

# I-43 at National Ave Interchange



# Welcome! ¡Bienvenidos!

## Public Involvement Meeting

June 2026

Feedback on Concepts

## Reunión de Participación Pública

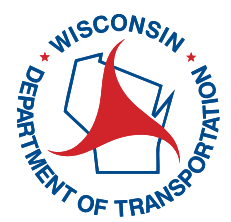
Junio 2026

Comentarios sobre los Conceptos



Learn more at  
[wisconsindot.gov/43atnational](https://wisconsindot.gov/43atnational)

Obtenga más información en  
[wisconsindot.gov/43atnational](https://wisconsindot.gov/43atnational)



# Study Overview

## Descripción General del Estudio

The Wisconsin Department of Transportation (WisDOT) is conducting a planning and environmental linkages (PEL) study exploring potential changes to the I-43/I-94 National Avenue Interchange, or I-43 at National Avenue, in Milwaukee.

The PEL process brings community input alongside WisDOT's transportation planning to enable collaborative decision making.

### Opportunity to Reimagine

This study is a response to community calls to address safety at the ramps and better connect the area. In 2024, the Federal Highway Administration (FHWA) awarded WisDOT a planning grant to study the redesign of the I-43 ramps at National Avenue.

The study will result in a report summarizing the opportunities. Future project phases, including environmental review, final design, and construction are dependent on additional funding availability.



Existing I-43 interchange ramps at National Avenue.  
Rampas existentes del intercambiador de la I-43 en la avenida National Avenue.

El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) está realizando un estudio de planificación y conexiones ambientales (PEL, por sus siglas en inglés) que explorará posibles cambios en el intercambiador de la I-43/I-94 de la avenida National Avenue, o la I-43 en la avenida National Avenue, en Milwaukee.

El proceso PEL incorpora la participación de la comunidad junto con la planificación de tránsito de WisDOT para permitir una toma de decisiones colaborativa.

### Oportunidad para rediseñar

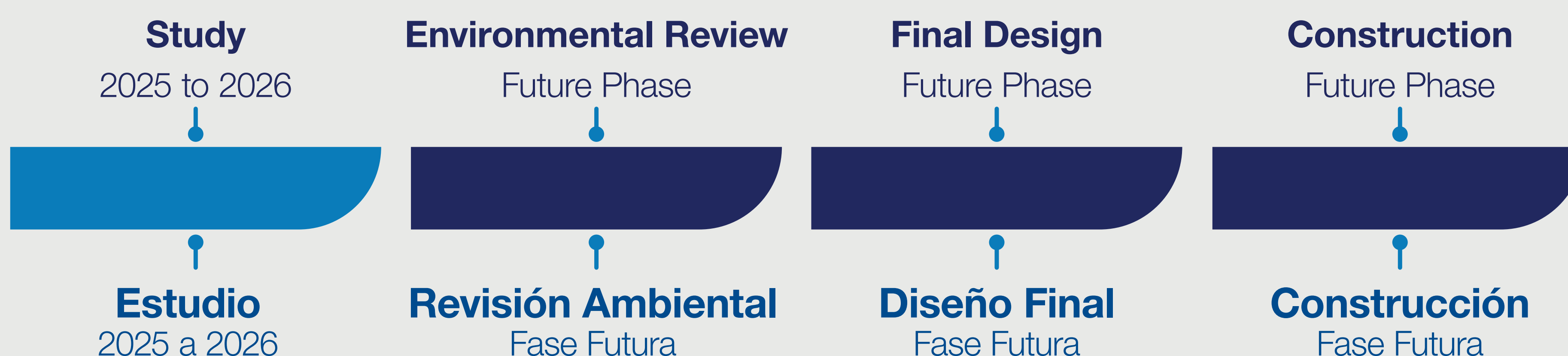
Este estudio responde a las solicitudes de la comunidad para abordar la seguridad en las rampas y conectar mejor esta área. En el 2024, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) otorgó a WisDOT una subvención para planificación para estudiar el rediseño de las rampas de la I-43 en la avenida National Avenue.

El estudio generará un informe que resume las oportunidades. Las fases futuras del proyecto, incluida la revisión ambiental, el diseño final y la construcción, dependen de la disponibilidad de fondos adicionales.

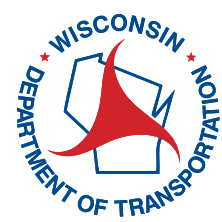


Pedestrian crossing at 9th Street  
Cruce peatonal en la calle 9 Street

## Schedule | Calendario



Schedule subject to change. Future project phases are dependent on funding availability.  
El calendario está sujeto a cambios. Las fases futuras del proyecto dependen de la disponibilidad de fondos.



# Community Input

## Aporte de la Comunidad

We've used what we heard about the community's vision for the area to develop the concepts shared today. View the materials, connect with staff and fill out the comment form to share your thoughts.

Hemos utilizado los comentarios que recibimos sobre la visión de la comunidad para desarrollar los conceptos que presentamos hoy. Por favor, revise los materiales, hable con nuestro personal y complete el formulario de comentarios para compartir sus ideas.

### Opportunities for Public Input



### Oportunidades de Participación Pública



#### Who We Reached in Fall 2025

**180+ people engaged** across the public involvement meeting and three community events.

**90+ people filled out the comment form**, which asked key questions about community vision.

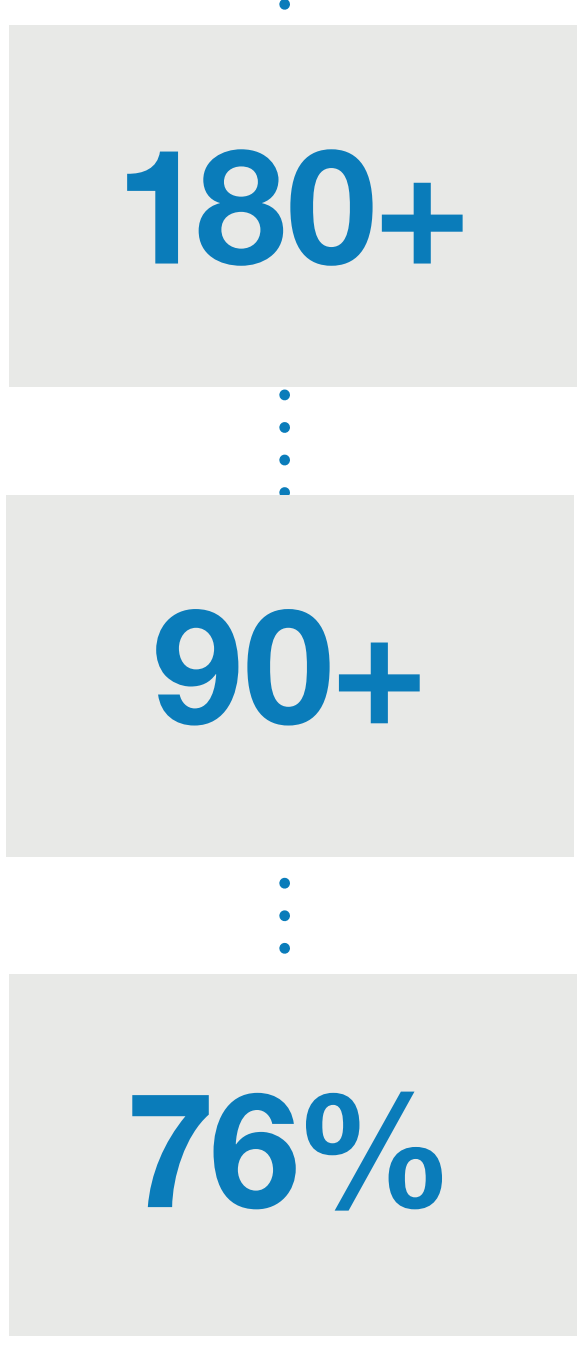
**76% of comment form respondents** travel in and around the interchange daily or almost every day.

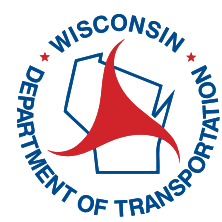
#### A quiénes contactamos en el otoño de 2025

**Más de 180 personas participaron** en la reunión de participación pública en la reunión de participación pública y en los tres eventos comunitarios.

**Más de 90 personas completaron el formulario de comentarios**, el cual incluyó preguntas clave sobre la visión de la comunidad.

**El 76% de las personas que completaron el formulario** viajan por el intercambiador vial y sus alrededores a diario o casi todos los días.





