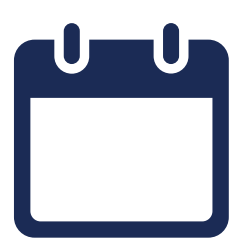


Welcome *Bienvenidos*



S. 2ND STREET MULTIMODAL IMPROVEMENT PROJECT

PROYECTO DE MEJORA MULTIMODAL DE S. 2ND ST



Wednesday, May 6
Miércoles 6 de mayo



4:30 - 6:30 PM



Arts @ Large
1100 S 5th Street
Milwaukee, WI 53204

Join us to learn about the S. 2nd Street Multimodal Improvement Project and share your thoughts on the proposed design.

Acompáñenos para aprender más sobre el progreso del Proyecto de mejora multimodal de la calle sur de la 2 y comparta sus opiniones sobre las alternativas propuestas.



DEPARTMENT OF
**PUBLIC
WORKS**

Project Background

Antecedentes del proyecto



Project Overview

Descripción general del proyecto

The City of Milwaukee Department of Public Works (DPW) is redesigning S. 2nd Street from W. Florida Street to W. Maple Street to improve safety, comfort, and accessibility for everyone using the street.

Potential improvements throughout the corridor include:

- Protected bike lanes along S. 2nd Street
- Connection to the KK River Trail via on-street connection at E. Maple Street
- Traffic calming and pedestrian crossing improvements at key intersections

This project has been split into two phases:

- Phase One: Maple Street to Florida Street
- Phase Two: Florida Street to Michigan Street

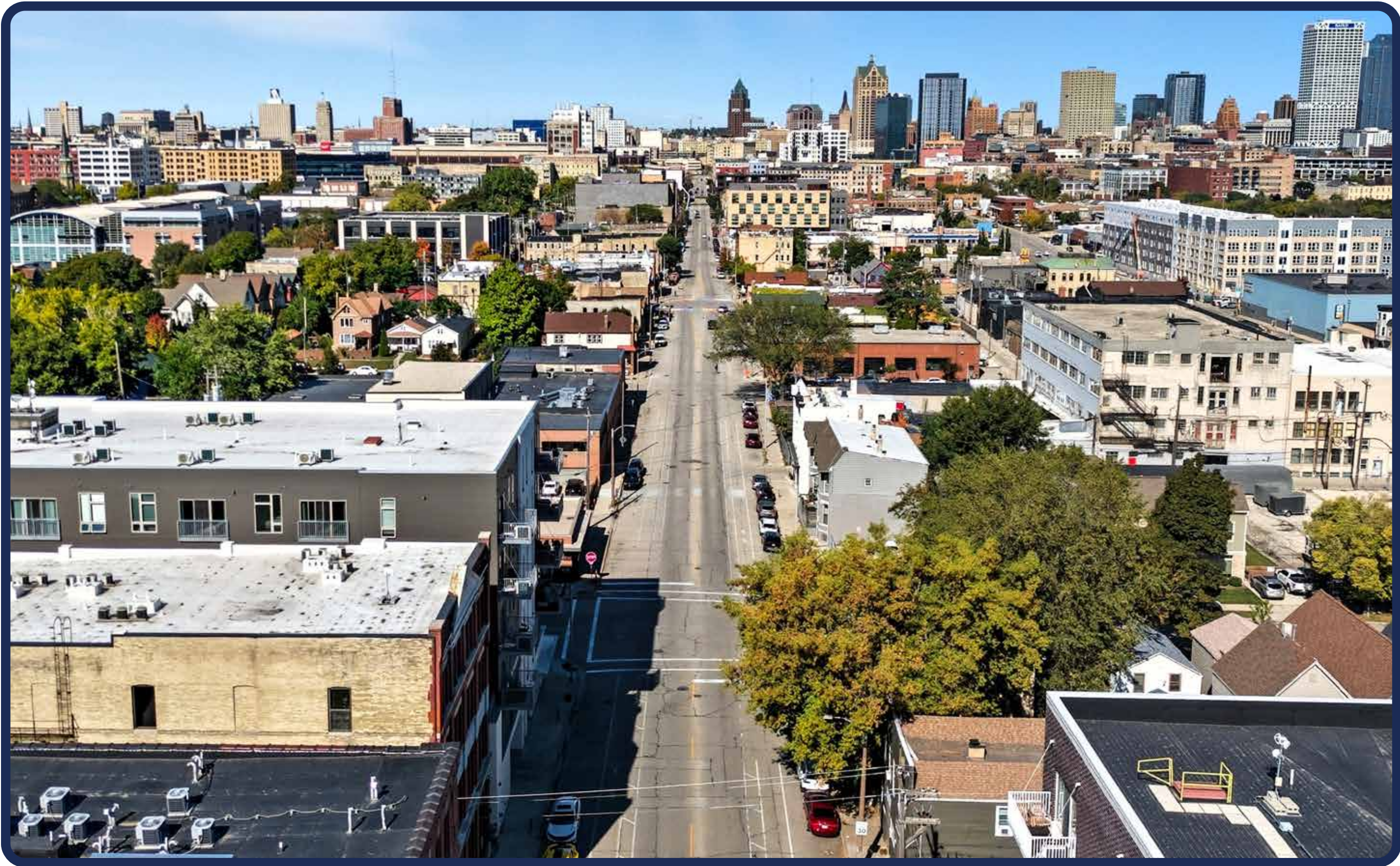
El Departamento de Obras Públicas (DPW) de la ciudad de Milwaukee está rediseñando S. 2nd Street desde W. Florida Street hasta W. Maple Street para mejorar la seguridad, la comodidad y la accesibilidad para todos los que usan la calle.

