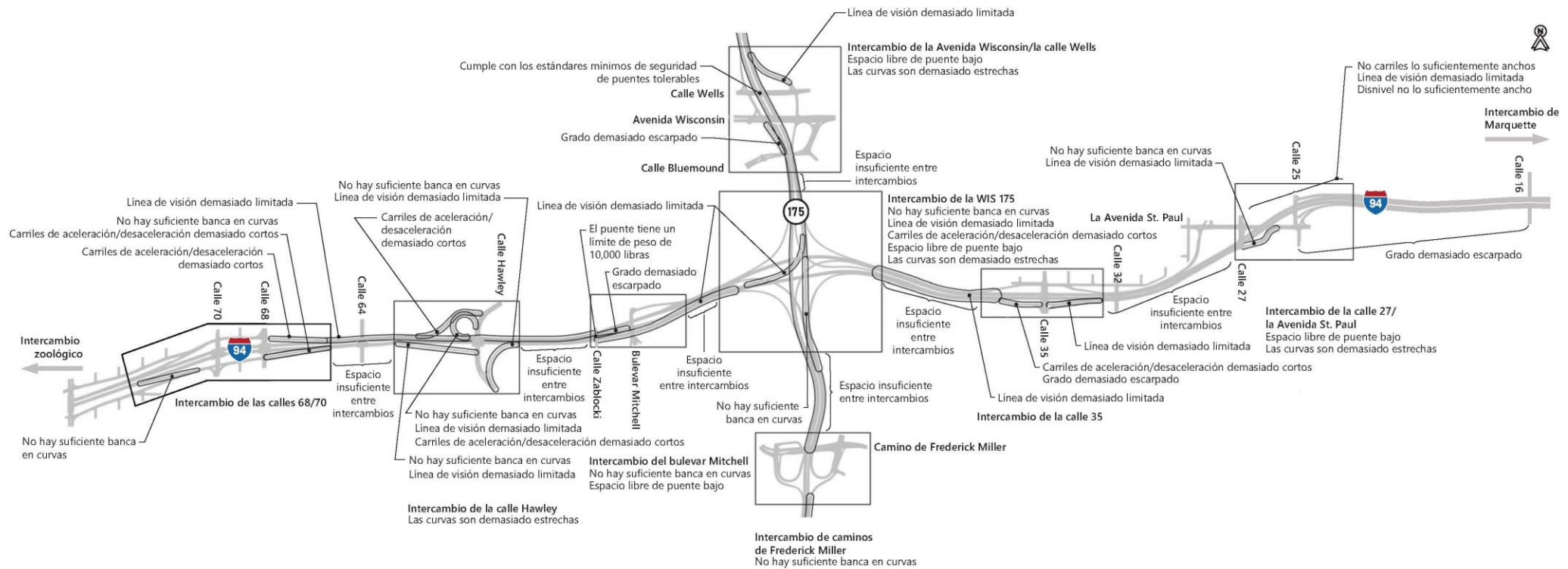
Velocidad de diseño existente basada en la distancia visual de detención

I-94 ESTE-OESTE



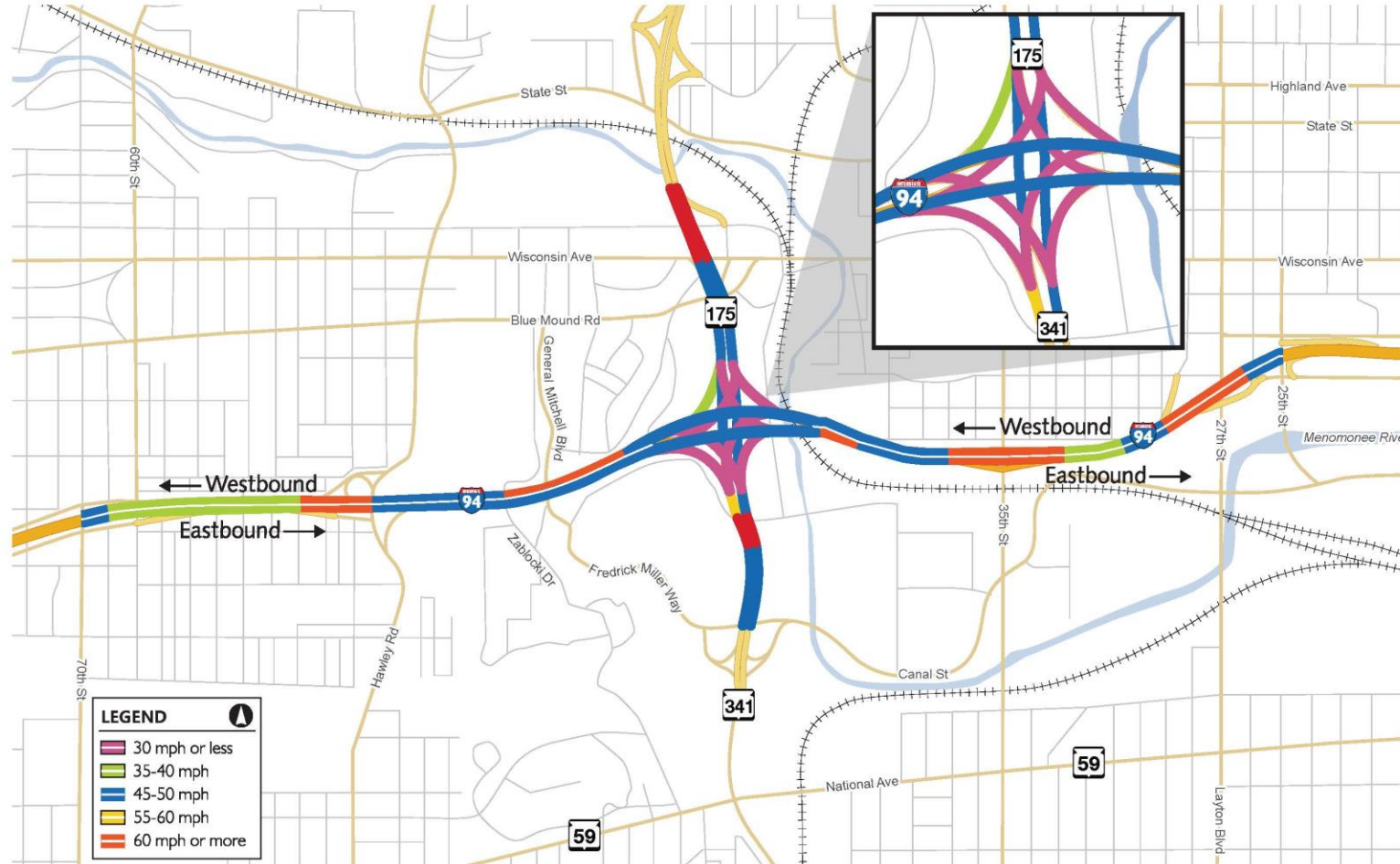
Descripción general de las deficiencias de diseño existentes

I-94 EAST-WEST



Velocidad de diseño existente de curvas

I-94 ESTE-OESTE



Comparación de 6 carriles/8 carriles

I-94 ESTE-OESTE



Nota: Los costos y las cifras de derecho de paso son estimaciones. Estas cifras se irán perfeccionando a medida que el proyecto avance en el diseño. Las estimaciones de costos se calculan cuantificando los componentes principales del proyecto con los costos unitarios de otros proyectos recientes de autopistas. Se crea una contingencia para elementos desconocidos hasta que se refina el diseño. *Los costos se calculan en dólares del año en curso.*

COSTOS COMPARADOS (NOVIEMBRE 2021)

Costo del programa de Half Hawley de 6 carriles = **\$1,238 mil millones**

Costo del programa Hawley completo de 6 carriles = **\$1.207 mil millones**
(se supone que no hay ninguna calle Washington)

Costo del programa de 8 carriles = **\$1.281 mil millones**

ESTIMACIÓN COMPARADA DE DERECHO DE VÍA (NOVIEMBRE 2021)

Derecho de paso existente = **173,1 acres**

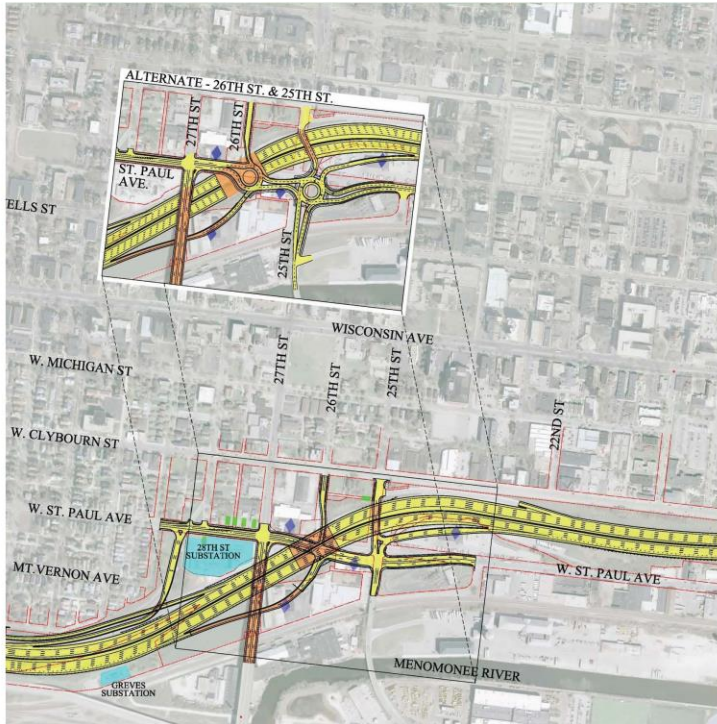
Derecho de paso de Half Hawley de 6 carriles = **221,8 acres**

