MILWAUKEE NORTE SUR

Mejora del tránsito

Ronda 3 Reunión de Participación Pública

Octubre 2021

Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission

SEWRPC

SOCIOS DE LA COMUNIDAD

Clarke Square Neighborhood Initiative

NORTHWEST SIDE COMMUNITY DEVELOPMENT CORPORATION

CENTURY CITY TRI-ANGLE NEIGHBORHOOD ASSOCIATION

METCALFE PARK COMMUNITY BRIDGES

VIA

NEAR WEST SIDE
A Neighborhood of Neighborhoods

RESUMEN DE LA REUNIÓN

- Revisar los comentarios de la última ronda de participación pública
- Borrador de los resultados de la evaluación de nivel 1
- Resultados preliminares de la evaluación de nivel 2
- Próximos pasos

BENEFICIOS DE UN TRÁNSITO MEJORADO

- Acceso más rápido y confiable a empleos, educación, atención médica y otros destinos por tránsito
- Una mejor experiencia para los pasajeros con estaciones mejoradas
- Mejoras en el tráfico y seguridad de los peatones cerca de las estaciones
- Apoyo a las empresas al proporcionar mejor acceso para los trabajadores y clientela
- Fomentar el desarrollo y la reurbanización cerca de las estaciones
- Mejores conexiones con otras rutas de tránsito, incluyendo BRT Este-Oeste

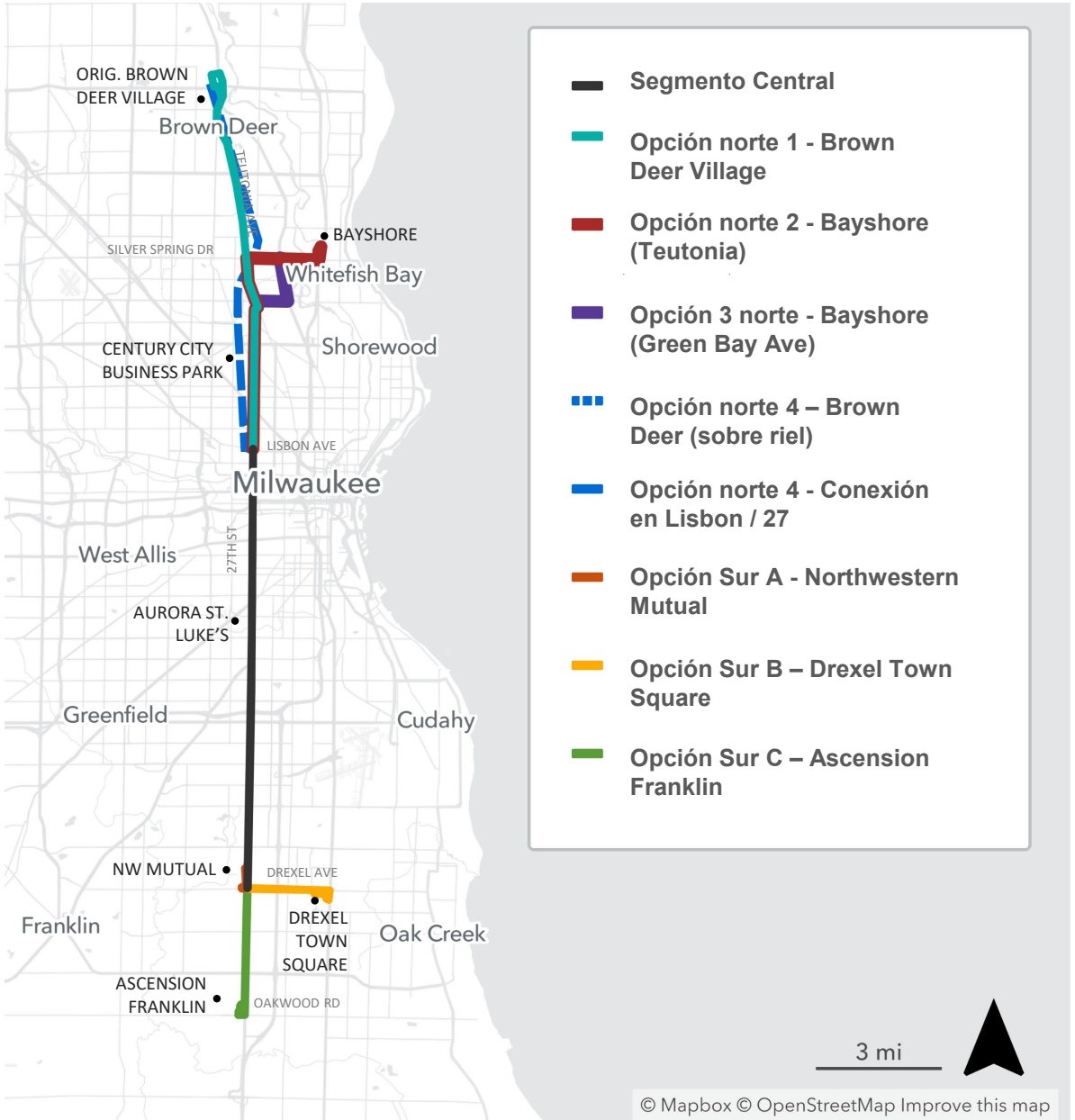
GAMA DE ALTERNATIVAS

AUTOBÚS DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT)

TRANVÍA RÁPIDO

TRÁNSITO DE TREN LIGERO

Rutas Alternativas Para La Mejora Del Tránsito En El Norte-Sur de Milwaukee



PARTICIPACIÓN PÚBLICA

PARTICIPACIÓN PÚBLICA CONTINUA:

- ENCUESTA EN PARADAS DE AUTOBÚS
- ENTREGA DE CORREO
- EVENTOS COMUNITARIOS
- OPORTUNIDADES DE APORTACIÓN EN LÍNEA

RONDA 2 – PARTICIPACIÓN PÚBLICA

67 REGISTRANTES EN LA REUNIÓN VIRTUAL DE LA RONDA 2

(75 PARTICIPANTES EN LA REUNIÓN VIRTUAL DE LA RONDA 1)

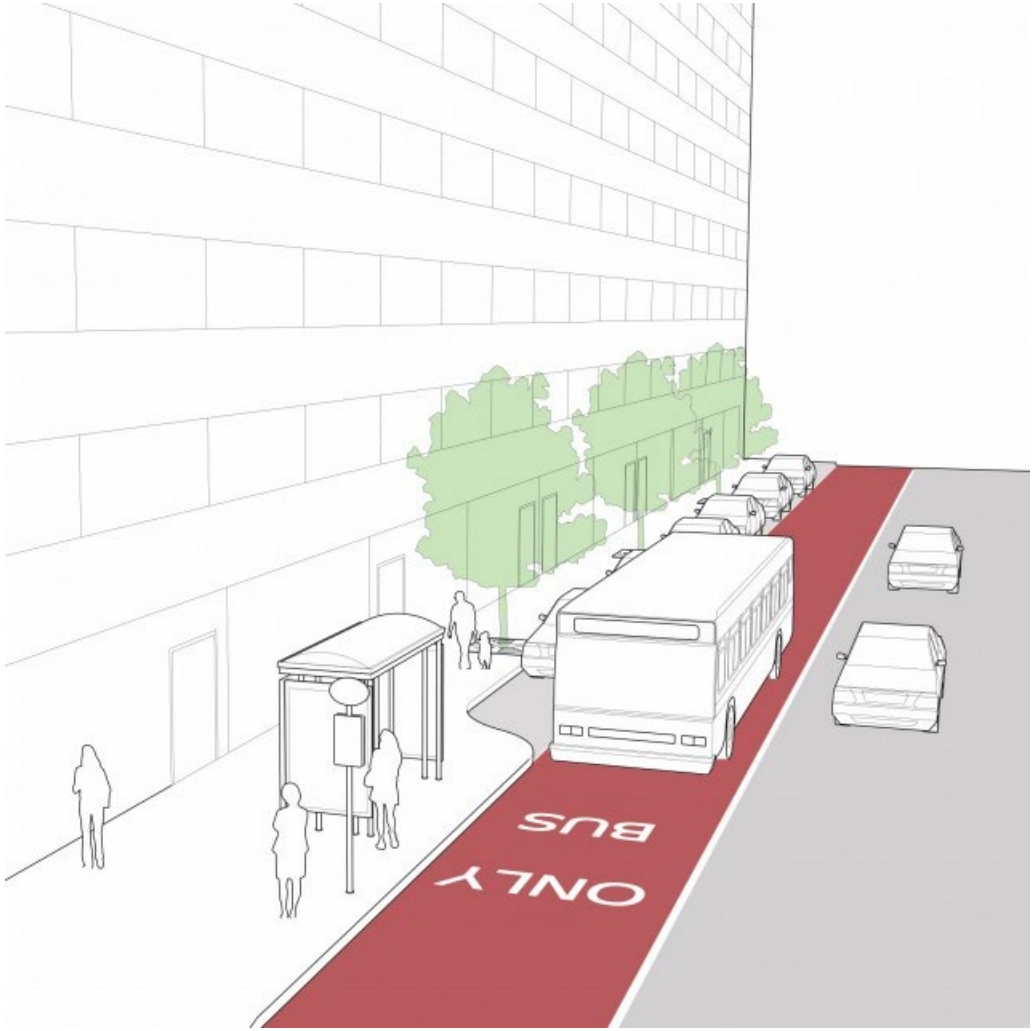
132 RESPUESTAS A **3** ENCUESTAS EN LÍNEA

490 RESPUESTAS A LA ENCUESTA EN PARADAS DE AUTOBÚS

80+ REUNIONES DE PARTES INTERESADAS

TEMAS DE LA RONDA 2

- Soporte similar para el tránsito rápido de autobuses, el tranvía rápido y el tren ligero
- Fuerte apoyo a los carriles de autobuses
- Apoyo considerable para la opción de ruta a Brown Deer (tanto en la calle como a través del Corredor Ferroviario de la Calle 30) en el extremo norte y Drexel Town Square en el extremo sur de la ruta