Las posibles mejoras a lo largo del corredor incluyen:

- Carriles protegidos para bicicletas a lo largo de S. 2nd Street
- Conexión al sendero del río kk a través de una conexión sobre la calle en E. Maple Street
- Calmando el tráfico y mejoras en los cruces de peatones en intersecciones principales

Este proyecto se ha dividido en dos fases:

- Fase Uno: Calle Maple a Calle Florida
- Fase Dos: Calle Florida a Calle Michigan



Project Schedule

Calendario del proyecto



Stay Involved!
¡Mantengase involucrado!



Scan the QR Code
Escaneé el código QR

What We Heard

Lo que escuchamos



Comments from Public Involvement Meeting #1

Comentarios de la Reunión de Participación Pública #1

Community members shared their input online and at a public meeting held in October 2025.

Los miembros de la comunidad compartieron sus comentarios en línea y en una reunión pública realizada en octubre de 2025.

Your Input So Far...
Tus aportaciones hasta el momento...

20 in-person meeting attendees
20 asistentes a la reunión presencial

39 comments made at PIM #1
39 comentarios realizados en PIM #1

23 online map comments
23 comentarios sobre el mapa

General Corridor Comments
Comentarios generales sobre el corredor

- Add protected bike lanes | *Agregar carriles para bicicletas protegidos*
- Address speeding and stop-sign compliance issues | *Abordar los problemas de exceso de velocidad y cumplimiento de las señales de alto.*
- Improve bicycle and pedestrian crossings | *Mejorar los pasos de peatones y bicicletas*
- Incorporate greenery and placemaking elements | *Incorporar vegetación y elementos que definan el lugar*
- Redesign parking and driveways to reduce conflicts with bicyclists | *Rediseñar los estacionamientos y las entradas para vehículos para reducir los conflictos con los ciclistas*

2nd St: Bruce St - Pierce St

- Frequent conflicts between drivers exiting the Mobil gas station and bicyclists in the bike lane | *Conflictos frecuentes entre autos que salen de la Mobil y ciclistas en el carril bici*