Derecho de paso Hawley completo de 6 carriles = **214,9 acres**
(se supone que no hay ninguna calle Washington)

Derecho de paso de 8 carriles = **222,9 acres**

Conectividad propuesta: 25/26/St. Paul

I-94 ESTE-OESTE



OPCIÓN 1 - VÍA 25 DE SOLO DIRECCIÓN CON GORROUNDAS

- > Sendero de uso compartido de 10 'en el lado oeste de 25th Street, al norte de avenida St. Paul
- > Sendero de uso compartido de 10 'en el lado este de 25th Street, al sur de avenida St. Paul
- > Aceras de 6 pies a lo largo de la calle 26
- > Rotondas en Calles 25 y 26 y avenida St. Paul
- > Reconstruir el puente de la calle 25 sobre el ferrocarril



OPCIÓN 2 -VÍA 25 DE SOLO DIRECCIÓN CON INTERSECCIONES SEÑALIZADAS

- > Carriles de 15 '(un sentido en dirección sur entre calle Clybourn y avenida St. Paul)
- > Sendero de uso compartido de 10 'en el lado oeste de calle 25th, al norte de avenida St. Paul
- > Sendero de uso compartido de 10 'en el lado este de calle 25th, al norte de avenida St. Paul
- > Aceras de 6 pies a lo largo de la calle 26
- > Intersecciones señalizadas en Calles 26 y 25 y avenida St. Paul

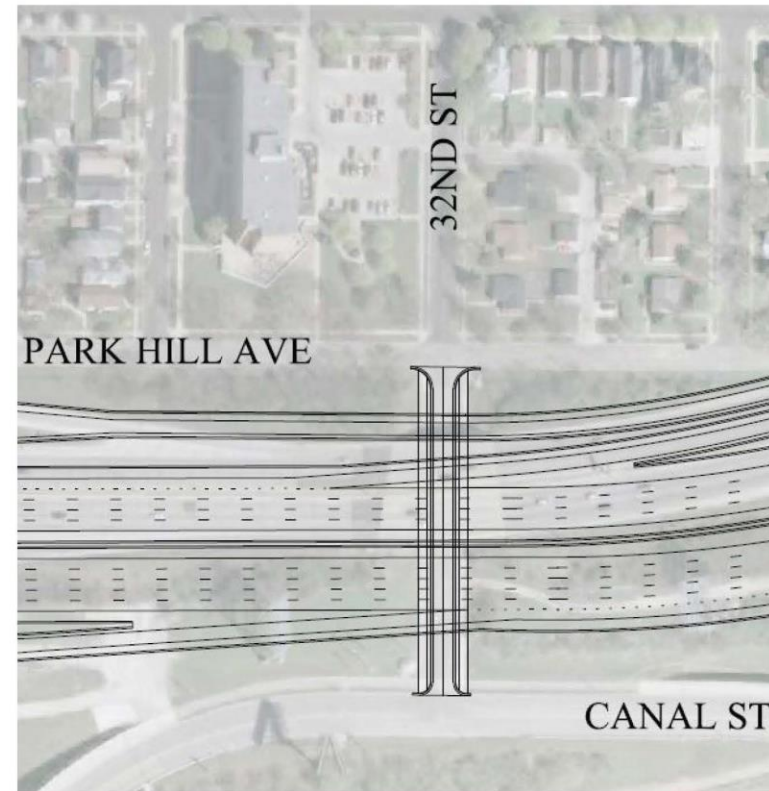
Conectividad propuesta: calle 32

I-94 ESTE-OESTE



SECCIÓN TÍPICA PROPUESTA A LO LARGO DE LA CALLE 32 DESDE LA AVENIDA PARK HILL HASTA LA CALLE CANAL

- > Carriles de 12'
- > Caminos de uso compartido de 10' en ambos lados
- > Sin carril de estacionamiento
- > Opinión del barrio: eliminar el estacionamiento para reducir el crimen



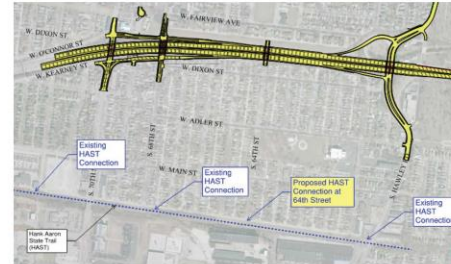
Conectividad propuesta: al oeste del intercambio del estadio

I-94 ESTE-OESTE



SECCIÓN DE CARRETERA LOCAL TÍPICA PROPUESTA

- > Carriles de 11' – 12'
 - > La cantidad de carriles varía según la calzada
- > Carriles para bicicletas de 5 pies o arcén pavimentado de 4 pies junto a una cuneta de 2'
- > Aceras de 5 pies con terraza de 5'



CONEXIÓN PROPUESTA DE SENDERO ESTATAL DE HANK AARON

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	●	●

Conectividad propuesta: calle 44

Conexión del sendero estatal Hank Aaron y el sendero Oak Leaf

I-94 ESTE-OESTE



AL NORTE DE BLUEMOUND ROAD

- > La calle 44 existente permanecerá
 - > Carriles de 12 pies
 - > Acera de 6 pies en el oeste
- > Agregue marcas de pavimento de carriles compartidos para bicicletas a lo largo de la calle 44 y la calle Wells



AL SUR DE BLUEMOUND ROAD

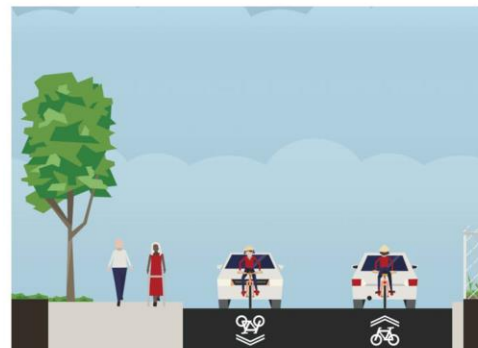
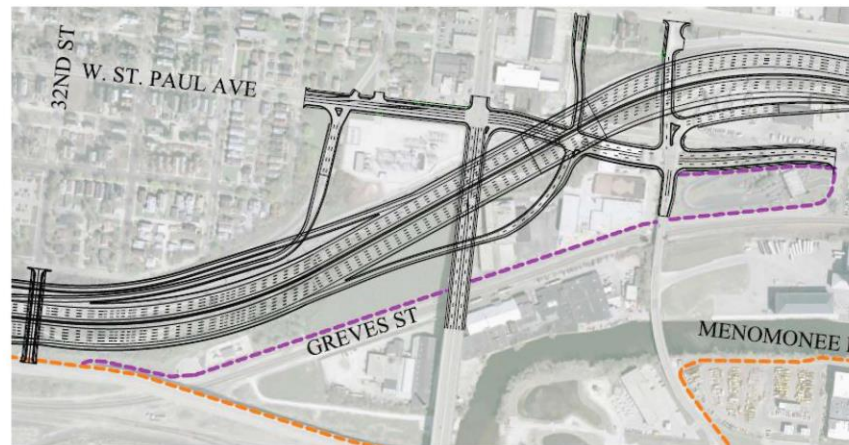
- > Construir un camino de uso compartido de 10 pies en el lado este de la calle 44
 - > Adyacente a la calzada a través del intercambio
 - > Fuera de la alineación del intercambio a la calle Bluemound
- > El camino/acera existente en el lado oeste de la calle 44 permanecerá (al norte de las nuevas rampas)



Conectividad propuesta: Conexión HAST a Greves/St. Paul



I-94 ESTE-OESTE



CONEXIÓN DE CALLE GREVES

PENDIENTE DE COORDINACIÓN DE
UTILIDADES Y OTROS FACTORES

- > Construir un sendero de uso compartido de 10 pies que conecta la calle 32 con la calle Greves
- > Mantener la acera existente de 6 pies y agregar una nueva acera desde la calle 25 hasta la avenida St. Paul en el lado norte de la calle Greves
- > Agregar marcas de pavimento de carriles compartidos para bicicletas