BORRADOR DE RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE NIVEL 1

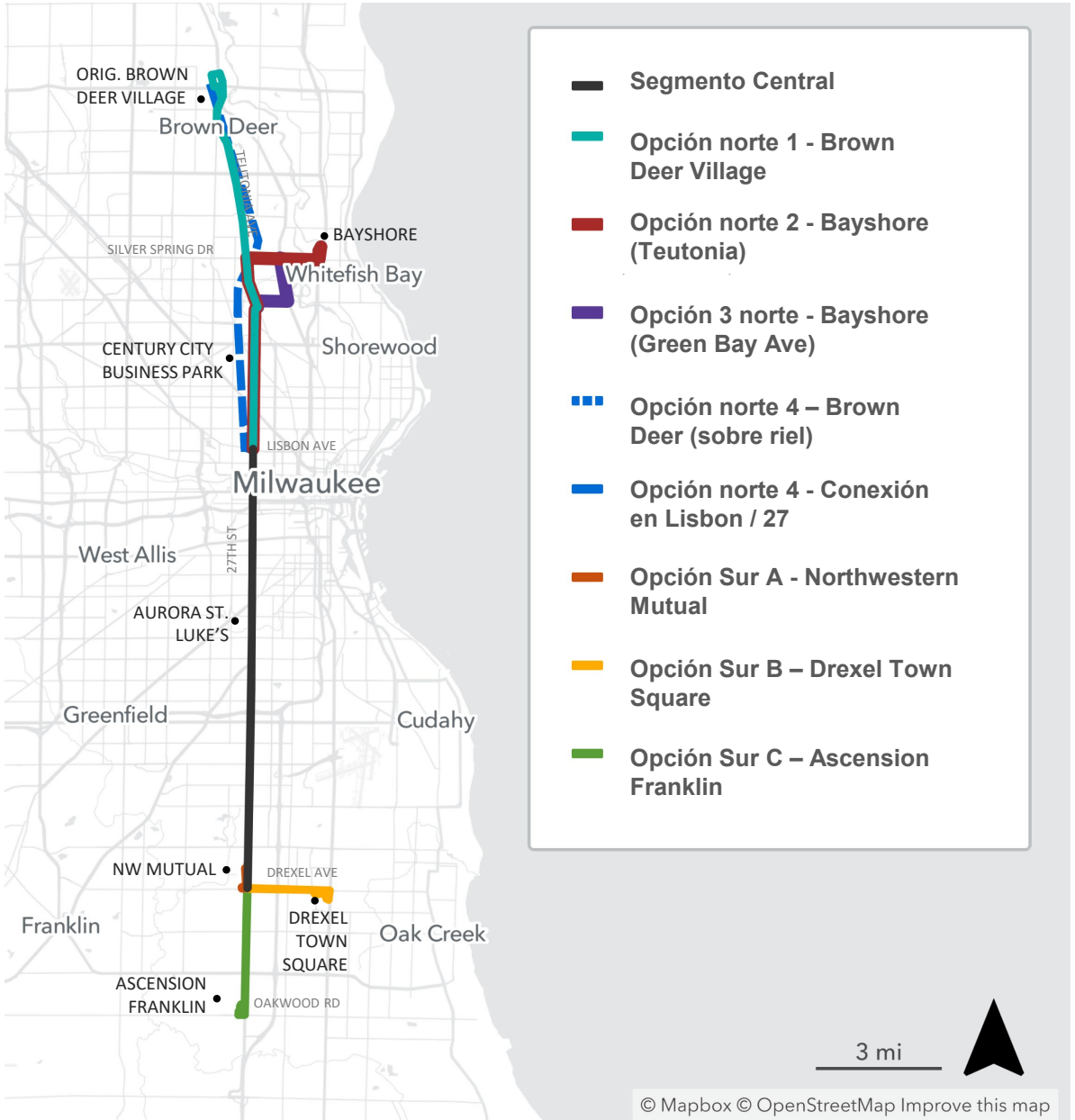
GAMA DE ALTERNATIVAS

AUTOBÚS DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT)

TRANVÍA RÁPIDO

TRÁNSITO DE TREN LIGERO

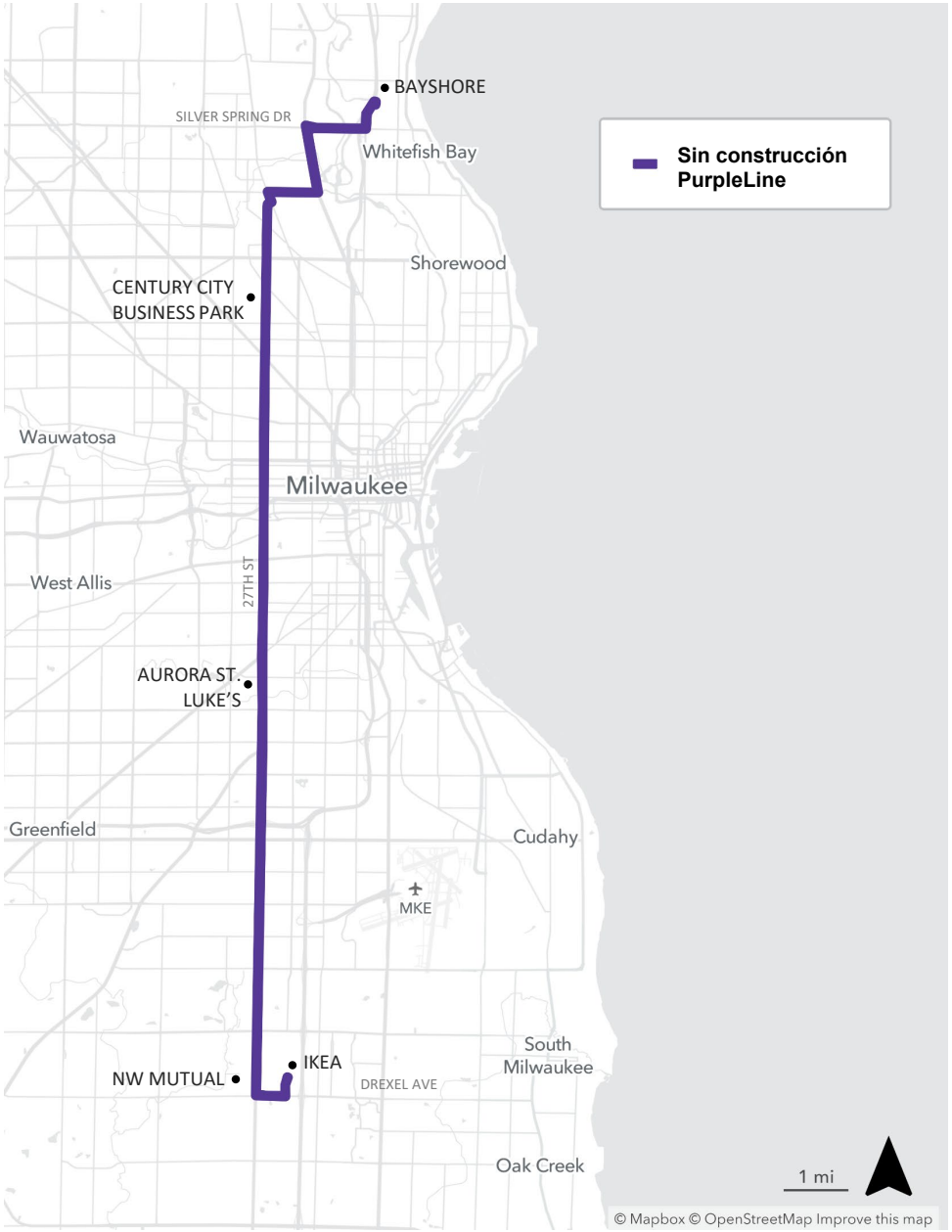
Rutas Alternativas Para La Mejora Del Tránsito En El Norte-Sur de Milwaukee



OPCIÓN SIN CONSTRUCCIÓN

La opción "Sin Construcción" se evaluará con todas las alternativas para comprender el beneficio de las posibles mejoras en comparación con no hacer cambios.

Opción sin construcción (MCTS PurpleLine)



TIPOS DE TRÁNSITO

Autobús de Tránsito Rápido (BRT)

- El autobús circula por la calle
- La ruta está en al menos el 50% de carriles dedicados
- Distancia entre estaciones aprox. 1/2 milla
- Estaciones mejoradas con embarque nivelado y emisión de billetes fuera de bordo

BRT en Grand Rapids, MI – Foto: HDR

Tranvía Rápido

- El vehículo del tranvía (o tranvía) corre en la pista en la calle
- La ruta es de al menos un 50% de carriles dedicados
- Distancia entre estaciones aprox. 1/4 a 1/2 milla
- Estaciones mejoradas con embarque nivelado y emisión de billetes fuera de bordo

Tranvía en Aviñón, Francia

Tren Ligero

- El vehículo de tren ligero (trenes de una o varias unidades) circula por la vía en la calle
- La ruta es completamente (o casi en su totalidad) en carriles dedicados
- Distancia entre estaciones aprox. 1/2 milla
- Estaciones mejoradas con embarque nivelado y emisión de billetes fuera de bordo

Tren ligero en Phoenix, AZ – Foto: Valley Transit

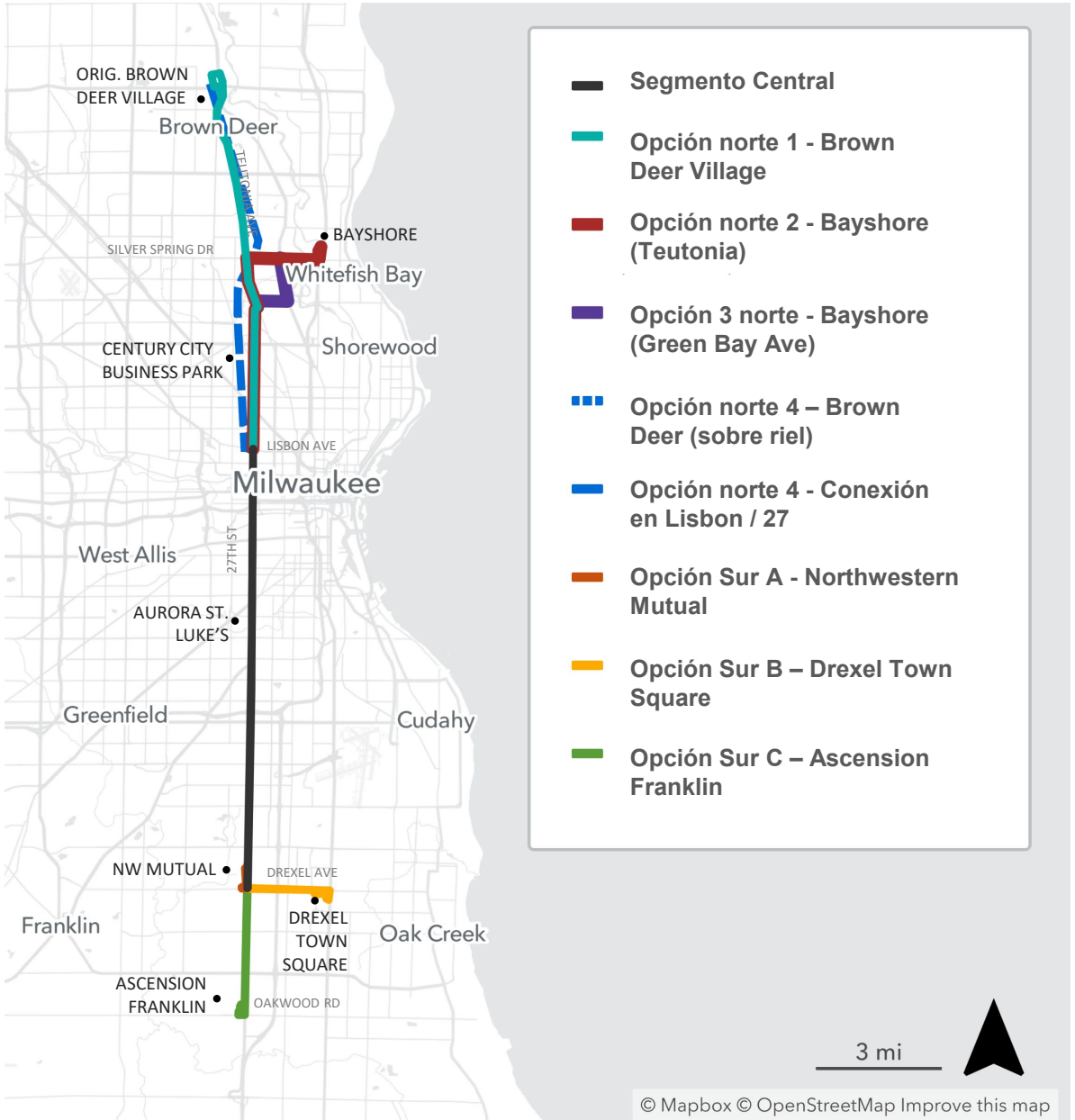
RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE TRÁNSITO