2nd St & National Ave

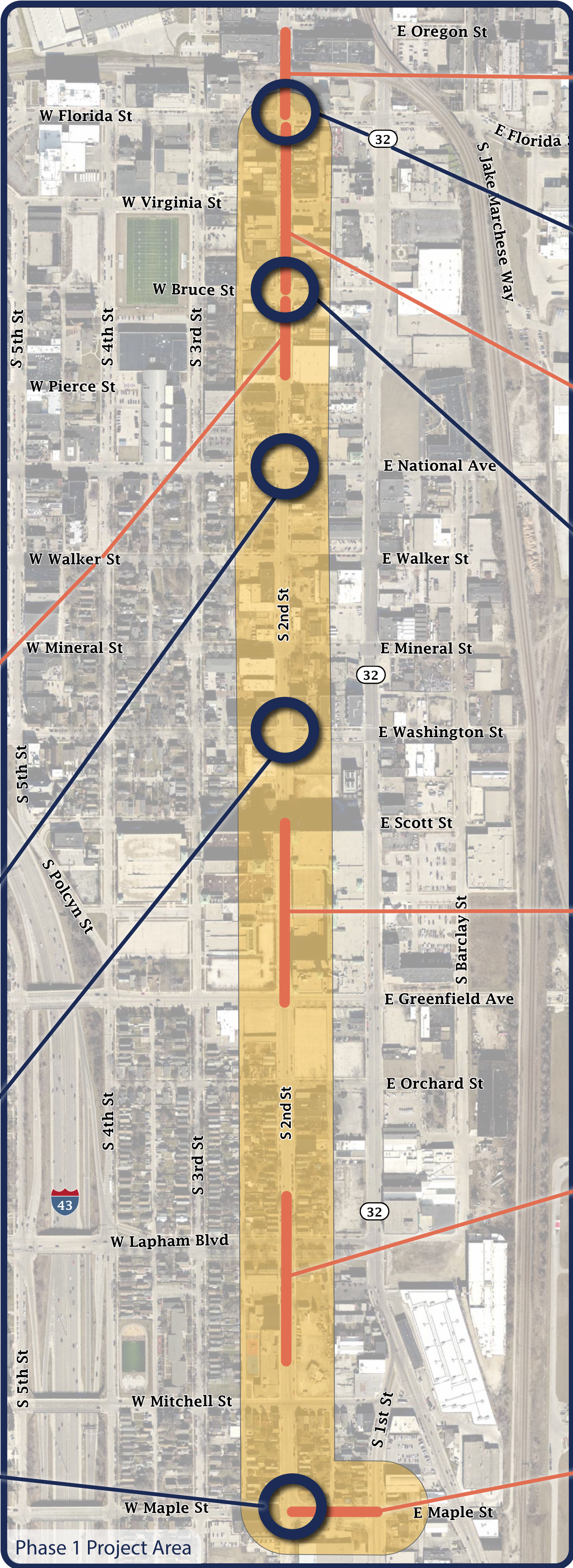
- Make intersection safer for bicycling | *Cruce más seguro para ciclistas*
- Shuttle buses frequently block bike lane | *Frecuente bloqueo del carril bici por autobuses*
- Bus stop needs improvement | *La parada de autobús necesita mejoras*

2nd St & Washington St

- Need safe way for bicyclists to cross | *Cruce seguro para bicicletas necesario*
- Add traffic calming to intersection | *Agregar calmado de tráfico al cruce*

2nd St & Maple St

- It's unclear where people are supposed to bike here | *La ruta para bicicletas no está clara aquí*
- Right turn slip lanes are dangerous to cross | *Cruzar estos carriles de giro derecho es peligroso*



2nd St: Oregon St - Florida St

- Parking here is confusing and dangerous | *Estacionar aquí es confuso y peligroso*
- Underpass is poorly lit | *Poca iluminación en el paso inferior*

2nd St & Florida St

- Low visibility | *Baja visibilidad*
- Cars frequently run stop signs | *Los autos se pasan las señales de alto con frecuencia*

2nd St: Florida St - Bruce St

- Frequent risk of vehicle/bicycle collisions | *Frecuente riesgo de choques vehículo-bicicleta*

2nd St & Bruce St

- Drivers frequently run/roll through stop sign | *Los conductores frecuentemente se pasan la señal de alto*
- Add traffic calming to intersection | *Agregar medidas para reducir la velocidad del tráfico en la intersección*

2nd St: Scott St - Greenfield Ave

- Add greenery | *agregar vegetación*

2nd St: Lapham Blvd & Mitchell St

- Chaotic school-pickup | *Recogida caótica del colegio*
- Drivers block bike lane | *Los coches bloquean el carril bici*
- Lacking street trees/landscaping | *Falta de árboles/paisajismo en las calles*