# What We've Heard So Far

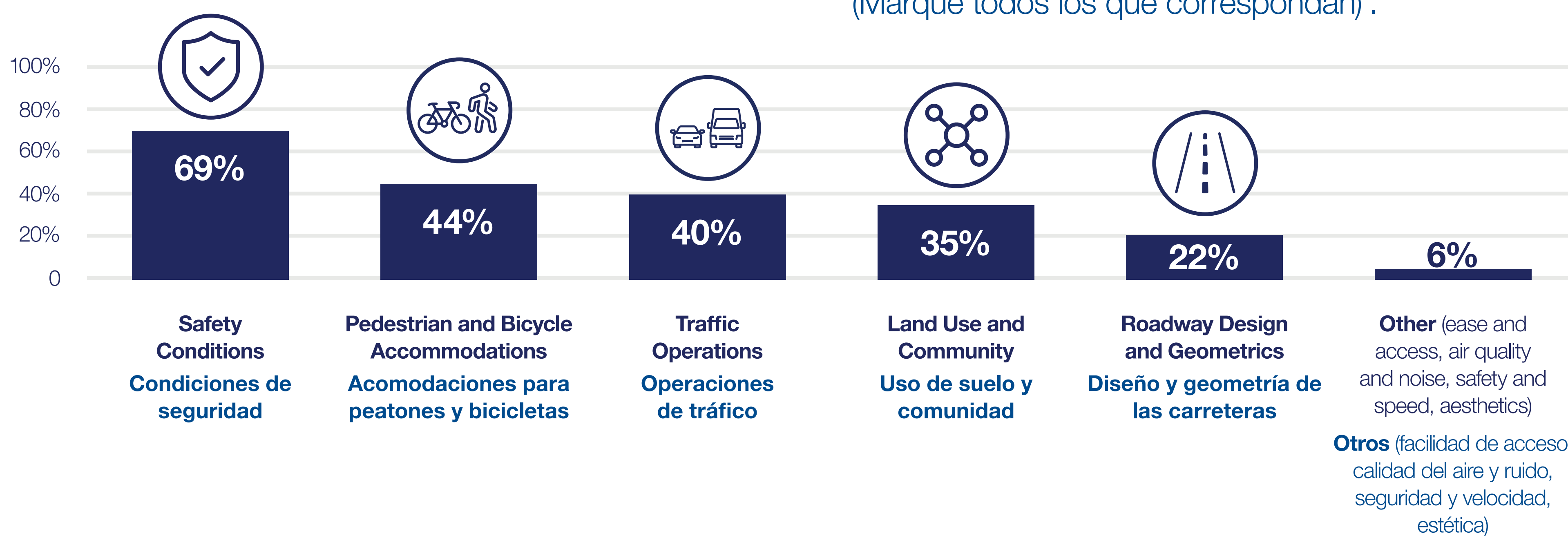
## Lo que hemos escuchado hasta ahora

Here is what we heard when we asked about the community vision for this project.

Aquí presentamos lo que escuchamos cuando preguntamos sobre la visión de la comunidad para este proyecto.

### Purpose and Need

We asked, "Which study factors are most important to you? (Check all that apply.)"



### Propósito y Necesidad

Preguntamos: "¿Cuáles de estos factores del estudio son los más importantes para usted? (Marque todos los que correspondan)".



### Key Themes We Heard

It's **time for a refresh** of infrastructure — think of this as a clean slate."

The interstate ramps on 9th Street **don't belong in the neighborhood.**"

Any changes need a **plan for traffic**; the traffic won't go away."

**Safety is so important** — things like improving pedestrian safety, preventing reckless driving and preventing crime."

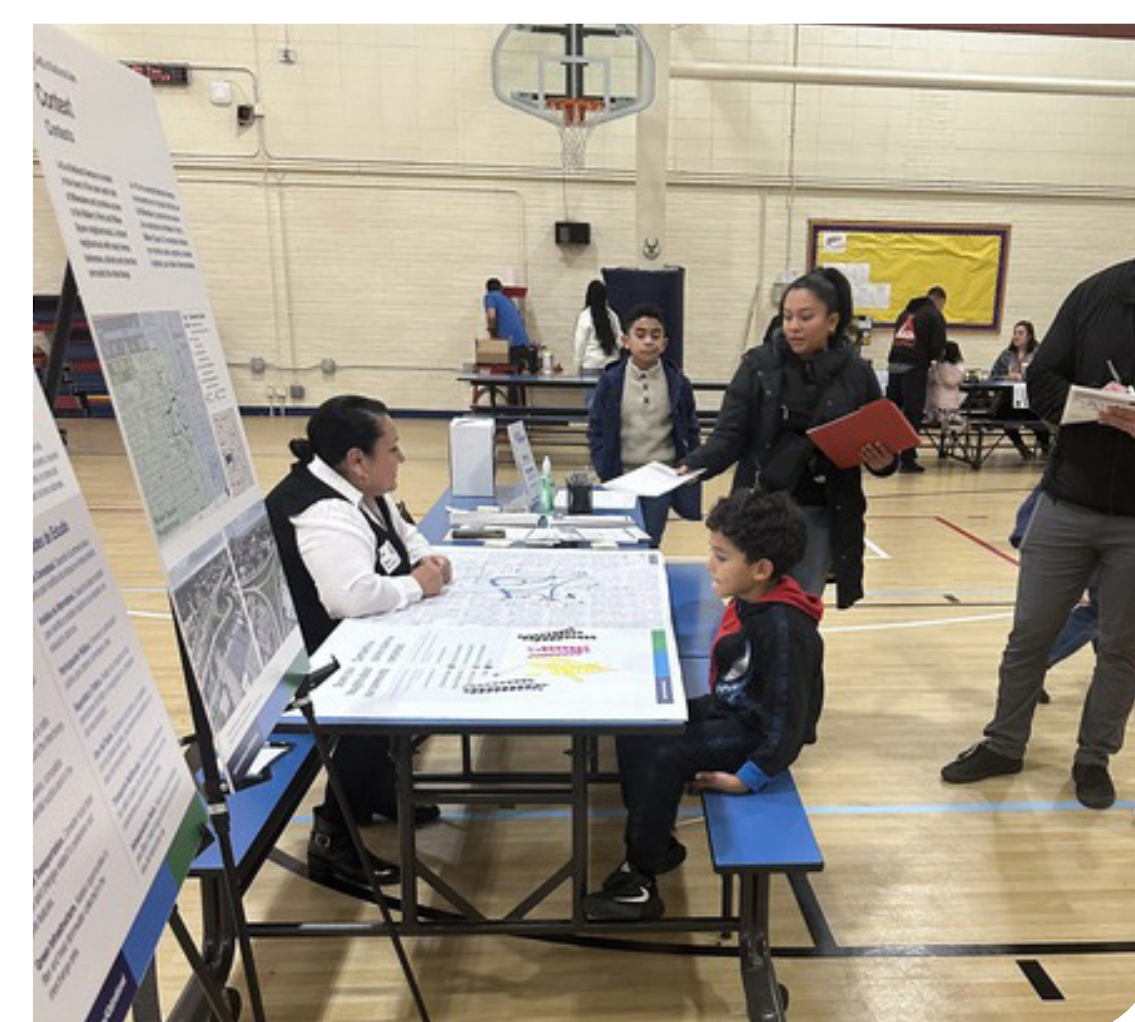
### Puntos principales destacados

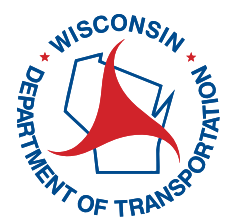
Es **momento de renovar** la infraestructura; véalo como volver a construir."

Las rampas de la autopista en la calle 9 Street **no pertenecen al vecindario.**"

Cualquier cambio requiere un **plan para el tráfico**; el tráfico no va a desaparecer."

**La seguridad es muy importante:** aspectos como mejorar la seguridad de los peatones, prevenir la conducción imprudente y prevenir el crimen."





# Frequently Asked Questions

## Preguntas Frecuentes

### How will WisDOT make decisions?

WisDOT uses a collaborative and integrated approach to evaluate each alternative. Decisions are based on the project's purpose and need, technical analysis, and input from the public, stakeholders, and partner agencies.

### ¿Cómo tomará decisiones el Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT)?

WisDOT utiliza un enfoque colaborativo e integrado para evaluar cada alternativa. Las decisiones se basan en el propósito y la necesidad del proyecto, el análisis técnico y los comentarios del público, los interesados y las agencias asociadas.

### How will safety be evaluated?

Through the study WisDOT will evaluate the impacts on traffic safety for pedestrians, bicyclists, and drivers in and around the interchange. This includes evaluating existing crash trends and using the crash data to determine appropriate safety improvements.

### ¿Cómo se evaluará la seguridad?

A través del estudio, WisDOT evaluará los impactos en la seguridad vial para peatones, ciclistas y conductores dentro y alrededor del intercambiador vial. Esto incluye evaluar las tendencias actuales de accidentes y utilizar los datos de estos para determinar las mejoras de seguridad adecuadas.

### What's the earliest that construction could start?

The project has received a planning grant to study the redesign of the ramps for I-43 at National Avenue. If construction funding is awarded in the future, the earliest construction could begin in 2032-2033.

### ¿Cuándo es lo más pronto que podría comenzar la construcción?

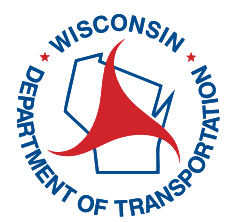
El proyecto ha recibido una subvención para estudios de viabilidad para rediseñar las rampas de la avenida I-43 en la avenida National Avenue. Si se otorga el financiamiento para la construcción en el futuro, lo más pronto que podría comenzar la obra sería entre 2032 y 2033.