Conectividad propuesta: calle 35

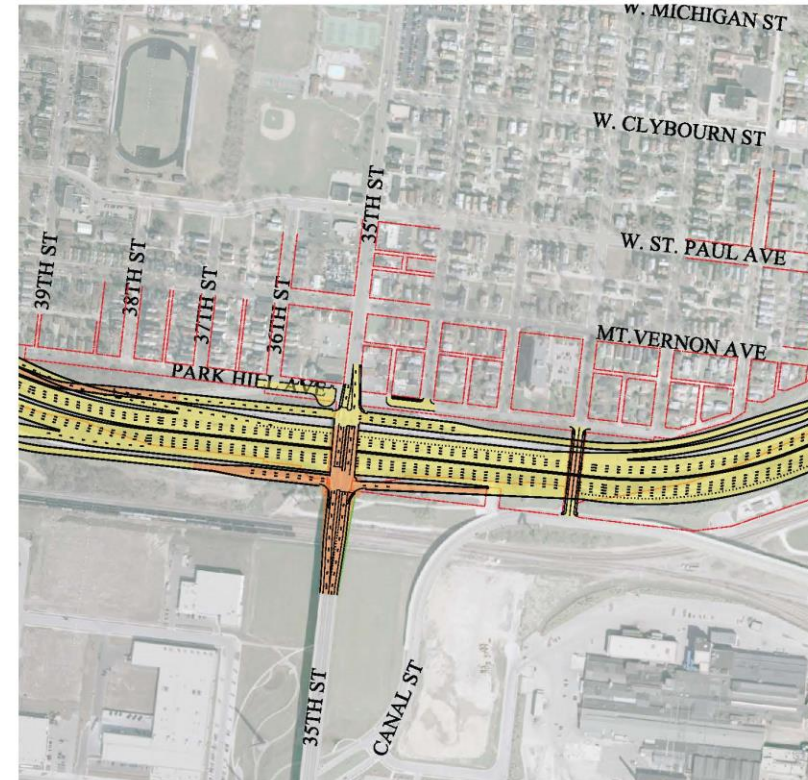
I-94 ESTE-OESTE



ALTERNATIVA 2 PROPUESTA

ENTRE MT. VERNON AVE Y LA INTERSECCIÓN DE LA RAMPA EN DIRECCIÓN OESTE

- > Carriles de 11'
- > Aceras de 6'
- > No hay carriles para bicicletas
- > Impactos limitados a propiedades adyacentes
- > Nota: sección típica al sur de la intersección de la rampa en dirección oeste igual que la Alternativa 1



Conectividad propuesta: calle 35

I-94 ESTE-OESTE



ALTERNATIVA 1 PROPUESTA

AL SUR DEL AVENIDA MT. VERNON

- > Carriles de 12 pies + carriles para bicicletas de 5 pies
- > Aceras de 6 pies
- > Carril de giro a la izquierda para mirar hacia adelante
- > Impacta propiedades adyacentes en el lado oeste de la calle 35



Documento ambiental

Environmental Document

Consideraciones ambientales

I-94 ESTE-OESTE



RECURSO	POSIBLES PROBLEMAS/CONSIDERACIONES
Recursos económicos	Impactos de desarrollo existentes y planificados Impactos o oportunidades de empleo Presupuesto acumulado
Recursos empresariales	Traslados de negocios Cambios de acceso
Recursos de la comunidad	Reubicaciones residenciales Cambios en el patrón de viaje y el acceso Seguridad de Trafico Seguridad para peatones y bicicletas Impactos en personas mayores, discapacitadas, minoritarias, de bajos ingresos y dependientes del tránsito (consideraciones de justicia ambiental)
Efectos indirectos y acumulativos	Impactos previsible causados más tarde en el tiempo o más alejados de los efectos directos Efectos incrementales previsible de actividades pasadas, presentes o futuras no relacionadas
Recursos históricos y arqueológicos	Impactos en estructuras o distritos históricos o sitios arqueológicos
Impactos de tierras únicas (propiedades de la Sección 4 (f) y 6 (f))	Impactos en parques públicos y áreas de recreación, refugios de vida silvestre y aves acuáticas y otras tierras de uso público y sitios históricos
Estética	Cambios en las vistas del corredor
Humedales	Aumento de la huella vial en los humedales Impactos en la función y los valores de los humedales
Recursos hídricos y llanuras aluviales	Cambios en la calidad del agua Impactos en los peces y las especies acuáticas Aumento de la huella de las carreteras en las llanuras aluviales Impactos en la función y los valores de la llanura aluvial Control de la erosión y las aguas pluviales
Hábitat de tierras altas	Aumento de la huella vial en las tierras altas Impactos en las comunidades vegetales y la conectividad Impactos a la vida silvestre
Especies amenazadas y en peligro de extinción	Impactos a especies o hábitats federales o estatales
Calidad del aire	Cambios en las emisiones atmosféricas; cumplir con los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS)
Ruido	Aumento de los niveles de ruido
Propiedades contaminadas	Impactos del suelo o agua subterránea contaminados
Actividades de construcción	Impactos en el acceso, las instalaciones, los servicios, la respuesta a emergencias, la calidad del aire, el ruido, la calidad del agua, los desechos sólidos/peligrosos y las vibraciones. Impactos del tráfico de construcción

Recursos culturales históricos

I-94 ESTE-OESTE



QUE

Los recursos culturales históricos son los restos históricos de actividades humanas pasadas que suelen tener más de 50 años. Por lo general, estos toman la forma de estructuras, paisajes, sitios y objetos de importancia para una cultura o comunidad. Los recursos históricos están protegidos por las leyes estatales y federales, principalmente la Ley de Preservación Histórica Nacional. Los sitios históricos que ya están incluidos en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés) o que se ha determinado que son elegibles para su inclusión en la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés) deben evitarse si es posible, o deben minimizarse y mitigarse los posibles efectos adversos.

Los recursos culturales pueden ser elegibles para el NRHP bajo cuatro criterios:

- > Asociado con eventos que han hecho una contribución significativa a patrones generales de nuestra historia
- > Asociado con vidas de personas importantes en nuestro pasado
- > Encarnan características distintivas de un tipo, período o método de construcción, o representan el trabajo de un maestro o poseen altos valores artísticos
- > Han proporcionado, o pueden producir, información histórica importante

Junto con estos criterios, los recursos históricos también deben tener integridad, el grado en que una propiedad conserva su identidad histórica y autenticidad, evidenciada por la supervivencia de las características físicas que existieron durante el período histórico de la propiedad.

DONDE

Los recursos históricos conocidos en el área del proyecto I-94 incluyen:

- > Cementerio del Calvary
- > Northwestern Branch, Distrito Histórico del Hogar Nacional para Soldados Voluntarios Discapacitados (incluye el Cementerio Nacional Wood a ambos lados de la I-94)
- > Lugar histórico nacional del arrecife de los soldados
- > Distrito histórico residencial Story Hill
- > Distrito histórico residencial Story Hill 2 y 3
- > Avenida oeste de St. Paul, distrito histórico industrial

QUIÉN

Para el Corredor Este-Oeste de la I-94, WisDOT y FHWA han consultado con el Servicio de Parques Nacionales y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Wisconsin (SHPO) y el Consejo Asesor sobre Preservación Histórica ha elegido participar en el proceso de consulta. Otras partes consultoras incluyen el Departamento de Asuntos de Veteranos de EE. UU., La Administración del Cementerio Nacional, la Comisión de Preservación Histórica de la Ciudad de Milwaukee, la Arquidiócesis de Milwaukee, el Condado de Forest Potawatomi, la Alianza de Preservación de Milwaukee y el Fideicomiso Nacional para la Preservación Histórica.

Estas agencias y grupos son responsables de determinar los posibles efectos del proyecto del Corredor Este-Oeste de la I-94 sobre los recursos culturales en el corredor y de desarrollar formas de evitar, minimizar y mitigar cualquier efecto adverso.

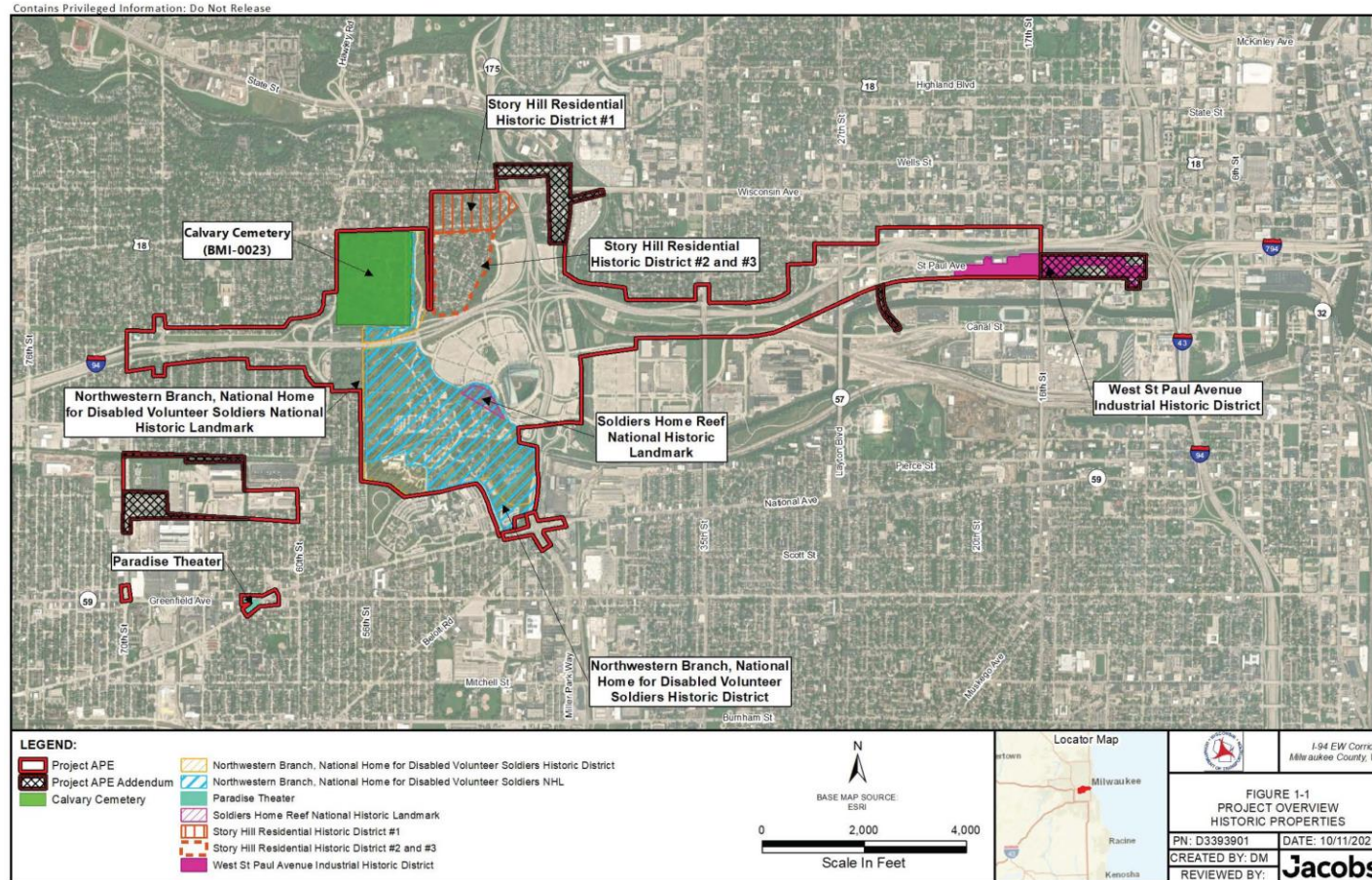
TU ROL

Puede participar en el proceso de evaluación de recursos históricos contándonos sus inquietudes sobre las alternativas del Corredor Este-Oeste de la I-94 que se están considerando y sus posibles efectos sobre estos recursos.