Maple St: 2nd St - 1st St

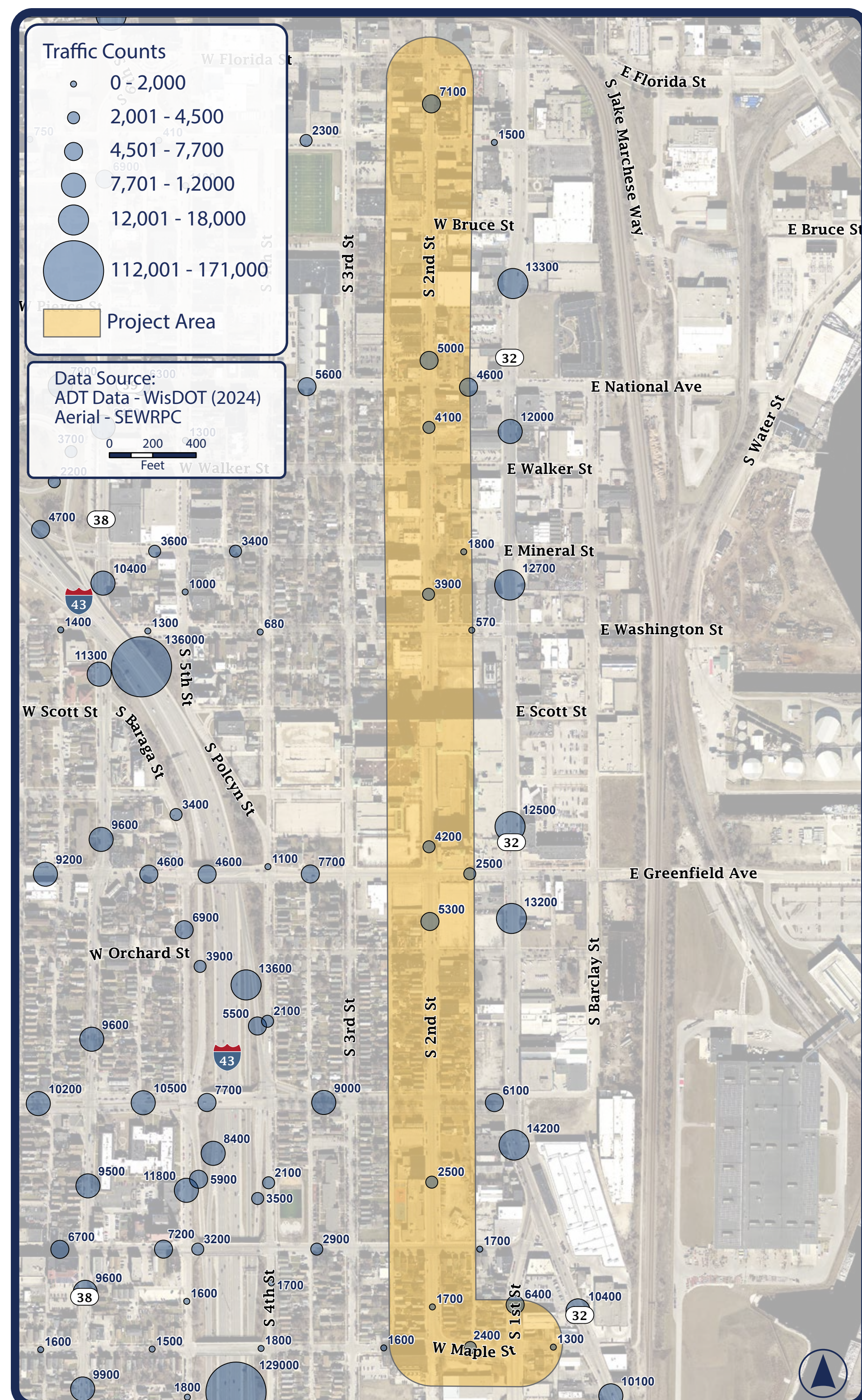
- Improve the intersection for bicycling | *Mejorar la intersección para el ciclismo*
- Confusing left-turn for bikes | *Giro a la izquierda confuso para bicicletas*
- Need safer crossing | *Necesita un cruce más seguro*

