

The banner features a blue background with a white and light blue graphic of a network or path. On the left, a white box contains the following text and graphics:

- Icons of a person on a bicycle and a person walking.
- BURNHAM** in large, bold, white letters.
- MULTIMODAL CONNECTOR in smaller, white, all-caps letters.
- Reunión virtual de información pública in bold, black letters.
- 13 de mayo, 2021 in black letters.

At the bottom left, there are logos and text for:

- CONNECTING COOK COUNTY** Beyond Transportation
- HONORABLE TONI PRECKWINKLE, PRESIDENTA, COOK COUNTY BOARD OF COMMISSIONERS
- JENNIFER "SIS" KILLEN, SUPERINTENDENTE, DEPARTMENT OF TRANSPORTATION & HIGHWAYS

Below these logos, it says: Un proyecto entregado por Cook County Department of Transportation & Highways.

- Bienvenidos a la reunión virtual de información pública para el Estudio de fase 1 del Conector multimodal Burnham.

La agenda de hoy

01 Introducciones

02 Repaso del proyecto y proceso del estudio

03 Retos de diseño

04 Plan propuesto de mejoramiento

05 Actualización de South Suburban Mayors and Managers Association

06 Próximos pasos y maneras de proporcionar comentarios

2

Hoy revisaremos el Estudio medioambiental y de ingeniería preliminar de Fase 1 del Conector multimodal Burnham que está siendo realizado por Cook County Department of Transportation and Highways

Después de la presentación del equipo, vamos a:

- Proporcionar un repaso del proyecto y revisar el proceso del estudio
- Revisar los retos de diseño dentro del área de estudio
- Presentar el plan de mejoramiento propuesto
- Pedir que South Suburban Mayors and Managers Association proporcione una actualización en relación a la petición de comentarios sobre futura señalización para bicicletas dentro de la comunidad
- Discutir los próximos pasos del estudio y las maneras de proporcionar comentarios
- Y realizar una sesión moderada de preguntas y respuestas

El equipo del proyecto

- Jennifer “Sis” Killen, Cook County DOTH
- Tara Orbon, Cook County DOTH
- Jennifer Skrebo, Cook County DOTH
- Katie Bell, Cook County DOTH
- Anne Marie Jensen, HNTB
- Sokol Lluri, HNTB
- Lissa Sweeney, Metro Strategies



HNTB

METRO
strategies

3

El equipo del proyecto presente hoy incluye:

- Jennifer “Sis” Killen, Cook County DOTH
- Tara Orbon, Cook County DOTH
- Jennifer Skrebo, Cook County DOTH
- Katie Bell, Cook County DOTH
- Anne Marie Jensen, HNTB
- Sokol Lluri, HNTB
- Lissa Sweeney, Metro Strategies

Para este proyecto, el Condado de Cook también está coordinado con la Ciudad de Chicago, Chicago Metropolitan Agency for Planning, Illinois Department of Transportation, los ferrocarriles públicos y privados y el Pueblo de Burnham.



Repaso del proyecto

4

- Este proyecto tiene como objetivo desarrollar una conexión entre los segmentos del norte y sur del sendero Burnham Greenway Trail proporcionando un puente separado para poder cruzar los múltiples niveles de las vías ferroviarias dentro del área de estudio.
- Aunque estos segmentos todavía no se han completado, este proyecto espera eliminar las barreras a la terminación de estos proyectos y mejorar las opciones de movilidad y recreación comunitaria.

Conectividad del sendero regional

- El sendero Burnham Greenway Trail es un sistema regional de senderos ubicado dentro de Burnham, Calumet City, Chicago y Lansing
- Cuando está completado, el sendero Burnham Greenway Trail medirá casi 10 millas de largo
- Antiguo derecho de paso ferroviario e incluye varios segmentos sobre la carretera
- El Conector Multimodal Burnham y los proyectos adyacentes cerrarán una brecha de casi 2.5 millas entre los segmentos existentes del sendero Burnham Greenway Trail.