Tipo de tecnología	Capacidad Típica (modo de tamaño correcto)	Características Típicas del Servicio	Características Ambientales	Potencial para Catalizar el Desarrollo	Consistencia con el carácter del corredor	Consistencia con los planes locales y regionales	Costo de capital típico por milla	Avanzar a la evaluación de nivel 2?
Autobús de tránsito rápido	🟢	🟢	🟡	🟡	🟢	🟢	🟢	**Sí**
Tren ligero	🔴	🟢	🟡	🟢	🔴	🟡	🔴	**No**
Tranvía rápido	🟡	🟢	🟡	🟢	🟡	🟡	🟡	**No**

GAMA DE ALTERNATIVAS

AUTOBÚS DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT)

Rutas Alternativas Para La Mejora Del Tránsito En El Norte-Sur de Milwaukee



RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE ALINEACIÓN DE RUTAS

Alineaciones de rutas de tránsito	Características del segmento	Congestión	Accesibilidad	Impactos Ambientales	Consistencia con el carácter del corredor	Avanzar a la evaluación de nivel 2?
Opción 1 Norte *Brown Deer Village a través de Teutonia Avenue*	🔴	🟡	🟡	🟢	🟡	**Sí[a]**
Opción 2 Norte *Bayshore a través de Teutonia Avenue, Silver Spring Drive y Calle Port Washington*	🟢	🟡	🟢	🟢	🟢	**Sí**
Opción 3 Norte *Bayshore a través de Hampton Avenue, Green Bay Avenue, Silver Spring Drive y Port Washington Road*	🟡	🟡	🟡	🟢	🟡	**No**
Opción 4 Norte *Original Brown Deer Village a través del corredor ferroviario de la calle 30 (a la Avenida de Lisboa)*	🔴	🟢	🟡	🟢	🔴	**No**
Segmento Central *Calle 27 desde la Avenida Drexel hasta la Avenida Lisboa*	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢	**Sí**
Opción A Sur *Northwestern Mutual Franklin Campus*	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢	**Sí**
Opción B Sur *Drexel Town Square (a través de Drexel Avenue)*	🟢	🟡	🟢	🟢	🟢	**Sí**
Opción C Sur *Ascensión Franklin (vía S. 27th Street)*	🔴	🟢	🟡	🟢	🟡	**Sí[a]**

[a] La Opción 1 Norte y la Opción C Sur se evaluarán más a fondo como parte de un modelo BRT abierto que se combinaría con la Opción 2 Norte y la Opción B Sur, respectivamente.

GAMA DE ALTERNATIVAS RESTANTES

AUTOBÚS DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT)

Rutas Alternativas Para La Mejora Del Tránsito En El Norte-Sur de Milwaukee

COMENTARIOS DEL PÚBLICO

Opciones de ruta norte

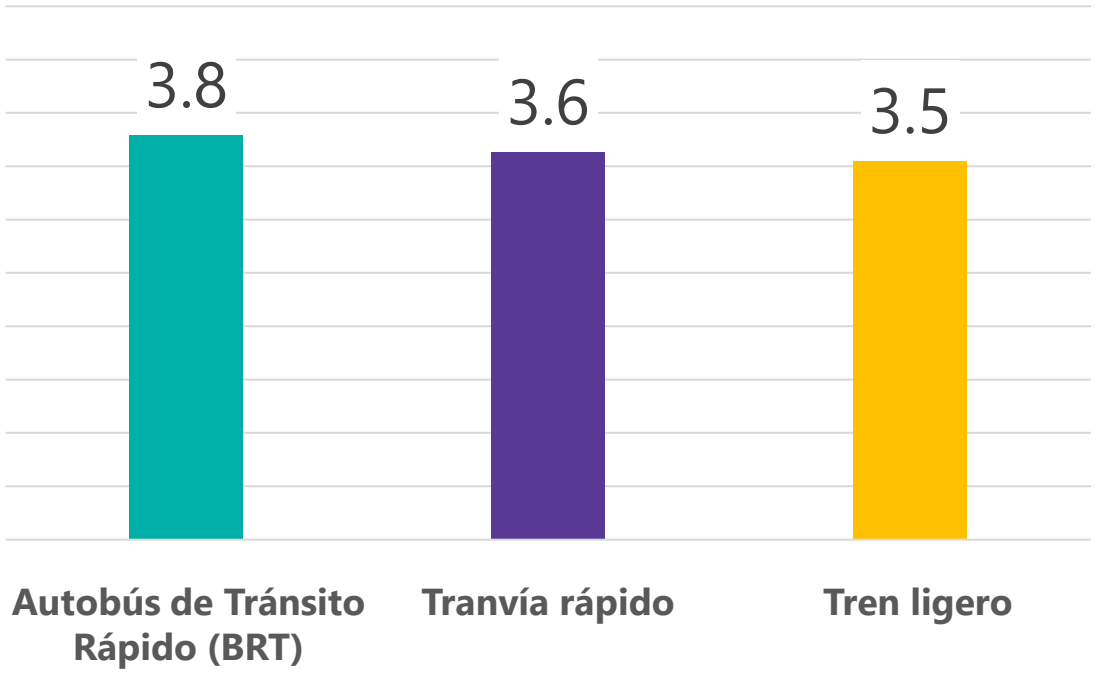
1. Corredor ferroviario de la calle 30
2. Brown Deer Village (vía Teutonia)
3. Bayshore (vía Silver Spring)
4. Bayshore (vía Hampton & Green Bay)

Opciones de ruta sur

1. Drexel Town Square
2. Ascension Franklin
3. Northwestern Mutual

Califique qué tan bien cree que encaja cada tipo de transporte en el corredor de la calle 27:

Valoración media (1-5 estrellas)



RESULTADOS PRELIMINARES DE LA EVALUACIÓN DE NIVEL 2

EVALUACIÓN DE NIVEL 2

La evaluación incluirá:

- Comprender los beneficios y los impactos de la ubicación de los carriles de autobuses a lo largo del corredor y las opciones de configuración
- Análisis del área de la estación
- Estimaciones de pasajeros
- Estimaciones de costos
- Evaluación ambiental de alto nivel

CARRILES PARA AUTOBUSES

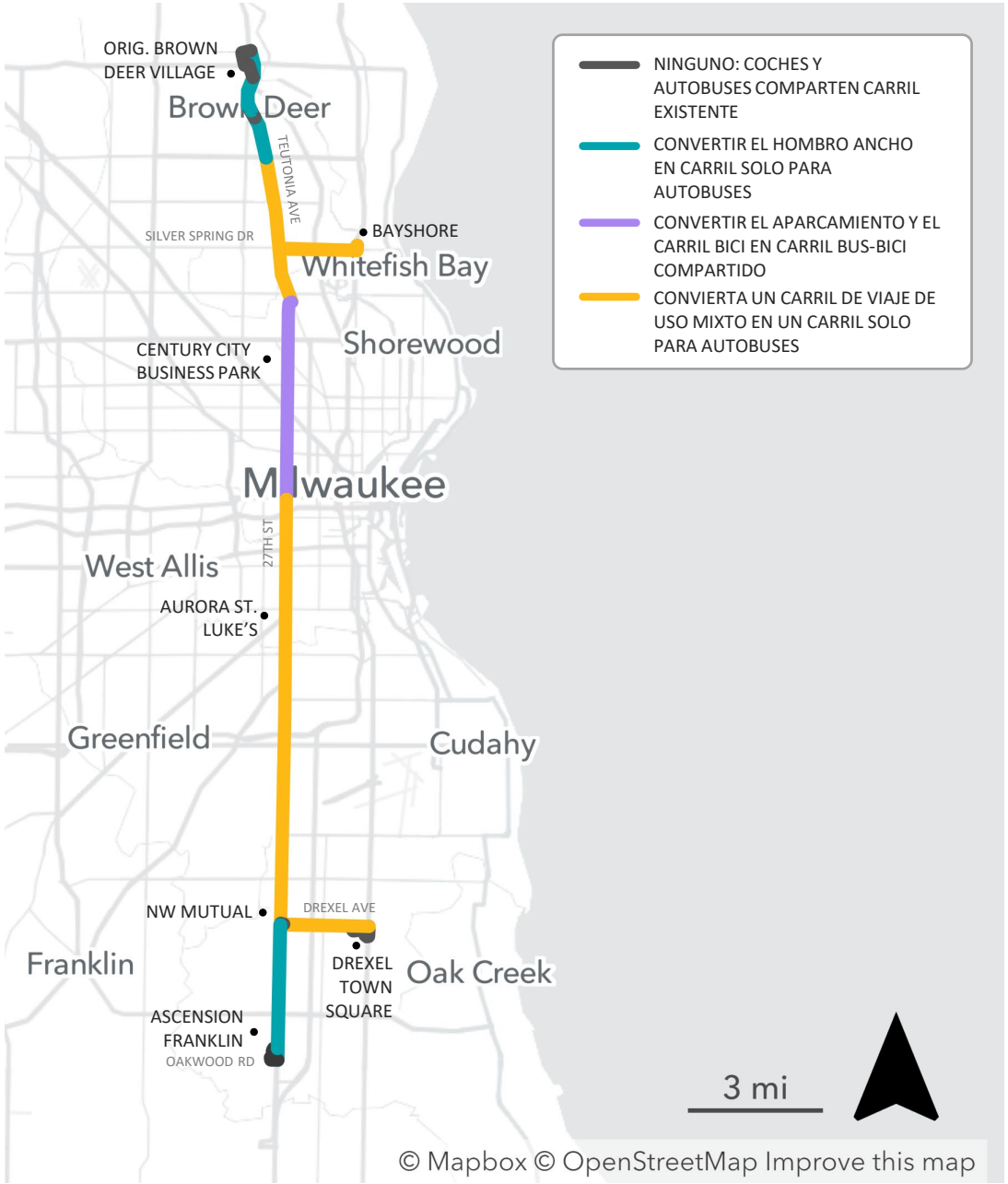
Beneficios:

- Mejora en gran medida la confiabilidad
- Reducción de tráfico que en tanto mejora la seguridad
- Ahorro de tiempo de viaje

Impactos:

- Se esperan aumentos en el tráfico en ubicaciones seleccionadas por períodos cortos del día.
- Reducción de estacionamiento en la calle para residentes y negocios
- Los carriles para bicicletas pueden verse afectados o necesitar ser modificados