Traffic and Safety

Tráfico y seguridad



Existing Average Daily Traffic (ADT)
Tráfico diario promedio existente

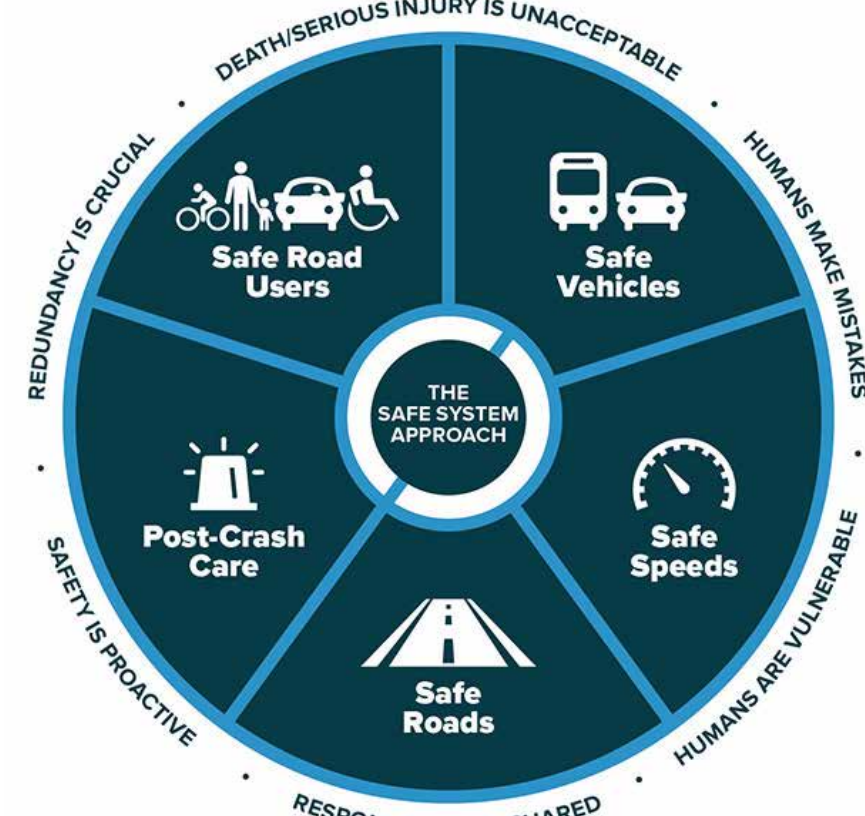


Vision Zero

Visión Cero

The City of Milwaukee is focused on eliminating all traffic deaths by 2037. This is known as “Vision Zero,” a growing movement across the world to create safe streets for all users.

La ciudad de Milwaukee se centra en eliminar todas las muertes por colisiones de tránsito para 2037. Esto se conoce como “Visión Cero”, un movimiento creciente en todo el mundo para crear calles seguras para todos los usuarios.



Source: FHWA.

Crashes (2020-2024)

