

Estudio del Corredor de la Autopista I-94 Este-Oeste

Departamento de Transporte de Wisconsin

Primavera 2014

ACTUALIZACIONES EN LAS ALTERNATIVAS

El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT por sus siglas en inglés) está estudiando el corredor de la I-94 la cual conecta a los Intercambios Viales Marquette y Zoo. Los límites del estudio se extienden de la Calle 70 en el lado oeste hasta la Calle 16 en el lado este.

RAZONES POR LAS CUALES EL LÍMITE DEL LADO ESTE SE MOVIÓ A LA CALLE 16

Usted recordará haber visto que la Calle 25 se identificaba como el límite en el lado este para este proyecto. Como las alternativas se desarrollaron para mejorar el intercambio en las calles 25, 26, 28 y St. Paul, el proyecto se movió para que coincidiera con el lado este de la autopista existente aproximadamente en la Calle 16. El límite del nuevo proyecto del lado este de la Calle 16 fue formalmente aprobado por la Comisión de Planeación Regional del Sureste de Wisconsin en febrero de 2014. Todas las alternativas desde finales del 2012 han sido mostradas y terminan justo en el lado oeste de la Calle 16.

RAZONES POR LAS CUALES ESTE CORREDOR SE ESTÁ ESTUDIANDO

- El pavimento deteriorado se construyó originalmente en los años sesentas
- El diseño obsoleto de las carreteras y puentes
- Congestión actual y futura
- Alto índice de accidentes

ALTERNATIVAS (VER EN EL INTERIOR)

WisDOT está evaluando dos alternativas para la mitad del lado oeste del área de estudio (Calle 70 al Intercambio Vial del Estadio) y dos alternativas para la mitad del lado este (Intercambio Vial del Estadio a la Calle 16). Todas las alternativas añadirían un carril en cada dirección.

- El intercambio de las Calles 68 y 70 permanecerá similar a como está actualmente; el área entre los cementerios será construida ya sea a la misma elevación o como un segmento en la autopista de doble piso.
- El diseño del Intercambio Vial del Estadio está hecho casi todo con una nueva configuración, pero el segmento del lado este del estadio será construido ya sea con una alineación parecida a la existente o se moverá unos cien pies hacia el sur en medida que el corredor se acerque al área de la Calle 27. Hay diferentes opciones para el Intercambio de la Calle 27 para cada alternativa. Las dos alternativas para la mitad del lado este mantienen el acceso a la autopista en la Calle 35.

Acompáñenos a la reunión pública Informativa Junio 16 o 17 (detalles en la página de atrás)

JUNIO 16 Y 17

REUNIONES PÚBLICAS INFORMATIVAS

Los residentes tendrán la oportunidad de hablar directamente con el equipo del proyecto en relación a las mejoras potenciales.

Por favor planea asistir a cualquiera de estas reuniones; las dos cubrirán la misma información. (ver la página de atrás para detalles)

Esté pendiente de las actualizaciones del proyecto en:
www.seffreeways.org

Visítenos en el "Expo Center" de la Feria Estatal de Wisconsin en Agosto



COMENTARIOS DE LA COMUNIDAD

WisDOT aprecia el involucramiento de la comunidad en el proceso de planeación. Las personas comprometidas están aportando con puntos importantes todavía sobre las diferentes perspectivas y prioridades para la discusión; y como resultado cada uno aporta un amplio punto de vista y diálogo en relación al corredor. Hay muchos ejemplos de cómo el diseño de las alternativas han sido sustancialmente alteradas a lo largo de todo el corredor siguiendo las inquietudes y sugerencias que se han hecho a lo largo de los primeros dos años del estudio.

Mantener como sea posible las rampas de salidas y entradas a la autopista y siendo viables se han hecho peticiones por parte de los interesados a lo largo del corredor incluyendo a conductores que manejan en la I-94, vecindarios locales, negocios y líderes de la comunidad. Esto ha sido también un de los más grandes retos para WisDOT: ver la manera de acomodar la seguridad y la congestión, mantener el intercambio de acceso al mismo tiempo de reducir la mayor cantidad de impactos posibles.

ÁREA DEL CEMENTERIO- VARIEDAD DE APORTACIONES: Opiniones en el diseño de la autopista varían entre todos los interesados desde no hacer nada hasta la construcción de doble piso en la autopista.

MANTENER EL CONTROL DE ACCESO, DESARROLLO ECONÓMICO Y RECURSOS CULTURALES

La I-94 está estrechamente ligada a algunos de los recursos económicos y culturales más valiosos de la región. La I-94 ofrece el mejor acceso al destino más importante del Estado, el centro de Milwaukee. La buena condición de la autopista permite a la ciudad de Milwaukee atraer desarrollo económico. La I-94 ofrece acceso a muchos de los vecindarios más prósperos, a los distritos comerciales y a los destinos de recreación en Wisconsin.