### Will additional land be needed?

No. If construction moves forward, all work should occur within the existing right of way. WisDOT does not plan to purchase additional land or buildings.

### ¿Se necesitará terreno adicional?

No. Si la construcción sigue adelante todo el trabajo debería realizarse dentro del derecho de vía existente. WisDOT no tiene planes de comprar terrenos o edificios adicionales.



# Preliminary Purpose and Need

## Propósito y Necesidad Preliminar

The purpose of the study is to evaluate alternatives that improve safety and operational conditions and enhance community connectivity at I-43/94 at National Avenue.

El propósito de este estudio es evaluar alternativas que aborden las condiciones de seguridad y operación, además de mejorar la conectividad comunitaria en la I-43/94 y la avenida National Avenue.



### Need Factors

The need for the study is driven by the following factors.

### Factores de necesidad

La necesidad de realizar este estudio surge de los siguientes factores:



#### Roadway Design and Geometrics

Several areas on the existing interstate ramps do not meet current roadway design standards, including design speed, horizontal curvature, shoulder widths, vertical clearance and bridge conditions.

Tight loop ramps with compound curves can make it difficult for drivers to decelerate and maneuver the curve.

#### Diseño y geometría de las carreteras

Varias áreas de las rampas actuales de la autopista no cumplen con las normas vigentes de diseño vial, lo que incluye la velocidad de diseño, la curvatura horizontal, el ancho de los acotamientos, el espacio vertical libre y el estado de los puentes.

Las rampas de curva cerrada con curvas compuestas pueden dificultar que los conductores disminuyan la velocidad y maniobre adecuadamente en la curva.



#### Safety Conditions

Safety concerns in the study area are related to substandard roadway design and intersection configurations. Pedestrian safety is a concern with schools, parks, and community facilities located adjacent to ramps.

Three intersections have high crash rates:

- National Avenue and 6th Street
- Mineral Street and 6th Street
- National Avenue and 9th Street

There were 565 crashes within the study area from 2020 to 2024, with eight crashes that resulted in serious injury or death.

There were six crashes involving pedestrians and bicyclists in the study area; all occurred at intersections.

#### Condiciones de Seguridad

Las preocupaciones de seguridad en el área Los problemas de seguridad en el área del estudio están relacionados con el diseño deficiente de las vías y la configuración de las intersecciones. La seguridad de los peatones es una preocupación constante, debido a que hay escuelas, parques e instalaciones comunitarias situadas junto a las rampas.

Tres intersecciones presentan altos índices de accidentes:

- Avenida National Avenue y la calle 6th Street
- Calle Mineral Street y la calle 6th Street
- Avenida National Avenue y la calle 9th Street

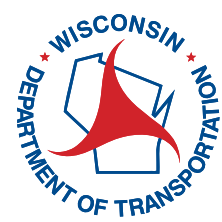
Se registraron 565 accidentes dentro del área del estudio entre 2020 y 2024, de los cuales ocho provocaron lesiones graves o muertes.

Se registraron seis accidentes que involucraron a peatones y ciclistas en el área del estudio; todos ocurrieron en las intersecciones.

3

565

6



# I-43 at National Ave Interchange

## Preliminary Purpose and Need Continued

Propósito y necesidad preliminares continuado



### Traffic Operations



Over 21,000 vehicles use the I-43 National Avenue Interchange on an average day. Some of the ramps/surface street intersections have complex configurations. The study aims to maintain or improve traffic operations in the project area.

2,000+

Each interchange ramp supports between 2,200 and 4,800 vehicles per day connecting to surface streets.

### Operaciones de Tráfico

Más de 21.000 vehículos utilizan el intercambiador vial de la I-43 y la avenida National Avenue en un día promedio. Algunas de las intersecciones entre las rampas y las calles locales tienen configuraciones complejas. El estudio tiene como objetivo mantener o mejorar las operaciones de tráfico en el área del proyecto.

Cada rampa del intercambiador vial soporta entre 2.200 y 4.800 vehículos al día que conectan con las calles locales.



### Pedestrian and Bicycle Accommodations



There is a lack of interconnected pedestrian and bicycle infrastructure in the study area due to a disconnected surface street grid. The interchange area has over 4,000 pedestrian crossings during a 13-hour period (6:00 a.m. to 7:00 p.m.). Many of these crossings are adjacent to entering or exiting ramp traffic.

1,200+

The 9th and Mineral Street intersection had over 1,200 pedestrian crossings when counted across 13 hours in April 2025.

### Acomodaciones para Peatones y Bicicletas

Existe una falta de infraestructura interconectada para peatones y ciclistas en el área del estudio debido a una red de calles locales desconectada. El área del intercambiador registra más de 4.000 cruces de peatones durante un período de 13 horas (de 6:00 a.m. a 7:00 p.m.). Muchos de estos cruces están junto al tráfico de entrada o salida de las rampas.

En la intersección de la calle 9th Street y la calle Mineral Street se registraron más de 1.200 cruces de peatones al realizar el conteo de 13 horas en abril de 2025.



### Land Use and Community Connectivity



The I-43 at National Avenue Interchange disconnects the surface street system and the Walker's Point and Walker Square neighborhoods. The interchange has a significant physical footprint, occupying nine city blocks, creating gaps in the surface street network and limiting the compatible uses in and around the ramps.

21,000

Over 21,000 people live in the demographic study area.

### Uso de Suelo y Conectividad Comunitaria

El intercambiador de la I-43 en la avenida National Avenue desconecta el sistema de calles locales y los vecindarios de Walker's Point y Walker Square. El intercambiador tiene una huella física significativa que ocupa nueve bloques de la ciudad, lo que crea huecos en la red de calles y limita los usos compatibles en las rampas y sus alrededores.

Más de 21.000 personas viven en el área del estudio demográfico.



# What's Next

## ¿Qué sigue?

Today, WisDOT is exploring early design concepts for how the interchange could function differently and gathering community input.

Hoy, WisDOT está explorando conceptos de diseño iniciales sobre cómo podría funcionar el intercambiador de manera distinta y recopilando las opiniones de la comunidad.

### What Happens Next

#### Determine a set of feasible and reasonable alternatives

WisDOT will use public feedback, technical analyses and the purpose and need to narrow down the design concepts into a set of alternatives.

#### Study and refine the alternatives

Then, WisDOT will refine the design for each alternative, such as adding travel lanes, bicycle and pedestrian accommodations, and other key design features to determine how each alternative could work.

#### Evaluate the alternatives

WisDOT will evaluate each alternative using the study need factors:

- Roadway Design and Geometrics
- Safety Conditions
- Traffic Operations
- Pedestrian and Bicycle Accommodations
- Land Use and Community Connectivity

#### Recommend alternative(s) for environmental review

After evaluating alternatives and gathering community input, WisDOT will identify one or more recommended alternatives to advance into the environmental review phase.

**Note:** Planning and Environmental Linkages (PEL) is an approach to transportation decision-making that allows decisions made during the planning process to potentially be carried forward into the NEPA process. PEL requires that decisions made during planning receive public involvement and resource agency coordination to be able to be brought into the environmental review process under NEPA.

### ¿Qué pasará después?

#### Determinar un conjunto de alternativas factibles y razonables

WisDOT utilizará los comentarios del público, los análisis técnicos y el propósito y necesidad para reducir los conceptos de diseño a un conjunto de alternativas.

#### Estudiar y perfeccionar las alternativas

Posteriormente, WisDOT perfeccionará el diseño de cada alternativa, como la adición de carriles de circulación, acomodaciones para peatones y ciclistas, y otras características clave de diseño para determinar cómo funcionaría cada una.

#### Evaluar las alternativas

WisDOT evaluará cada alternativa utilizando los factores de necesidad del estudio:

- Diseño y Geometría de las Carreteras
- Condiciones de Seguridad
- Operaciones de Tráfico
- Acomodaciones para Peatones y Bicicletas
- Uso de Suelo y Conectividad Comunitaria

#### Recomendar alternativa(s) para la revisión ambiental

Tras evaluar las alternativas y recopilar los comentarios de la comunidad, WisDOT identificará una o más alternativas recomendadas para avanzar a la fase de revisión ambiental.

**Nota:** El estudio de planificación y conexiones ambientales (PEL, por sus siglas en inglés) es un método para la toma de decisiones en proyectos de transporte que permite que los acuerdos alcanzados durante la etapa inicial de planificación se aprovechen en el proceso de revisión ambiental formal (conocido como NEPA, por sus siglas en inglés). Para que las decisiones de planificación se integren formalmente al proceso ambiental NEPA, el proceso PEL exige que estas cuenten con la participación ciudadana y la coordinación entre agencias.



# Four Concepts + No Build

## Cuatro Conceptos + Opción de No Construir

Based on the purpose and need and initial community feedback, WisDOT developed four concepts for potential changes to the I-43 at National Avenue Interchange ramps.