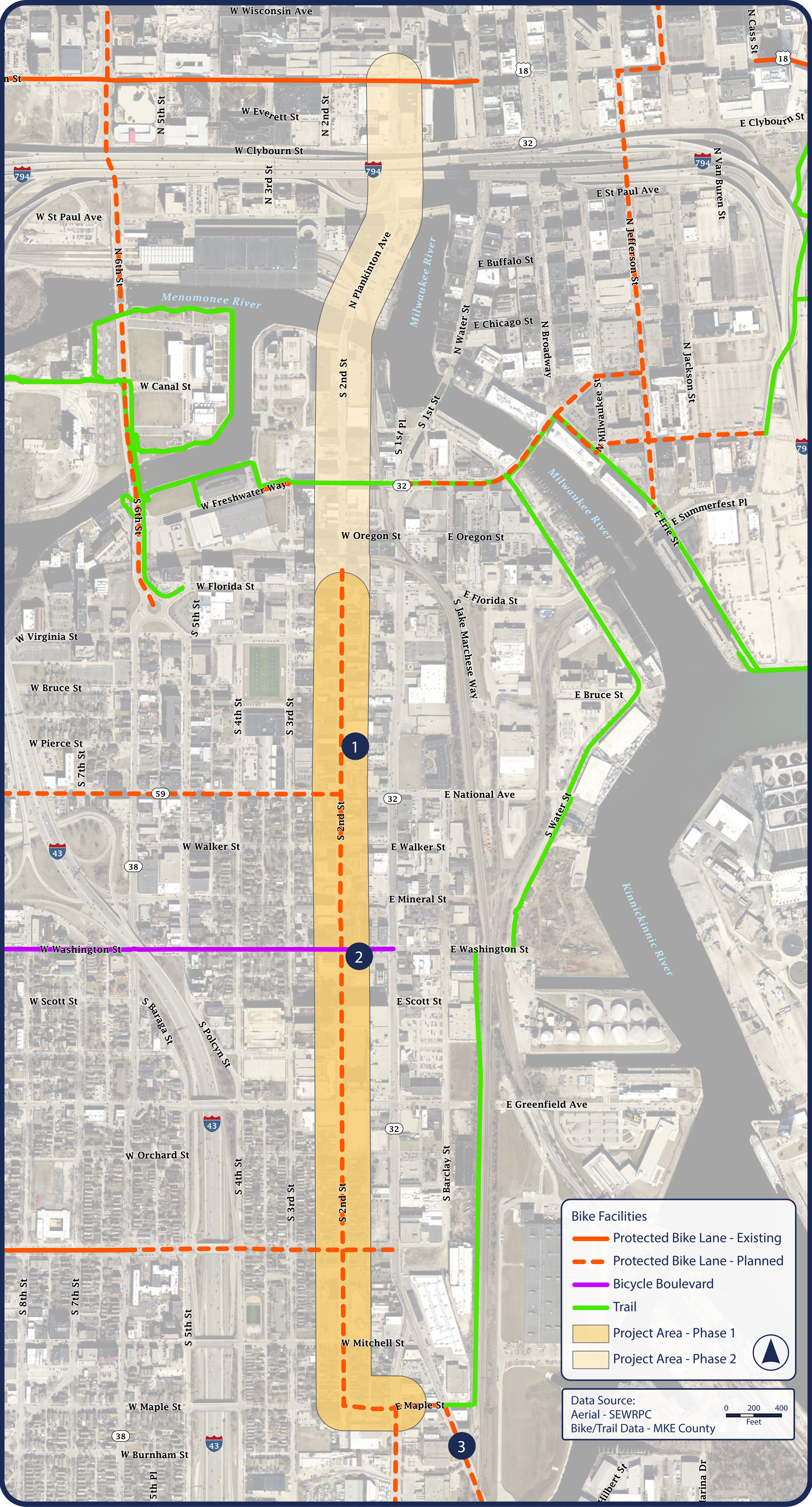
Colisiones



Total Crashes <i>Colisiones totales</i>	184
Injury Crashes <i>Colisiones con lesiones</i>	50
Life-Changing Injury Crashes <i>Colisiones con lesiones que alteran la vida</i>	3
Pedestrian Crashes <i>Colisiones de peatones</i>	6
Bike Crashes <i>Colisiones de bicicleta</i>	2

Bike Network

Red de bicicletas



Proposed Design

Diseño propuesta



The S. 2nd Street design: El diseño de la calle 2nd:



Improves safety for all street users
Mejora la seguridad para todas las usuarias de la calle



Provides better connections to trails & protected bike lanes
Proporciona mejores conexiones con senderos y carriles bici protegidos