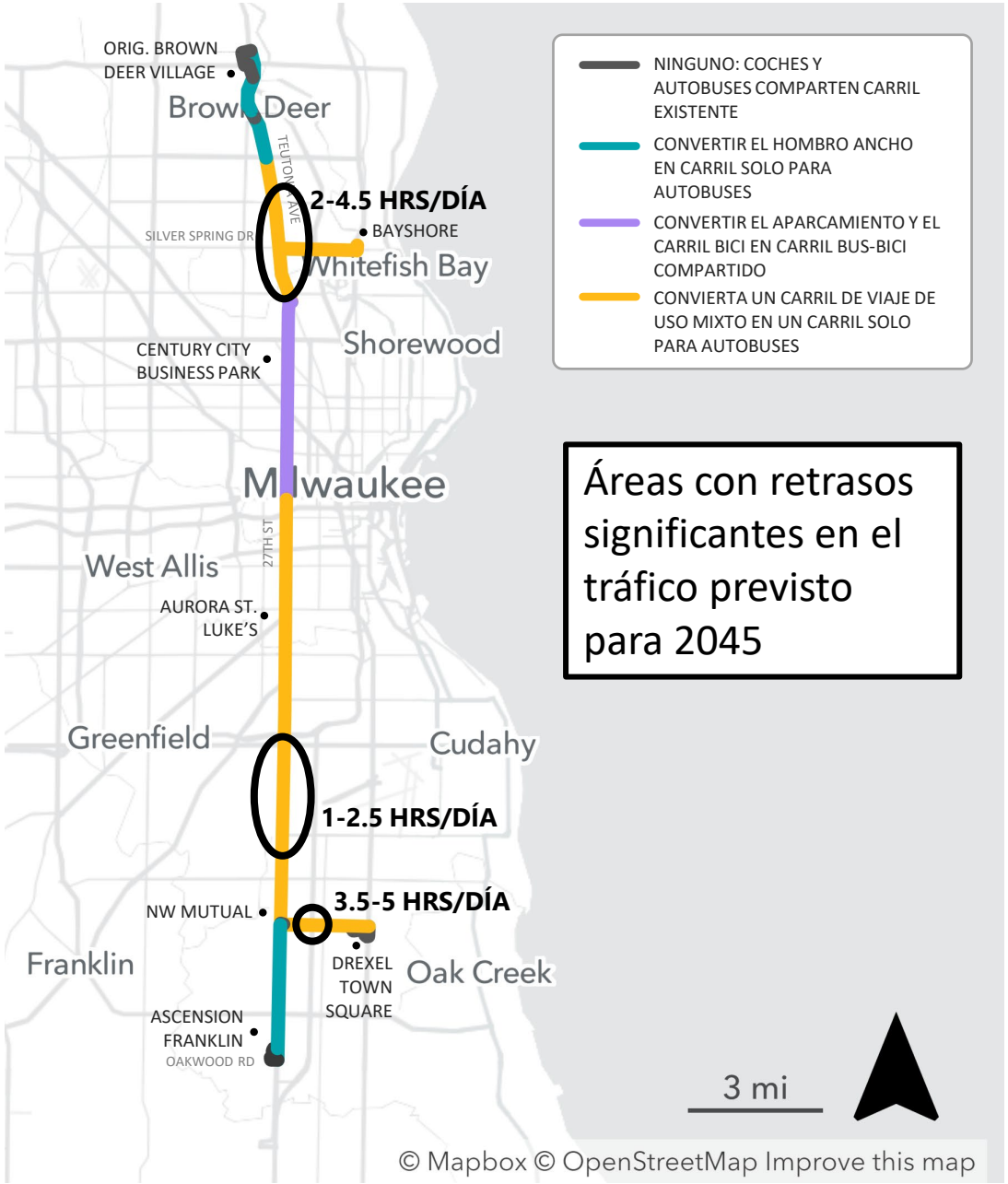
OPCIONES DE CONVERSIÓN DE CARRIL PARA AUTOBUSES



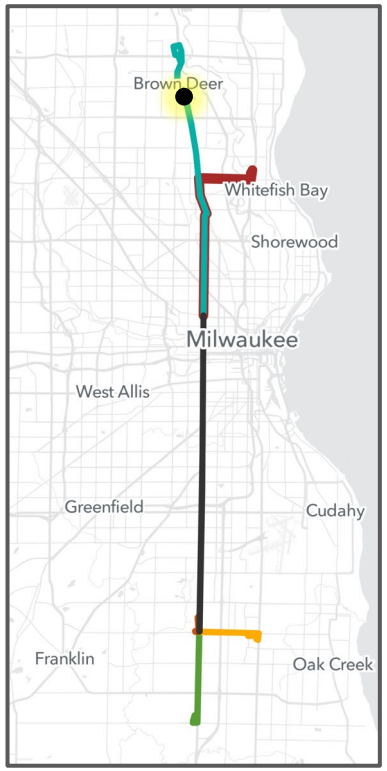
POSIBLES IMPACTOS AL TRÁFICO

- El análisis de tráfico de alto nivel muestra retrasos en el tráfico durante las horas pico en ubicaciones seleccionadas en 2045
- Retraso significativo en el tráfico en las calles secundarias:
  - Esperar más de 1 ciclo de semáforo en una intersección
  - Velocidades de conducción más lentas

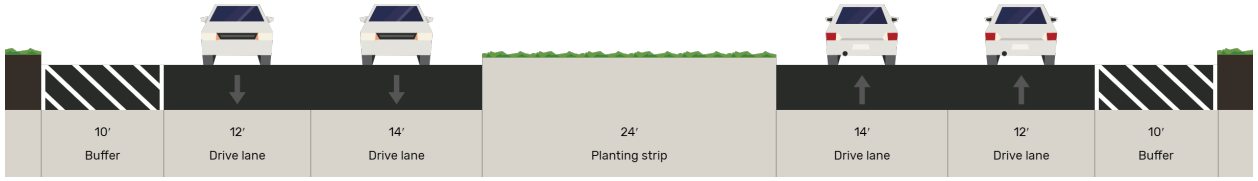
IMPACTOS DEL TRÁFICO



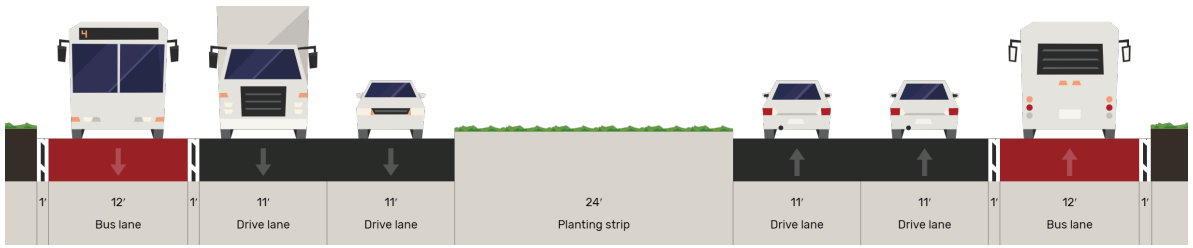
OPCIONES DE CONFIGURACIÓN:
Avenida Teutonia desde Bradley Rd hasta Calumet Rd



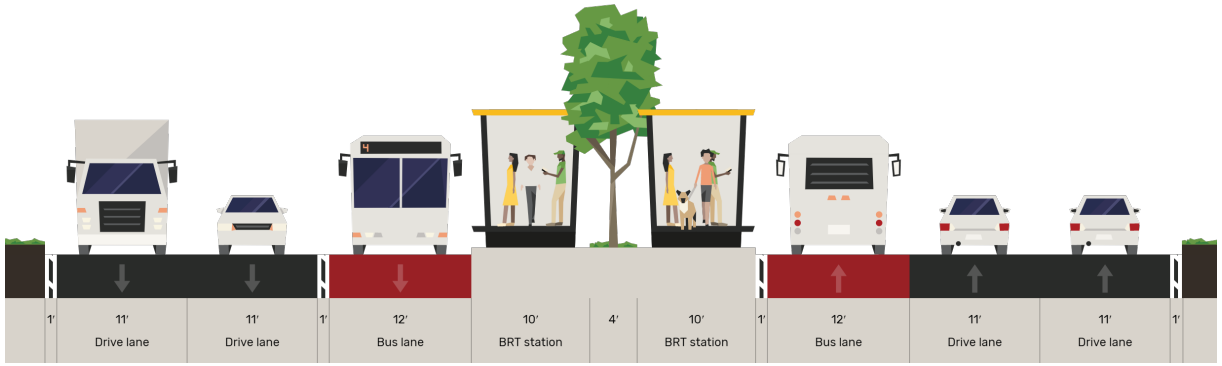
EXISTENTE



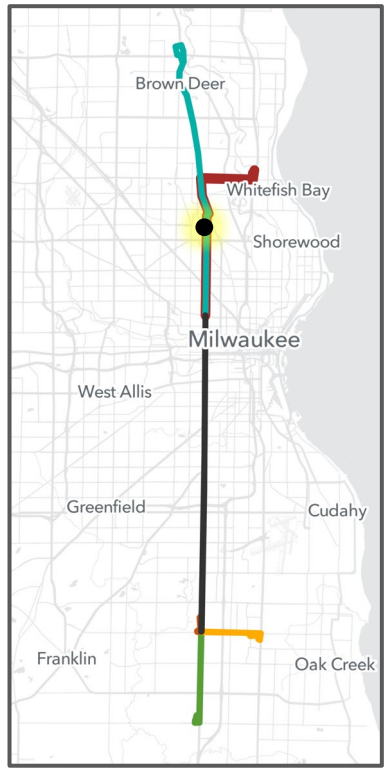
OPCIÓN 1 – Carriles para autobuses en la acera



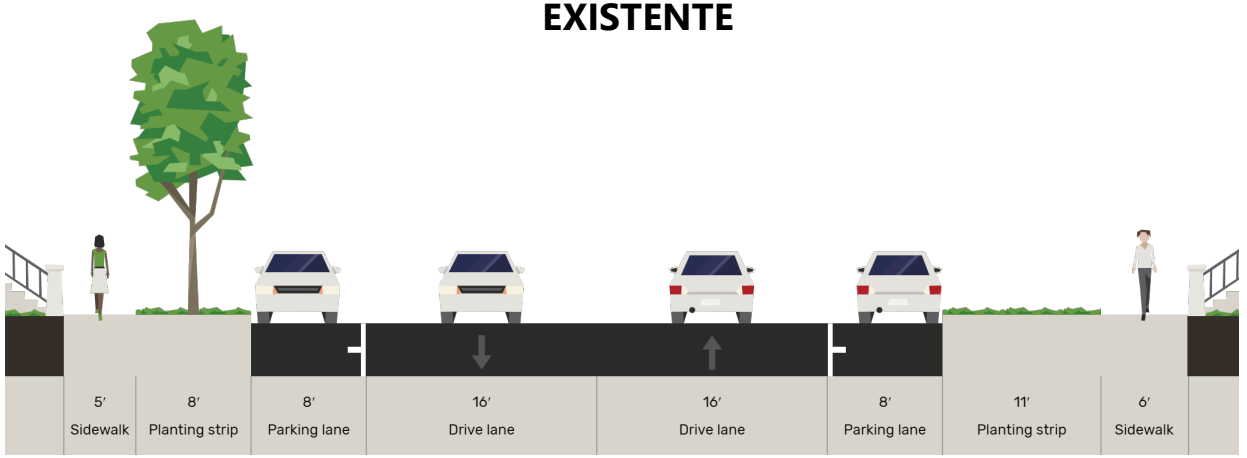
OPCIÓN 2 – Carriles para autobuses en el centro



