

**PULASKI ROAD**  
Estudio del corredor

Reunión de Información  
Pública #1

28 de julio, 2021

**CONNECTING  
COOK COUNTY**  
Beyond Transportation

 HONORABLE TONI PRECKWINKLE  
PRESIDENTA, COOK COUNTY  
BOARD OF COMMISSIONERS

JENNIFER (SIS) KILLEN, SUPERINTENDENTE  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION & HIGHWAYS

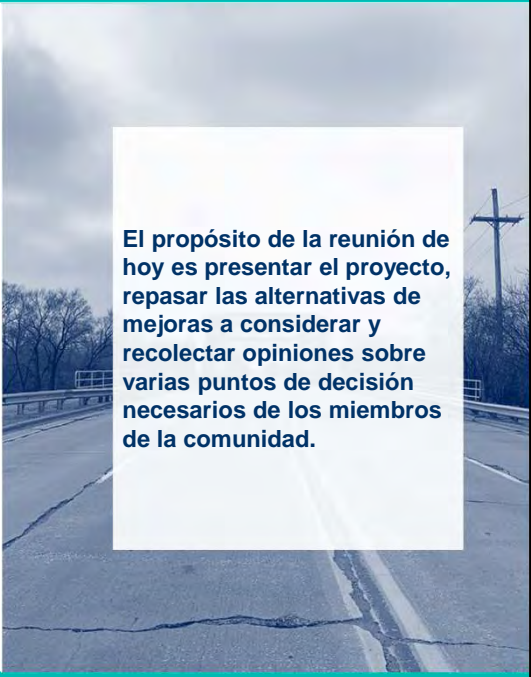
Un proyecto presentado por Cook County Department of Transportation & Highways

The poster features a teal background with a white graphic of a road network. A white box on the left contains the main title and date. At the bottom, logos for 'CONNECTING COOK COUNTY' and the Cook County Board of Commissioners are displayed, along with the name of the Department of Transportation & Highways superintendent.

Gracias por acompañarnos a la primera Reunión de información pública sobre el estudio de Pulaski Road.

## Metas para hoy

- Introducir el proyecto y el equipo del proyecto
- Proporcionar un repaso del proyecto
- Presentar las condiciones existentes del corredor
- Repasar los resultados de la encuesta pública
- Discutir las alternativas para mejoras y sus criterios de evaluación
- Identificar los próximos pasos



El propósito de la reunión de hoy es presentar el proyecto, repasar las alternativas de mejoras a considerar y recolectar opiniones sobre varios puntos de decisión necesarios de los miembros de la comunidad.

Dentro de esta presentación, introduciremos el proyecto y al equipo del proyecto, proporcionaremos un repaso del proyecto, presentaremos nuestro trabajo sobre las condiciones existentes y los resultados de la encuesta pública, discutiremos las alternativas de mejoras a considerar y recorreremos los próximos pasos.

## El equipo del proyecto



Este proyecto está dirigido por Cook County Department of Transportation and Highways y su equipo de consultantes, incluyendo el asesor principal Benesch y los subconsultantes, Metro Strategies, 2iM Group, Rubino Engineering inc. y Ardmore Roderick.



Antes de sumergirnos en todo el trabajo que el equipo del proyecto ha estado haciendo, proporcionaremos un repaso del área de estudio, las metas y el cronograma.

## Área del estudio y metas

Pulaski Road desde 159<sup>th</sup> Street en Markham a 127<sup>th</sup> Street en Alsip

- Mejorar la seguridad y movilidad para todos los usuarios
- Mejorar las adaptaciones para peatones y bicicletas
- Rehabilitar la infraestructura ya acabada por los años
- Satisfacer las demandas proyectadas de circulación del año 2050

5

El área de estudio es de aproximadamente cuatro millas desde 127<sup>th</sup> Street hasta 159<sup>th</sup> Street y el corredor incluye las siguientes municipalidades:

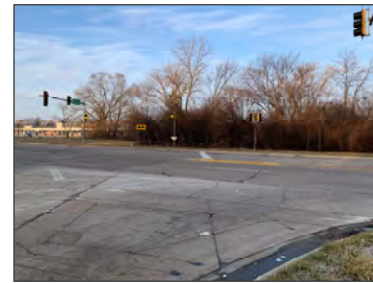
- Pueblo de Alsip
- Pueblo de Crestwood
- Pueblo de Robbins
- Pueblo de Midlothian
- Ciudad de Markham

Las metas del estudio incluyen:

- Mejorar la seguridad y movilidad para todos los usuarios
- Mejorar las adaptaciones para peatones y bicicletas
- Rehabilitar la infraestructura ya acabada por los años
- Satisfacer las demandas proyectadas de circulación del año 2050

## Antecedentes del estudio

- Pulaski Road es un corredor vibrante que se extiende por varias comunidades y toca varios usos de terreno, tanto industrial como residencial.
- El uso extenso del corredor ha degradado su infraestructura y ha impactado la seguridad para todos los usuarios.
- Este estudio evaluará y recomendará varias mejoras a la infraestructura de transporte, incluyendo el reemplazo del puente sobre el canal Cal-Sag, mejoras a la carretera y mejoras a las adaptaciones para peatones/bicicletas.



6

Pulaski Road se extiende por varias comunidades y toca varios usos de terreno, tanto industrial como residencial. El uso extenso del corredor ha degradado su infraestructura y ha impactado la seguridad para todos los usuarios. Este estudio evaluará y recomendará varias mejoras a la infraestructura de transporte, incluyendo el reemplazo del puente sobre el canal Cal-Sag, mejoras a la carretera y mejoras a las adaptaciones para peatones/bicicletas.

## Proceso típico de la Fase I



El proceso típico de ingeniería incluye tres fases. El equipo del proyecto actualmente está en la Fase I: Estudio preliminar de ingeniería y el medio ambiente, durará aproximadamente 24-36 meses. La gráfica en esta diapositiva describe el proceso de tres pasos de la Fase I, que incluye tanto la aportación de la agencia y de la comunidad durante todo el proceso. El primer paso es analizar las condiciones existentes para evaluar las deficiencias junto con la aportación dedicada de la comunidad sobre las condiciones existentes; el segundo paso es tomar el análisis y aportación comunitaria y desarrollar alternativas propuestas a considerar, las cuales serán presentadas hoy. Esta reunión es una actividad enfocada en la participación para recolectar información adicional y así ayudar al equipo del proyecto a evaluar las alternativas propuestas. Ya evaluadas, el equipo del proyecto determinará una sola alternativa y realizará otra reunión de información pública enfocada en los detalles de la alternativa propuesta.



## Cronograma de Fase I del estudio



\* Este cronograma para la aprobación del diseño puede cambiar basado en las revisiones estatales y federales de las mejoras propuestas

8

La gráfica en esta diapositiva entra en más detalle sobre la participación comunitaria involucrada en este estudio. Se pueden ver los tres pasos que discutimos en la diapositiva anterior en color morado. Las banderitas naranjas destacan las dos reuniones de información pública, y las banderitas azules denotan que el equipo del proyecto se reunirá cuatro veces con nuestro Comité asesor del corredor durante el proyecto. Dos de esas reuniones ya han ocurrido para ayudar al equipo del proyecto a prepararse para la información que ustedes podrán ver hoy. Este comité es un grupo de representantes municipales, cámaras de comercio locales, instituciones locales, organizaciones de parques y medioambientales y agencias de tránsito. Este comité provee dirección y retroalimentación al equipo del proyecto durante todo el estudio. Como pueden ver, el equipo del proyecto espera obtener una última aprobación del diseño en otoño del próximo año.





Después, revisaremos las condiciones existentes.

## Repaso de las condiciones existentes



- 1 Configuración de la carretera
- 2 Puente Pulaski/Crawford
- 3 Instalaciones multimodales
- 4 Condiciones del tráfico
- 5 Condiciones del drenaje

10

Durante esta sección de la presentación, discutiremos los cinco componentes de las condiciones existentes en el corredor, la configuración de la carretera, el puente Pulaski/Crawford sobre el canal Ca-Sag, las instalaciones multimodales, las condiciones del tráfico y las condiciones del drenaje.

## Corredor de Pulaski Road

- Carretera arterial de 4 pistas con un medio central
- Pavimento de concreto en condiciones variadas
- Aceras intermitentes
- Límite de velocidad de 30-40 mph
- Uso variado del terreno alrededor
- Tres estructuras
- Cuatro cruces de vías fluviales



11

El Corredor de Pulaski Road consiste en una carretera arterial de 4 pistas con un medio central y pistas para doblar en las intersecciones. La condición del pavimento de concreto varía y la acera es intermitente. El límite de velocidad es 40 mph por la mayoría del corredor, con la excepción del centro de Midlothian donde se reduce a 30 millas por hora. Alrededor de la carretera el uso del terreno varía de un aspecto industrial en el extremo norte a un aspecto residencial y comercial al sur del Cal-Sag con la reserva forestal Midlothian Meadows al extremo sur. A lo largo la carretera cruzan cuatro vías fluviales y por debajo de la autopista I-294.