Basándose en el propósito, la necesidad y los comentarios iniciales de la comunidad, WisDOT desarrolló cuatro conceptos para posibles cambios en las rampas del intercambiador de la I-43 en la avenida National Avenue.

No Build / Keep As-is  
No construir / Mantener como está



**A** Ramp Reconfiguration  
Reconfiguración de rampas



**B** Walker Street Connection  
Conexión de la calle Walker Street



**C** Mineral Street Connection  
Conexión de la calle Mineral Street



**D** Ramp Removal  
Eliminación de rampas

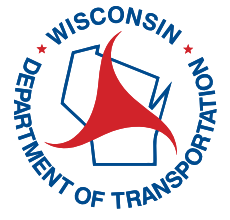


**Key**  
**Elementos Claves**

-  Existing ramps / Rampas existentes
-  Existing structure / Estructura existente
-  Proposed ramps / Rampas propuestas
-  Proposed new surface streets / Nuevas calles propuestas
-  Proposed structure / Estructura propuesta

Each concept is compared to the “No Build,” which would mean keeping the interchange as-is. The No Build serves as a baseline to compare other concepts.

Cada concepto se compara con la opción de “No construir”, lo que significaría mantener el intercambiador vial tal como está actualmente. La opción de no construir sirve como base de referencia para comparar los demás conceptos.



# Ramp Reconfiguration Feedback

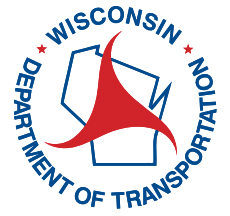
## Comentarios sobre el Concepto de Reconfiguración de rampas

What do you like about this concept?  
¿Qué le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí

What do you NOT like about this concept?  
¿Qué NO le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí



B

# Walker Street Connection Feedback

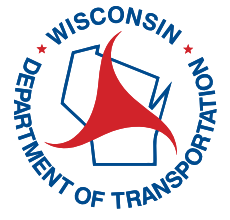
## Comentarios sobre el concepto de Conexión de la calle Walker Street

What do you like about this concept?  
¿Qué le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí

What do you NOT like about this concept?  
¿Qué NO le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí



# Mineral Street Connection Feedback

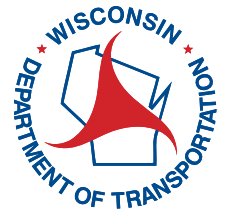
## Comentarios sobre el Concepto de Conexión de la calle Mineral Street

What do you like about this concept?  
¿Qué le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí

What do you NOT like about this concept?  
¿Qué NO le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí



# Ramp Removal Feedback

## Comentarios sobre el concepto de eliminación de rampas

What do you like about this concept?  
¿Qué le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí

What do you NOT like about this concept?  
¿Qué NO le gusta de este concepto?

Place sticky notes here.  
Coloca las notas adhesivas aquí

# Safety Analysis

## Análisis de Seguridad

WisDOT analyzed the safety benefits for each concept. These benefits will reduce crash potential.

WisDOT analizó los beneficios de seguridad de cada concepto. Estos beneficios reducirán la posibilidad de accidentes.

### Current Safety Issues

4 of 6 interstate ramps connect to neighborhood streets, like 9th Street, instead of state highways, like 6th Street and National Avenue

High pedestrian volumes conflict with vehicles at interstate ramps

Interchange configuration is complex, including ramps with tight curves

Three intersections have side-by-side ramps, which increase the chance for wrong-way drivers

### Problemas de seguridad actuales

4 de las 6 rampas de la autopista conectan con calles del vecindario, como la calle 9th Street, en lugar de carreteras estatales, como la calle 6th Street y la avenida National Avenue.

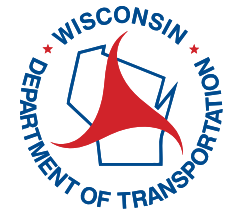
El alto volumen de peatones entra en conflicto con los vehículos en las rampas de la autopista.

La configuración del intercambiador es compleja e incluye rampas con curvas cerradas.

Tres intersecciones tienen rampas contiguas (una al lado de la otra), lo que aumenta la probabilidad de conductores en sentido contrario.

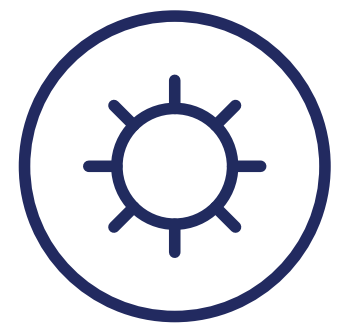
A Ramp Reconfiguration	B Walker Street Connection	C Mineral Street Connection	D Ramp Removal
<b>Safety Benefits</b>	<b>Safety Benefits</b>	<b>Safety Benefits</b>	<b>Safety Benefits</b>
Reduces the ramps connecting to 9th Street from 4 to 1	Removes all ramps from 9th Street, including moving two ramps to the new Walker Street connection	Reduces the ramps connecting to 9th Street from 4 to 1, including moving two ramps to the new Mineral Street connection	Removes all ramps from 9th Street and 6th Street at this interchange
Simplifies the interchange layout, modernizes the design and avoids tight ramps curves	Simplifies the interchange layout, modernizes the design and avoids tight ramps curves	Simplifies the interchange layout, modernizes the design and avoids tightly curved ramps	Removes ramps and simplifies the surface street intersections
Removes two intersections with side-by-side ramps	Removes two intersections with side-by-side ramps	Removes three intersections with side-by-side ramps	Removes three intersections with side-by-side ramps
<b>Safety Considerations</b>	<b>Safety Considerations</b>	<b>Safety Considerations</b>	<b>Safety Considerations</b>
Additional intersection leg increases conflict points (National and 7th)	Additional intersection leg and new intersections increases conflict points (National and 7th, Walker and 6th, ramps and Walker Street)	Additional intersection legs and new intersections increases conflict points (National and 7th, ramps and Mineral Street)	Additional intersection leg and new intersections increases conflict points (National and 7th, Walker and 6th, Walker and 7th)
One block of two-way 9th Street may confuse drivers	One block of two-way 9th Street may confuse drivers	One block of two-way 9th Street may confuse drivers	Diverts traffic to other nearby interchanges, including Lapham, Becher, Clybourn and 25th Street; Diverted traffic increases vehicular exposure on the local roads
	Closely spaced signals may reduce available driver reaction time, increasing the likelihood of unexpected stop-and-go conditions		

A Reconfiguración de rampas	B Conexión de la calle Walker Street	C Conexión de la calle Mineral Street	D Eliminación de rampas
<b>Beneficios de seguridad</b>	<b>Beneficios de seguridad</b>	<b>Beneficios de seguridad</b>	<b>Beneficios de seguridad</b>
Reduce de 4 a 1 las rampas que conectan con la calle 9th Street.	Elimina todas las rampas de la calle 9th Street, incluyendo el traslado de dos rampas a la nueva conexión de la calle Walker Street.	Reduce de 4 a 1 las rampas que conectan con la calle 9th Street, incluyendo el traslado de dos rampas a la nueva conexión de la calle Mineral Street.	Elimina todas las rampas de la calle 9th Street y de la calle 6th Street en este intercambiador.
Simplifica la disposición del intercambiador, moderniza el diseño y evita las curvas cerradas en las rampas.	Simplifica la disposición del intercambio, moderniza el diseño y evita las curvas cerradas en las rampas.	Simplifica la disposición del intercambio, moderniza el diseño y evita las rampas con curvas cerradas.	Elimina las rampas y simplifica las intersecciones de las calles locales.
Elimina dos intersecciones con rampas contiguas.	Elimina dos intersecciones con rampas contiguas.	Elimina tres intersecciones con rampas contiguas.	Elimina tres intersecciones con rampas contiguas.
<b>Consideraciones de seguridad</b>	<b>Consideraciones de seguridad</b>	<b>Consideraciones de seguridad</b>	<b>Consideraciones de seguridad</b>
El agregar una vía adicional a la intersección aumenta los puntos de conflicto (En la avenida National Avenue y la calle 7th Street).	El agregar una vía adicional a la intersección o nuevas intersecciones incrementa los puntos de conflicto (en la avenida National Avenue y la calle 7th Street, en la calle Walker Street y la calle 6th Street y entre las rampas y la calle Walker Street).	El agregar una vía adicional a la intersección o nuevas intersecciones incrementa los puntos de conflicto (en la avenida National Avenue y la calle 7th Street, en las rampas y en la calle Mineral Street).	El agregar una vía adicional a la intersección o nuevas intersecciones incrementa los puntos de conflicto (en la avenida National Avenue y la calle 7th Street, en la calle Walker Street y la calle 6th Street y entre la calle Walker Street y la calle 7th Street).
La configuración de doble sentido en un tramo de una cuadra de la calle 9th Street podría generar confusión en los conductores.	La configuración de doble sentido en un tramo de una cuadra de la calle 9th Street podría generar confusión en los conductores.	La configuración de doble sentido en un tramo de una cuadra de la calle 9th Street podría generar confusión en los conductores.	El tráfico se desviará hacia otras salidas cercanas incluyendo las avenidas Lapham Avenue, Becher Avenue, Clybourn Avenue y la calle 25th Street; esto aumentará la cantidad de vehículos circulando por las calles locales
	La escasa distancia entre señalizaciones reduce el margen de reacción, elevando el riesgo de frenados inesperados y congestión intermitente.		