Allows for easier plowing
Permite arar con mayor facilidad



Preserves all parklets
Preserva todas las parklets



Reduces conflicts with driveways
Reduce los conflictos con los caminos de acceso



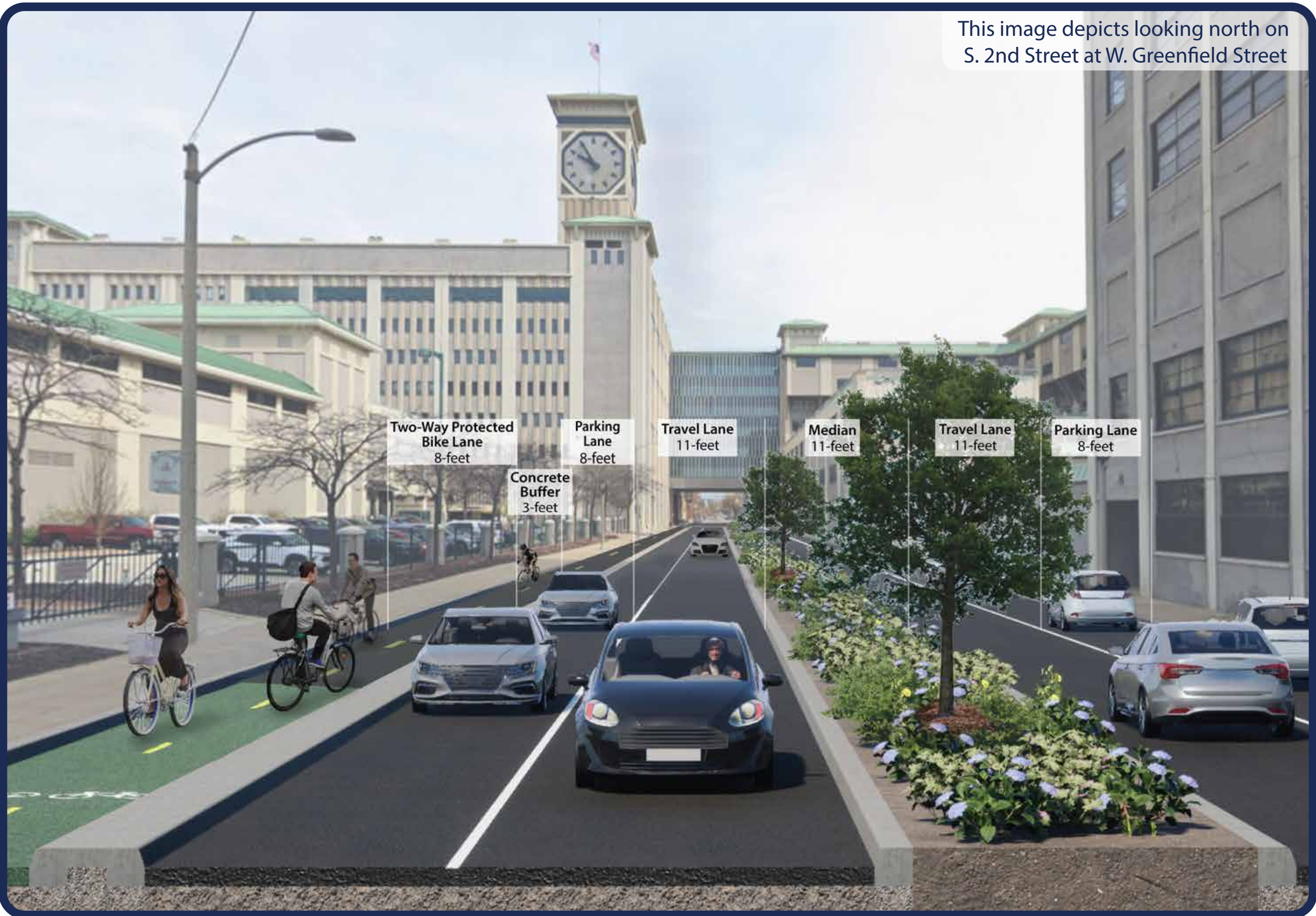
Minimizes parking impacts
Minimiza el impacto en el estacionamiento.

Typical Design - National Avenue to Florida Street Diseño típica - la avenida Nacional a la calle Florida



Parking North of National Estacionamiento al norte de nacional					
Existing Existente		Proposed Propuesto		Change Cambiar	
West	East	West	East	West	East
W. Florida St - W. Virginia St					
10	7	6	9	-4	+2
W. Virginia St - W. Bruce St					
14	6	13	6	-1	0
W. Bruce St - W. Pierce St					
12	10	9	10	-3	0
W. Pierce St - W. National Ave					
7	6	2	8	-5	+2
Totals					
43	31	32	35	-13	+4

Typical Design - National Avenue to Maple Street Diseño típica - la avenida Nacional a la calle Maple



Parking South of National Estacionamiento al sur de nacional					
Existing Existente		Proposed Propuesto		Change Cambiar	
West	East	West	East	West	East
W.National Ave - W. Walker St					
8	7	6	9	-2	+2
W. Walker St - W. Mineral St					
12	12	9	12	-3	0
W. Mineral St - W. Washington St					
9	11	5	11	-4	0
W. Washington St - W. Scott St					
12	8	9	8	-3	0
W. Scott St - W. Greenfield Ave					
12	0	7	0	-5	0
W. Greenfield Ave - W. Orchard St					
5	8	4	8	-1	0
W. Orchard St - W. Lapham Blvd					
26	25	25	23	-1	0
W. Lapham Blvd - W. Mitchell St					
8	22	6	22	-2	0
W. Mitchell St - W. Maple St					
14	12	8	15	-6	+3
Totals					
106	104	75	109	-27	+5

Proposed Design Details

Detalles de diseño propuesta



Traffic Calming

Calmar el tráfico

Traffic calming is street infrastructure designed to reduce speeding, make walking, biking, and driving safer, and improve quality of life for everyone using the street. The proposed design includes pinned-on bump-outs, streetscaping elements, and a two-way protected bike lane on the west side of S. 2nd Street.