## Puente Pulaski/Crawford sobre el canal Cal-Sag

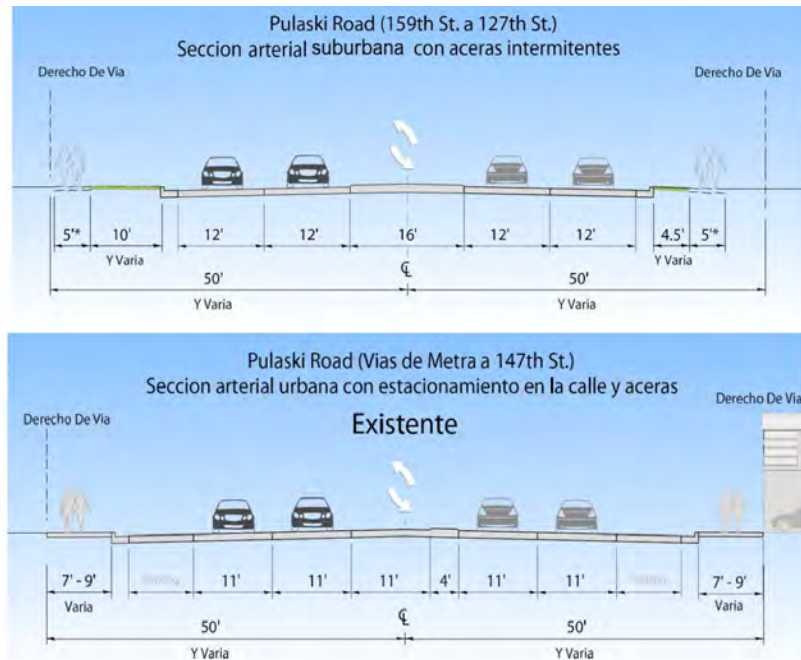
- Originalmente construido en 1931, rehabilitado en 1971
- Puente atirantado estilo Parker, elegible para ser incluido en el Registro nacional de sitios históricos (NRHP)
- Las vigas de acero se extienden 200 pies sobre el canal, el total del puente es más de 330 pies
- Incluye 4 pistas de circulación con dos aceras
- Trabajo frecuente de reparación durante los últimos años para mantener la condición de clasificación



12

El puente Pulaski/Crawford sobre el canal Cal-Sag es un componente clave en este proyecto. Originalmente construido en 1931, ha sido rehabilitado y reparado frecuentemente durante los años recientes y este ha llegado a su ciclo final de vida. La estructura ha sido identificada como un puente atirantado único estilo Parker y es elegible para ser incluido en el Registro nacional de sitios históricos. Esa es una consideración importante para este estudio, porque califica al puente como un recurso histórico que es protegido por la ley federal. La remoción o modificación del puente tiene que ser coordinado por la Oficina estatal de preservación histórica y completada en alineación con las pautas de preservación histórica. El estilo de puente es costoso y difícil de mantener, así que las alternativas para su mejoramiento incluyendo tanto su rehabilitación y su reconstrucción serán discutidas hoy.

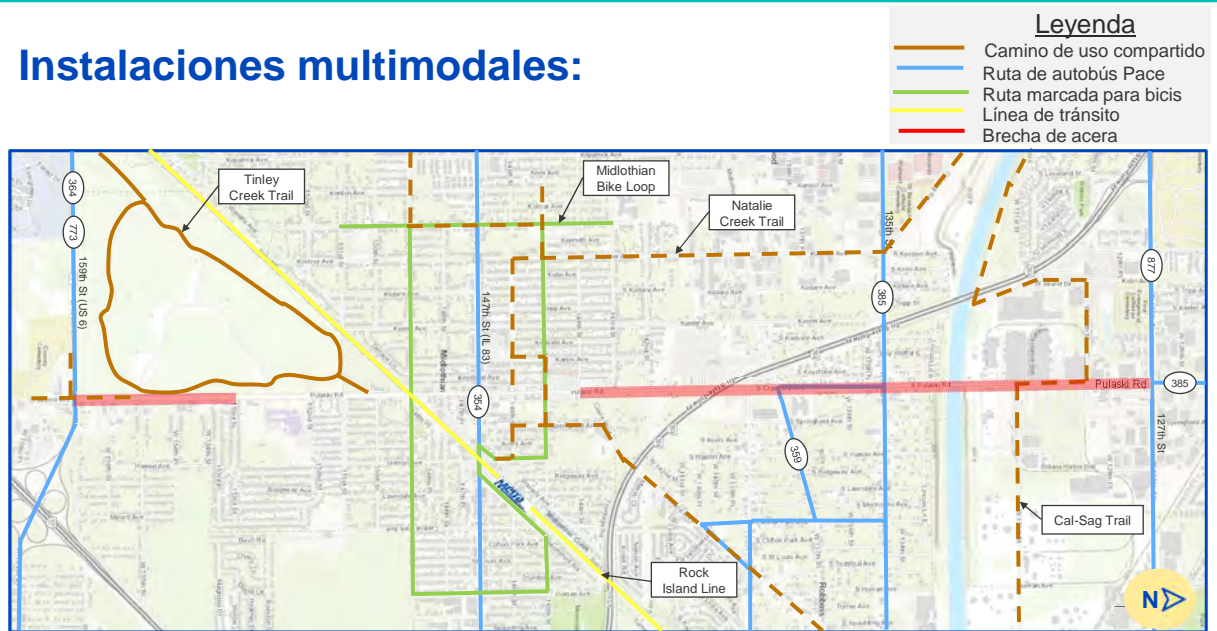
## Carretera existente – Sección típica de cruce



13

Estas imágenes muestran una sección típica de la carretera – la mayor parte de la carretera es la sección superior, con pistas de 12 pies, un medio central de 16 pies y banquetas y canaletas a lo largo de la carretera con aceras intermitentes en ambos lados. Esta es una sección arterial suburbana típica. La segunda imagen muestra cómo la carretera cambia en el centro de Midlothian (desde las vías de Metra hasta 147th Street) donde las pistas se ponen más angostas y hay estacionamiento por la calle. También, aceras más anchas se conectan a tiendas y estacionamientos adyacentes a la carretera. Esta es una sección arterial urbana típica.

## Instalaciones multimodales:



\*Líneas discontinuas indican proyectos propuestos

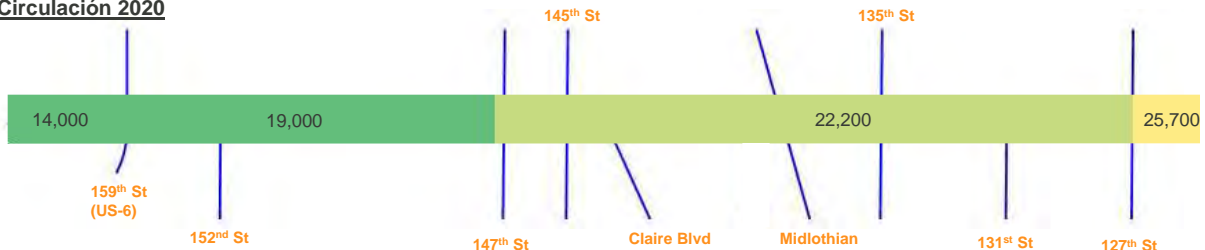
14

Este mapa muestra las instalaciones multimodales por el corredor. Para alinearse con el Plan de transporte de largo plazo del Condado de Cook, este estudio incluye una revisión de las instalaciones multimodales para poder asegurar de que todos los modos de transporte sean considerados. Como pueden ver, hay una cantidad de senderos regionales por el corredor: Tinley Creek Trail, Natalie Creek Trail y Cal-Sag Trail y el circuito de bicicletas de Midlothian todos se conectan a Pulaski Road. Adicionalmente, una cantidad de rutas PACE y la línea de Metra Rock Island usan el corredor. El área sombreada de color rojo identifica las brechas en la acera, que es la mayoría del corredor fuera de Midlothian. Lo que este mapa nos demuestra es una falta de conectividad norte-sur entre esas instalaciones, que principalmente corren de este a oeste en este corredor.