5

- Antes de sumergirnos en los problemas existentes para las conexiones del sendero dentro del Pueblo de Burnham y la Ciudad de Chicago, queremos proporcionar mayor contexto al sistema del sendero Burnham Greenway Trail.
- Burnham Greenway Trail es un sistema regional de senderos para peatones y bicicletas que extiende desde el Pueblo de Burnham por Calumet City, Chicago y Lansing, Illinois y se conecta al sendero Pennsy Greenway trail y la expansión planeada del sendero Cal-Sag.
- Cuando se complete el sendero Burnham Greenway Trail, este sendero regional medirá casi 10 millas de largo.
- El sendero es un antiguo derecho de paso ferroviario e incluye varios segmentos sobre la carretera en varias porciones del sendero
- Una de las mayores brechas de este sistema de senderos está ubicada dentro del Pueblo de Burnham y Chicago, donde los peatones y ciclistas tienen que cruzar sobre varias vías ferroviarias en Burnham Avenue para seguir usando el sendero Burnham Greenway Trail.
- El Conector Multimodal Burnham y los proyectos adyacentes cerrarán esta brecha crítica que extiende aproximadamente dos millas y medio (2.5)
- La brecha se muestra en el mapa en azul y naranja. El azul representa este proyecto; el Conector Multimodal Burnham y el naranja representa el sendero planeado Burnham Greenway Trail.

- Ahora vamos a discutir cómo esta interrupción en el sistema de senderos causa conflictos para los usuarios dentro del Pueblo de Burnham

Antecedentes del proyecto

- El área del proyecto está ubicado en el Pueblo de Burnham y la Ciudad de Chicago
- Burnham Avenue cruza cinco series de vías ferroviarias y tiene mucho tráfico vehicular
- El mejoramiento propuesto construirá una ruta designada para peatones y ciclistas que elimina los conflictos mayores entre la carretera y las vías y proporcionará mayor seguridad
- Este estudio determinará la ruta y el diseño más favorable de una ruta designada para peatones y ciclistas que evitara estos conflictos



- El área de estudio del Conector Multimodal Burnham está localizado dentro del Pueblo de Burnham y la Ciudad de Chicago.
- Como está construida hoy en día, Burnham Avenue cruza cinco series de vías ferroviarias y tiene mucho tráfico vehicular, causando conflictos y problemas de seguridad para los peatones y ciclistas que tienen que utilizar Burnham Avenue para cruzar de un lado a otro.
- Los mejoramientos propuestos en el área buscarían mitigar los conflictos existentes y proveer mejores medidas de seguridad para los peatones y ciclistas proporcionando un puente que cerrará la brecha en el sistema planeado del sendero Burnham Greenway Trail además de aumentar las conexiones a varios otros sistemas de senderos, como el sendero Cal-Sag y otros senderos dentro de los parques locales.
- Los mejoramientos propuestos también ofrecerán más acceso directo a la estación del tren Hegewisch
- Algunas secciones del sendero serán en un puente, fuera de la carretera y en un camino pavimentado fuera de la carretera conocido como un sendero a nivel de la carretera.

Propósito del proyecto

El propósito de este proyecto es:

- Mejorar la seguridad pública creando un puente separado entre niveles para peatones y ciclistas sobre las vías ferroviarias
- Aumentar las conexiones al tránsito
- Mejorar las opciones comunitarias de movilidad y recreación



Mejoras de seguridad



Acceso para peatones y ciclistas



Conexiones multimodales



Community Benefits

7

- Al proporcionar estas mejoras propuestas, el proyecto:
 - Mejorará la seguridad pública separando a los peatones y ciclistas de los trenes y vehículos motorizados por medio de un puente designado
 - Aumentará las conexiones al tránsito
 - Y mejorará las oportunidades de movilidad y recreación dentro del Pueblo de Burnham y la Ciudad de Chicago.Estos beneficios proporcionarán conectividad regional y seguridad crítica para todos los usuarios dentro del área.



Proceso del estudio

8

- Ahora hablaremos acerca de lo que ha tomado lugar durante el Estudio de Fase I.

Cronograma del proyecto



- El cronograma para el estudio tiene 3 fases definidas.
- Actualmente estamos en la Fase I del proyecto que consiste en un estudio preliminar de ingeniería y medio ambiente e incluye desarrollar el ámbito del proyecto, el diseño preliminar y trabajo relacionado para avanzar el proyecto a la próxima fase y finalmente la construcción. La Fase I del estudio típicamente toma hasta 18 meses para completar.
- La Fase II empieza después de que se apruebe el diseño preliminar de la Fase I e incluye la preparación del plan de contrato y la adquisición del terreno necesario para construir el proyecto. Esta fase se anticipa tomar 18-24 meses.
- La Fase III es la construcción del proyecto que se anticipa tomar 18-24 meses.
- Quisiéramos destacar que el proyecto ha obtenido los fondos para la ingeniería de la Fase II y la construcción de la Fase III. El Condado cree que la fase II comenzaría entre 2022 y 2023 y lo más temprano que comenzaría la construcción sería en 2024, dependiendo en la preparación del plan y la adquisición del terreno.