También agradeceríamos cualquier información que pueda tener sobre posibles recursos históricos adicionales en el área de estudio.

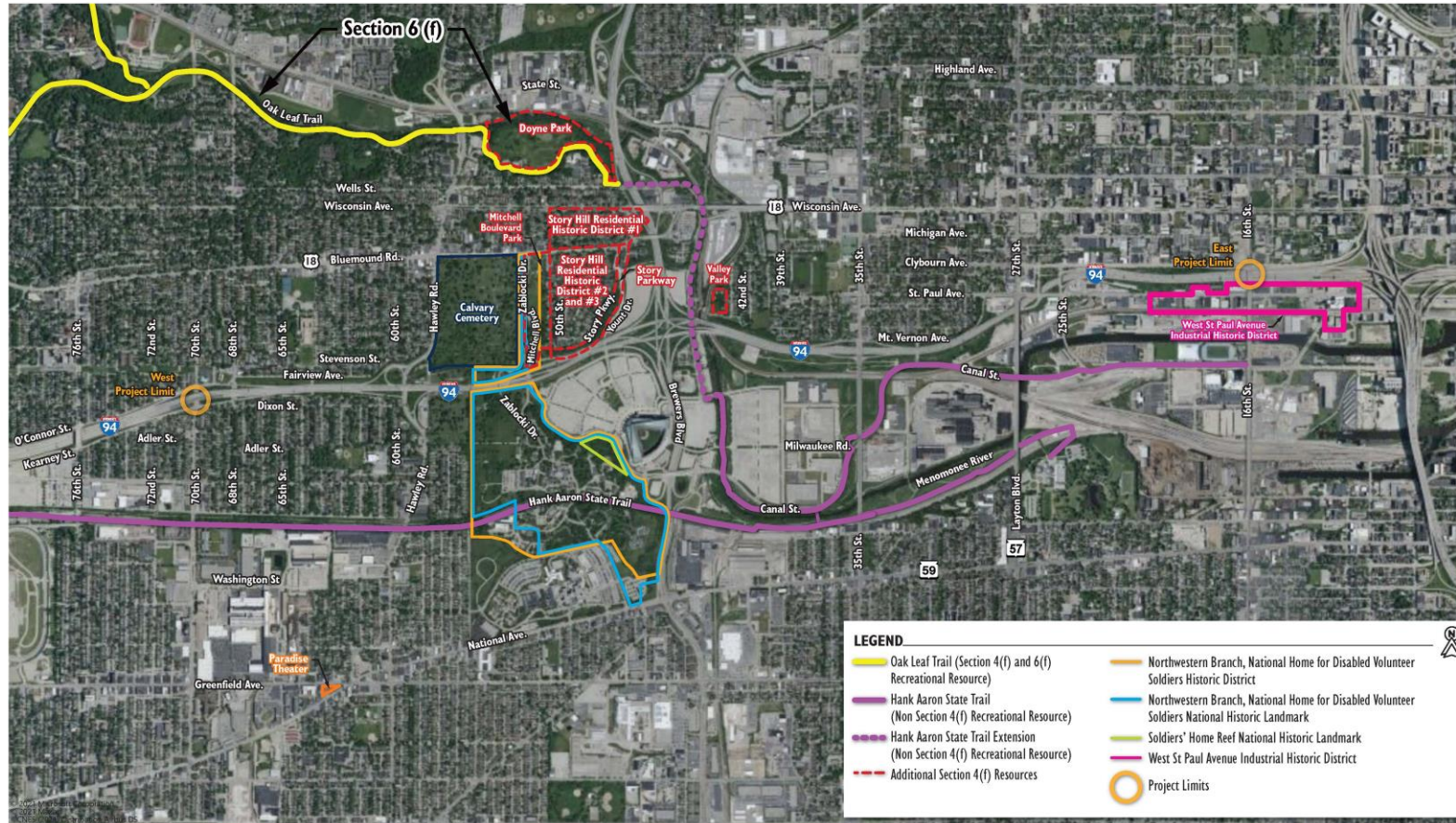
Área de efecto potencial Histórico

I-94 ESTE-OESTE



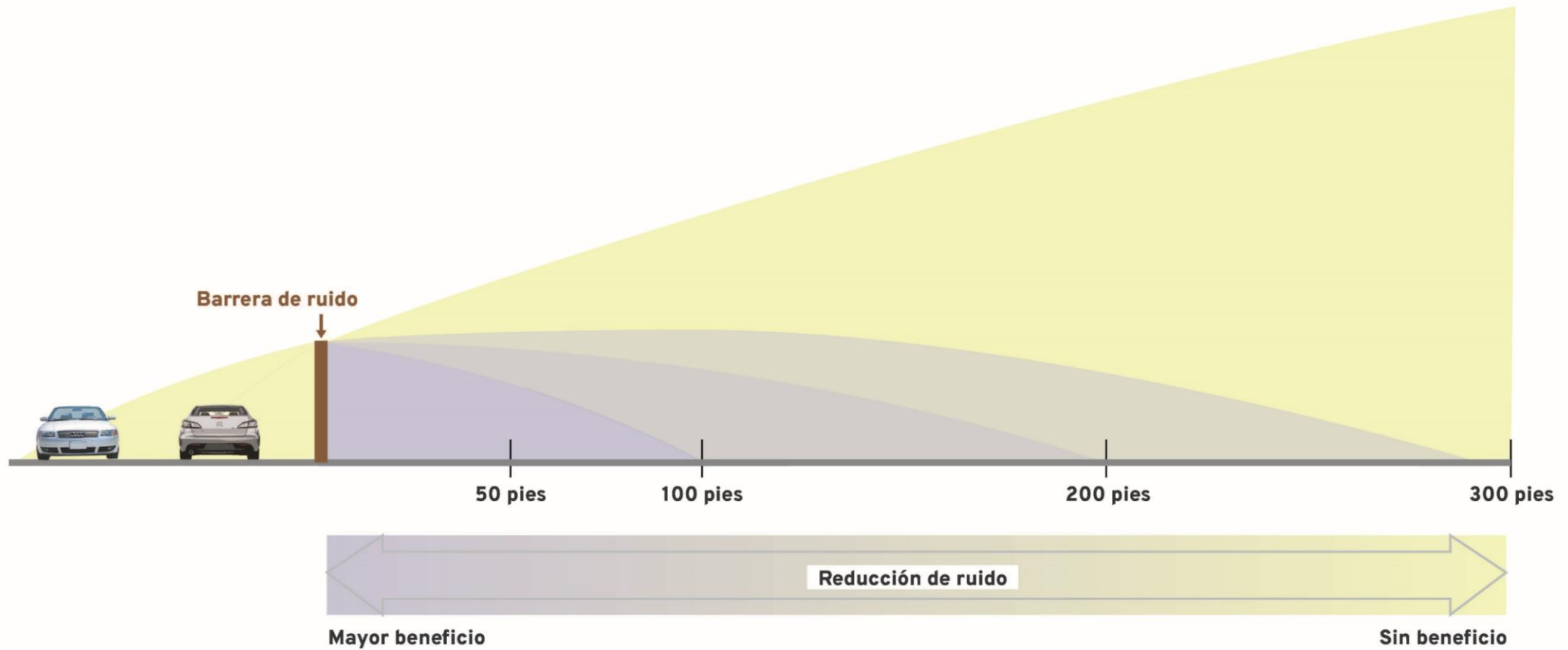
Sección 4 (f) Propiedades adyacentes a la I-94

I-94 ESTE-OESTE



Efectividad de la barrera de ruido

I-94 ESTE-OESTE



Proceso de diseño de barrera acústica

I-94 ESTE-OESTE



PARA LOS PROYECTOS DE TIPO 1, SE REALIZA UNA EVALUACIÓN DE RUIDO PARA MEDIR LOS NIVELES DE RUIDO EXISTENTES Y EL IMPACTO DE RUIDO RELATIVO DE UNA ALTERNATIVA