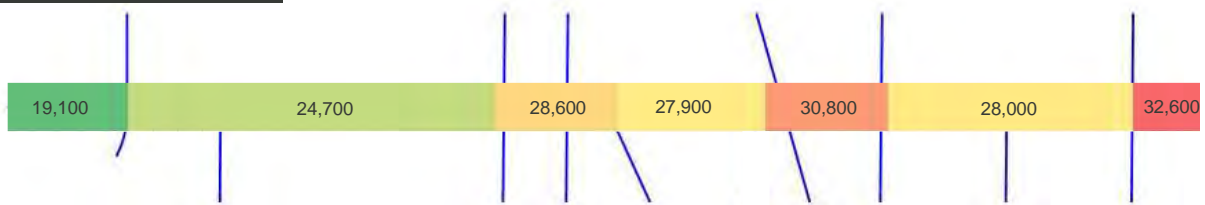
## Condiciones existentes del tráfico: Promedio de tráfico diario



### Circulación 2020



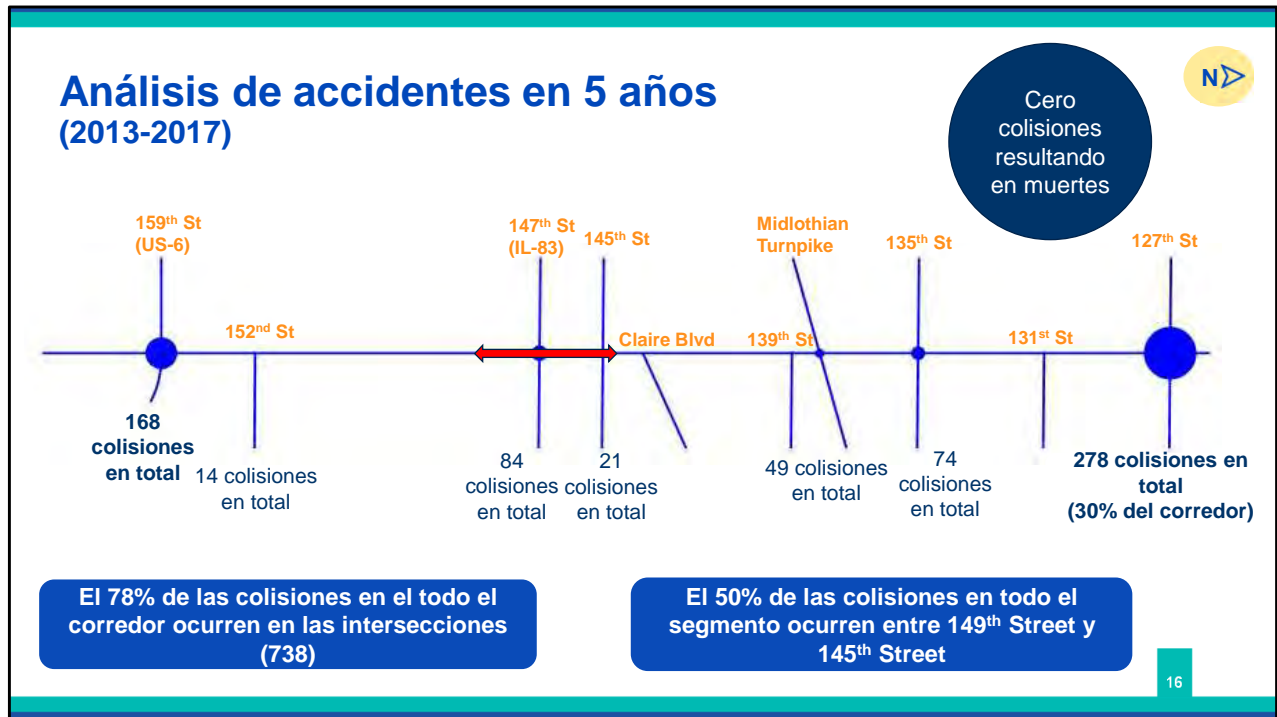
### Circulación proyectada 2050



15

El tráfico existente varía entre 14,000 a 25,000 vehículos por día, con el volumen más alto en el extremo norte que en el sur. Los datos de tráfico pre-pandémicos fueron utilizados junto con las proyecciones de crecimiento de la agencia regional de planificación para proyectar las necesidades de tráfico para el año 2050, que fluctúan entre 20,000 y 30,000. Los volúmenes de 2050 son utilizados para el diseño a largo plazo de las mejoras del corredor. Cuando se acerca a 30,000 vehículos por día, típicamente se empieza a ver la necesidad por 3 carriles de circulación en cada dirección, en vez de 2. Así que la necesidad y los impactos de ampliar la carretera están incluidos en este estudio.





En un análisis de accidentes de cinco años pudimos ver un total de 945 accidentes, de los cuales la gran mayoría ocurrieron en las intersecciones.

La intersección de Pulaski Road y 127th Street es el sitio con casi el 30% de los accidentes de todo el corredor. La intersección de 159th Street y Pulaski Road ha tenido el segundo índice más alto en incidentes de colisión – esta problemática será mejorada por el proyecto de mejoramiento de la intersección por IDOT que actualmente está trabajando en esa intersección. La mayoría de las colisiones no en las intersecciones ocurren entre 149th Street y 145 Street en el centro de Midlothian, probablemente debido a la cantidad de vehículos y puntos de acceso por esa sección.

## Condiciones existentes de drenaje



**Inundación reportada**

**Inundación de cuenca** ●

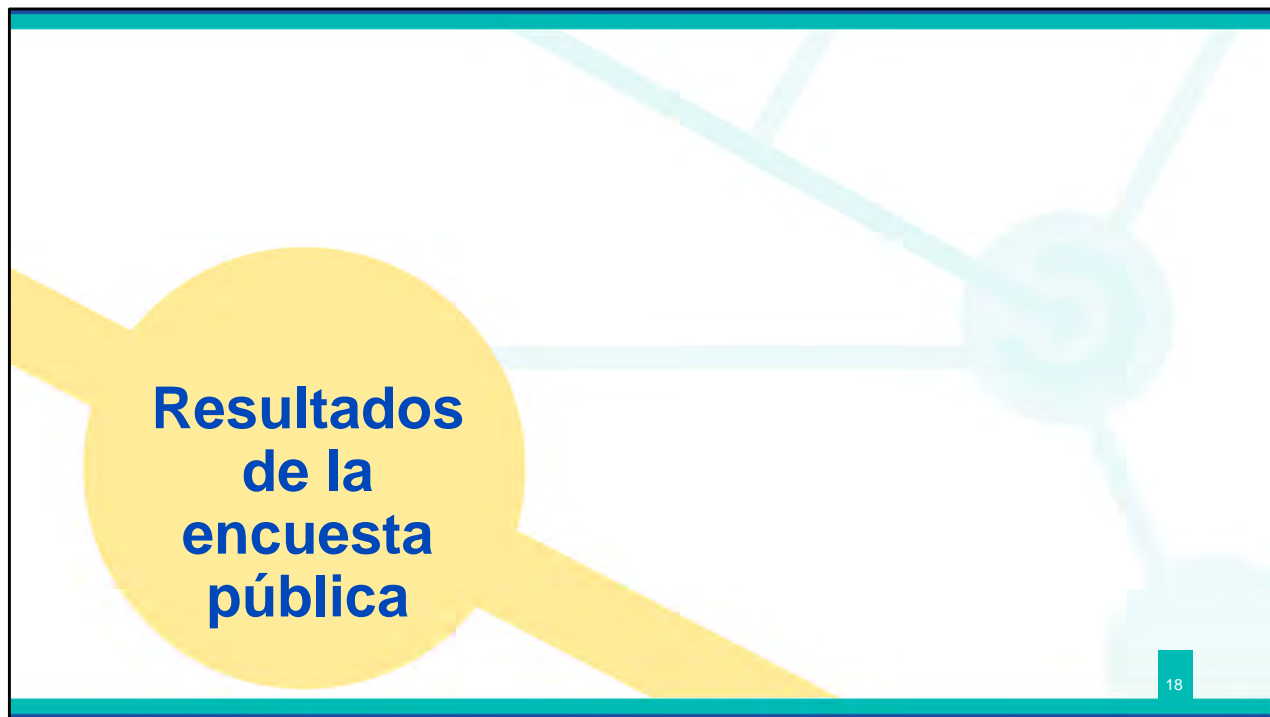


**Inundación local** ●



17

Los sitios existentes de inundación fueron documentados por medio de reuniones con partes interesadas locales además de la encuesta pública. Hay cuatro vías fluviales que cruzan Pulaski dentro de nuestro corredor y son responsables por dos tipos de problemas de inundación – inundación local e inundación de cuenca. La inundación local incluye charcos en la carretera y la sobrecarga de alcantarillas durante tormentas. Estos problemas pueden ser resueltos por el proyecto aumentando la capacidad de los tubos y limpiando los caminos de drenaje. Los problemas de cuenca se extienden más allá de los límites de este proyecto y no pueden ser resueltos dentro del alcance limitado de un proyecto de carretera. Inundaciones reportadas por Midlothian Creek y Natalie Creek es de naturaleza regional y estos problemas serán coordinados con el Distrito municipal de reclamación de aguas para ser abordados con proyectos regionales de inundación.



Ahora revisaremos los resultados de la encuesta pública.