Criterios de evaluación

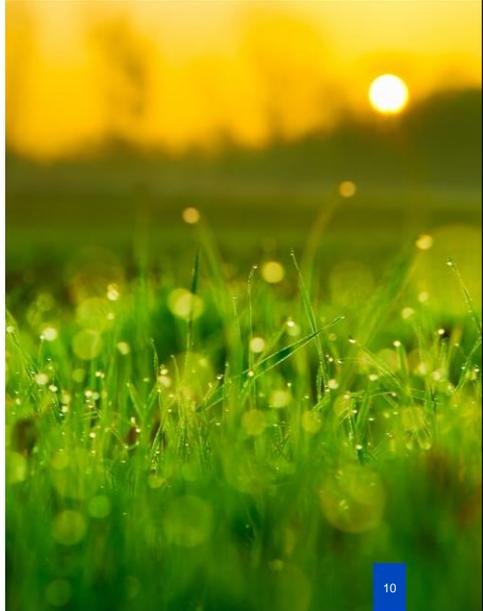
Necesidades identificadas

- Seguridad
- Movilidad y acceso
- Adaptaciones para peatones/bicicletas
- Adaptaciones para los estadounidenses con discapacidades (la ley ADA)



Potenciales impactos medioambientales

- Árboles
- Parques
- Humedales
- Culturales/históricos
- Recreación



- Enumerados en esta diapositiva es una porción de los criterios de evaluación que fueron considerados para refinar el diseño y finalizar una alternativa recomendada.
- Durante el proceso de Fase I, el equipo del proyecto consideró:
 - Las necesidades identificadas para la comunidad incluyendo seguridad, movilidad, acceso, adaptaciones para peatones/bicicletas y adaptaciones de ADA
 - Junto con las necesidades identificadas, el equipo también revisó varios impactos potenciales al medio ambiente

Criterios de evaluación (continua)

Aportación Comunitaria

- Principales interesados
- Público en general



Costo

- Construcción
- Mantenimiento



Impactos Potenciales en la Propiedad

- Residencial
- Comercial



Otros Impactos

- Servicios públicos
- Ferrocarriles



Accesibilidad

- Peatones
- Bicicletas



11

Junto con las necesidades identificadas y los impactos potenciales al medio ambiente, el equipo del proyecto también incluyó otros criterios de evaluación al estar analizando la recomendación alternativa incluyendo:

- La aportación comunitaria
- Los impactos potenciales en la propiedad
- Accesibilidad
- Costo
- Y otros impactos a los suministradores de servicios públicos y ferrocarriles dentro del área de estudio. En un par de diapositivas, vamos a sumergirnos en las organizaciones y compañías específicas con las cuales se coordinó el equipo del proyecto

Proceso de Fase I



12

- Durante el proceso de la Fase I, el equipo del proyecto realizó varias tareas de ingeniería para llegar a la alternativa sugerida
 - Durante el proceso de revisión y desarrollo de las alternativas, el equipo del proyecto:
 - Revisó las alternativas conceptuales que fueron diseñadas anteriormente
 - Analizó las condiciones existentes y recolectó la aportación de la comunidad acerca de los problemas y las necesidades
 - Desarrolló alternativas revisadas
 - Basado en las alternativas revisadas, desarrollamos un diseño preliminar para la alternativa recomendada o sugerida y realizamos un análisis de la alternativa recomendada preliminar
 - Esto al final nos llevó a la selección de una alternativa recomendada
- Otras tareas de ingeniería también fueron realizadas incluyendo una encuesta topográfica, revisando la infraestructura existente de drenaje, la perforación geotécnica del suelo, un estudio de tipos de puentes y un estudio de tipos de muros de contención

Estudios medioambientales



13

- Durante el proceso de la Fase I, el equipo del proyecto realizó una revisión medioambiental de los posibles impactos de los mejoramientos propuestos. Para completar la revisión medioambiental, el estudio primero recolectó un inventario de recursos medioambientales que pueden ser impactados incluyendo:
 - Arboles
 - Parques
 - Humedales
 - Áreas culturales e históricas
 - Y espacios recreacionales
- Después de recolectar el inventario de recursos, analizaron sus impactos.
- El equipo identificó opciones de diseño que evitan o minimizan los impactos medioambientales
- El proceso concluyó con desarrollar medidas de mitigación para los impactos inevitables y determinar las necesidades de derecho de vía durante la construcción.