CALENDARIO

2014

- Reunión pública informativa en junio
- Feria Estatal de Wisconsin en agosto
- Borrador de la Declaración del Impacto Ambiental (EIS por sus siglas en inglés) completo y disponible para la revisión del público
- Audiencia pública probable antes de finales del 2014

2015 y más adelante

- Documento final EIS preparado y disponible para su revisión.
- Emisión del Registro de Decisiones a mediados de 2015 **(y, si se elige la alternativa de construir)**
- Asuntos a tratar de ingeniería, bienes raíces y servicios públicos
- La construcción no se llevará a cabo hasta aproximadamente el 2019 y depende de muchos factores.

ALTERNATIVAS

Abajo está un resumen corto de las alternativas que WisDOT está considerando para este proyecto. WisDOT ha eliminado algunas de las alternativas basadas en los comentarios del público, consideraciones de ingeniería y tráfico, impactos y costos.

FRANJA OESTE, DE LA CALLE 70 AL INTERCAMBIO VIAL DEL ESTADIO

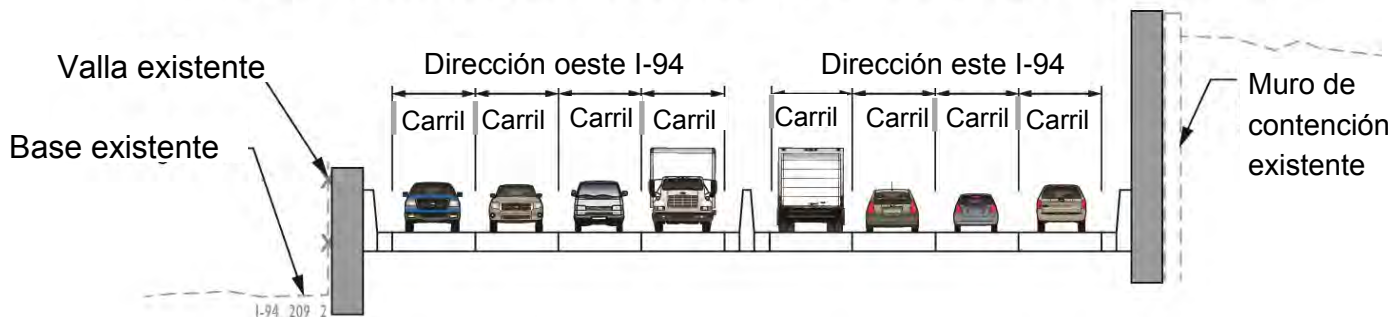
Las rampas de salida y entrada de las calles 68 y 70 permanecerán básicamente igual.

WisDOT está considerando dos alternativas en el área del cementerio las cuales evitarán relocalizar las tumbas.

• ALTERNATIVA A NIVEL- AGREGANDO UN CARRIL EN CADA DIRECCION CONVIRTIENDO LA ORILLA DE LA CARRETERA EN UN CUARTO CARRIL.

- Cada carril tendrá 11 pies de ancho, en lugar de lo que se considera deseable o preferible que son 12 pies.
- Las nuevas orillas de la carretera, tanto dentro como fuera de los carriles de viaje, serán de solo 1.5 pies de ancho en lugar de lo deseable que son 12 pies de ancho.
- Los intercambios actuales de la Carretera Hawley y el Bulevar Mitchell tendrán que ser removidos.
- Esta alternativa es considerablemente la menos costosa comparada con la alternativa de doble piso, además perjudicará menos al "Soldier's Home" un sitio histórico nacional, y es menos complicado de construir.
- El Análisis de Seguridad Interestatal ha mostrado un índice de 30 por ciento más alto en ocurrencia de accidentes para una alternativa que tenga carriles de 11 pies y orillas de la carretera de 1.5 pies cuando se compara con una alternativa que tiene carriles de 12 pies y anchura estándar para las orillas de la carretera.