## Encuesta pública 2020



### Las prioridades de los respondientes



### Chinchetas en el mapa interactiva



19

El año pasado, como parte de la revisión de las condiciones existentes, el equipo del proyecto también realizó una encuesta pública para recolectar información adicional del público y de la comunidad cerca del corredor. Como discutimos anteriormente en las diapositivas con el cronograma, la aportación comunitaria realmente es esencial para ayudar al equipo del proyecto a entender mejor el corredor y los deseos de sus usuarios. Lo que escuchamos de la encuesta pública es que de las opciones que proporcionamos como prioridades potenciales, los respondientes se encontraron bastante conformes en general; sin embargo, cuando observamos a las mismas categorías en sí, las prioridades del corredor o la carretera formaron más del 60% de las prioridades preferidas para mejorar Pulaski Road. Como parte de la encuesta pública también había un mapa interactivo donde los participantes podían colocar una chincheta o comentar sobre una chincheta ya existente. Lo que pudimos ver en el mapa era que la mayoría de las chinchetas mostraban mayor

índice de preocupación en relación al tráfico y a la carretera en las intersecciones principales a lo largo del corredor y enfocándose mayormente en las áreas de condiciones deficientes en la carretera y de mayor tráfico y congestión. La próxima categoría grande era de chinchetas y comentarios sobre peatones y bicicletas y fueron esparcidas por todo el corredor cerca de las áreas residenciales y comerciales. Estas chinchetas y comentarios se enfocaban en la seguridad y el acceso, específicamente alrededor de las áreas donde deseaban cruzar Pulaski Road. El equipo del proyecto ha enfocado las alternativas propuestas para consideración alrededor de estos dos temas principales. Nos sumergiremos más profundamente a estas alternativas en la próxima sección.



Ahora revisaremos las alternativas de mejoras.

## Consideraciones de las alternativas de diseño

Las alternativas de diseño presentadas hoy son conceptos de alto nivel basado en las necesidades del corredor, tráfico y comunidad. Estos conceptos proveen al equipo del proyecto suficiente información para entender los impactos generales asociados con cada alternativa.

Las alternativas preparadas utilizan las dimensiones estándares de los criterios de diseño de IDOT y DoTH para representar los típicos intervalos y anchuras de pistas, aceras y caminos compartidos.

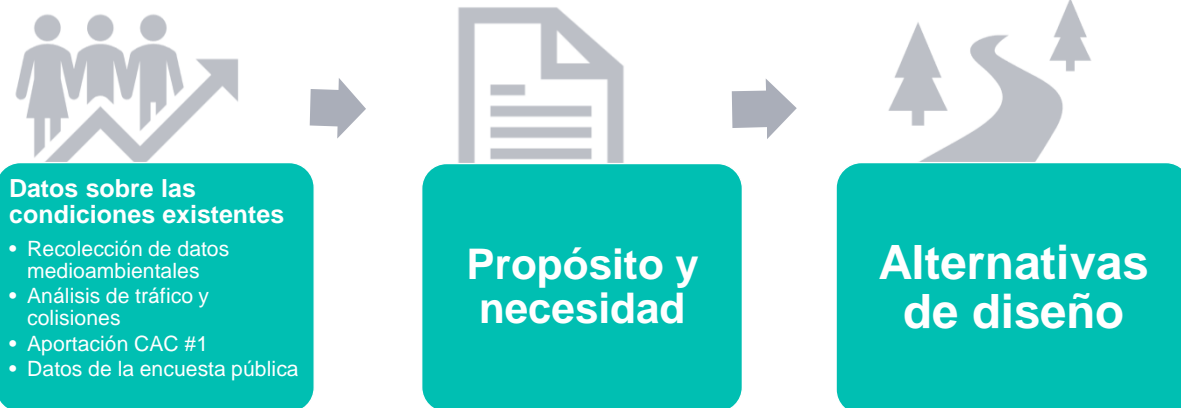
Detalles adicionales del diseño e impacto serán evaluados durante la próxima etapa del estudio, después de que los comentarios públicos sobre las alternativas sean recibidos.

21

Antes de presentar las alternativas propuestas, es importante notar que estas alternativas que mostraremos hoy son conceptos de alto nivel basado en las necesidades del corredor, tráfico y la comunidad. Estos conceptos le proveen al equipo del proyecto suficiente información para entender los impactos generales asociados con cada alternativa. En general, las alternativas preparadas para ser consideradas utilizan las dimensiones estándares de los criterios de diseño de IDOT y DoTH para representar los típicos intervalos y anchuras de pistas, aceras y caminos compartidos. Detalles de diseño e impactos adicionales, incluyendo impactos de derecho de vía y estacionamiento, impactos medioambientales, además de las ubicaciones exactas de la carretera, aceras y caminos de uso compartido, serán evaluados durante la próxima etapa del estudio, después de que los comentarios públicos sobre las alternativas del concepto sean recibidos.



## El camino hacia las alternativas de diseño



22

Como parte del proceso de la Fase I, el estudio es requerido a realizar una revisión de los recursos medioambientales dentro de la proximidad del área de estudio. Tales recursos incluyen fuentes especiales residuales, biológicos y culturales, así como puentes históricos. La revisión de las condiciones existentes y recursos medioambientales, además de los comentarios recibidos de las partes interesadas y la encuesta pública guiaron el propósito del desarrollo y su necesidad. Es importante notar que los comentarios que recibimos del Comité asesor del corredor y el público fueron que las condiciones de la carretera y la seguridad de los peatones/ciclistas eran las preocupaciones más importantes para abordar en las alternativas propuestas. El equipo del proyecto prestó atención específica a estas inquietudes cuando desarrollaron las alternativas del diseño.

## Alternativas propuestas

### Alternativas para todo el corredor

- Cantidad de pistas
- Ubicación de instalaciones para bicicletas
- Tipos de medios
- Tipos de aceras

### Alternativas localizadas

#### Cruce de Metra (2 Alternativas)

- Acceso de las pistas para doblar
- Mejoras de seguridad
- Adquisición de terreno

#### Intersección de 147<sup>th</sup> Street (3 Alternativas)

- Capacidad de la intersección
- Instalaciones para bicis/peatones
- Conectividad del camino/sendero
- Estacionamiento
- Adquisición de terreno

#### Puente sobre el canal Cal-Sag (3 Alternativas)

- Instalaciones para bicis/peatones
- Impactos históricos
- Mejoras de seguridad
- Adquisición de terreno
- Consideraciones estéticas
- Costo

#### Intersección de 127<sup>th</sup> Street (2 Alternativas)

- Capacidad de la intersección
- Mejoras de seguridad
- Instalaciones para bicis/peatones
- Acceso a la calzada

23

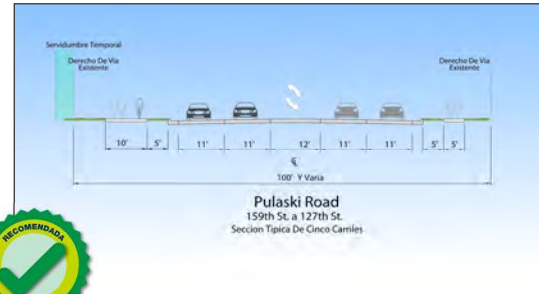
Utilizando esa fundación, buscamos las alternativas de mejoras para el corredor utilizando una estrategia de 2 pasos. Primero, nos enfocamos en los elementos que abarcaban todo el corredor, como la cantidad de carriles de circulación, la ubicación de instalaciones para bicicletas, los medios y los tipos de banquetas. Estas son las características que por lo general deben de ser consistentes a lo largo del corredor de cuatro millas. Después nos enfocamos en los sitios con una necesidad específica o contexto único y desarrollamos alternativas localizadas para esos sitios dentro de la estructura del marco preferido del corredor. Primero, revisaré los elementos del corredor y después revisaremos las alternativas locales.

## Alternativas para todo el corredor: Sección típica



### Alternativa 1 – Ampliar Pulaski Road

- 6 pistas de circulación con un medio central
- Pistas adicionales para doblar en las intersecciones cuando sea necesario
- Agregar aceras y un camino para bicis fuera de la carretera
- Requiere 10-20 pies adicionales de derecho de vía por lo largo del corredor



### Alternativa 2 – Modernizar una sección típica existente

- 4 pistas de circulación con un medio central
- Pistas adicionales para doblar en las intersecciones cuando sea necesario
- Agregar aceras y un camino para bicis fuera de la carretera
- Impacto mínimo a las propiedades adyacentes

El elemento principal del corredor es el número de carriles de circulación. Como mencioné anteriormente, una gran parte del corredor satisface los límites de volumen para una carretera más amplia, con tres pistas en cada dirección. Así que desarrollamos conceptos para ambos tales como una sección de “7 pistas” – aquí a la izquierda, y una sección de “5 pistas”, que se muestra a la derecha. Ambas opciones asumen un medio central que también funciona como una pista para dar vuelta en las intersecciones, una banqueta y canaleta y una acera y camino en cada lado de la carretera. Cuando analizamos el tráfico con más detalle, pudimos ver que la mayor parte de la congestión está en pocas intersecciones principales, que pueden ser mitigadas con mejoras a las ubicaciones. También, la sección de 7 pistas requiere un impacto más grande para el derecho de vía. Estimamos que se necesitan aproximadamente 10-20 pies de derecho de vía por lo largo del corredor completo de 4 millas, incluyendo la demolición y reubicación de 32

propiedades. Basado en esta mínima mejora de las pistas adicionales no parece justificar los impactos asociados así que estamos recomendando la sección de 5 pistas de aquí en adelante.