Coordinación del proyecto

Agencias/organizaciones

- Chicago Department of Transportation (CDOT)
- Illinois Department of Transportation (IDOT)
- Illinois Department of Natural Resources (IDNR)
- Illinois Commerce Commission (ICC)
- Openlands
- Regional Transportation Authority (RTA)
- South Suburban Mayors and Managers Association
- Village of Burnham

Compañías/servicios públicos

- Commonwealth Edison (ComEd)
- CRRC Sifang America
- Varias compañías de gas

Ferrocarriles

- Chicago South Shore & South Bend Railroad (CSS)
- CSX Railroad
- Metra
- Norfolk Southern Railroad
- Northern Indiana Commuter Transportation District (NICTD)

Oficiales elegidos

- Concejal Susan Sadowski Garza (Ward 10)
- Alcalde Polk de Village of Burnham

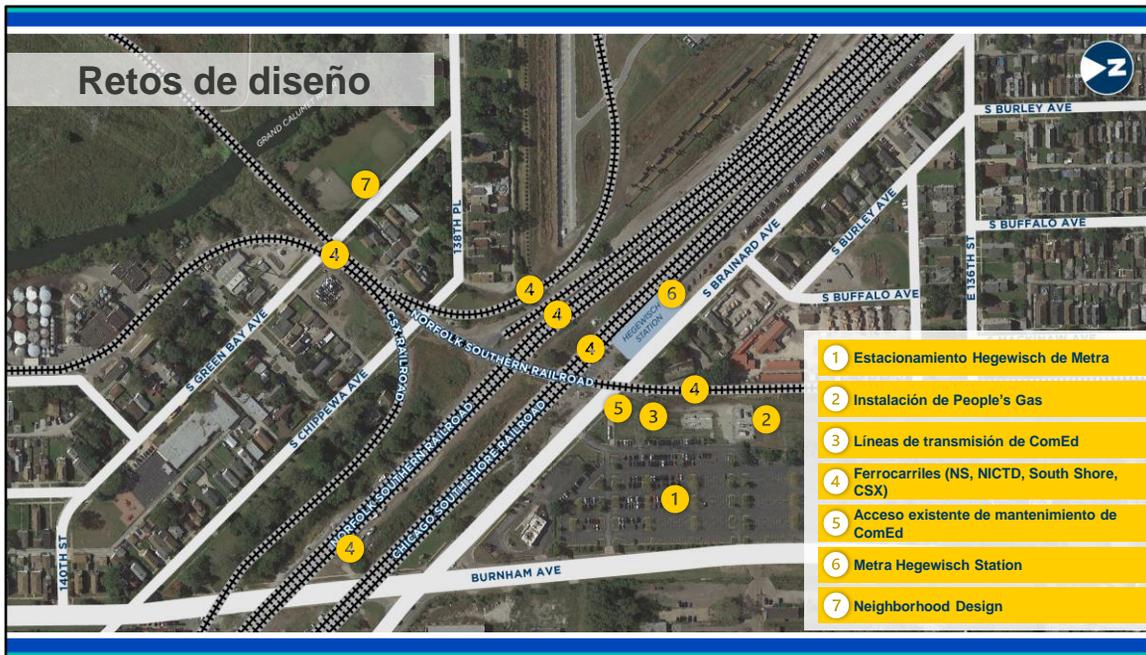
- Para desarrollar la alternativa sugerida el equipo del proyecto realizó una estrategia de coordinación comprehensiva con varias agencias gubernamentales y organizaciones, compañías, proveedores de servicio público, ferrocarriles y oficiales elegidos locales.
- Por medio de este esfuerzo colaborativo, pudimos avanzar el diseño para proporcionar la conexión critica para el sendero Burnham Greenway Trail
- También valoramos la coordinación y aportación del público que es lo que estamos solicitando durante la reunión de hoy