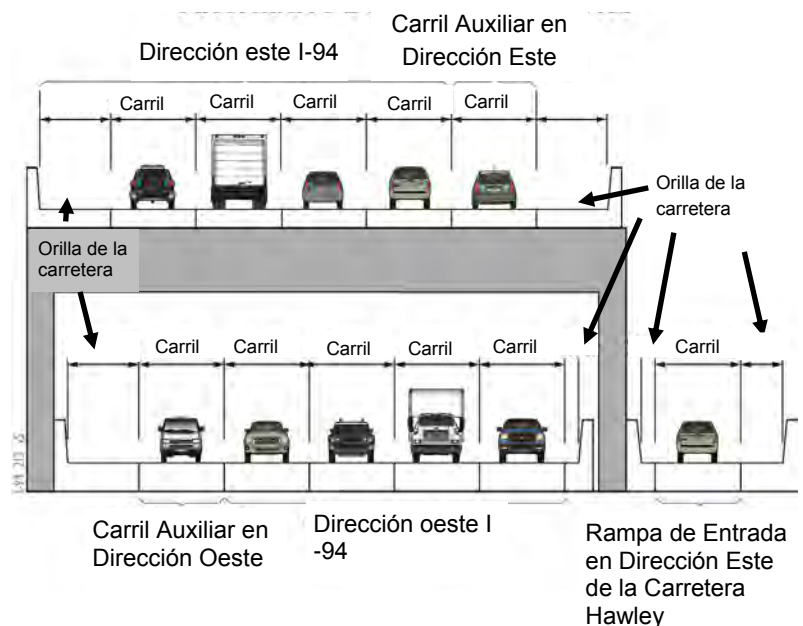
Sección de Cruces en la Alternativa de Nivel entre los cementerios



• ALTERNATIVA DE DOBLE PISO- CONSTRUCCIÓN DE DOBLE PISO EN LA AUTOPISTA (APROXIMADAMENTE ENTRE LA CALLE 64 Y EL BULEVAR MITCHELL)

- Un grupo de carriles en la autopista se colocará sobre el otro grupo de carriles.
- El análisis de tráfico de WisDOT indica que si en cada dirección se tienen cuatro carriles en la autopista más uno o dos más para el tráfico que entra y sale de la autopista en intercambios adyacentes, esta alternativa de diseño cumple con todos los propósitos del proyecto y los objetivos que se necesitan.
- Esta alternativa es más segura y habría menos congestión vial en comparación con la alternativa a nivel.
- El Intercambio de la Carretera Hawley permanecerá abierto; el Intercambio del Bulevar Mitchell será relocalizado hacia el lado este.
- Esta alternativa es más costosa y tardará más tiempo en construirse.
- El doble piso será más visible a los cementerios, negocios y vecindarios adyacentes que la alternativa a nivel.

Sección de Cruce de la Alternativa de Doble Piso entre los Cementerios



ALTERNATIVAS (CONTINUACIÓN)

FRANJA ESTE, INTERCAMBIO VIAL DEL ESTADIO HACIA LA CALLE 16

- Bajo esta alternativa, los conductores viajando en dirección norte-sur a través del Intercambio Vial del Estadio, así como aquéllos girando a la izquierda hacia la I-94 viniendo del norte o sur, pasarán a través de una nueva señal de tráfico.
- El tráfico saliendo de la I-94 seguirá el flujo libremente (no hay señal de tráfico) hacia el Miller Park Way.
- Tráfico en dirección norte de la US 41 no podrá salir hacia la Avenida Wisconsin
- WisDOT planea reemplazar el Intercambio del Bulevar Mitchell con un nuevo intercambio incorporado al Intercambio Vial del Estadio conectando a la calle oeste local del Miller Park Way.
 - Este intercambio ofrecerá acceso similar a lo que ofrece actualmente el Intercambio del Bulevar Mitchell, pero estaría aproximadamente una media milla hacia el este.
 - Ofrecerá acceso a los vecindarios, negocios, complejo médico del VA y lotes de estacionamiento del Miller Park adyacentes.

• ALTERNATIVA SIN ALINEACIÓN

- Mantener el acceso de la autopista a la Calle 35.
- Utilizar rampas cruzadas permite al tráfico de la I-94 el uso seguro del espacio cercano al Intercambio Vial del Estadio, el Intercambio de la Calle 35 y la reconfiguración del Intercambio de la Calle 27.
- La I-94 se moverá unos cien pies hacia el sur de su actual localización cerca de Calle 30 hasta la Calle 18. Esto podría mejorar la seguridad y las operaciones en la I-94 y se desplazarán dos negocios más al sur de la I-94 que lo se haría con la alternativa de alineación.

• ALTERNATIVA PRÓXIMA A LA ALINEACIÓN

- Mantener el acceso de la autopista hacia la Calle 35.
- Utilizar rampas cruzadas como las descritas en la sección de arriba.
- Mantener la reconstrucción de la autopista tan parecida a los carriles existentes en tanto sea posible.
- Retener el patrón de rampas actuales cerca de la Calle 27 (Calles 25, 26,28 y St. Paul).