WISDOT ESTUDIA LA UBICACIÓN DE LA BARRERA DE RUIDO Y DETERMINA SI ES TÉCNICAMENTE FACTIBLE Y FINANCIERAMENTE RAZONABLE



UNA SIMPLE MAYORÍA DE RECEPTORES BENEFICIADOS* VOTAN A FAVOR DE LA BARRERA



OCURRE LA CONSTRUCCIÓN DE BARRERA

*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 TINTAR, EL MUNICIPIO LOCAL DEBE INGRESAR A UN ACUERDO FINANCIERO MUNICIPAL ESTATAL PARA PAGAR EL COSTO DE TINTAR LA BARRERA DE RUIDO. (IMAGEN SUPERIOR)

Tráfico

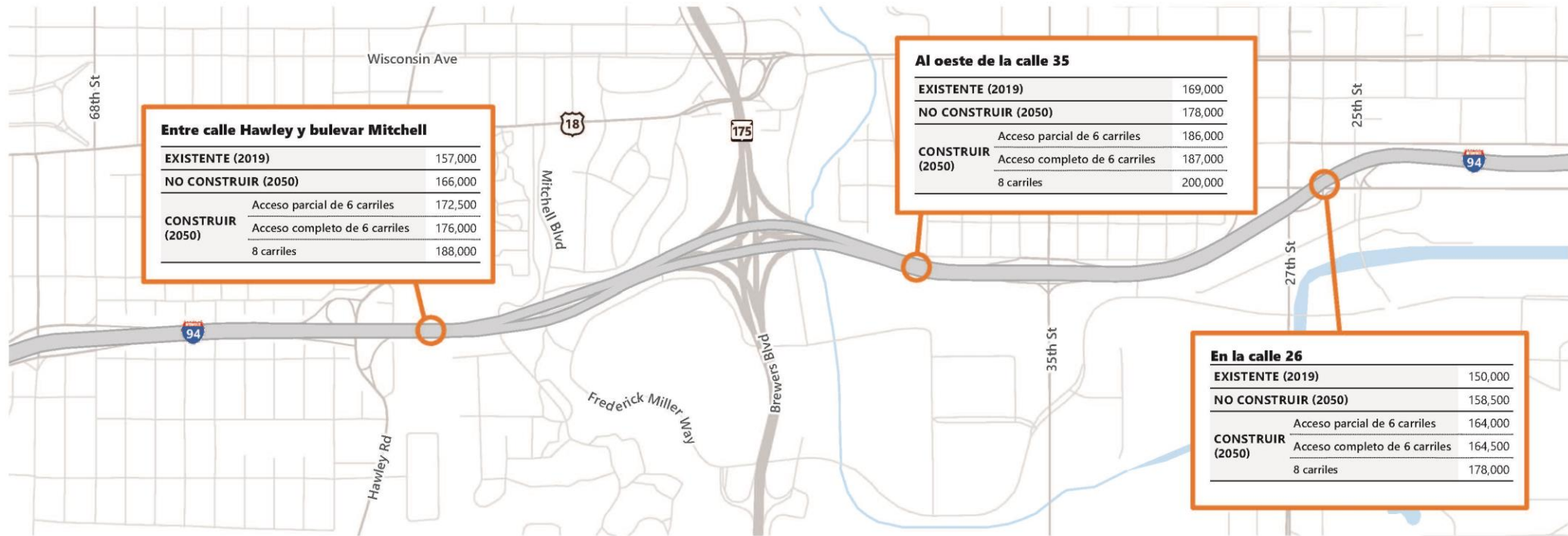
Traffic

Volúmenes de tráfico actuales y futuros

I-94 ESTE-OESTE



Tráfico diario medio anual



Resumen de choques existentes (2015-2019)

I-94 ESTE-OESTE



Áreas de alta densidad de choques

- ≤0.01 choques/día/mi
- ≤0.02 choques/día/mi
- ≤0.03 choques/día/mi
- ≤0.04 choques/día/mi
- >0.05 choques/día/mi

Tasas de accidentes más altas que el promedio estatal

- 1-2x
1-2 veces más alto que el promedio estatal
- 2-3x
2-3 veces más alto que el promedio estatal
- 3-4x
3-4 veces más alto que el promedio estatal

Tasas de accidentes de KAB más altas que el promedio estatal

Los choques fatales se denominan "choques K", los choques con lesiones incapacitantes se denominan "choques A" y los choques con lesiones no incapacitantes se denominan "choques B."

- 1-2x
1-2 veces más alto que el promedio estatal
- 2-3x
2-3 veces más alto que el promedio estatal



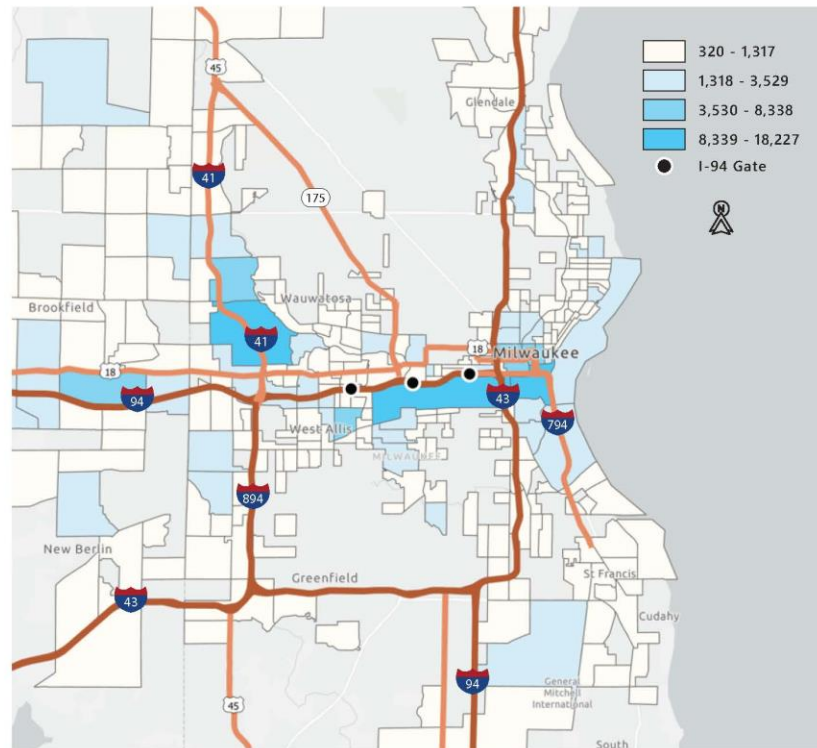
Viajes por la I-94

I-94 ESTE-OESTE



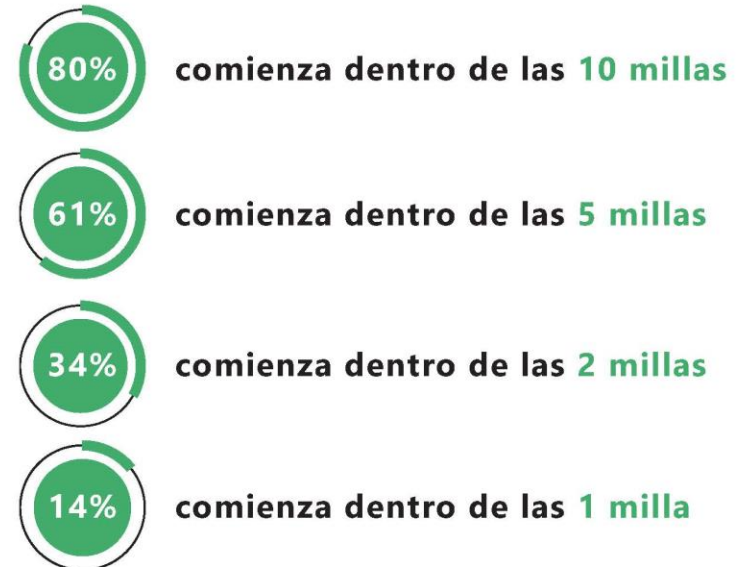
VIAJES A LA I-94

DE VIAJES DIARIOS ENTRE EL 25% SUPERIOR DE GENERACIÓN DE GRUPOS DE BLOQUES CENSALES



Source: StreetLight analysis by Jacobs

DE TODOS LOS VIAJES AL CORREDOR EN UN DÍA DE SEMANA PROMEDIO



...DEL
INTERCAMBIO DEL ESTADIO

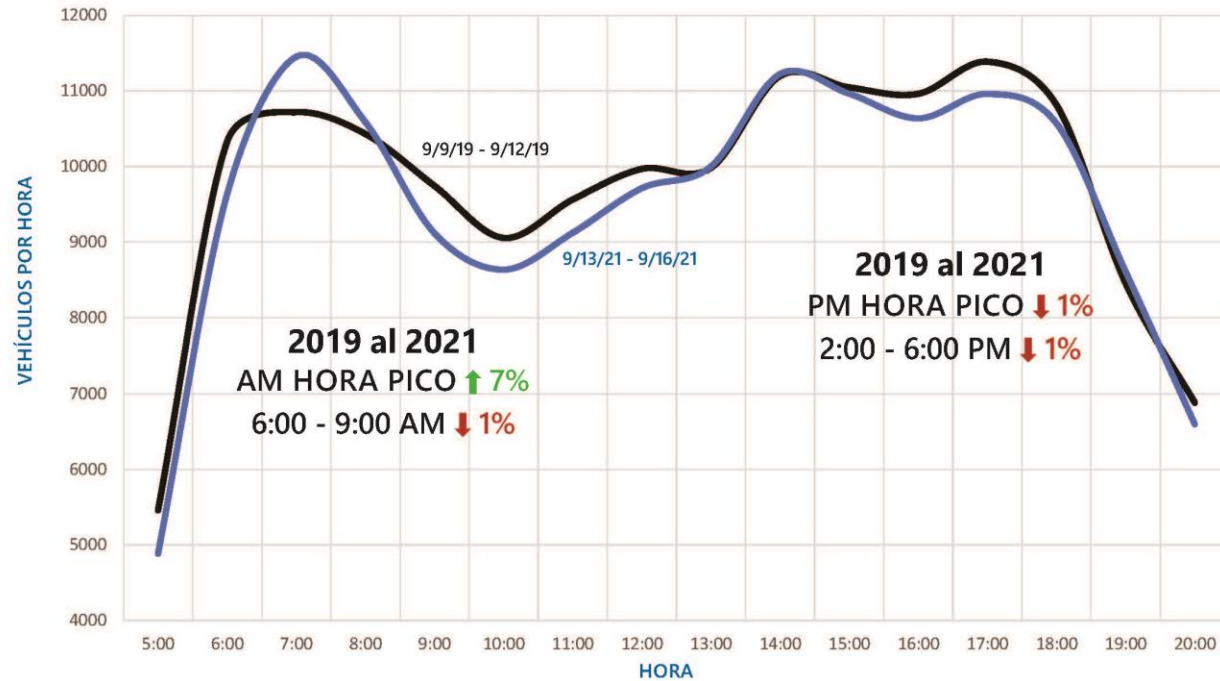
Volúmenes de tráfico por hora existentes (2019-2021)