Retos de diseño

15

- Ahora repasaremos los retos de diseño dentro del área de estudio



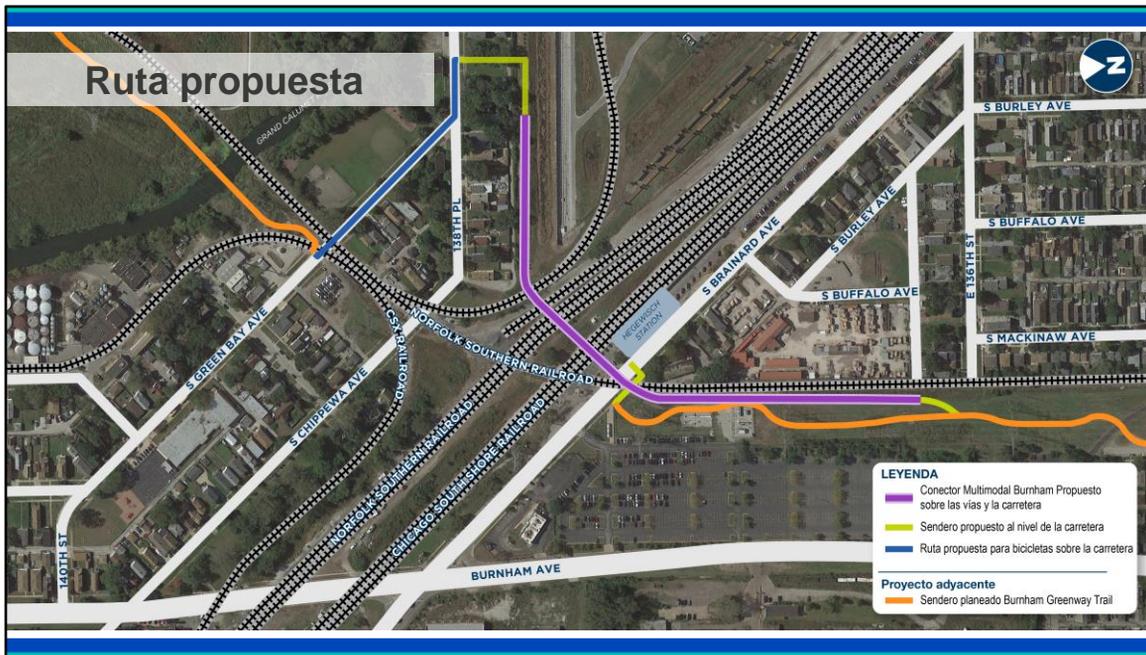
- El reto de diseño para este proyecto fue proporcionar una ruta segura para los peatones y ciclistas mientras consideramos la infraestructura, las instalaciones de transporte y los recursos medioambientales en el área del estudio.
- En la diapositiva verán:
 - La estación de Metra Hegewisch y el estacionamiento
 - Una instalación de People's Gas
 - Las líneas de transmisión y acceso existente de mantenimiento de ComEd
 - Una multitud de vías ferroviarias administradas por varios operadores
 - Y el diseño existente del vecindario
- Durante todo el proceso de la Fase I, estos factores limitaron el desarrollo y la evaluación de las posibles mejoras del diseño.