CÓMO SE PODRÍA CONSTRUIR EL ÁREA ENTRE LOS CEMENTERIOS

Como resultado de este proyecto, WisDOT no moverá ninguna de las tumbas de los tres cementerios adyacentes.

En la evaluación de las alternativas de a nivel y de doble piso, un número de factores ayudarán a WisDOT a determinar cuál alternativa será seleccionada. Estos factores, incluyen pero no se limitan a: cómo mejoran la seguridad y la congestión, los costos de construcción, operaciones de largo plazo y costos de mantenimiento, duración de la construcción, “constructabilidad” (¿será necesario el cierre de la autopista?, Si es así, ¿por cuánto tiempo?, ¿el tráfico necesita desviarse por otras rutas durante la construcción?), protección de incendios y asuntos de vida/seguridad, impactos visuales a los vecindarios adyacentes y los impactos al “Soldiers Home” un sitio histórico nacional. WisDOT continúa trabajando con los interesados para evaluar las preocupaciones y sugerencias en relación a esta área.

Hay tres alternativas de construcción que han sido consideradas. Estas alternativas tienen diseños geométricos significativos y diferencias de costos entre ellas.

- **“HACIA ARRIBA” DOBLE PISO:** La carretera más baja deberá estar a nivel de la I-94 con un segundo piso elevado- \$275-\$325 millones*
- **“PARCIALMENTE HACIA ABAJO” DOBLE PISO:** La carretera más baja puede ser puesta alrededor de ocho pies por debajo del nivel existente- \$300-\$350 millones
- **A NIVEL:** la carretera será reconstruida aproximadamente a la misma elevación- \$110 millones*

* Costos son representados en el valor del dólar en 2013 para la franja oeste entera, incluyendo la sección de cementerios.

Punto de visión de la sección de cruce

El término sección de cruce es usado a través de todos nuestros documentos técnicos. Esto ilustra una carretera si se recorta en el ángulo derecho hacia su carril central.



Punto de visión de la sección de cruce

TEMAS FRECUENTES EN LA CONVERSACIÓN

TRANSPORTE

¿Cómo es financiado el transporte en el Condado de Milwaukee?

De la página de internet del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee (MCTS por sus siglas en inglés):

MCTS recibe financiamiento por sus operaciones de cuatro fuentes- el 35 por ciento de la cuenta de pasajeros (también de anuncios y otros ingresos relacionados). El Estado de Wisconsin da el 43 por ciento, el gobierno Federal pone el 11 por ciento y los impuestos sobre la propiedad del Condado de Milwaukee contribuyen con el 11 por ciento.

MEJORAS A LAS CARRETERAS LOCALES

El dinero usado para las mejoras en las autopistas no puede ser usado para mantener las carreteras locales. Si WisDOT y la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) eligen la alternativa para el corredor de la I-94 de menor costo, el dinero sobrante o lo ahorrado no se puede utilizar para los caminos locales bajo la actual política de la FHWA y por el estatuto de Wisconsin.

PARA MÁS INFORMACIÓN

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

TELÉFONO: 414-750-0538

CORREO ELECTRÓNICO: Jason.Lynch@dot.wi.gov

RELOCALIZACIÓN

Si su casa o negocio ha sido contactado en relación al desplazo por este proyecto, y si usted tiene alguna pregunta, por favor no dude en llamar al representante de bienes raíces de WisDOT. Por favor note que esto está aún en la fase de estudio y las propiedades que se mostraron como posibles de ser relocalizadas pueden o no ser impactadas cuando el diseño final se desarrolle.

Dan Vaclav
WisDOT SE Region Real Estate (Bienes Raíces)
PO Box 798
Waukesha, WI 53187-0798

TELÉFONO: 262-521-4413

CORREO ELECTRÓNICO: Daniel.Vaclav@dot.wi.gov



Wisconsin Department of Transportation
Southeast Region
P.O. Box 798
Waukesha, WI 53187-0798



Printed on partially
recycled paper

ESTÁ USTED INVITADO REUNIONES PÚBLICAS INFORMATIVAS EN FORMATO CASA ABIERTA

La misma información se proporciona las dos noches-¡venga cuando sea más conveniente para usted!

Lunes 16 de junio 2014- 3:00pm-7:00pm.
Petit National Ice Center- "Hall of Fame" (2do piso)

500 S. Calle 84, Milwaukee

Entrando a través de la Calle 84

MCTS Ruta 67

Martes 17 de junio 2014 – 5:00pm -8:00pm

Marquette University High School - cafeteria

3401 W. Avenida Wisconsin, Milwaukee

* utilice la entrada Henke Center en el estacionamiento en la Calle Michigan

MCTS Rutas 10, 35, 30