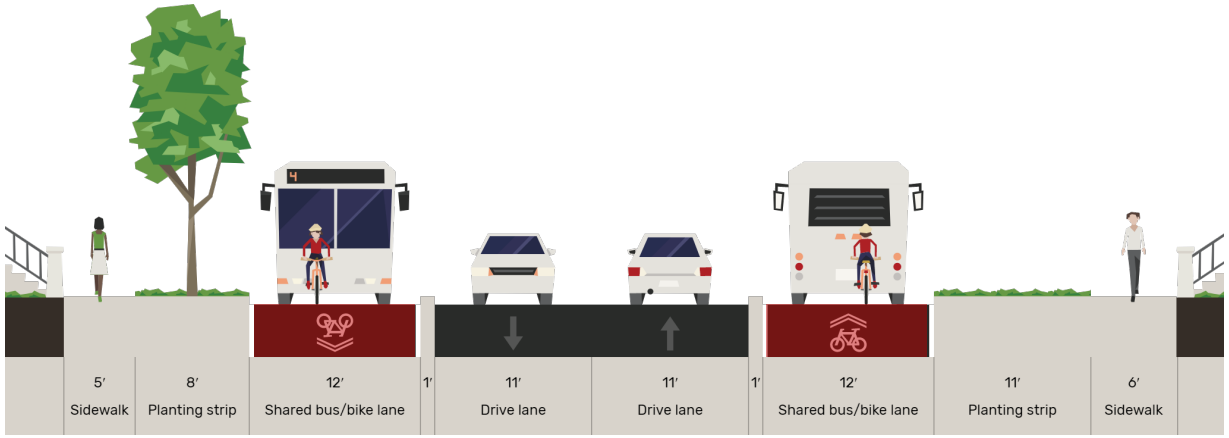
OPCIONES DE CONFIGURACIÓN:
Calle 27 desde Cornell St. hasta Atkinson Ave



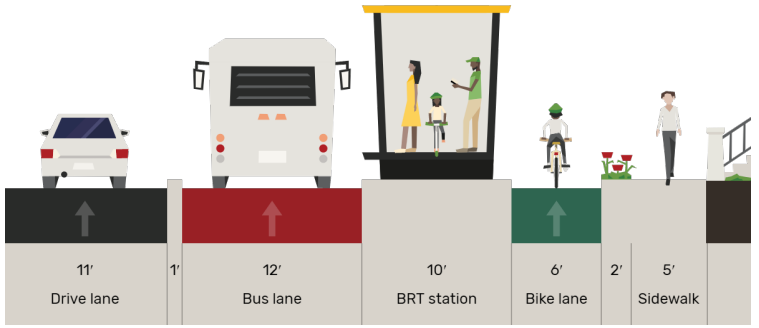
EXISTENTE



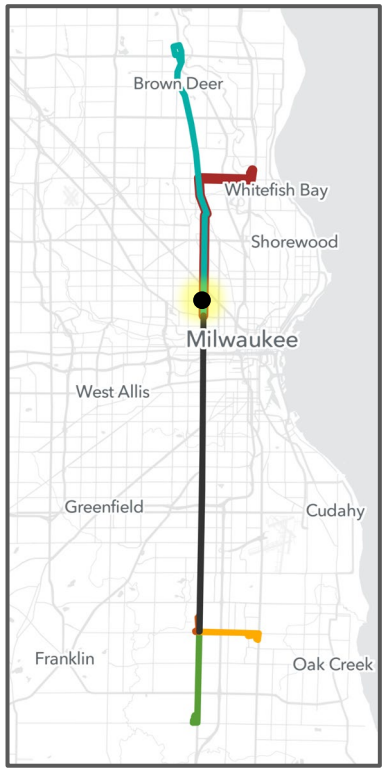
OPCIÓN 1 – Carril protegido para autobuses y bicicletas



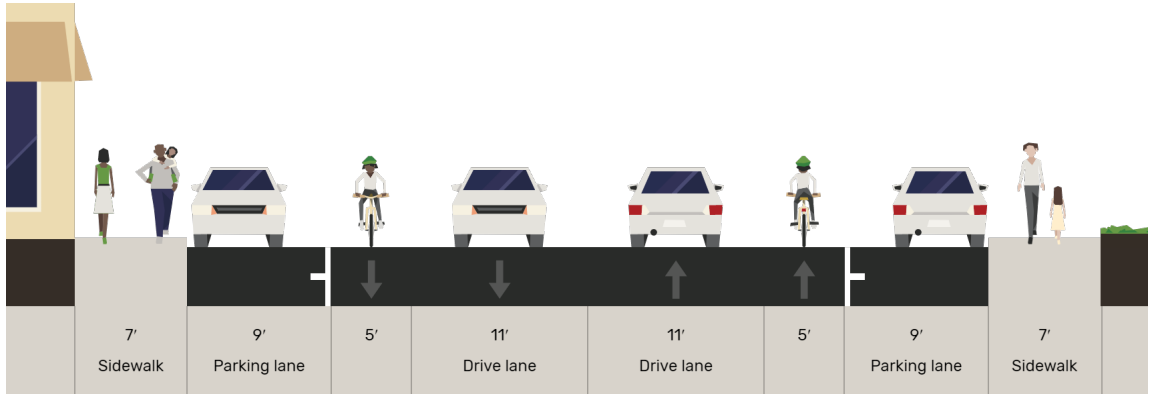
Ejemplo de carril bici canalizado en las estaciones



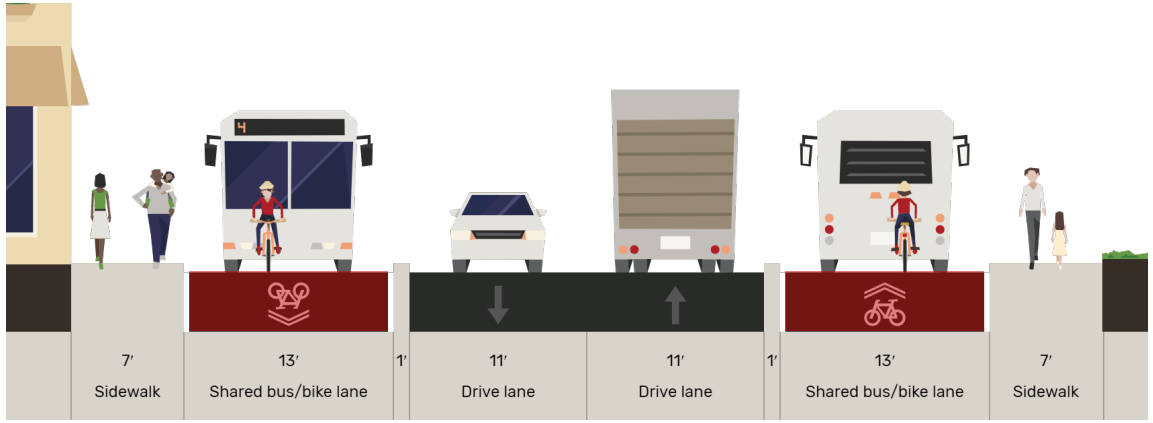
OPCIONES DE CONFIGURACIÓN:
Calle 27 desde la Av. Norte hasta la Avenida Lisboa.



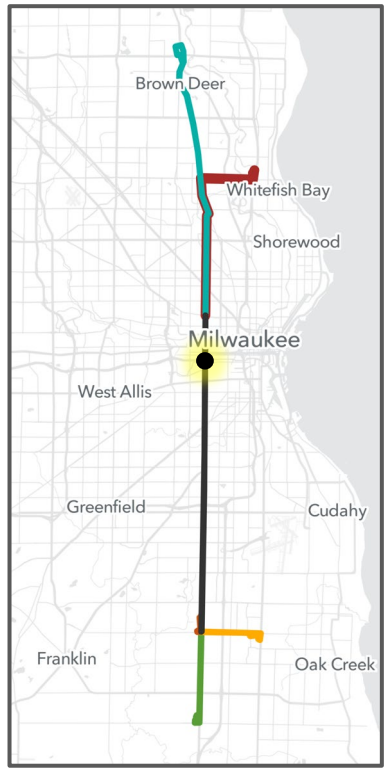
EXISTENTE



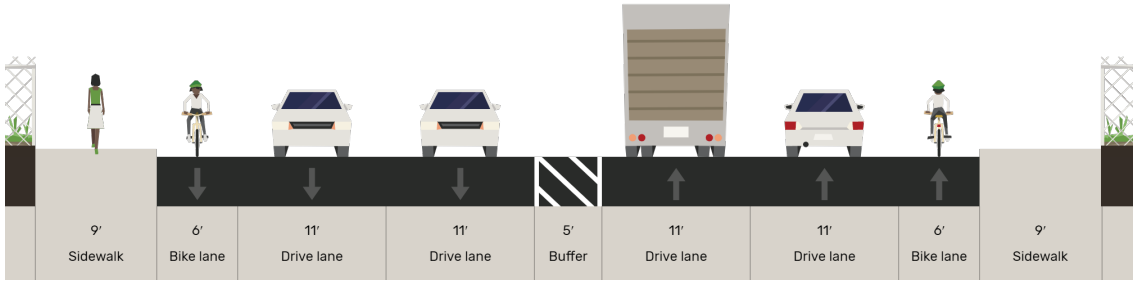
OPCIÓN 1 – Carriles para autobuses y bicicletas en la acera



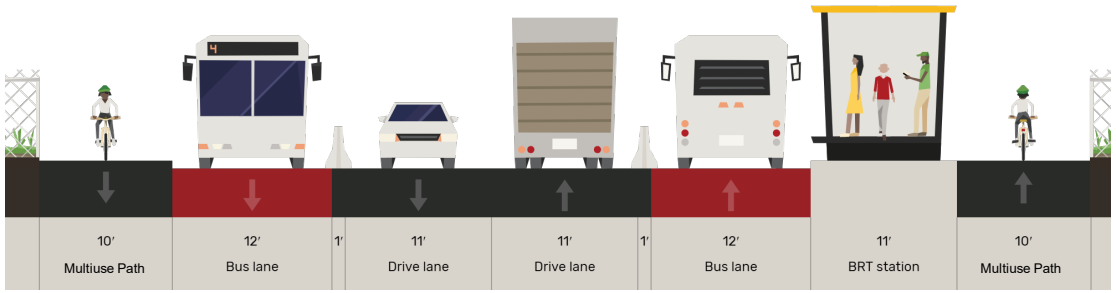
OPCIONES DE CONFIGURACIÓN: Viaducto de la calle 27



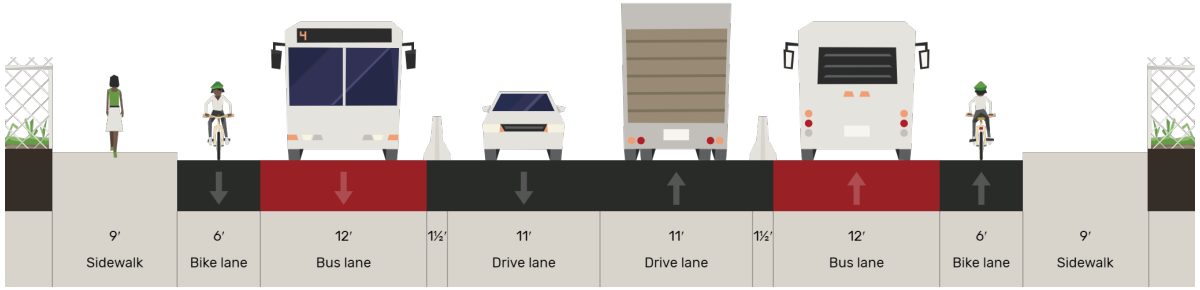
EXISTENTE



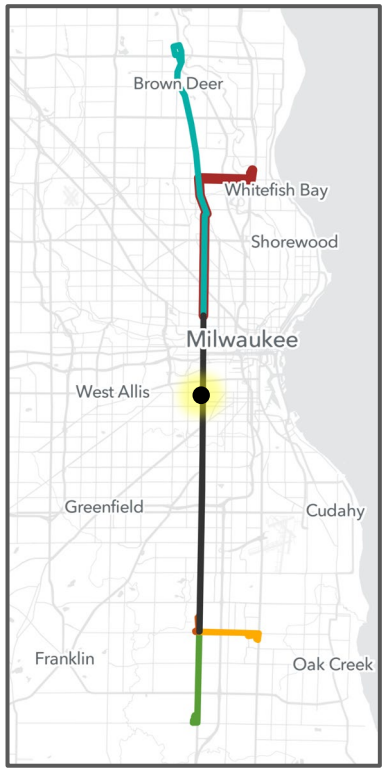
OPCIÓN 1 – Carril exterior protegido solo para autobuses con caminos multiuso (con estación)