Plan de mejoramiento propuesto

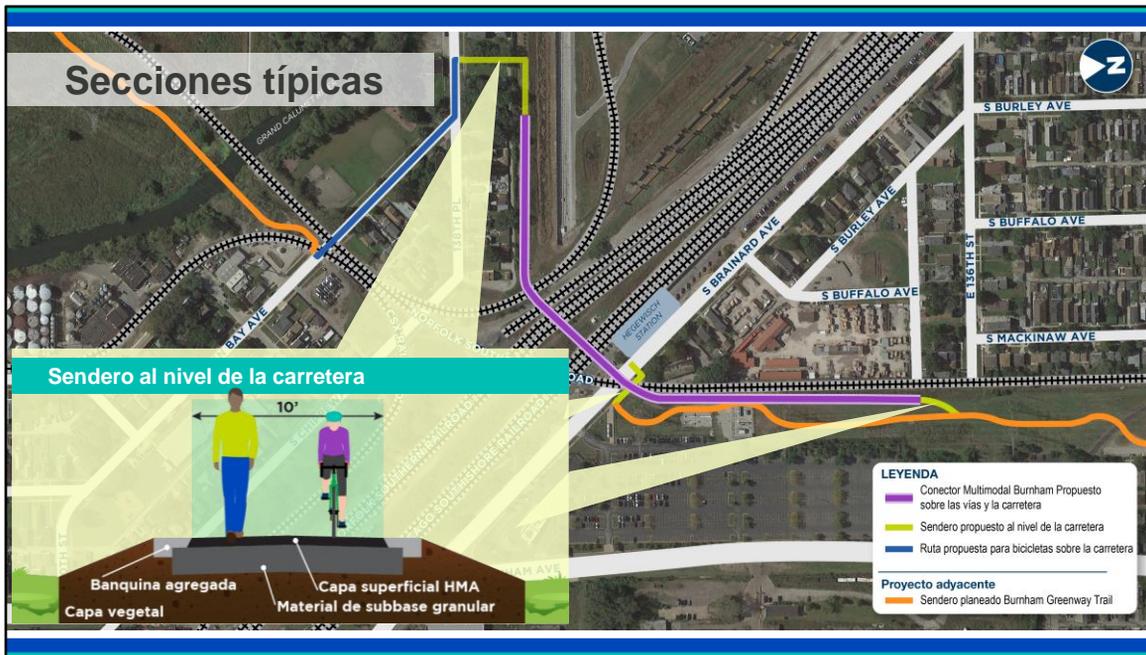
17

- Mientras buscamos reunir los comentarios del público para este proyecto, presentaremos un repaso del plan de mejoramiento propuesto y las consideraciones necesarias para el estudio de Fase I.

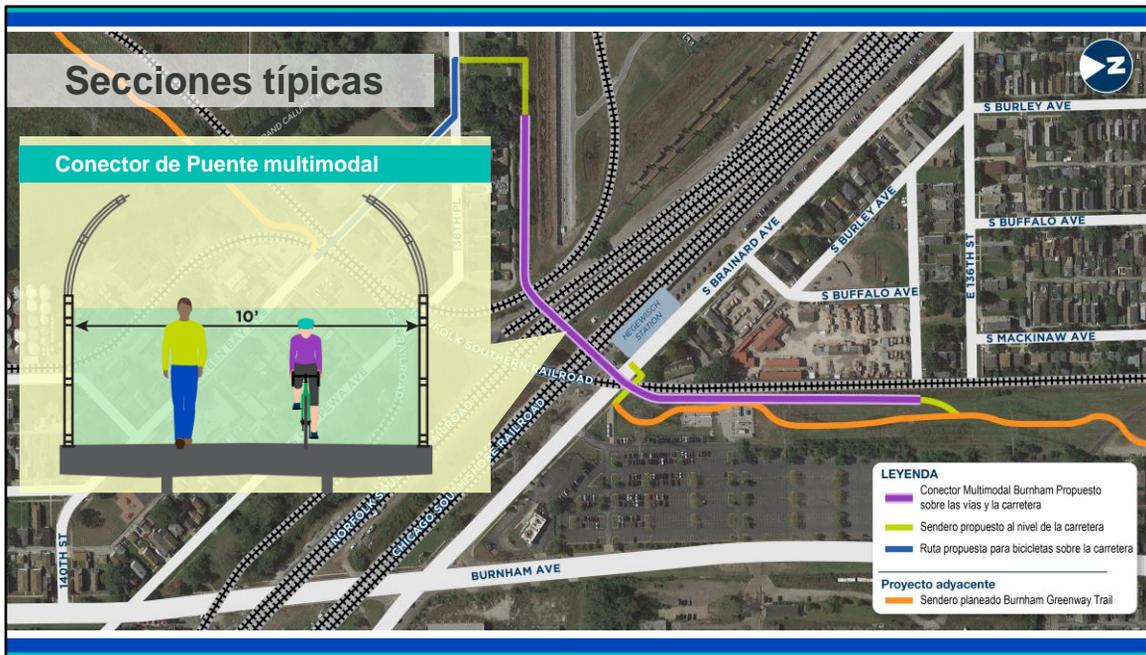


- Como explicamos anteriormente, este Estudio de Fase I tiene como objetivo desarrollar un diseño para una conexión más segura por el área de estudio y proponer una manera de superar los retos de diseño.
- Con el diseño propuesto, el sendero planeado de Burnham Greenway Trail, destacado en naranja, por el lado norte del estudio, es un sendero al nivel de la carretera y se conecta con el sendero Burnham Multimodal Connector y Brainard Avenue.
- El sendero al nivel de la carretera Burnham Multimodal Connector se convertirá en el puente propuesto, cruzando siete vías, y finalmente regresará al nivel de la carretera al sur de las vías. El sendero al nivel de la carretera Burnham Multimodal Connector y el puente están destacados respectivamente en amarillo y morado.
- Una ruta de bicis en la carretera por Green Bay Avenue y 138th place conectarán el sendero al nivel de la carretera al sendero Burnham Greenway Trail en el Pueblo de Burnham. Esta ruta está destacada en azul.
- Por medio del plan propuesto de mejoramiento, el diseño:
 - Proporcionará soluciones a los varios peligros de seguridad e impactos potenciales a los ferrocarriles y servicios públicos
 - Agregará conectividad regional al sendero Burnham Greenway Trail
 - Y cumplirá con los requisitos de conformidad ADA para mejorar la accesibilidad para todos los usuarios.
- Queremos notar que con los diseños propuestos, requerirán servidumbres permanentes