# I-43 at National Ave Interchange

## Morning Traffic Volume



Traffic analysis shows the volume of traffic anticipated by year 2055 across the morning peak hour (7:15 to 8:15 a.m.).

## Volumen de tráfico por la mañana

El análisis de tráfico muestra el volumen que se anticipa para el año 2055 durante la hora pico de la mañana (de 7:15 a 8:15 a.m.).

### Key / Elementos Clave

#### Peak Hour Traffic Volumes / Volúmenes de tráfico en hora pico

- Over 600 vehicles / Más de 600 vehículos
- 300 to 600 vehicles / De 300 a 600 vehículos
- 100 to 300 vehicles / De 100 a 300 vehículos
- Under 100 vehicles / Menos de 100 vehículos

- Existing ramps / Rampas existentes
- Proposed ramps / Rampas propuestas
- Proposed new surface streets / Nuevas calles propuestas
- Existing structure / Estructura existente
- Proposed structure / Estructura propuesta



### A Ramp Reconfiguration / Reconfiguración de rampas



### B Walker Street Connection / Conexión de la calle Walker Street



### C Mineral Street Connection / Conexión de la calle Mineral Street



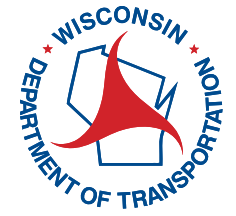
### D Ramp Removal / Eliminación de rampas

#### Analysis in Progress

Morning traffic volumes are anticipated to be **generally lower in this area** if the interchange ramps are removed compared to keeping the interchange as-is. Traffic volumes are anticipated to **increase at other nearby interchanges and city streets**. Additional analysis would be conducted if this concept moves forward.

#### Análisis en curso

Se prevé que los volúmenes de tráfico en la mañana **en esta zona sean generalmente menores** si se eliminan las rampas del intercambiador, en comparación con mantener el intercambiador tal como está. Se anticipa un **incremento en el flujo vehicular en otros intercambiadores cercanos y calles locales**. En caso de que esta propuesta avance, se llevarán a cabo análisis adicionales.



# I-43 at National Ave Interchange

## Afternoon Traffic Volume



Traffic analysis shows the volume of traffic anticipated by year 2055 across the afternoon peak hour (3:30 to 4:30 p.m.).

## Volumen de tráfico por la tarde

El análisis de tráfico muestra el volumen que se anticipa para el año 2055 durante la hora pico de la tarde (de 3:30 a 4:30 p.m.).

### Key Elementos Clave

#### Peak Hour Traffic Volumes Volúmenes de tráfico en hora pico

- Over 600 vehicles  
Más de 600 vehículos
- 300 to 600 vehicles  
De 300 a 600 vehículos
- 100 to 300 vehicles  
De 100 a 300 vehículos
- Under 100 vehicles  
Menos de 100 vehículos

- Existing ramps  
Rampas existentes
- Proposed ramps  
Rampas propuestas
- Proposed new surface streets  
Nuevas calles propuestas
- Existing structure  
Estructura existente
- Proposed structure  
Estructura propuesta



### A Ramp Reconfiguration Reconfiguración de rampas



### B Walker Street Connection Conexión de la calle Walker Street



### C Mineral Street Connection Conexión de la calle Mineral Street



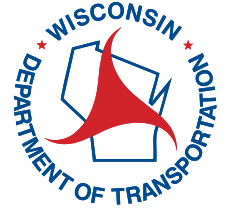
### D Ramp Removal Eliminación de rampas

#### Analysis in Progress

Afternoon traffic volumes are anticipated to be **generally lower in this area** if the interchange ramps are removed compared to keeping the interchange as-is. Traffic volumes are anticipated **to increase at other nearby interchanges and city streets**. Additional analysis would be conducted if this concept moves forward.

#### Análisis en curso

Se prevé que los volúmenes de tráfico en la tarde **en esta zona sean generalmente menores** si se eliminan las rampas del intercambiador, en comparación con mantener el intercambiador tal y como está. Se anticipa un **incremento en el flujo vehicular en otros intercambiadores cercanos y calles locales**. En caso de que esta propuesta avance, se llevarán a cabo análisis adicionales.



# Intersection Traffic

## Tráfico en las intersecciones

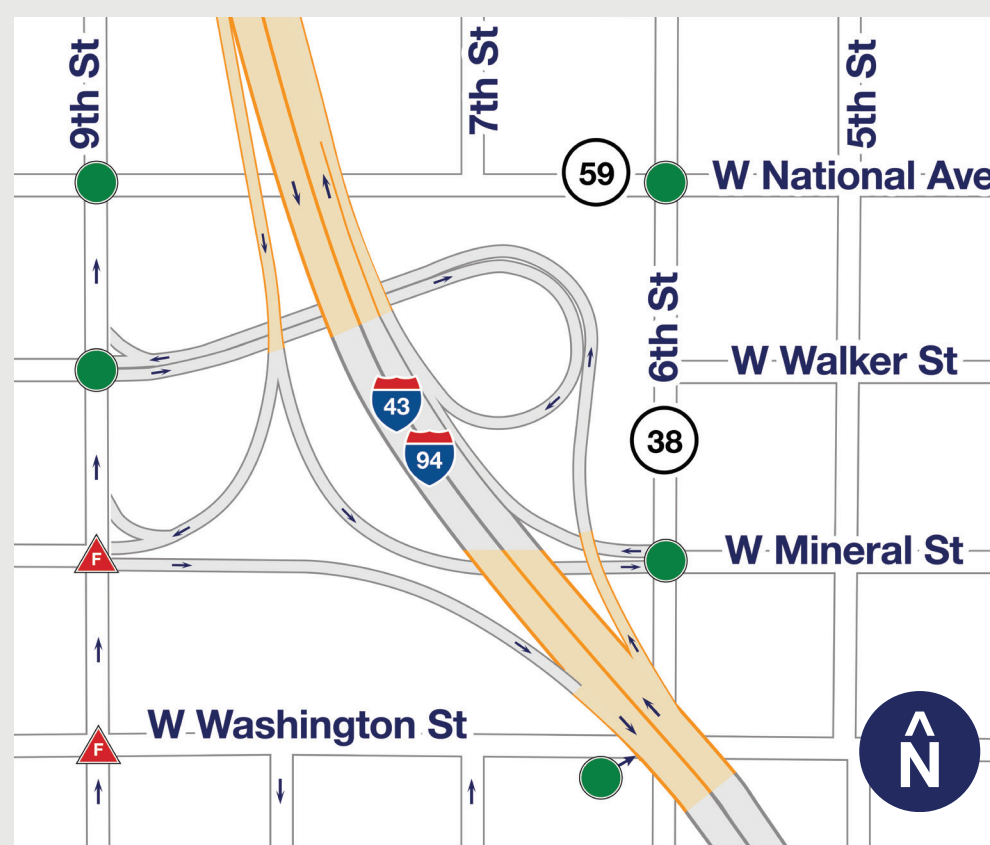
Level of Service (LOS) analysis calculates vehicle delay at intersections anticipated by year 2055. LOS D or better is acceptable for urban areas like this.

El análisis del Nivel de Servicio (LOS, por sus siglas en inglés) calcula el tiempo de demora para los vehículos en las intersecciones proyectado para el año 2055. Un Nivel de Servicio D o superior se considera aceptable para áreas urbanas como esta.

### Morning

En la mañana

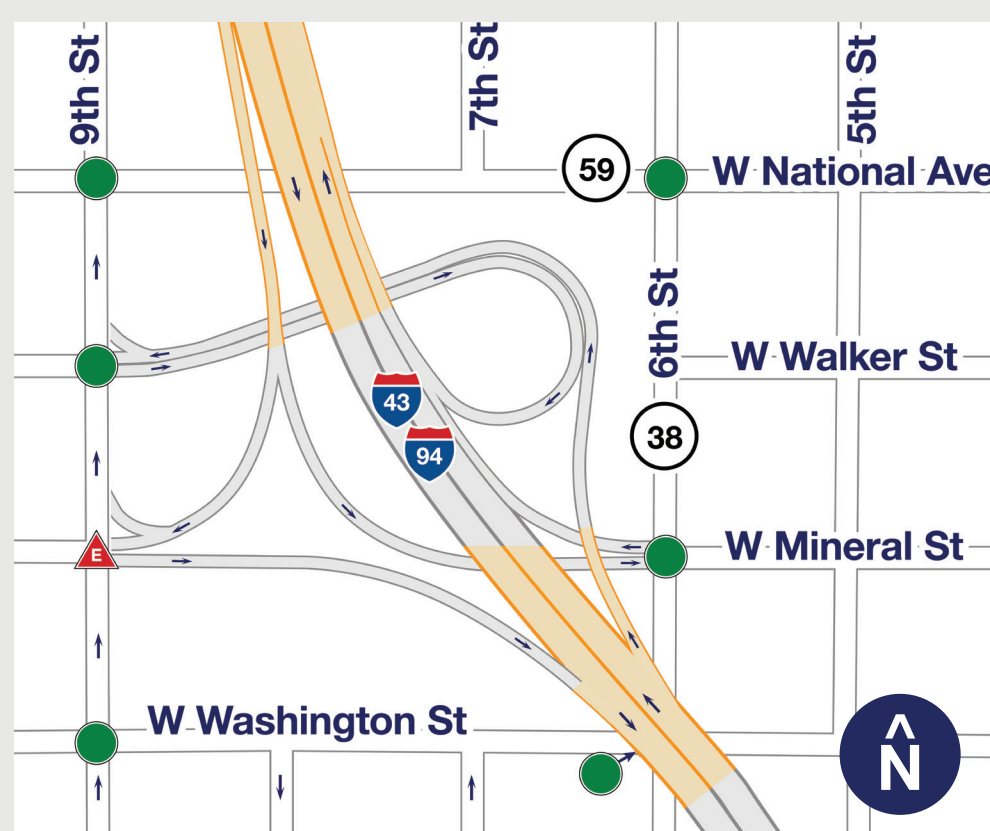
No Build / Keep As-is  
No construir / Mantener como está