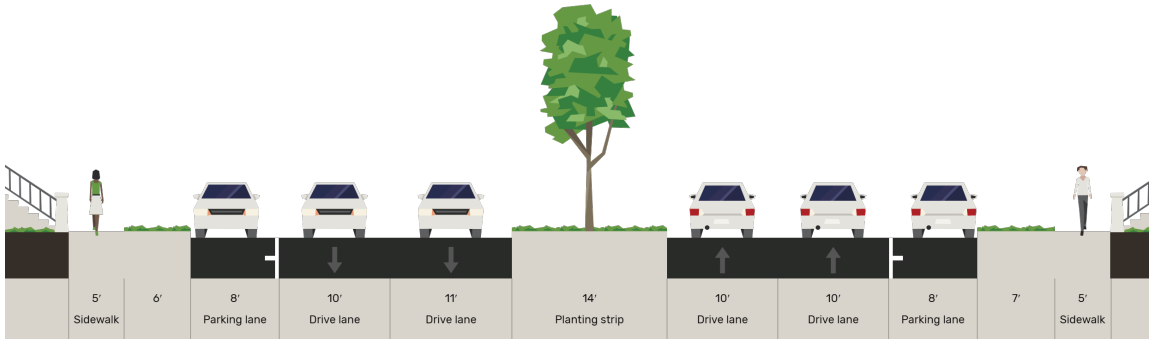
OPCIÓN 2 – Carril exterior protegido solo para autobuses con carriles para bicicletas en la acera (sin estación)



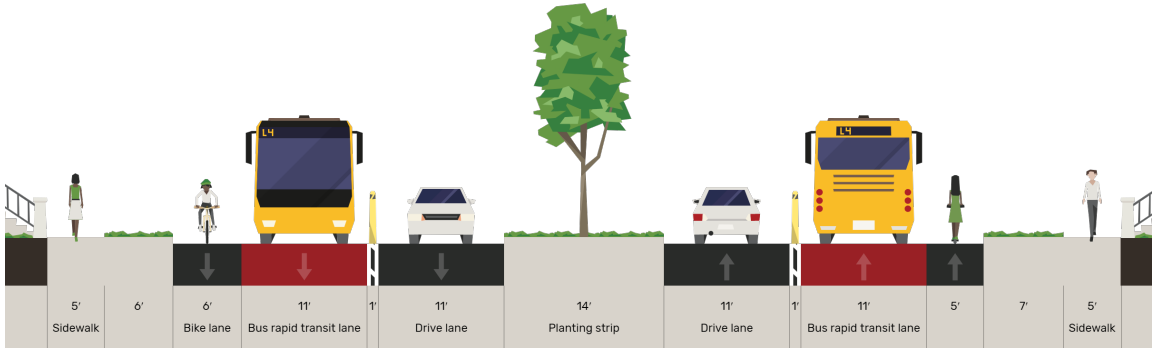
OPCIONES DE CONFIGURACIÓN:
Layton Blvd desde National Ave hasta Lincoln Ave



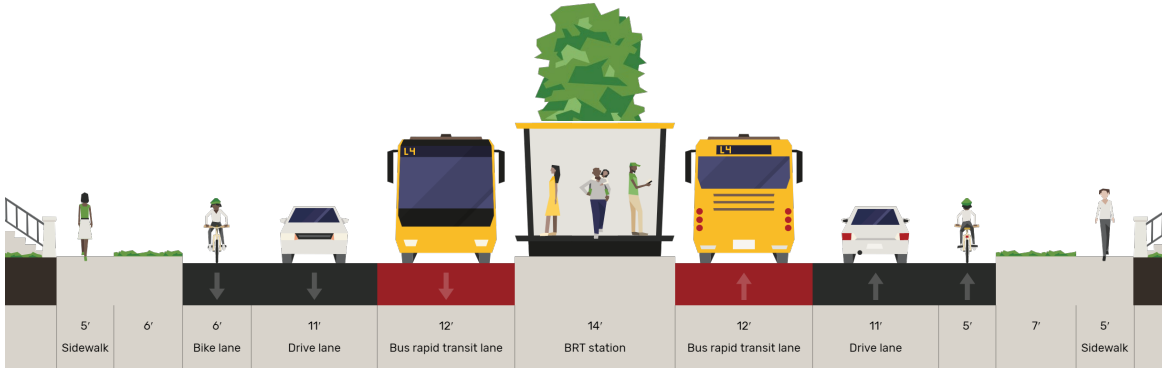
EXISTENTE



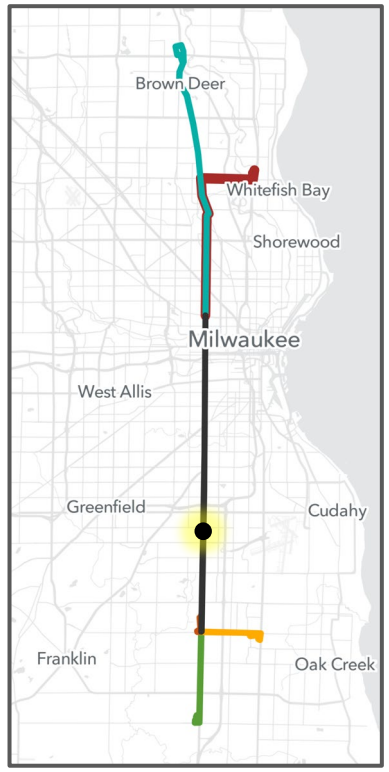
OPCIÓN 1 - Carril exterior protegido solo para autobuses con carriles para bicicletas en la acera



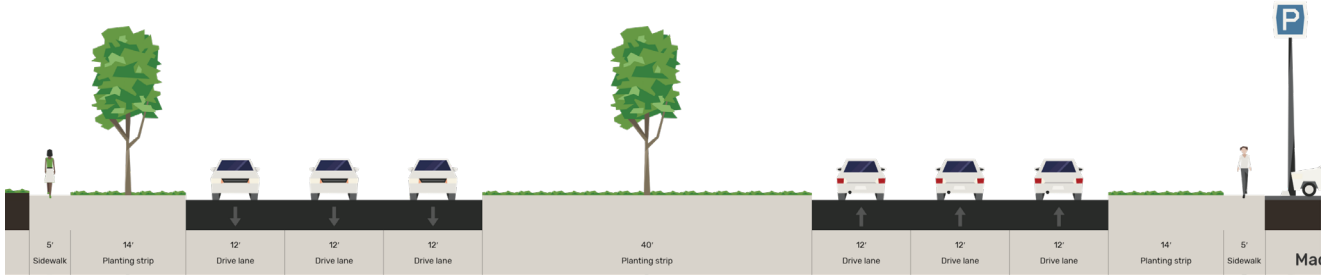
OPCIÓN 2 – Carriles solo para autobuses en el centro



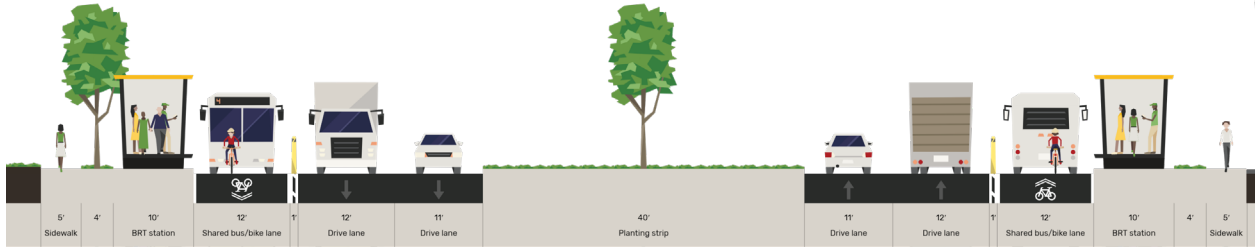
OPCIONES DE CONFIGURACIÓN:
Calle 27 desde Layton Ave. hasta College Ave.



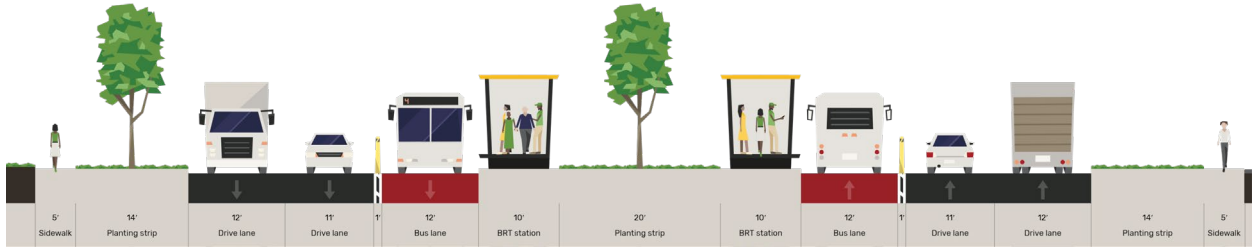
EXISTENTE



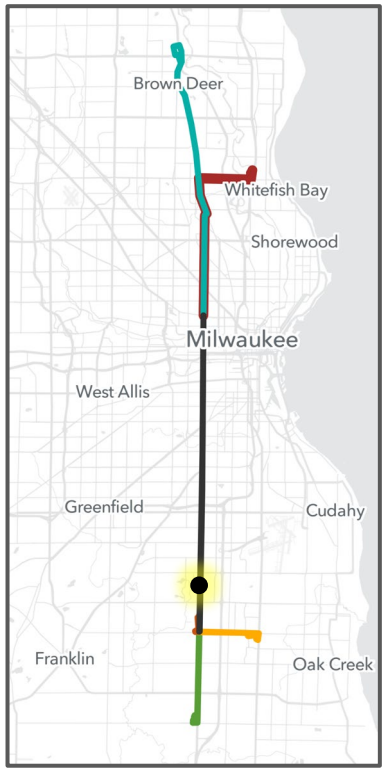
OPCIÓN 1 – Carriles protegidos para autobuses y bicicletas en la acera



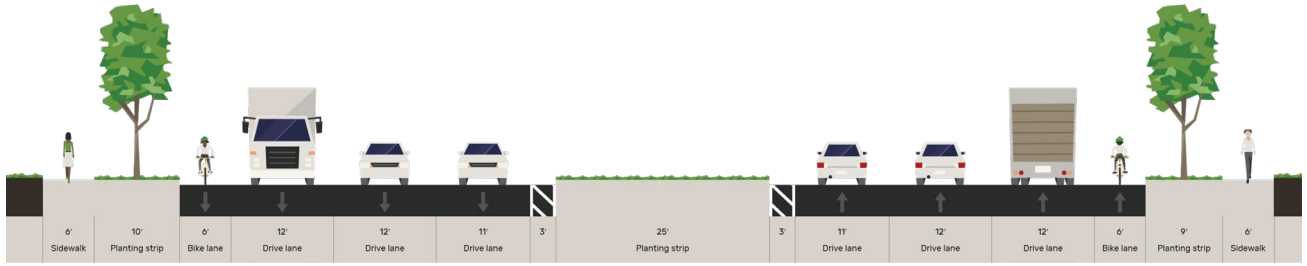
OPCIÓN 2 – Carriles protegidos en el centro solo para autobuses



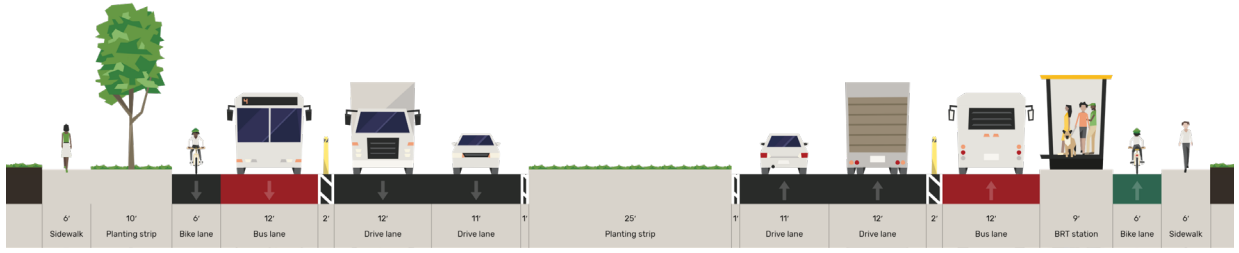
OPCIONES DE CONFIGURACIÓN:
Calle 27 desde College Ave. hasta Sycamore Ave.