## Alternativas para todo el corredor: Instalaciones para bicicletas



### Alternativa 1 – Camino de uso compartido

- Proporciona una separación física de los vehículos
- Aporta tranquilidad a los ciclistas de todos los niveles
- Combina el tráfico peatonal y de bicicletas
- Requiere la mínima cantidad de derecho de vía



### Alternativa 2: Camino para bicis con acera

- Proporciona una separación física de los vehículos
- Aporta tranquilidad a los ciclistas de todos los niveles
- Separa el tráfico peatonal y de bicicletas
- Mas apto para un distrito comercial central
- Requiere más derecho de vía que Alt. 1



### Alternativa 3: Pistas para bicicletas sobre la carretera

- Provee una amortiguación entre los vehículos y los ciclistas
- Puede incluir separación vertical
- Principalmente sirve a los ciclistas experimentados
- Requiere la máxima cantidad de derecho de vía

25

La próxima característica por todo el corredor que evaluamos es la ubicación de las instalaciones para bicicletas. Para establecer la conectividad norte-sur entre los senderos y los destinos, es preferible tener consistencia en la infraestructura peatonal y de bicicletas por el corredor. Para una carretera arterial con este volumen y límite de velocidad, por lo general se recomienda una instalación de bicicletas fuera de la calle. Estamos considerando dos tipos diferentes de instalaciones fuera de la calle:

La alternativa 1 muestra una instalación de camino de uso compartido. Este sería un camino de 10 pies de ancho para ambos peatones y bicicletas corriendo adyacente a la carretera. Esta es una aplicación común en un ambiente suburbano, porque provee una separación de los vehículos apoyando a los ciclistas de todos los niveles y requiere menos derecho de vía que otros tipos de instalaciones para bicicletas. Basado en

el diseño de la carretera y las conexiones al sendero, estamos recomendando que este tipo de camino sea localizado al lado oeste de Pulaski Road para el corredor.

La alternativa 2 es una aplicación similar, proporcionando instalaciones fuera de la calle para peatones y bicicletas, pero separa a los peatones de las bicicletas. Esto provee mayor seguridad para los sitios donde hay volúmenes altos de peatones combinados con ciclistas de más alta velocidad. Es utilizado con mayor frecuencia en ambientes urbanos o distritos comerciales centrales. Estamos recomendando que esta instalación sea considerada para proveer conectividad de norte a sur para los ciclistas por el centro de Midlothian, donde los negocios locales y la estación de Metra aumentan la presencia de peatones. Requiere más derecho de vía que el camino de uso compartido, porque ambos necesitan una acera de 5 pies y un camino para bicicletas de 8 pies. También miramos las pistas para bicicletas sobre la carretera, pero por el momento no las estamos sugiriendo para el corredor. Para este tipo de carretera, una pista sobre la calle tendría que incluir una zona de amortiguación, separando al ciclista de los coches, posiblemente con una separación vertical agregando una banqueta o delineador flexible. Esto requeriría la mayoría del derecho de vía y en general sirve a los ciclistas más experimentados. Las pistas sobre la carretera también vienen con requisitos adicionales de mantenimiento, así que para este corredor las opciones fuera de la calle son recomendadas en vez de una instalación sobre la calle.

## Alternativas propuestas

### Alternativas para todo el corredor

- Cantidad de pistas
- Ubicacion de instalaciones para bicis
- Tipos de medios
- Tipos de banquetas

### Alternativas localizadas

#### Cruce de Metra (2 Alternativas)

- Acceso de pistas para doblar
- Mejoras de seguridad
- Adquisición de terreno

#### Intersección de 147<sup>th</sup> Street (3 Alternativas)

- Capacidad de intersección
- Instalaciones para bicis/peatones
- Conectividad del camino/sendero
- Estacionamiento
- Adquisición de terreno

#### Puente sobre el canal Cal-Sag (3 Alternativas)

- Instalaciones para bicis/peatones
- Impactos históricos
- Mejoras de seguridad
- Adquisición de terreno
- Consideraciones estéticas
- Costo

#### Intersección de 127<sup>th</sup> Street (2 Alternativas)

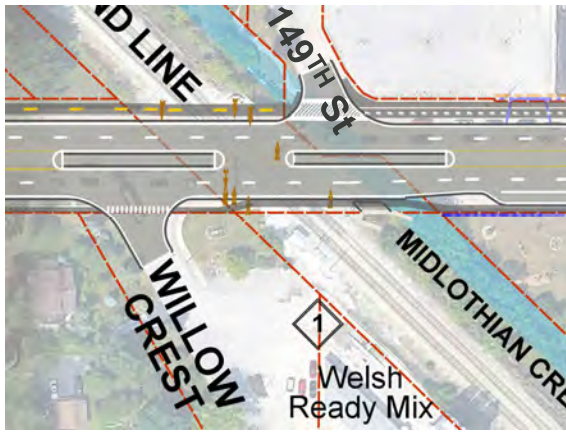
- Capacidad de intersección
- Mejoras de seguridad
- Instalaciones para bicis/peatones
- Acceso de calzada

26

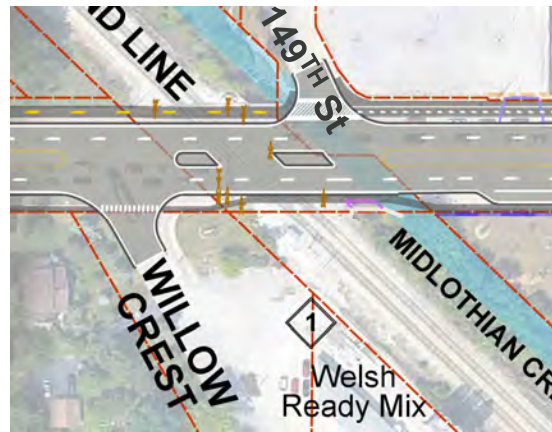
Ahora revisaremos las alternativas localizadas.



## Cruce de las vías de Metra



Alternativa 1 – Medios centrales expandidos



Alternativa 2 – Mantener las longitudes existentes de los medios centrales

27

El primer punto de partida sobre esta alternativa localizada es el cruce de Metra. Este cruce se encuentra entre Willow Crest y 149<sup>th</sup> Street. Estas dos calles cruzan Pulaski Road cerca del cruce de tren, lo cual no es ideal, como un cruce estándar incluiría un medio central largo para mayor seguridad y para evitar una posible congestión de coches sobre las vías. Hemos desarrollado dos alternativas en este sitio, el primer es expandir los medios centrales a la longitud estándar, que restringiría el acceso para doblar a la izquierda entrando y saliendo de Willow Crest y 149th Street. Actualmente se permite doblar a la izquierda desde 149th Street a Pulaski hacia el norte, pero doblar a la izquierda desde Pulaski a 149th Street es prohibido.

La alternativa dos mantiene las longitudes existentes de los medios, permitiendo la configuración del acceso actual. El acceso total sería permitido a Willow Crest y se permitiría doblar a la izquierda desde

149th Street. La única diferencia sería que la forma del medio cambiaría físicamente para así prohibir el doblar a la izquierda desde Pulaski a 149th Street. Actualmente, esas vueltas solo son prohibidas por medio de señalización. Entendemos que restringiendo el acceso a estas calles puede tener impactos negativos sobre los vecindarios adyacentes, especialmente Willow Crest, porque provee acceso de camiones a la instalación de Welsh Ready Mix. Por lo tanto, estamos considerando ambas alternativas. Es importante hacer notar que la coordinación con Illinois Commerce Commission, Metra e IDOT será utilizada en conjunto con los comentarios públicos cuando determinemos el diseño preferido de alternativa en este sitio.