### Afternoon

En la tarde

No Build / Keep As-is  
No construir / Mantener como está



#### A Ramp Reconfiguration

Reconfiguración de rampas



#### B Walker Street Connection

Conexión de la calle Walker Street



#### C Mineral Street Connection

Conexión de la calle Mineral Street



#### D Ramp Removal

Eliminación de rampas

Operational impacts are anticipated at adjacent interchanges due to diverted traffic.

Se anticipan impactos operativos en los intercambiadores cercanos debido al desvío de tráfico.



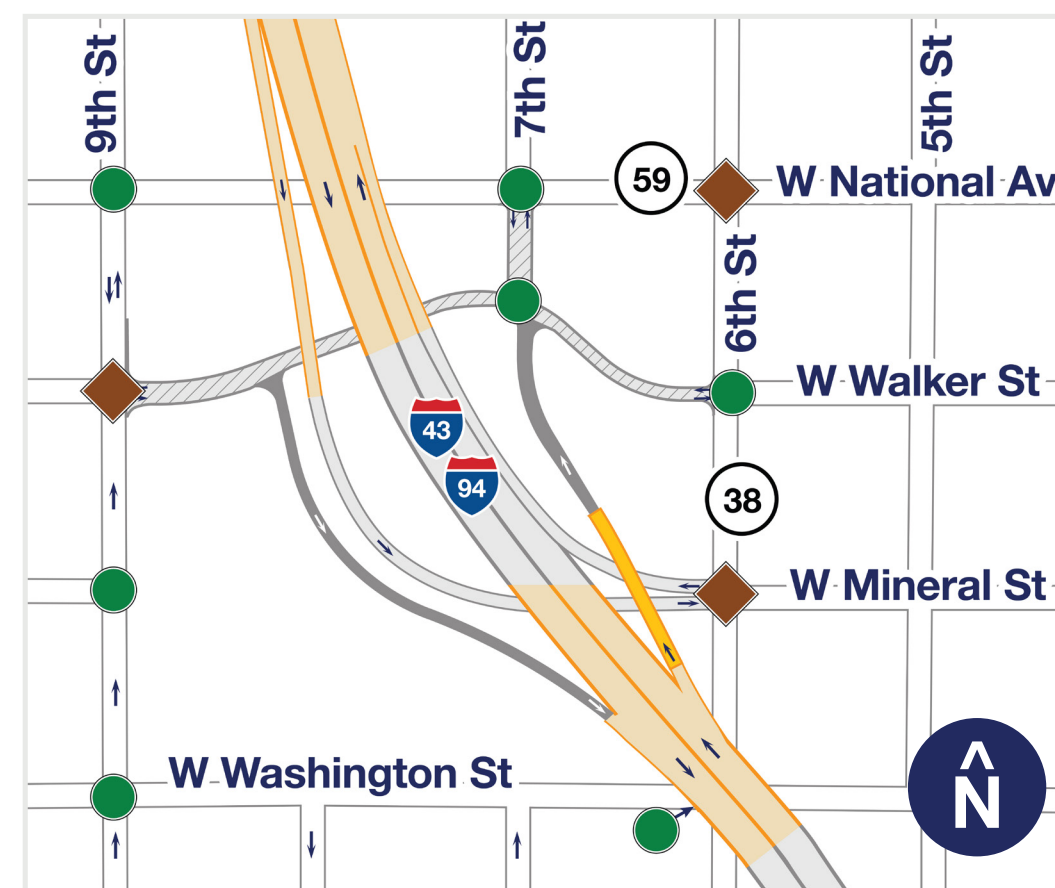
#### A Ramp Reconfiguration

Reconfiguración de rampas



#### B Walker Street Connection

Conexión de la calle Walker Street



#### C Mineral Street Connection

Conexión de la calle Mineral Street



#### D Ramp Removal

Eliminación de rampas

Operational impacts are anticipated at adjacent interchanges due to diverted traffic.

Se anticipan impactos operativos en los intercambiadores cercanos debido al desvío de tráfico.

#### Key

Elementos Clave

- LOS C or better / LOS de C o superior
- ◆ LOS D / LOS de D
- ▲ LOS E or F / LOS de E o F
- Existing ramps / Rampas existentes
- Proposed ramps / Rampas propuestas
- ▨ Proposed new surface streets / Nuevas calles propuestas
- Existing structure / Estructura existente
- Proposed structure / Estructura propuesta



# Regional Traffic – No Build

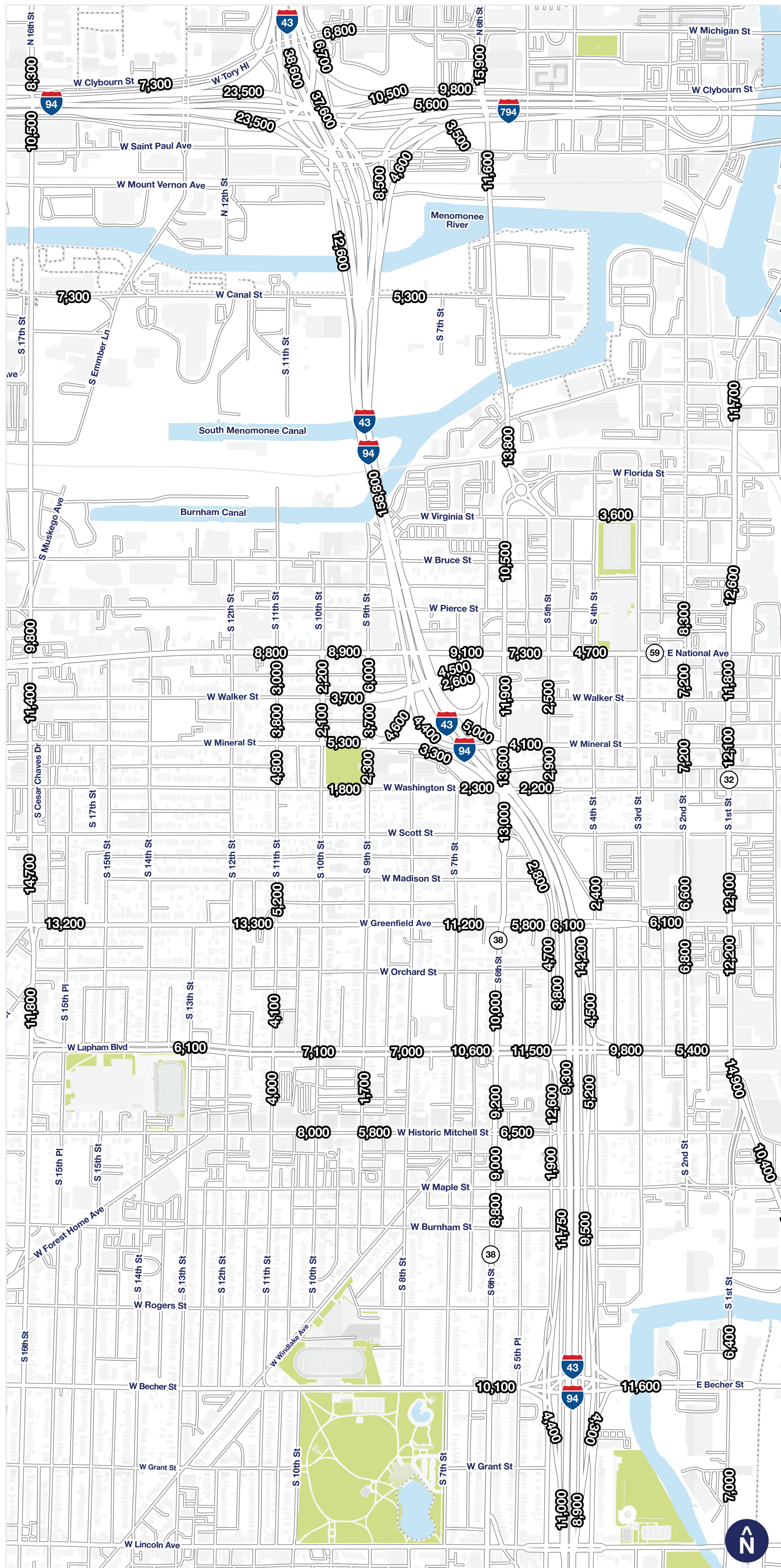
## Tráfico Regional – Opción de no construir

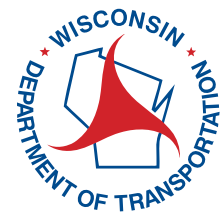
Traffic analysis anticipates that 24,400 vehicles a day would use the I-43 at National Avenue Interchange by 2055.