La moderación del tráfico es una infraestructura vial diseñada para reducir la velocidad, aumentar la seguridad al caminar, andar en bicicleta y conducir, y mejorar la calidad de vida de todos los usuarios de la calle. El diseño propuesto incluye extensiones de acera fijas, elementos de paisajismo urbano y un carril bici protegido de doble sentido en el lado oeste de la calle S. 2nd.



Pinned-On Bump Outs
Extensión de acera

Pinned-on bump outs extend the curb into the parking lane to shorten crossing distances and reduce speeds.

Los topes fijados son elementos de concreto que extienden la acera hacia el carril de estacionamiento para acortar las distancias de cruce y y reduce velocidades.



Landscaping/Streetscaping
Jardinería / embellecimiento urbano

Landscaping and streetscaping like trees, planters, planted curb extensions and planted medians visually narrow the roadway and signal drivers to slow down, creating a calmer, more welcoming street environment

Los elementos de jardinería y embellecimiento urbano —como árboles, maceteros y extensiones de acera con vegetación— estrechan visualmente la calzada y señalan a las personas que conducen que deben reducir la velocidad, creando un entorno vial más calmado y acogedor.



Curb-protected Bike Lanes
Carriles para bicicletas protegidos por el bordillo

Curb-protected bike lanes are a safer, more comfortable form of bike lanes that use physical barriers to protect people biking from cars.

Los carriles para bicicletas protegidos por el bordillo son una forma más segura y cómoda de infraestructura ciclista, ya que utilizan barreras físicas para proteger a las personas que van en bicicleta del tráfico vehicular.



Bi-directional Protected Bike Lanes
Carriles protegidos para bicicletas de doble sentido

Bi-directional bike lanes are physically separated cycle tracks that allow bicycle movement in both directions on one side of the road.

Los carriles para bicicletas de doble sentido son ciclovías físicamente separadas que permiten el desplazamiento de bicicletas en ambas direcciones por un solo lado de la vía.

Benefits of Protected Bike Lanes

Beneficios de los carriles de bici protegidos

Expanding the bike network is an opportunity to address community concerns about safety and redesign streets for the benefit of everyone. Studies of recent local street improvement projects have shown a reduction in crashes and a decrease in speeding along these corridors.

Ampliar la red de bicicletas es una oportunidad para abordar las preocupaciones de la comunidad sobre la seguridad y rediseñar las calles en beneficio de todos. Los estudios de recientes proyectos locales de mejora de calles han mostrado una reducción en los accidentes y una disminución de la velocidad a lo largo de estos corredores.

Parklets

Parklets

Parklets are small public-space extensions built at the edge of the sidewalk. They can help calm traffic by narrowing the street and creating a more pedestrian-friendly street edge.

Los parklets son pequeñas extensiones de espacio público construidas al borde de la acera. Pueden ayudar a reducir la velocidad del tráfico al estrechar la calle y crear un borde más amigable para los peatones.



Existing Parklets - East Side of S. 2nd Street
Parklets - lado oeste de la calle 2 sur

The existing curbside parklets on the east side of the street will remain as they are today. Because the two-way protected bike lanes will be added on the west side of the street, existing east side parklets will not be impacted.

Los espacios verdes urbanos existentes en la acera este de la calle permanecerán como están actualmente. Dado que se añadirán carriles bici protegidos de doble sentido en el lado oeste de la calle, los espacios verdes urbanos existentes no se verán afectados.



Existing Parklets - West Side of S. 2nd Street
Parklets - lado oeste de la calle 2 sur

The addition of the two-way protected bike lanes to the west side of the street means that the lane will need to shift around two existing parklets.

La incorporación de carriles bici protegidos bidireccionales en el lado oeste de la calle implica que será necesario desviar el carril para rodear dos pequeños parques ya existentes.