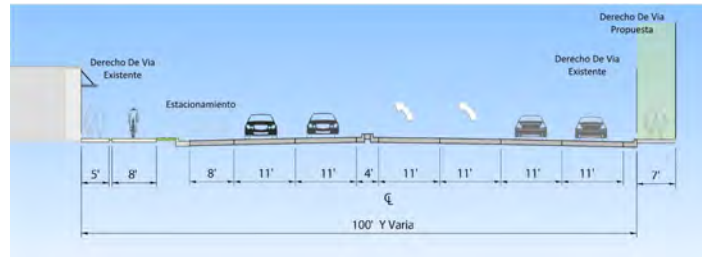
Cruce de las vías de Metra	Alternativa 1	Alternativa 2
Satisface los criterios de diseño estándar	✓	
Mejora la seguridad	✓	
Permite acceso completo para doblar a la izquierda en 149 <sup>th</sup>		
Permite acceso completo para doblar a la izquierda en Willow Crest		✓

Para resumir – La alternativa 1 con medios extendidos satisface mejor los criterios actuales de seguridad y diseño; sin embargo, cambia el acceso que podría tener impactos negativos en los vecindarios y las calles adyacentes. La alternativa dos mantiene la configuración existente de acceso, pero requeriría la aprobación de IDOT, ICC y Metra porque no sigue la norma actual de medios. Como dijimos anteriormente, este es el primer de cuatro puntos de decisión localizados a lo largo del corredor. Estos puntos de decisión destacan las áreas localizadas que tienen varias opciones de diseño. Mientras estos puntos de decisión serán evaluados para satisfacer las normas de diseño y las necesidades del área, la aportación comunitaria es un factor importante en el proceso decisorio. Particularmente, en este punto de decisión estamos interesados en el uso de la vuelta a la izquierda en estas calles laterales.

## Intersección de 147<sup>th</sup> Street – Centro de Midlothian

### Alternativa 1 – Construcción completa

- Mejoras de capacidad
- Aceras
- Camino para bicicletas (lado oeste)
- Mantiene el estacionamiento sobre la carretera
- Requiere la toma completa de edificios



29

Nuestra segunda alternativa localizado se enfoca en la intersección de 147th Street. En este sitio hay un derecho de vía limitado debido al desarrollo de todos los negocios en el área. También hay un alto volumen de tráfico y aceras anchas sin ningún tope en la autovía para reducir la velocidad. Desarrollamos tres alternativas para esta área. Dos pistas para doblar a la izquierda por Pulaski Road son propuestas para aumentar la capacidad en esta intersección. Este cambio mejorará las operaciones de tráfico y reducirá los retrasos de vehículos en la intersección, pero eliminará el estacionamiento al lado este de la carretera, entre 148th Street y 147th Street. También requiere la construcción de un medio con banqueta cerca de la intersección, que limitaría el acceso para doblar a la izquierda a los negocios más cercanos a 147th Street. Esto es consistente para cada una de las tres alternativas. Nuestra primera alternativa, mostrada aquí, fue desarrollada para optimizar las necesidades de transporte, así que también incluye una nueva pista para doblar a la

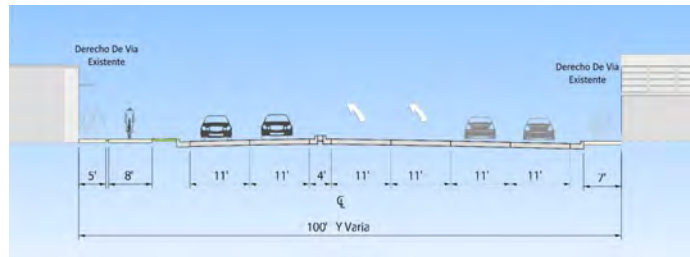
derecha cuando la circulación es de norte a sur, que mejora aún más a la operación de vehículos, pero requiere la adquisición de derecho de vía en la gasolinera BP. Esta pista para doblar a la derecha no está incluida en las Alternativas 2 y 3, que ambos tienen como objetivo proporcionar mejoras dentro del derecho de vía existente, sin embargo, si es deseado la pista para doblar a la derecha mostrada aquí podría ser agregada a las Alternativas 2 y 3. Como podrán ver, la diferencia clave entre las alternativas son las adaptaciones para peatones, bicicletas y estacionamiento en el lado oeste de Pulaski entre 149th y 147th Street.

La alternativa 1 provee aceras en ambos lados de la carretera además de una pista exclusiva para bicicletas al lado oeste de la carretera. El propósito principal del camino separado es proveer conectividad de norte a sur para los ciclistas diarios y recreacionales que pueden estar viajando a velocidades más altas. Al separar el camino, el riesgo de colisiones con peatones o puertas abiertas de los negocios adyacentes es reducido, lo cual mejora la seguridad para todos. Esta alternativa retiene el estacionamiento sobre la calle existente en ambos lados de la calle al sur de la intersección de 147th Street. Debido a la ampliación necesaria para esta alternativa, aproximadamente 7 a 10 pies de derecho de vía adicional es necesario y varias propiedades existentes al lado este de la carretera estarían siendo impactadas – incluyendo la adquisición de una propiedad completa de un lote vacante y una tienda de Chicago Sports and Cycle ya no existente.

## Intersección de 147<sup>th</sup> Street – Centro de Midlothian

### Alternativa 2 – Mejoras de movilidad

- Mejoras de capacidad
- Aceras
- Camino para bicicletas (lado oeste)
- Elimina parte del estacionamiento sobre la carretera



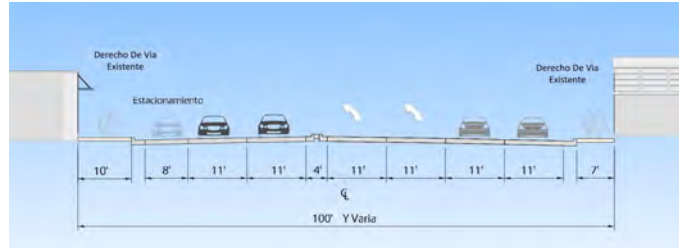
30

En un esfuerzo para reducir el impacto en las propiedades, desarrollamos una segunda alternativa para esta área. Aun se proporcionarían aceras en ambos lados de la carretera además de un camino exclusivo para bicicletas al lado oeste de la carretera. Sin embargo, esta alternativa eliminaría al estacionamiento por completo sobre la calle existente al lado oeste de Pulaski entre 149th Street y 147th Street y solo retiene el estacionamiento al lado este de Pulaski, al sur de 148th Street. Esto resulta en la eliminación de más de 30 espacios de estacionamiento. Los beneficios de esta alternativa serían que mejora la movilidad y seguridad para todos los usuarios de transporte – los vehículos, peatones y ciclistas. Pero, eliminaría el estacionamiento local que muchas veces es una prioridad para la misma comunidad.

## Intersección de 147<sup>th</sup> Street – Centro de Midlothian

### Alternativa 3 – Acceso local

- Mejoras de capacidad
- Aceras
- Mantiene el estacionamiento sobre la carretera
- Ningún camino para bicicletas de 149<sup>th</sup> a 147<sup>th</sup>



31

Entendiendo la importancia del estacionamiento para el área local, desarrollamos una tercera alternativa. Esta alternativa se enfoca en proporcionar acceso a los negocios locales por medio de aceras y estacionamiento sobre la calle. El compromiso en esta alternativa es que se elimina el camino exclusivo para bicicletas y el estacionamiento existente sobre la calle es retenido en el lado oeste de Pulaski. El área restante no es lo suficientemente ancha para instalaciones para bicicletas y peatones, así que solamente se podría proporcionar una acera. A los ciclistas se les pediría caminar con sus bicicletas de 149th Street a 147th Street y el camino de uso compartido comenzaría otra vez al norte de 147th.



Centro de Midlothian (149 <sup>th</sup> Street a 145 <sup>th</sup> Street)	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Mejora la capacidad de la intersección	✓+	✓	✓
Provee instalaciones para peatones y bicicletas	✓	✓	
Provee continuidad en el camino/sendero regional	✓	✓	
Mantiene el estacionamiento sobre la calle en el lado oeste	✓		✓
No requiere la adquisición completa de propiedad		✓	✓

Para resumir, cada una de las tres alternativas abordan prioridades competitivas dentro del área. La Alternativa 1 intenta abordar varias prioridades; sin embargo, esto requerirá la adquisición de terreno y demolición de edificios para acomodar el espacio necesario. La Alternativa 2 intenta abordar la necesidad de instalaciones para peatones y bicicletas además de un mayor volumen de capacidad en la intersección, haciéndola más segura para todos los usuarios; sin embargo, esta alternativa requiere la eliminación de una parte de estacionamiento sobre la calle. Y finalmente, la Alternativa 3 intenta enfocarse en el acceso local manteniendo el estacionamiento sobre la calle, las aceras y mejoras de capacidad en la intersección; sin embargo, requeriría que los ciclistas caminaran con sus bicis por esta sección o encontrarán rutas alternativas.

El equipo del proyecto reconoce que estas son prioridades competitivas y

ha desarrollado las tres alternativas a consideración para evaluar más a fondo cuáles de estas prioridades mejor satisface las necesidades y deseos de la comunidad.