El análisis de tráfico anticipa que para el año 2055, el intercambiador de la I-43 en la avenida National Avenue registrará un flujo de 24.400 vehículos al día.

Key | Elementos Clave

**X,XXX** Average annual daily traffic (AADT) by 2055  
Tráfico promedio diario anual (AADT, por sus siglas en inglés) proyectado para 2055.





# Regional Traffic – Ramp Removal

## Tráfico Regional – Eliminación de rampas



If the I-43 at National Avenue Interchange were removed, traffic would disperse to other nearby interchanges and city streets.

Si se eliminara el intercambiador de la I-43 en la avenida National Avenue, el tráfico se dispersaría hacia otros intercambios viales cercanos y calles locales.

**Key | Elementos Clave**

- Increase of 3,000 to 6,500 vehicles a day  
 Aumento de 3.000 a 6.500 vehículos al día.
- Increase of 1,000 to 2,999 vehicles a day  
 Aumento de 1.000 a 2.999 vehículos al día.
- Increase of 250 to 999 vehicles a day  
 Aumento de 250 a 999 vehículos al día.
- Decrease of 3,000 to 13,000 vehicles a day  
 Disminución de 3.000 a 13.000 vehículos al día.
- Decrease of 1,000 to 2,999 vehicles a day  
 Disminución de 1.000 a 2.999 vehículos al día.
- Decrease of 250 to 999 vehicles a day  
 Disminución de 250 a 999 vehículos al día.
- Ramp removal  
Eliminación de rampa.

# Land Use

## Uso de suelo

Changes to the interchange could make land available for other public or private uses beyond transportation.

Los cambios en el intercambiador podrían hacer que terrenos queden disponibles para otros usos públicos o privados, más allá del transporte.

**No Build / Keep As-is**  
No construir / Mantener como está



**A Ramp Reconfiguration**  
Reconfiguración de rampas



**B Walker Street Connection**  
Conexión de la calle Walker Street









**C Mineral Street Connection**  
Conexión de la calle Mineral Street



**D Ramp Removal**  
Eliminación de rampas



<p><b>Key</b> <b>Elementos</b> <b>Clave</b></p>	<p> Potential surplus land which may no longer be needed for transportation (subject to change) Terreno excedente potencial que podría ya no ser necesario para el transporte (sujeto a cambios)</p>	<p> Existing ramps Rampas existentes</p>	<p> Existing structure Estructura existente</p>	<p> Proposed ramps Rampas propuestas</p>	<p> Proposed new surface streets Nuevas calles propuestas</p>	<p> Proposed structure Estructura propuesta</p>
---	---	--	--	---	--	--

## What Happens to Surplus Land

Any surplus property no longer needed for transportation would remain under WisDOT use until after construction. WisDOT follows state and federal surplus property disposal processes and laws\*, including:

- Public entities, such as local governments or park districts, have first right of refusal if the land would be used for a qualifying public use.
- If no public entity acquires land, WisDOT performs a property appraisal to determine a fair market value for the surplus property and then offers the land for sale to the public. Once land is sold, it could be developed by others in compliance with City of Milwaukee development review processes and regulations.

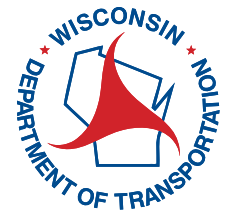
\*State: Wis. Stats. 84.09(5), Federal: 23 CFR 710.409 and WisDOT: Real Estate Program Manual Chapter 6

## ¿Qué sucede con el terreno excedente?

Cualquier propiedad excedente que ya no sea necesaria para el transporte permanecerá bajo el uso de WisDOT hasta después de la construcción. WisDOT sigue las leyes y los procesos estatales y federales de disposición de propiedad excedente\*, que incluyen:

- Las entidades públicas, tales como los gobiernos locales o los distritos de parques, tienen el derecho de preferencia, si el terreno se utiliza para un uso público calificado.
- Si ninguna entidad pública adquiere el terreno, WisDOT realiza una tasación de la propiedad para determinar el valor justo de mercado de la propiedad excedente y luego ofrece el terreno para la venta al público. Una vez que el terreno se vende, terceros podrían urbanizarlo conforme a los procesos de revisión de urbanización y las normativas de la Ciudad de Milwaukee.

\*Estatutal: Wis. Stats. 84.09(5), Federal: 23 CFR 710.409 y WisDOT: Manual del Programa de Bienes Raíces, Capítulo 6

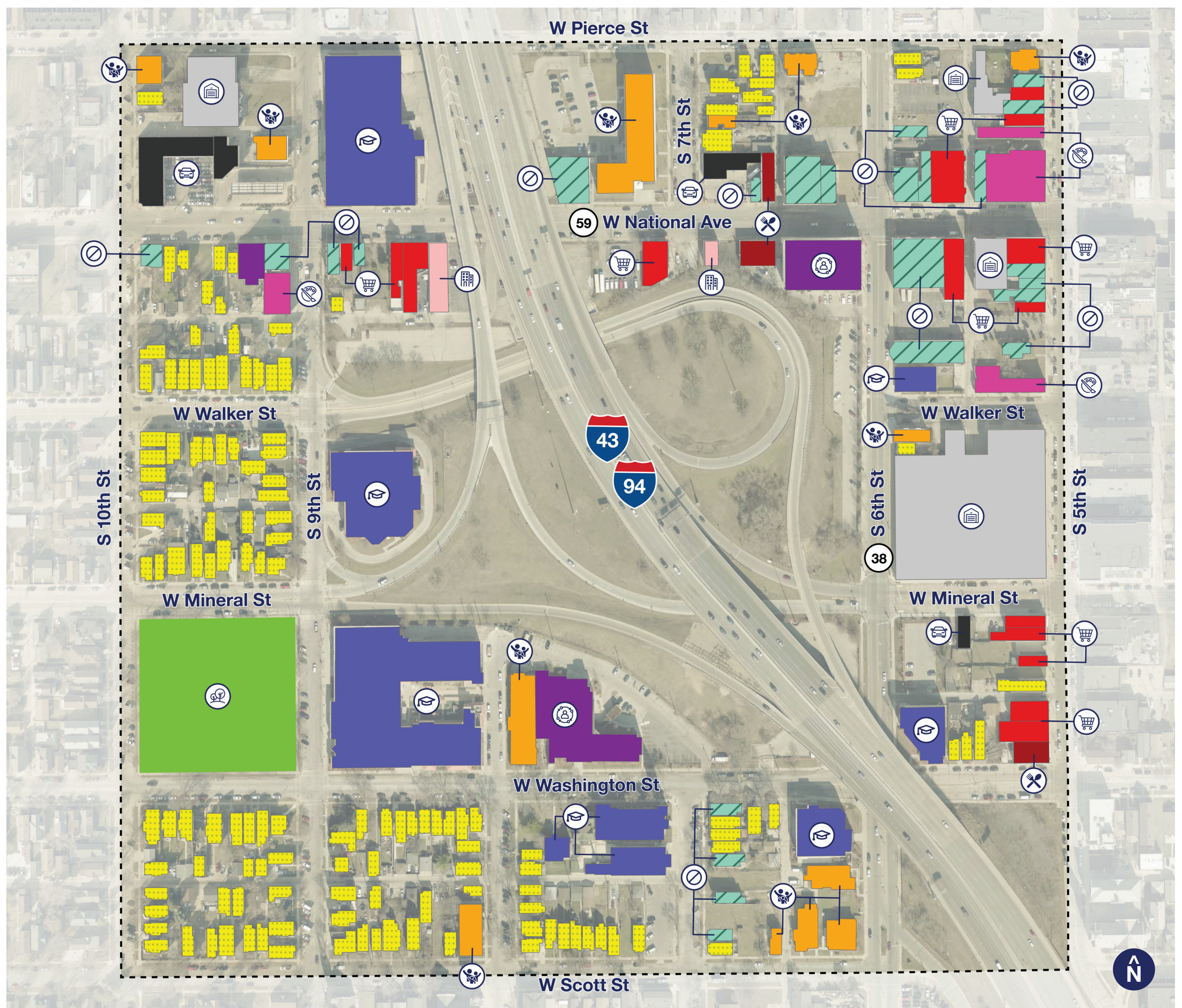


# Existing Ground Level Building Use

## Uso actual de edificios a nivel de suelo

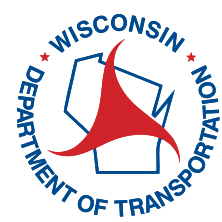
WisDOT inventoried existing building uses in the study area in winter of 2025. This information helps understand existing use, opportunities and community cohesion.