I-94 ESTE-OESTE



I-94 en dirección este y oeste, oeste de la calle 35

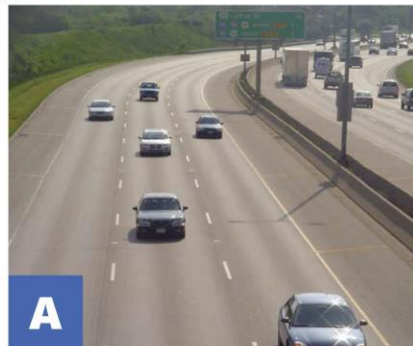
Promedio de volumen por hora/Promedio de día de la semana/Segunda semana completa en septiembre de 2019 y septiembre de 2021



EL TRÁFICO DE 2021
(LÍNEA AZUL) ES
CASI IDÉNTICO A LAS
CONDICIONES PREVIAS A LA
PANDEMIA (LÍNEA NEGRA)

Nivel de servicio

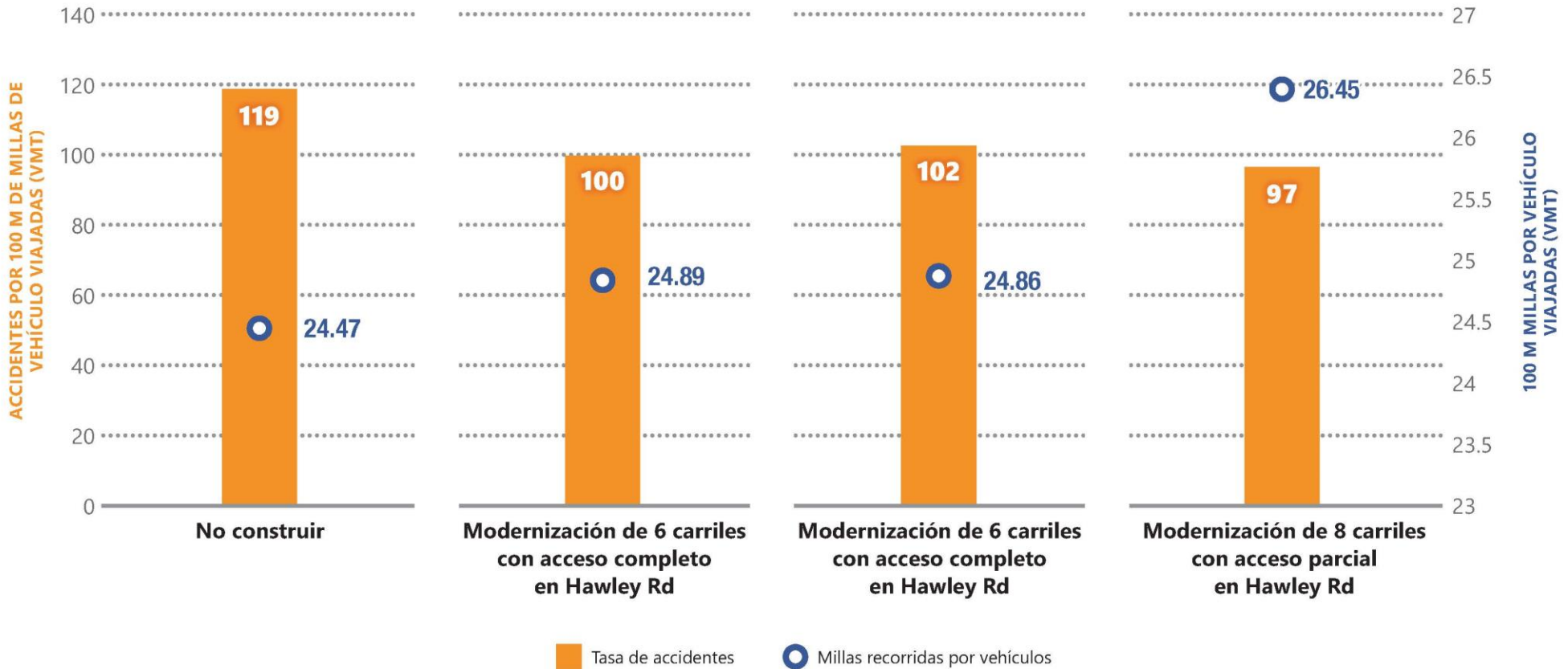
I-94 ESTE-OESTE



Análisis predictivo de colisiones

I-94 ESTE-OESTE

(2025-2034)

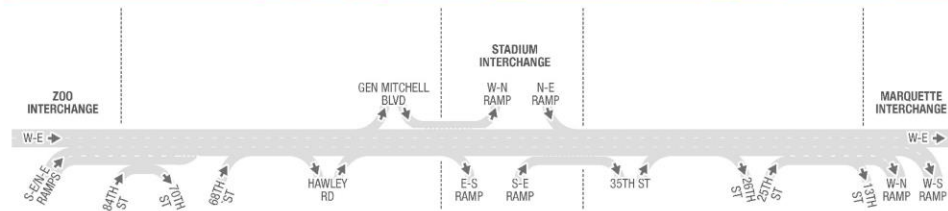


Operaciones de tráfico existentes (2019)

I-94 ESTE-OESTE

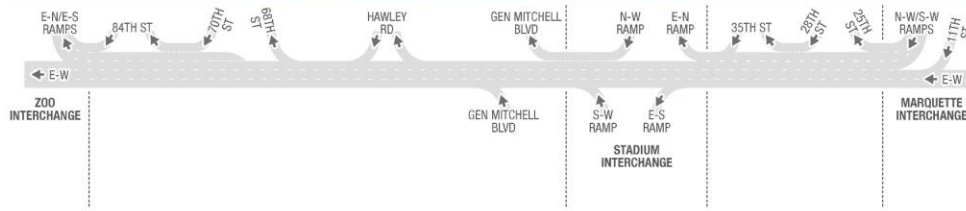


Antes del mediodía en dirección este



Después del mediodía en dirección este

Antes del mediodía en dirección oeste



Después del mediodía en dirección oeste

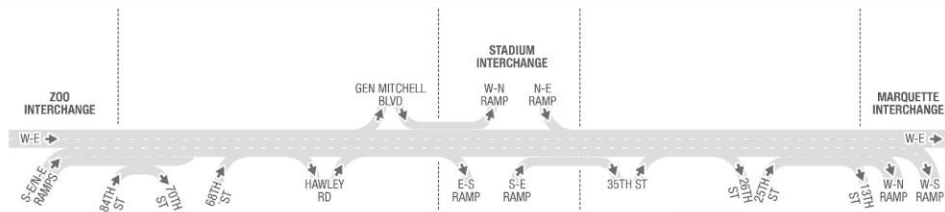


Operaciones de tráfico sin construcción (2050)

I-94 ESTE-OESTE

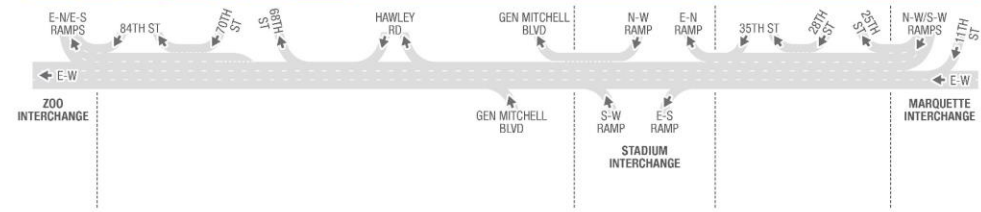


Antes del mediodía en dirección este



Después del mediodía en dirección este

Antes del mediodía en dirección oeste



Después del mediodía en dirección oeste



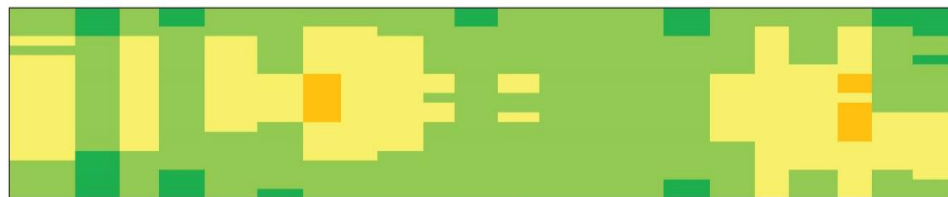
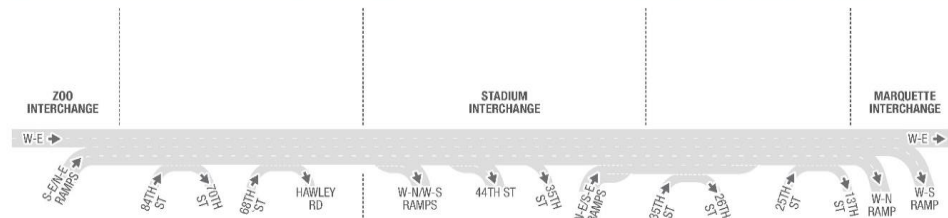
Acceso parcial de 8 carriles en Hawley Rd (2050)