## Pulaski/Crawford sobre el canal Calumet-Sag



Alternativa 1 – Rehabilitar la estructura existente

33

Nuestra tercera alternativa localizada y punto de decisión es en el puente sobre el canal Cal-Sag. Como fue indicada anteriormente, la estructura existente tiene casi 100 años y está llegando al final de su vida útil. Como es una de las estructuras más antiguas de este tipo y una de tres de este tipo de puente en Illinois, también es un recurso histórico único. En cualquier proyecto de transporte, los recursos históricos son protegidos bajo la ley federal y la meta es evitar o minimizar los impactos a los recursos medioambientales o históricos. Como agencia, el Condado de Cook está obligado a seguir el proceso de evaluar las alternativas presentadas aquí. La mejora tendrá que balancear el costo para extender la vida de esta estructura con su contribución histórica y estética al área.

La primera alternativa siendo considerada es una rehabilitación mayor del puente existente. Esto incluiría el reemplazo y reparación de las secciones deterioradas además de la ampliación de la acera al oeste para

proveer un camino de uso compartido. Esta alternativa tendrá el menor impacto sobre la naturaleza histórica y estética del puente. Las desventajas de esta alternativa es que mantiene la anchura existente del carril de circulación, que es más angosta que las normas actuales, manteniendo un nivel alto de carga de seguridad y mantenimiento para el Condado siendo una estructura crítica de fracturas y es la opción más costosa desde la perspectiva del ciclo de vida.

## Pulaski/Crawford sobre el canal Calumet-Sag



Alternativa 2 – Reconstruir la estructura

\*se puede agregar una entramada estética

34

La segunda alternativa considerada es el reemplazo de la estructura existente con una estructura nueva de estilo de viga. La carretera de la estructura nueva sería de aproximadamente 3 pies más alta que la estructura existente debido al cambio en el tipo de estructura y el puente sería ampliada para satisfacer las normas actuales de anchura de pista, arcenes, aceras y caminos de uso compartido. Barreras de seguridad, barandillas estéticas e incluso estructuras entramadas estéticas como opciones para el mejoramiento visual de esta alternativa, pero eliminaría a la estructura existente por completo teniendo un impacto negativo en un recurso histórico. Los beneficios principales de esta alternativa son que provee el mayor beneficio de seguridad y es el menor costo desde la perspectiva de ciclo de vida.

## Pulaski/Crawford sobre el canal Calumet-Sag



Alternativa 3 – Nueva estructura de la carretera con la conversión de la estructura existente

35

La tercera alternativa siendo considerada es la construcción de una estructura nueva adyacente a la estructura existente para cargar a los vehículos y la reutilización de la estructura existente entramada para servir como un puente peatonal y para bicicletas. Esto cumpliría con todas las condiciones de los diseños actuales para la carretera y las instalaciones multimodales, pero introduciría una curva en Pulaski Road, debido a que los vehículos tendrían que viajar hacia el este rodeando a la estructura existente. Utilizando esta estructura existente para los peatones y ciclistas evitaría los impactos negativos a la naturaleza histórica y disminuiría la carga de seguridad y mantenimiento del tipo de estructura; sin embargo, la nueva estructura de carretera sería una estructura adicional para mantener. Como tal, la nueva estructura de carretera estaría a una elevación diferente que la estructura existente, así que la vista del canal mirando hacia el este de la estructura existente estaría bloqueada por la nueva estructura de carretera.

Puente sobre el canal Cal-Sag	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Provee instalaciones para peatones y bicicletas	✓	✓	✓
Mantiene la entramada existente del puente (recurso histórico)	✓		✓
Satisface los criterios estándares de diseño		✓	✓
No requiere la adquisición de terreno	✓	✓	
Mejora la seguridad		✓	✓
Costo	\$\$\$	\$	\$\$

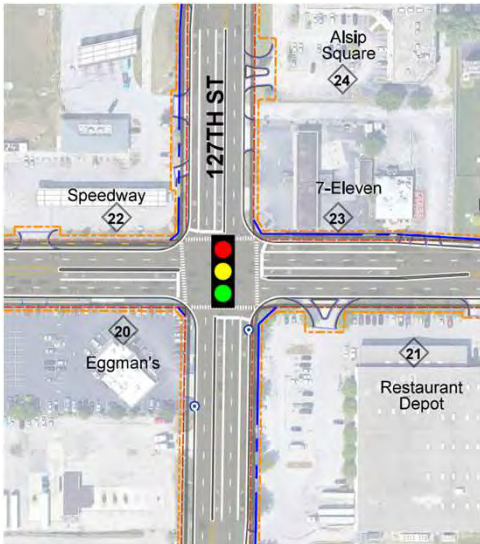
36

Para resumir, las tres alternativas, como en la intersección de 147th, tienen como objetivo satisfacer las prioridades variadas del área. La Alternativa 1 se enfoca en mantener el aspecto y tacto del puente con una considerable rehabilitación y ampliando la acera para la conectividad peatonal y de ciclistas; sin embargo, el futuro mantenimiento del tipo de puente hace que esta sea la opción más costosa. La Alternativa 2 es una reconstrucción completa del puente con un nuevo tipo de puente. Esta alternativa es la menos costosa de todas las opciones y proporcionaría una estructura más moderna con pistas más amplias, arcones e instalaciones para peatones y bicicletas; sin embargo, impactaría la naturaleza histórica del puente. Si la comunidad encontraría que el aspecto y tacto del puente es una prioridad, existe una opción para agregar una estructura estética falsa de entramado, u otros elementos decorativos. La Alternativa 3 intenta mantener la infraestructura histórica y readaptarla para la conectividad de bicicletas y peatones; sin embargo, crearía un camino menos directo para los vehículos cruzando el canal Cal-

Sag y crearía un impacto a las propiedades.



## Intersección de 127<sup>th</sup> Street – Intersección



Alternativa 1 – Medios de barrera



Alternativa 2 – Medios pintados

37

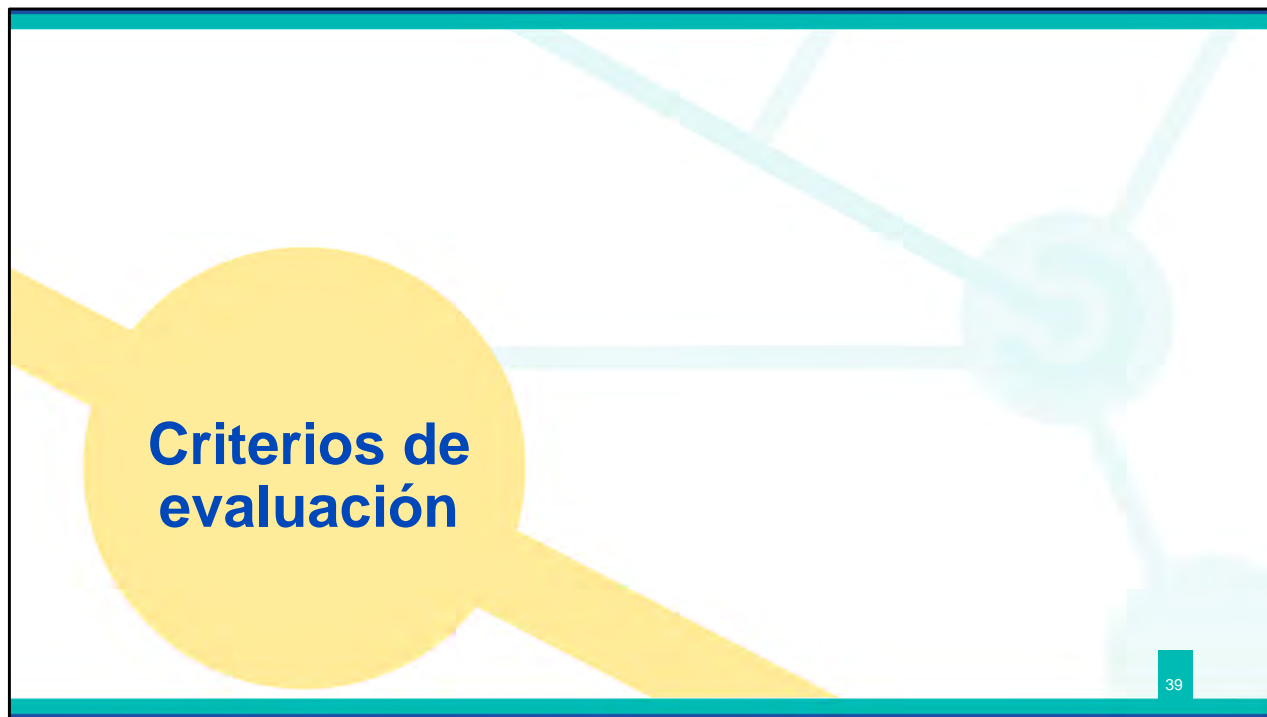
Nuestra última alternativa localizada es en la intersección de 127th Street en Alsip. En esta intersección, la mayor preocupación son las mejoras de seguridad. Como fue notado anteriormente, esta intersección tiene el número más alto de accidentes en el corredor. La historia de colisiones es probablemente debido a los volúmenes altos de tráfico y las varias entradas industriales que están ubicadas cerca de la intersección. Para proveer las mejoras de seguridad, primero vimos las necesidades de capacidad y operación de la intersección. Ambas alternativas incluían la adición de pistas para doblar a la derecha y la reconstrucción de las banquetas para acomodar a los camiones grandes circulando por esta intersección regularmente. La primera alternativa introduce medios nuevos más altos con banqueta cerca de la intersección. Este tipo de medio prohibiría que los vehículos y camiones crucen las pistas de tráfico cerca de la intersección para entrar y salir de las calzadas, restringiendo el acceso de las calzadas cerca de la intersección para entrar/salir a la

derecha. Esto reduciría los puntos de conflicto de los vehículos doblando a la izquierda y típicamente provee mejoras significantes de seguridad y reducción de colisiones. Donde se han propuesto los medios de barrera, se pueden implementar vueltas en U.