WisDOT realizó un inventario de los usos actuales de los edificios en el área del estudio en el invierno de 2025. Esta información ayuda a comprender el uso actual, las oportunidades y la cohesión comunitaria.



**Key**  
**Elementos Clave**

- Study Area  
Área del estudio
- Arts / Entertainment / Recreation  
Artes/Entretenimiento/Recreación
- Bar / Restaurant  
Bar/Restaurante
- Education / Religious / Social Services  
Educación/Religión/Servicios Sociales
- Light Industrial / Warehouse / Storage  
Industria Ligera/Almacén/Depósito
- Mixed-Use  
Uso Mixto
- Motor Vehicles  
Vehículos Motorizados
- Multifamily  
Multifamiliar
- Office / Business Services  
Oficina/Servicios Empresariales
- Parks  
Parques
- Retail Sales / Personal Services  
Venta al por menor (Retail) / Servicios Personales
- Single Family / Duplex / Triplex  
Unifamiliar / Dúplex / Tríplex
- Vacant / Unclear  
Vacante / No determinado



# Land Use Preference Activity

## Actividad: Preferencias de uso de suelo

Place a sticker in the column indicating if you want to see more, less, or the same of each land use in the study area.

Coloque una calcomanía en la columna que indique si desea ver más, menos o lo mismo de cada uso de suelo en el área del estudio.

<b>Land Use Types</b> <b>Tipos de uso de suelo</b>	<b>Less</b> <b>Menos</b>	<b>Same</b> <b>Lo mismo</b>	<b>More</b> <b>Más</b>
<b>Residential</b> (single family, duplex, triplex) <b>Residencial</b> (unifamiliar, dúplex, triplex)			
<b>Multifamily</b> (4+ units) <b>Multifamiliar</b> (4 unidades o más)			
<b>Restaurants, Retail and Services</b> (food and beverage, clothing, drug stores, salons, accountants, clinics, repair shops, etc.) <b>Restaurantes, Tiendas y Servicios</b> (comida y bebida, ropa, farmacias, salones, contadores, clínicas, talleres de reparación, etc.)			
<b>Light Manufacturing</b> (warehouse, breweries, printing, furniture, cosmetic or food production, etc.) <b>Manufactura Ligera</b> (almacenes, cervecerías, imprentas, muebles, producción de alimentos o cosméticos, etc.)			
<b>Institutional and Governmental</b> (community centers, social services, religious, schools, etc.) <b>Institucional y Gubernamental I</b> (centros comunitarios, servicios sociales, servicios religiosos, escuelas, etc.)			
<b>Parking</b> (surface parking lots, street parking, parking structures, etc.) <b>Estacionamiento</b> (lotes de superficie, estacionamiento en la calle, estructuras de estacionamiento, etc.)			
<b>Parks and Plazas</b> (parks, plazas, outdoor dining or seating, sports courts, trails, fitness, skateboarding, etc.) <b>Parques y Plazas</b> (parques, plazas, áreas para comer o sentarse al aire libre, canchas deportivas, senderos, gimnasio, áreas para patinar, etc.)			

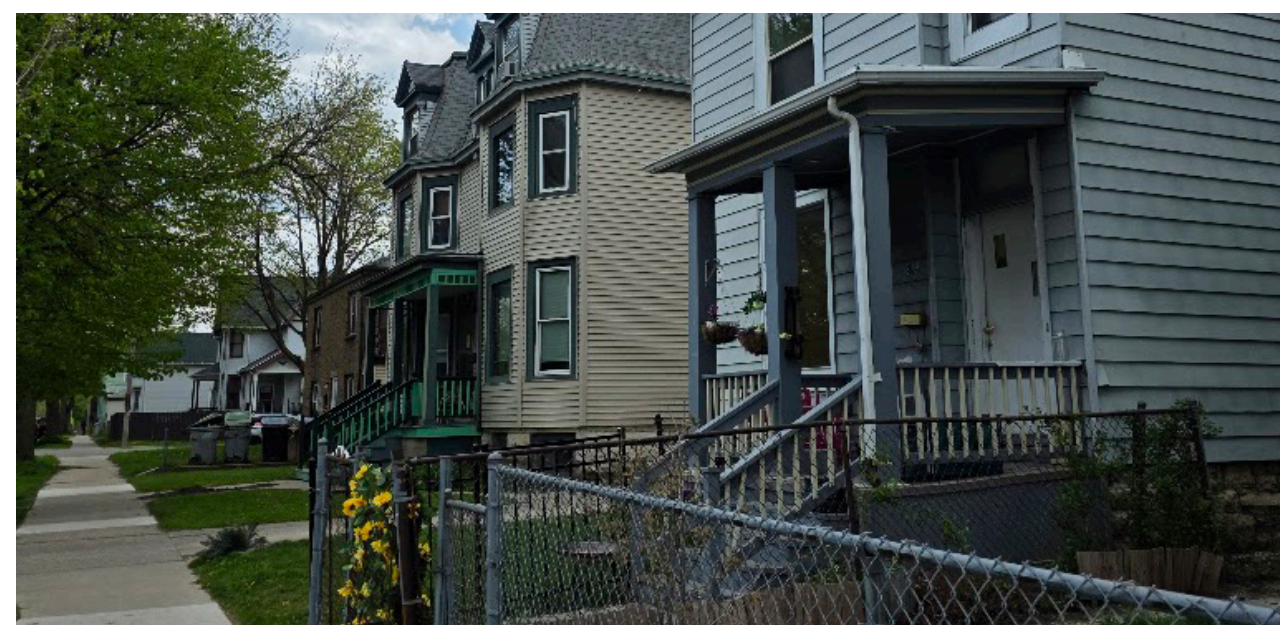


# Land Use Examples

## Ejemplos de Uso de Suelo

### Residential (single family, duplex, triplex)

Residencial (unifamiliar, dúplex, triplex)



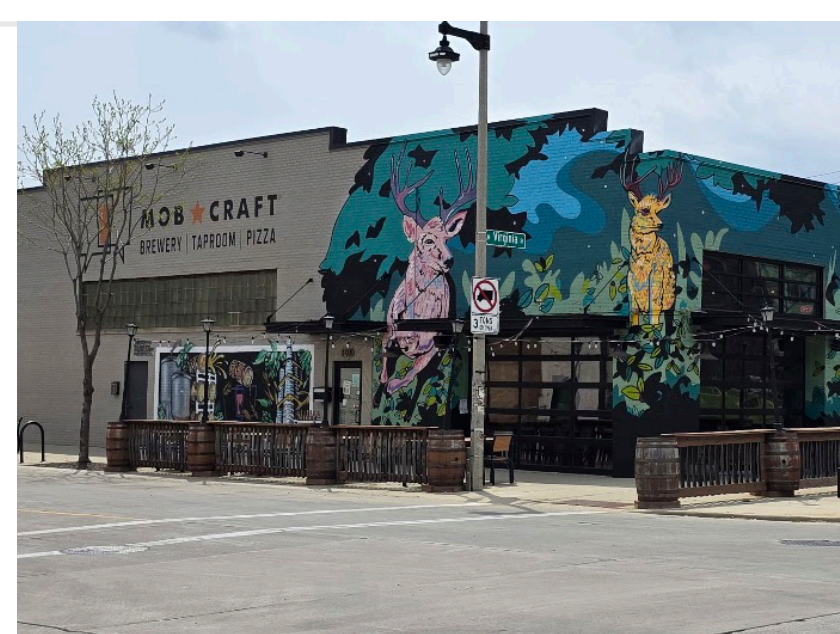
### Multifamily (4+ units)

Multifamiliar (4 unidades o más)



### Restaurants, Retail and Services (food and beverage, clothing, drug stores, salons, accountants, clinics, repair shops, etc.)

Restaurantes, Tiendas y Servicios (comida y bebida, ropa, farmacias, salones, contadores, clínicas, talleres de reparación, etc.)



### Light Manufacturing (warehouse, breweries, printing, furniture, cosmetic or food production, etc.)

Manufactura Ligera (almacenes, cervecerías, imprentas, muebles, producción de alimentos o cosméticos, etc.)



### Institutional and Governmental (community centers, social services, religious, schools, etc.)

Institucional y Gubernamental I (centros comunitarios, servicios sociales, servicios religiosos, escuelas, etc.)



### Parking (surface parking lots, street parking, parking structures, etc.)

Estacionamiento (lotes de superficie, estacionamiento en la calle, estructuras de estacionamiento, etc.)



### Parks and Plazas (parks, plazas, outdoor dining or seating, sports courts, trails, fitness, skateboarding, etc)

Parques y Plazas (parques, plazas, áreas para comer o sentarse al aire libre, canchas deportivas, senderos, gimnasio, áreas para patinar, etc.)