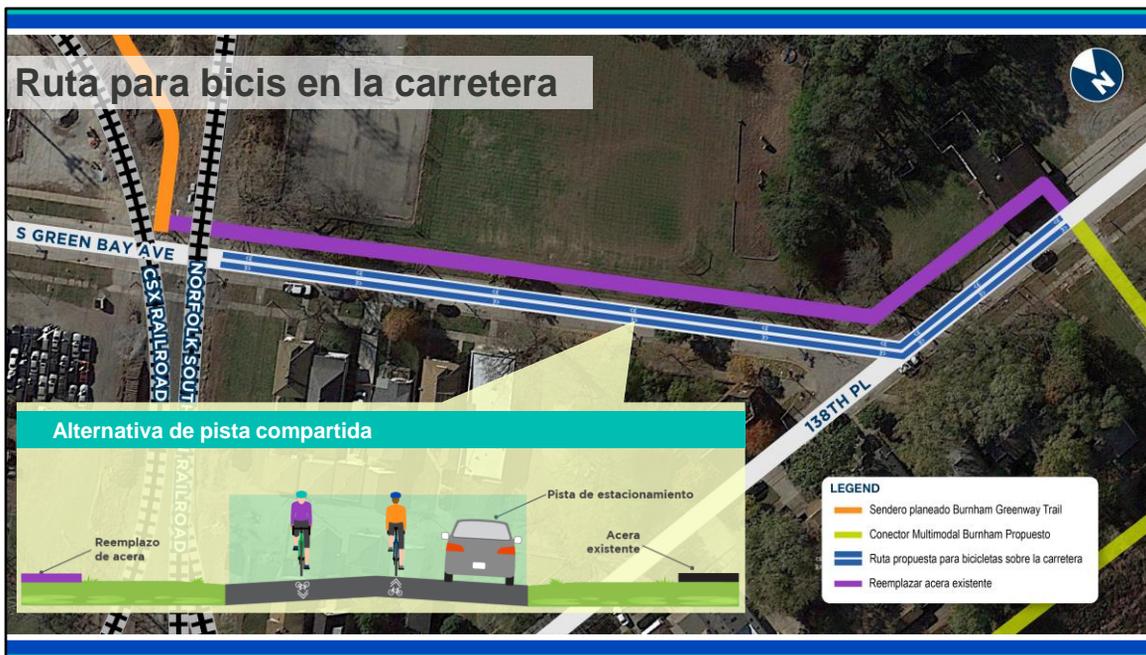
y temporales. Para aprender más acerca de estos requisitos, favor de revisar el documento de Servidumbre permanente y temporal localizado en el sitio web del proyecto. Estos documentos estarán disponibles mañana en el sitio web del proyecto, junto con los otros materiales de la reunión.



- Aquí verán un ejemplo de las secciones propuestas del sendero como un camino pavimentado o sendero al nivel de la carretera
- El sendero propuesto al nivel de la carretera sería de 10 pies de ancho para permitir el recorrido bidireccional.



- Similar a las secciones del sendero al nivel de la carretera, el sendero en el puente es propuesto a ser 10 pies de ancho.
- Consideramos la proporción de un sendero más ancho pero los retos de diseño requerían un puente con un espacio a ocupar más pequeño



- Como fue mencionado anteriormente, una ruta para bicis sobre la carretera es sugerida en Green Bay Avenue y 138th Place para conectarse con el sendero Burnham Greenway Trail en el Pueblo de Burnham.
- Desde el puente del Conector Multimodal Burnham, un sendero al nivel de la calle se extenderá y se conectará con la ruta para bicis sobre la carretera.
- En la ruta para bicis sobre la carretera los ciclistas compartirán la carretera junto con los vehículos.
- Marcas propuestas en el pavimento de la carretera y señalizaciones indicarán la ruta para bicis y proporcionarán mayor conciencia a los conductores.
- Los mejoramientos propuestos también incluirán reemplazar la acera existente con una acera nueva por Green Bay Avenue y 138th Place.
- La nueva acera que será instalada también incluirá una rampa llegando a las vías ferroviarias existentes, proporcionando mejoramientos de ADA para conectar con el sendero existente Burnham Greenway Trail.