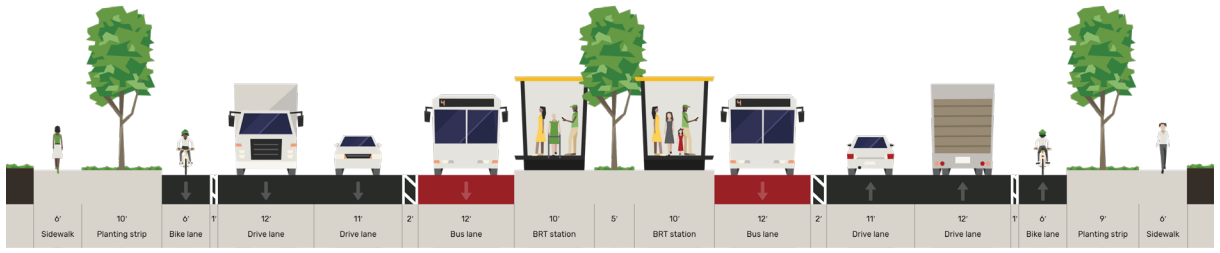
EXISTENTE



OPCIÓN 1 – Carriles protegidos en la acera para autobuses y bicicletas



OPCIÓN 2 – Carriles protegidos en el centro solo para autobuses



OPCIONES DE CONFIGURACIÓN: Protección de carriles para autobuses

- Es posible que la pintura no impida que los conductores usen estos carriles
- Se podrían usar varias barreras físicas para separar los carriles para autobuses de otros carriles
- Se tendrá en cuenta la limpieza de nieve y otras actividades de mantenimiento.

Grandes protuberancias

Bordillo de hormigón pre-fundido o fundido en el lugar

Bolardos rígidos

OPCIONES DE CONFIGURACIÓN: Canales para bicicletas

- En algunos lugares a lo largo del corredor pueden ser necesarios carriles para autobuses y bicicletas, debido al espacio limitado
- Los canales para bicicletas detrás de las plataformas de la estación podrían usarse para permitir el paso seguro de los ciclistas

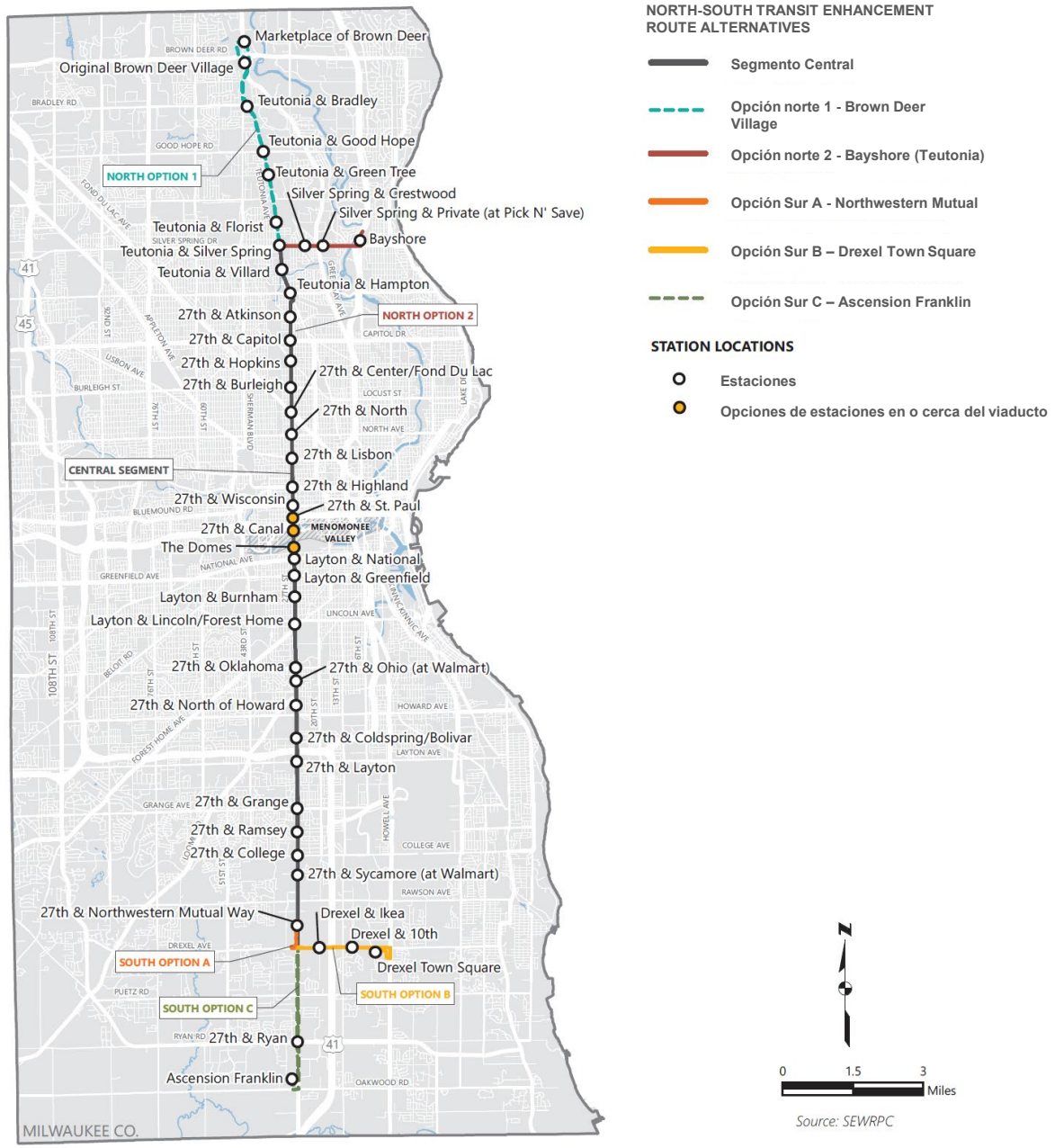
CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN

- Embarque nivelado
- Refugios de alta calidad con asientos
- Venta de billetes fuera de bordo
- Información y horarios de llegada de autobuses en tiempo real
- Fácil acceso
- Iluminación

ESTACIONES

- Espaciado de 1/4 a 1/2 milla
- Estaciones en intersecciones con otras calles principales, rutas de tránsito y destinos importantes
- Analizará el número de pasajeros, la equidad, la población y el acceso al trabajo alrededor de cada estación.

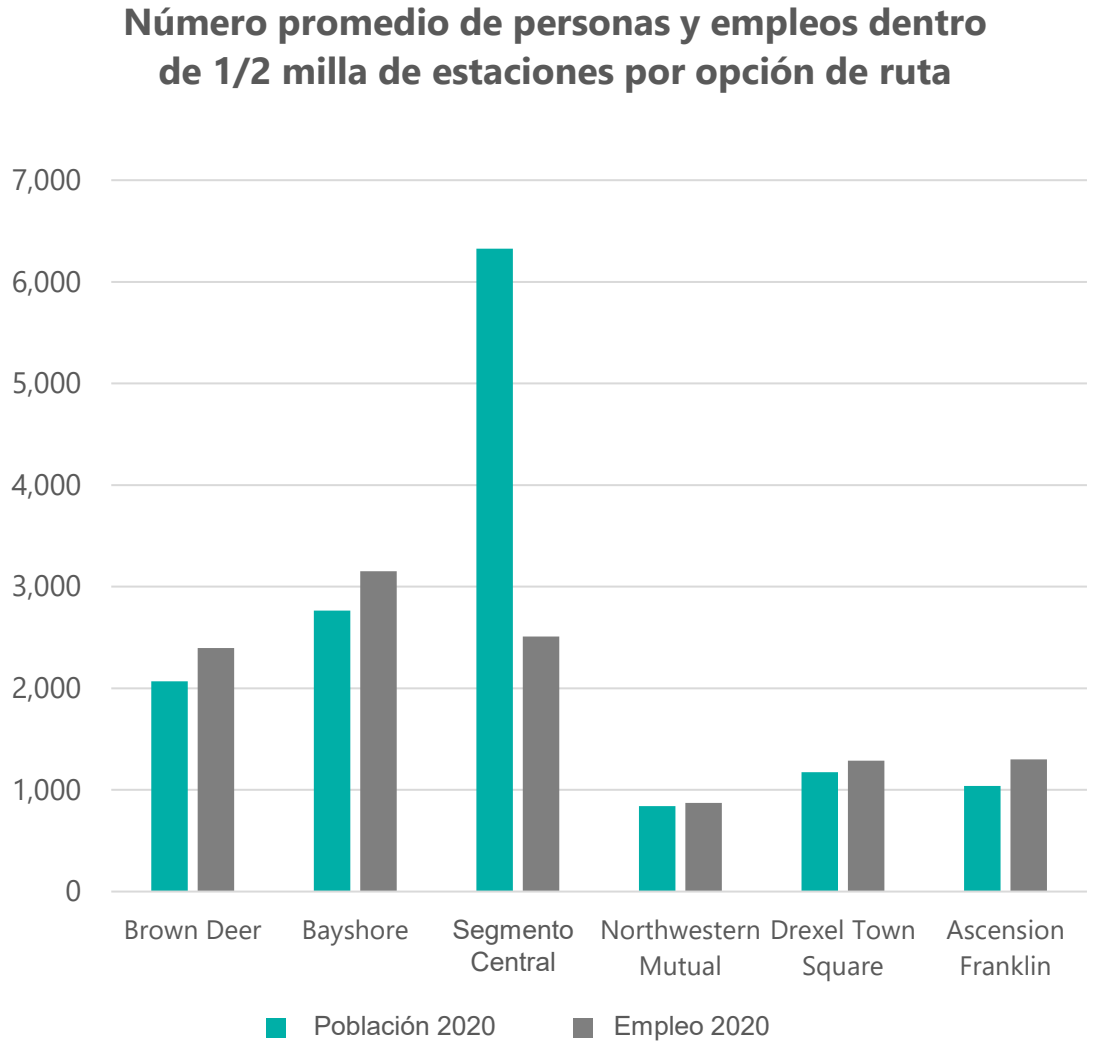
UBICACIONES PRELIMINARES DE INTERSECCIONES DE ESTACIONES



Source: SEWRPC

ANÁLISIS DEL ÁREA DE LA ESTACIÓN

La comparación de datos demográficos, de población y de trabajo en torno a las posibles ubicaciones de las estaciones ayuda a comprender dónde ubicar las estaciones y qué opciones de ruta servirían a la mayoría de las personas y los trabajos.