La segunda alternativa provee un medio pintado en vez de barreras. Este es diferente al tipo de medio existente, que es un medio de montado bajo. Permite que los vehículos doblen cruzando el tráfico para entrar a las calzadas existentes, por lo tanto, mantienen la configuración actual de acceso. Esto puede ser beneficioso para el acceso a los negocios, pero no aborda los puntos de conflicto de los vehículos dando vuelta. Las mejoras de seguridad en la intersección son limitadas a un mejor desarrollo, pintar franjas y una señalización mejorada y actualizaciones de señales.

Intersección de 127 <sup>th</sup>	Alternativa 1	Alternativa 2
Mejora la capacidad	✓	✓
Mejora la seguridad	✓+	✓
Reduce los puntos de conflicto de colisiones	✓	
Mantiene el acceso existente a las calzadas		✓

Para resumir, la Alternativa 1 se enfoca en mejoras a las intersecciones que tienen como objetivo reducir las colisiones y aumentar la seguridad y la Alternativa 2 se enfoca en mantener el acceso a los negocios.



Ahora, revisaremos los criterios de evaluación para las alternativas siendo consideradas.

## Evaluando las alternativas propuestas

### Necesidades identificadas

- Seguridad
- Movilidad y eficiencia operacional
- Adaptaciones y conectividad para peatones/bicicletas
- Actualizar la infraestructura de la carretera y drenaje

### Impactos potenciales medioambientales

- Parques
- Arboles
- Humedales
- Recursos históricos

### Potenciales impactos a propiedades

- Residencial
- Comercial
- Recreacional

### Accesibilidad

- Peatones
- Bicicletas

### Costo

- Construcción
- Mantenimiento

### Aportación comunitaria

- Principales interesados
- Público en general

40

Enumerados aquí son los criterios de evaluación preliminar para refinar y finalizar una alternativa preferida. El equipo del proyecto considerará la seguridad, movilidad y acceso y adaptación para peatones y bicicletas en conformidad con los requisitos de la ley Americans with Disabilities. Además, las necesidades de carretera y drenaje, costos, e impactos en ambas propiedades y recursos medioambientales dentro del área de estudio serán considerados. Sus comentarios también serán incluidos en el proceso decisorio.



Ahora cerraremos con los próximos pasos.

## Próximos pasos

- Periodo de comentarios públicos cierra el 18 de agosto, 2021
- El equipo del proyecto revisará los comentarios y la aportación pública y comenzará la evaluación de alternativas
- La evaluación de alternativas se llevará a cabo durante 2021
- La segunda reunión pública tomara lugar en la primavera de 2022 (alternativa preferida)
- Actualizaciones sobre el proyecto serán proporcionadas por medio de un noticiero electrónico y en el sitio web del proyecto:

**ImprovePulaskiRoad.org**

**Favor de acompañarnos para la reunión virtual de información pública en vivo a las**

**6:00 p.m. el 28 de julio, 2021**

42

Gracias por ver esta presentación. Están invitados a revisar los materiales del proyecto y proveer comentarios. El periodo oficial de comentarios cerrará el 18 de agosto. La próxima diapositiva resumirá todas las maneras en que pueden proveer comentarios adicionales durante ese periodo de tiempo. Sí todavía no lo han hecho, les invitamos a inscribirse para la reunión virtual de información pública el 28 de julio. Recolectaremos toda la retroalimentación proveída y evaluaremos las alternativas propuestas para su consideración presentadas hoy y realizaremos una segunda reunión de información pública para presentar la alternativa preferida. Mientras, el equipo del proyecto proporcionará actualizaciones sobre el proyecto por medio de un noticiero electrónico resumiendo esta reunión y los comentarios y respuestas recibidas durante el periodo de comentarios públicos.

# Periodo de comentarios



Los comentarios sobre la reunión de información pública serán aceptados hasta el 18 de agosto, 2021



Visitar el sitio web del proyecto: **ImprovePulaskiRoad.org**



Enviar un correo electrónico al equipo del proyecto:  
**[info@improvepulaskiroad.org](mailto:info@improvepulaskiroad.org)**



Dejar un mensaje en la línea telefónica del proyecto: **(708) 277-9085**

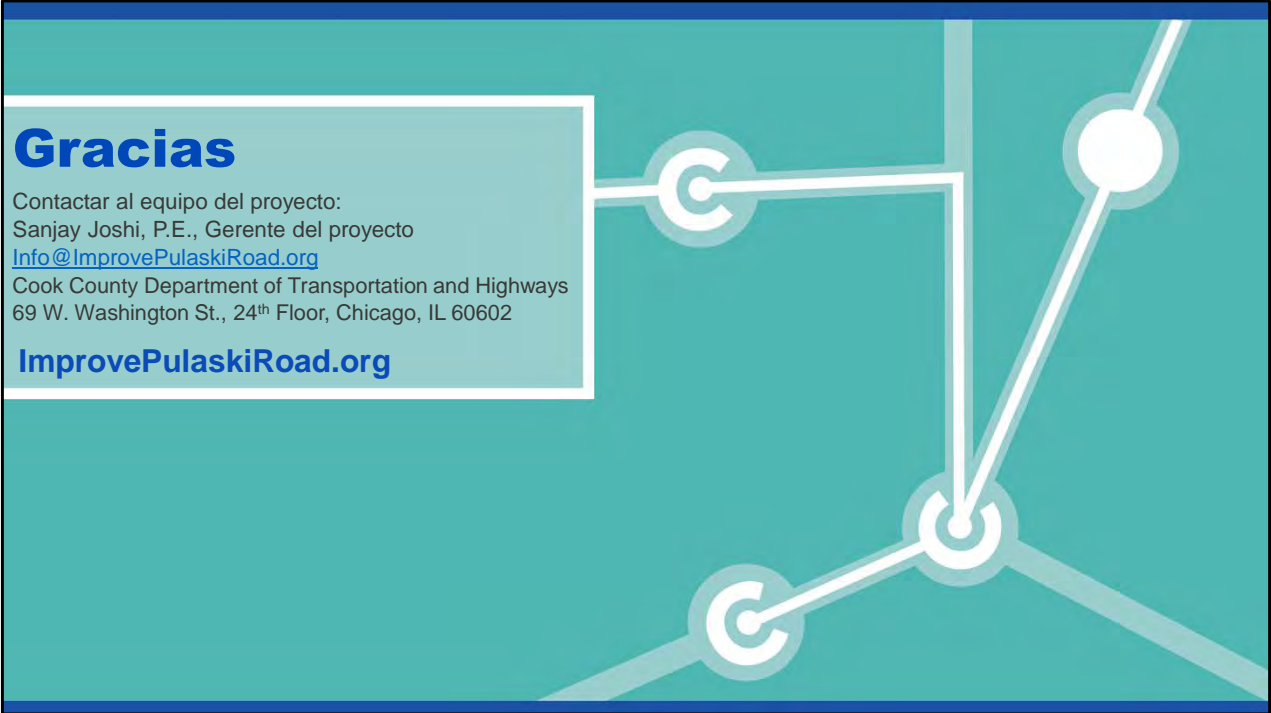


Enviar su formulario de comentarios por correo:  
**Pulaski Road Study c/o Metro Strategies Inc.  
17 N. State, Suite 850 Chicago, IL 60602**

43

Pueden proveer comentarios enviando un correo electrónico al equipo del proyecto, dejando un mensaje en la línea telefónica del proyecto o enviando sus comentarios por correo a la dirección en esta diapositiva.





**Gracias**

Contactar al equipo del proyecto:  
Sanjay Joshi, P.E., Gerente del proyecto  
[Info@ImprovePulaskiRoad.org](mailto:Info@ImprovePulaskiRoad.org)  
Cook County Department of Transportation and Highways  
69 W. Washington St., 24<sup>th</sup> Floor, Chicago, IL 60602

[ImprovePulaskiRoad.org](http://ImprovePulaskiRoad.org)

Gracias de nuevo por acompañarnos para la primera Reunión de información pública del Estudio de Pulaski Road.