I-94 ESTE-OESTE

Operaciones de tráfico

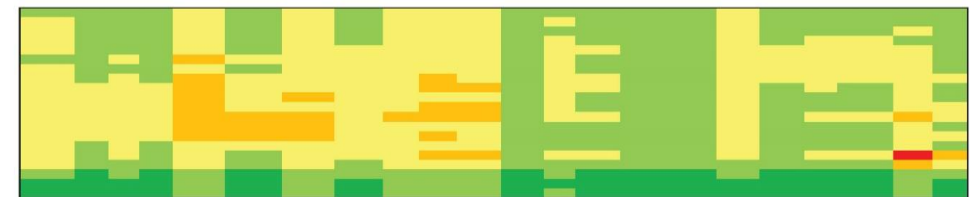
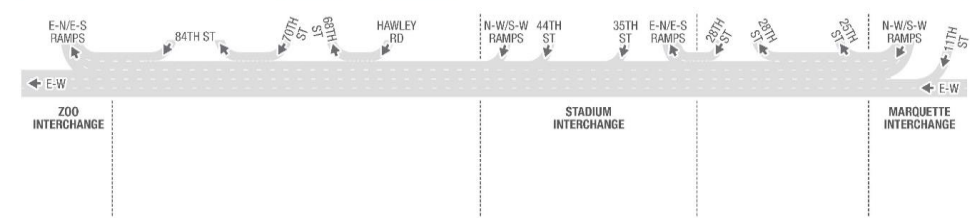
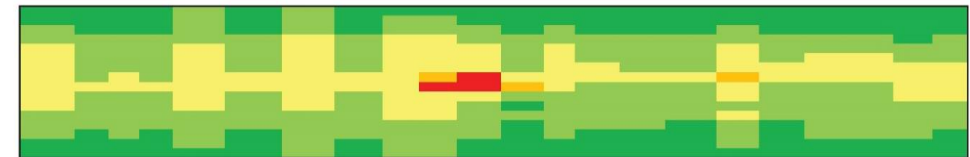


Antes del mediodía en dirección este



Después del mediodía en dirección este

Antes del mediodía en dirección oeste



Después del mediodía en dirección oeste



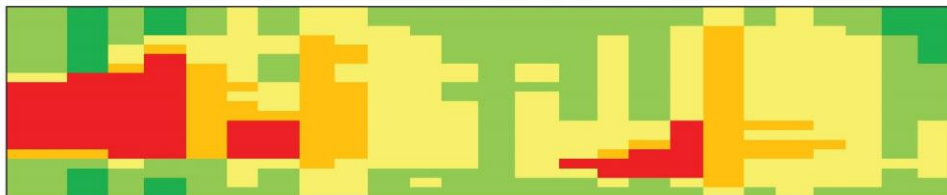
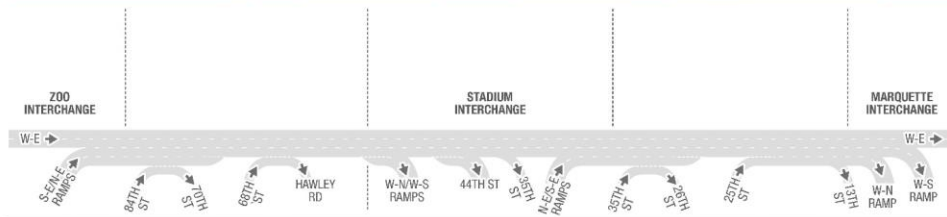
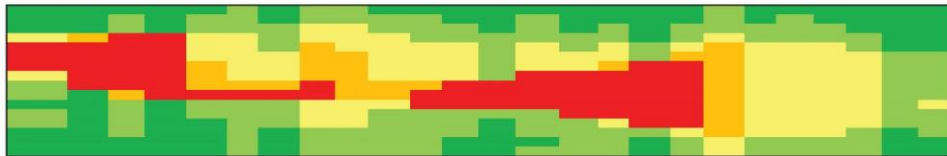
Acceso parcial de 6 carriles en Hawley Rd (2050)

I-94 ESTE-OESTE

Operaciones de tráfico

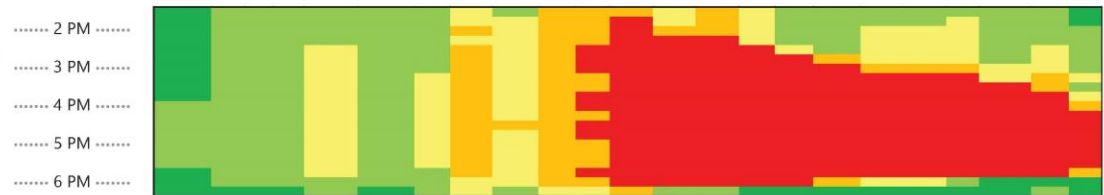
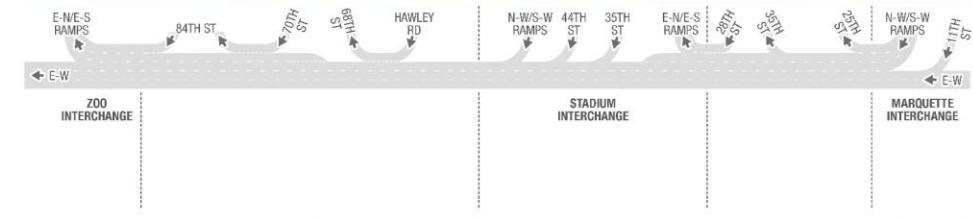


Antes del mediodía en dirección este



Después del mediodía en dirección este

Antes del mediodía en dirección oeste



Después del mediodía en dirección oeste



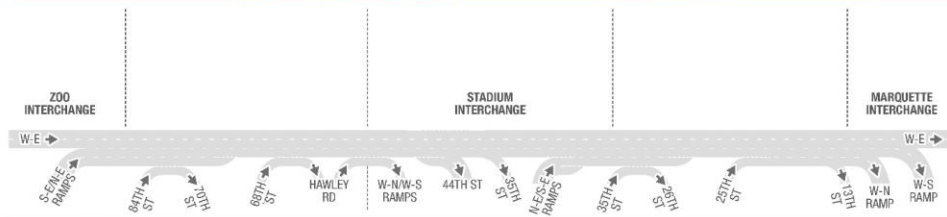
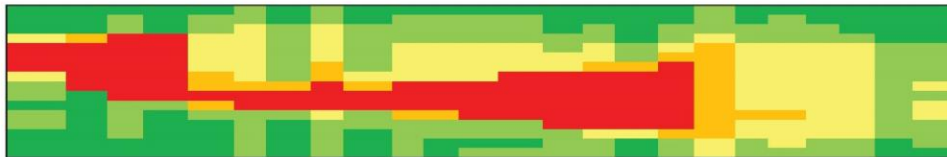
Acceso completo de 6 carriles en Hawley Rd (2050)

I-94 ESTE-OESTE

Operaciones de tráfico

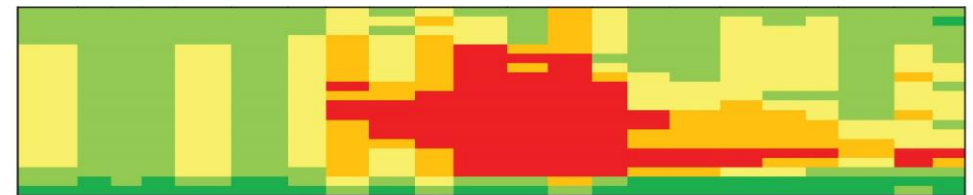
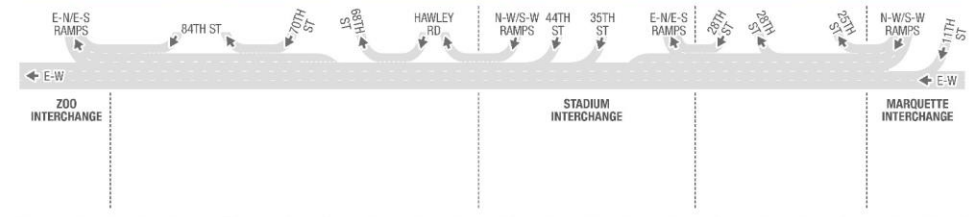
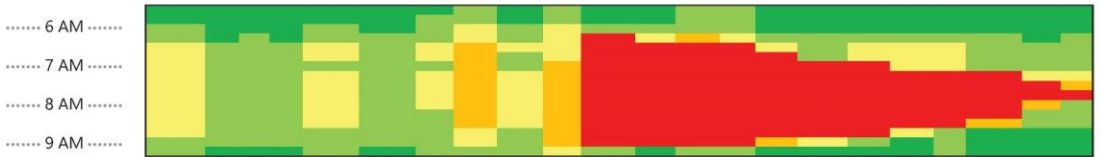