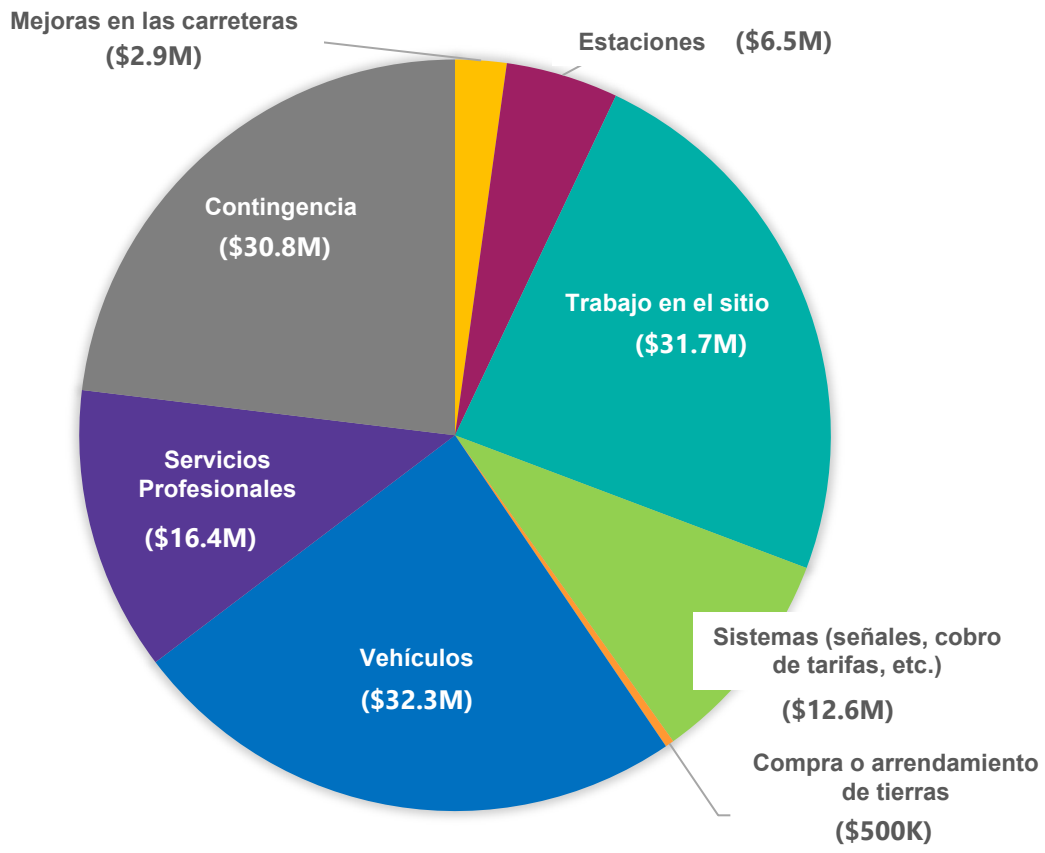


RANGO DE ESTIMACIONES DE COSTOS

(Potencialmente hasta un 80% de fondos federales)

OPCIÓN DE MENOR COSTO

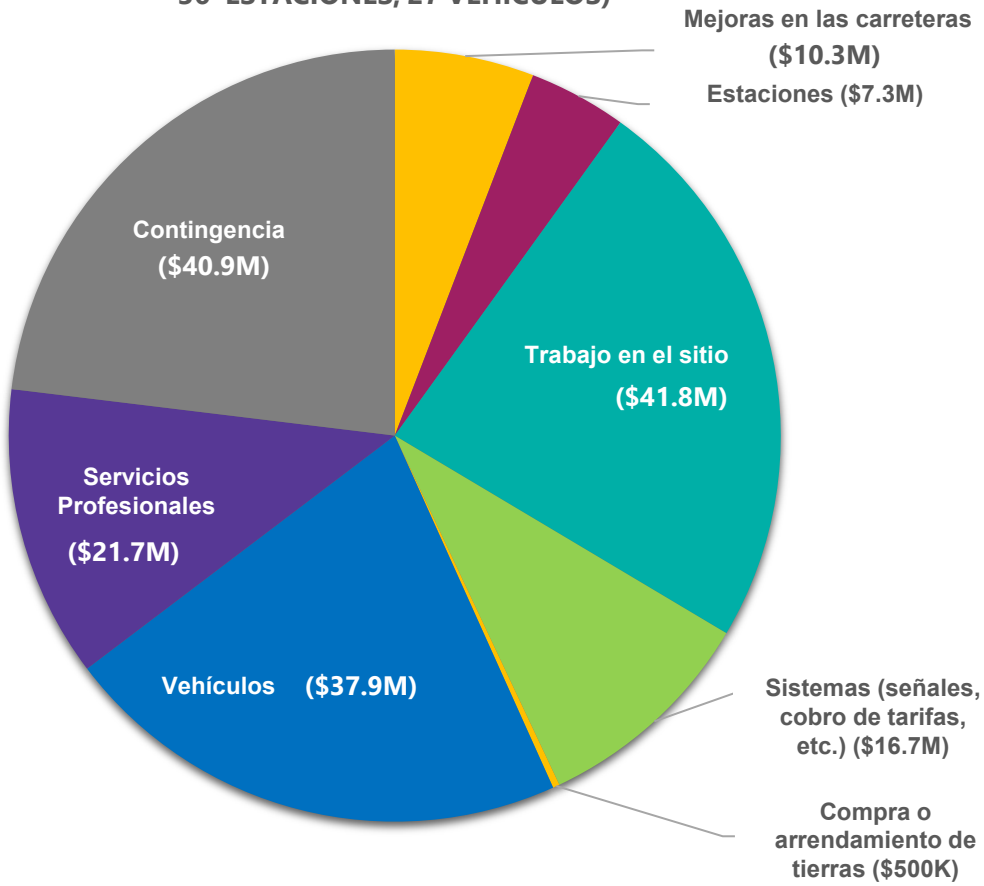
(BAYSHORE A NW MUTUAL: 17.3 MILLAS, 32 PARES DE ESTACIONES, 23 AUTOBUSES)



TOTAL ESTIMADO: $133.6M

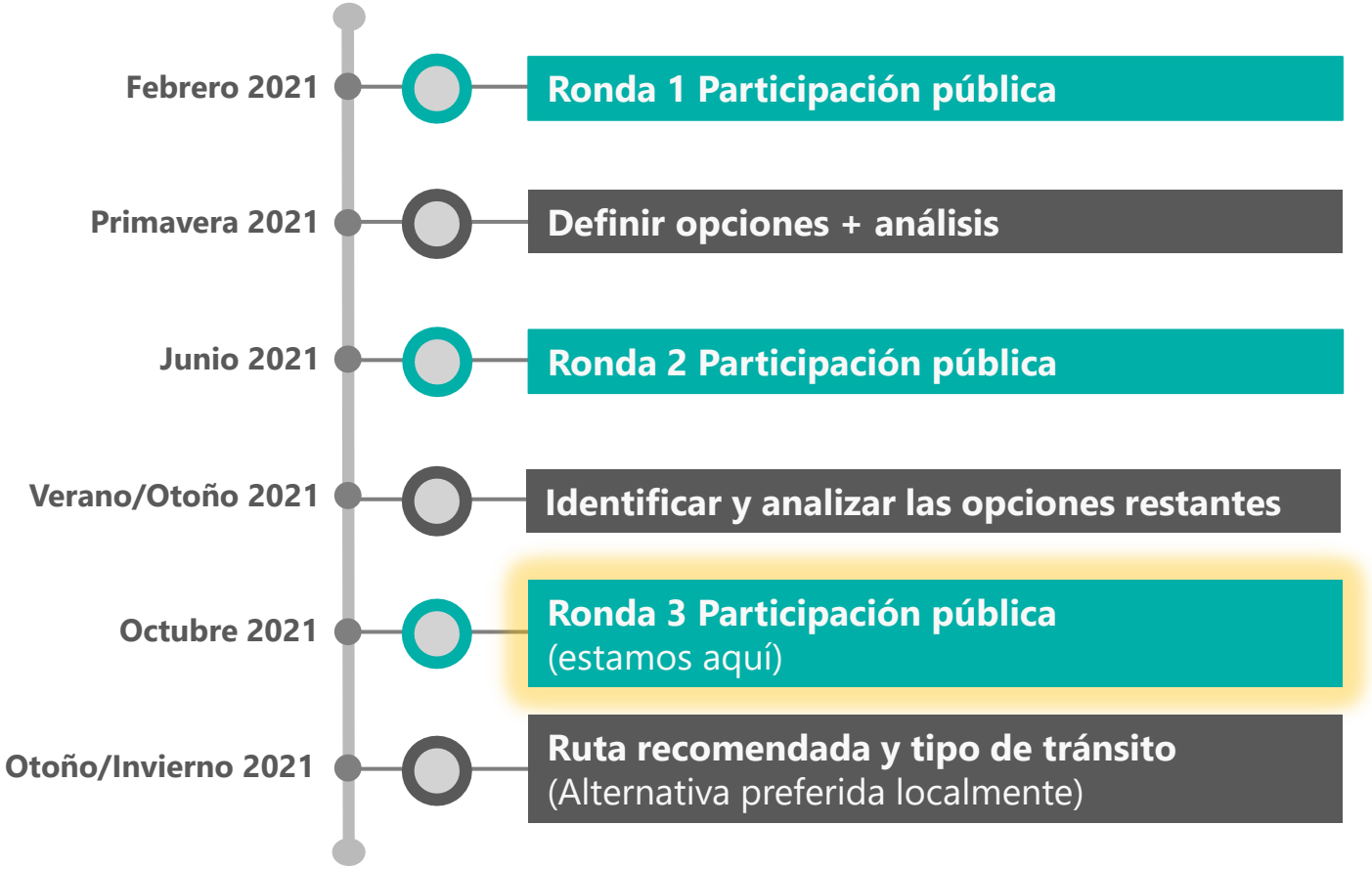
OPCIÓN DE MAYOR COSTO

(BROWN DEER A ASCENSIÓN FRANKLIN: 23 MILLAS, 36 ESTACIONES, 27 VEHÍCULOS)



TOTAL ESTIMADO: $177.1M

PRÓXIMOS PASOS PARA ESTE ESTUDIO



DESPUÉS DEL ESTUDIO: PRÓXIMOS PASOS

CONTACTOS DEL PROYECTO

MILWAUKEE NORTE SUR
Mejora del tránsito

Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission:

Carrie Cooper
ccooper@sewrpc.org
262-953-3205

Kevin Muhs
kmuhs@sewrpc.org
262-953-4288

Milwaukee County Transit System:

Tom Winter
Twinter@mcts.org
414-937-3221

Jeff Sponcia
Jsponcia@mcts.org
414-343-1726

Milwaukee County Department of Transportation:

John Rodgers
john.rodgers@milwaukeecountywi.gov
414-257-5968

SITIO WEB DEL PROYECTO:

mkenorthsouth.com

Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission
SEWRPC