- La imagen mostrada aquí es una vista aérea del puente sobre varias vías y Brainard Avenue y conectándose con el sendero propuesto al nivel de la calle al norte de 138th Place y Brainard Avenue.
- Como pueden ver, el Proyecto del Conector Multimodal Burnham provee conectividad al sistema regional de senderos y seguridad para los usuarios del sendero eliminando los conflictos de los trenes y vehículos.

Representación del puente conector multimodal – Brainard Avenue



- Esta diapositiva muestra el puente cruzando las vías y cuatro pistas de tráfico en Brainard Avenue. El puente está propuesto al sureste de la estación de Hegewisch de Metra. La vista está mirando hacia el noroeste en Brainard Avenue.
- El puente provee acceso seguro y directo a la estación de Metra y Burnham Greenway Trail.



- Esta diapositiva muestra el puente al sur de los ferrocarriles y Brainard Avenue. La vista está mirando hacia el norte de la acera en 138th Place.



Próximos pasos y maneras de proporcionar comentarios

25

- Ahora veremos los próximos pasos del equipo del proyecto y las maneras de proporcionar comentarios.

Programa del proyecto para el Estudio de Fase I



ACM Reuniones de coordinación de agencias

PM Reunión de información pública

2022-2025

Fase II: Diseño detallado
(Aprox. 18-24 meses)

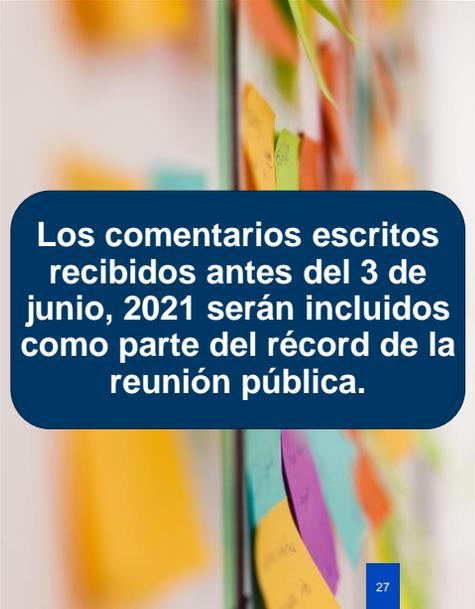
Fase III: Construcción
(Aprox. 18-24 meses)

26

- El equipo del proyecto anticipa recibir aprobación de la alternativa recomendada a principios del verano 2021, completando el estudio preliminar de ingeniería y medio ambiente de Fase I para el proyecto.
- Las Fases II y III son anticipadas a ser completadas entre 2022 y 2025.

Maneras de proporcionar comentarios

- Visitar el sitio web del proyecto:
Burnham-IL.gov/BurnhamConnector
- Enviar un correo al equipo del proyecto:
info@BurnhamConnector.com
- Dejar un mensaje en la línea telefónica del proyecto:
(708) 232-6591
- Enviar su formulario de comentarios por correo:
Burnham Multimodal Connector
c/o Metro Strategies, Inc.
17 N. State Street, Suite 850
Chicago, IL 60602
- Ver los documentos imprimidos y llenar un formulario de comentarios en:
 - Ayuntamiento del Pueblo de Burnham
 - Oficina del Concejal del Distrito 10



Los comentarios escritos recibidos antes del 3 de junio, 2021 serán incluidos como parte del récord de la reunión pública.

- El equipo del proyecto ahora esta solicitando su aportación y comentarios acerca de los diseños de los mejoramientos propuestos
- También puede proporcionar sus comentarios al equipo del proyecto:
 - Enviándonos un correo a info@burnhamconnector.com
 - Llamándonos y dejando su mensaje en la línea telefónica del proyecto al 708-232-6591
 - O enviando su comentario a Burnham Multimodal Connector at 17 N. State Street, Suite 850, Chicago, IL 60602Si prefiere ver los materiales en persona, copias imprimidas de la presentación y las pruebas son proporcionadas en el ayuntamiento de Burnham o la Oficina del Concejal del Distrito 10
- Favor de notar que los comentarios serán aceptados hasta el jueves, 3 de junio, 2021 para ser incluidos en el récord oficial de la reunión pública.

**South Suburban Mayors and
Managers Association (SSMMA) –
Solicitud de comentarios sobre la
señalización para bicicletas**

Señalización de orientación de Burnham



[Mapa Web de Alcance Público del Proyecto Conector Multimodal de Burnham](#)



- ¡Gracias por acompañarnos esta tarde para la reunión pública de información sobre el Conector Multimodal Burnham!