Antes del mediodía en dirección este



Después del mediodía en dirección este

Antes del mediodía en dirección oeste



Después del mediodía en dirección oeste



Patrones de tráfico

I-94 ESTE-OESTE



DATOS 2019 ENTRE EL INTERCAMBIO DE ESTADIOS Y LA CALLE 35

Los volúmenes de las horas pico de la mañana son:

Hacia el oeste - 50.5%

Hacia el este - 49.5%

Los volúmenes de las horas pico de la tarde son:

Hacia el oeste - 51.1%

Hacia el este - 48.9%

DATOS 2021 ENTRE EL INTERCAMBIO DE ESTADIOS Y LA CALLE 35

Los volúmenes de las horas pico de la mañana son:

Hacia el oeste - 51.0%

Hacia el este - 49.0%

Los volúmenes de las horas pico de la tarde son:

Hacia el oeste - 50.2%

Hacia el este - 49.8%



ANÁLISIS DE VARIABILIDAD DEL PRONÓSTICO DE TRÁFICO

- En respuesta a las solicitudes del público para considerar los posibles impactos de la pandemia y el aumento de los fondos de tránsito, WisDOT involucró a la Comisión de Planificación Regional del Sureste de Wisconsin (SEWRPC) para completar el modelado y el análisis con estos factores en mente.
- SEWRPC es la Organización de Planificación Metropolitana para la región sureste de Wisconsin de siete condados. SEWRPC mantiene un modelo de demanda de viaje regional que contiene información del plan integral más reciente, incluidos datos de uso de la tierra, población y empleo. Se puede encontrar más información sobre el Plan Integral 2050 en el sitio web de SEWRPC: www.vision2050sewis.org. La información específica sobre el modelo de demanda de viajes se puede encontrar en el Informe Técnico No. 51.
- Se completó un análisis técnico para identificar si existe la posibilidad de que los volúmenes de tráfico puedan reducirse a un nivel que mantenga el corredor operando de manera segura y eficiente. El análisis SEWRPC consideró varias posibles variables futuras, incluidas las siguientes:
 - Capacidad de tránsito
 - Tarifas de tránsito
 - Cambios en la ocupación del vehículo
 - Gastos de viaje
 - Duración del viaje
 - Aumento del trabajo desde casa
 - Las compras en línea
 - Capacidad operativa de las carreteras gracias a los vehículos autónomos
- Se aplicaron las siguientes variables a un pronóstico de tráfico del corredor del proyecto en diferentes niveles y en diferentes combinaciones: transporte público gratuito, mayor ocupación de vehículos, mayor costo de viaje, mayor trabajo desde casa y mayor compra en línea. Combinando las variables anteriores, se crearon cuatro escenarios:
 1. *Aumento* de la dependencia de los vehículos de pasajeros: escenarios más probables
 2. *Aumento* de la dependencia de los vehículos de pasajeros: escenarios de posibilidad extrema
 3. *Disminución* de la dependencia de los vehículos de pasajeros: escenarios más probables
 4. *Disminución* de la dependencia de los vehículos de pasajeros: escenarios de posibilidad extrema
- Sin embargo, incluso el escenario más ideal para reducir los vehículos de un solo ocupante (aumentar la capacidad de transporte público, sin tarifas para los pasajeros del transporte público, aumentar el trabajo desde casa, aumentar la ocupación de vehículos con más viajes compartidos) resultó en una congestión severa o extrema bajo la ley de no construcción. condición para la I-94.

Conclusión, del informe de SEWRPC: "A pesar de desarrollar alternativas que reducirían de manera optimista la demanda en la autopista, todas las ejecuciones del modelo resultaron en una congestión severa o extrema bajo la condición de no construir para la I-94".

Variabilidad del Pronóstico de Tráfico – Análisis SEWRPC

I-94 ESTE-OESTE



RESULTADOS DEL PRONÓSTICO

Incluso el escenario más ideal (●) para reducir los vehículos de un solo ocupante resultó en una congestión severa (LOS D) o extrema (LOS E) bajo la condición de no construir para la I-94 Este-Oeste.

El objetivo del análisis fue determinar si existía un escenario fuera de la capacidad adicional que pudiera brindar un nivel de servicio D o mejor en el año 2050 dentro del corredor del proyecto.

El análisis utilizó la siguiente combinación de variables para crear un escenario de pronóstico que representó la mayor reducción en la cantidad de tráfico en el corredor de estudio:

TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO

Transporte público sin costo, lo que reduciría uso de vehículos individuales.

AUMENTADO OCUPACIÓN DEL VEHÍCULO

Más viajes compartidos y vehículos compartidos, lo que reduce aún más el uso de vehículos de un solo ocupante.

AUMENTO DE LOS COSTOS DE VIAJE

Mayores precios de la gasolina, reducción de la eficiencia del combustible y mayores costos de estacionamiento, lo que hace que otros modos de viaje sean más atractivos.

AUMENTADO TRABAJAR DESDE CASA

Más personas trabajando desde casa, reduciendo el número de viajeros.

AUMENTADO LAS COMPRAS EN LÍNEA

Más compradores eligen comprar en línea, reduciendo los viajes a las tiendas físicas.



Variabilidad del Pronóstico de Tráfico – Análisis SEWRPC

I-94 ESTE-OESTE



Pronóstico de fondo y propósito

En respuesta a las solicitudes del público para considerar los posibles impactos de la pandemia y el aumento de los fondos de tránsito en las estimaciones futuras de tráfico, WisDOT involucró a la Comisión de Planificación Regional del Sureste de Wisconsin (SEWRPC) para completar el modelado y análisis del corredor I-94 Este-Oeste teniendo en cuenta estos factores.

El objetivo era determinar si existía un escenario fuera de la adición de carriles de circulación que pudiera brindar un nivel de servicio D o mejor en el año 2050 dentro del corredor del proyecto.

Variables de prevision

El equipo identificó siete variables que impactan el tráfico:

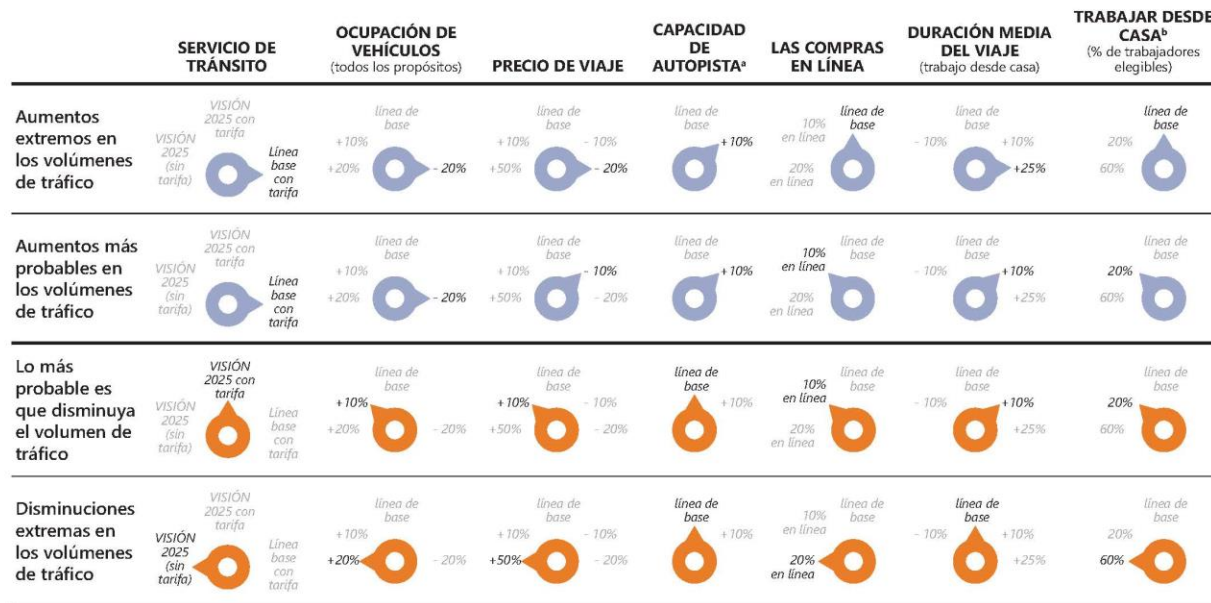


^a La variable de capacidad operativa de la autopista se incluye específicamente para tener en cuenta los impactos de los vehículos conectados y automatizados (CAV) en las autopistas.

^b El 20% y el 60% corresponden a 1 y 3 días, respectivamente, de trabajo remoto en una semana laboral típica de cinco días.

Escenarios de prevision

Los diales a continuación representan las siete variables utilizadas en el pronóstico del tráfico. Cada dial tiene su propio rango de valores; y a medida que se gira el dial en el sentido de las agujas del reloj, aumenta el volumen de tráfico. Al ajustar los diales en diferentes niveles y en varias combinaciones, se crearon cuatro escenarios diferentes para el tráfico en el corredor I-94 Este-Oeste.



El análisis buscó una situación en la que alguna combinación de comportamientos de los usuarios, disponibilidad de tránsito y costos de transporte reduciría el uso de vehículos de pasajeros, de modo que los seis carriles existentes pudieran acomodar viajes futuros dentro del corredor I-94 Este-Oeste.