

LAND USE MAP

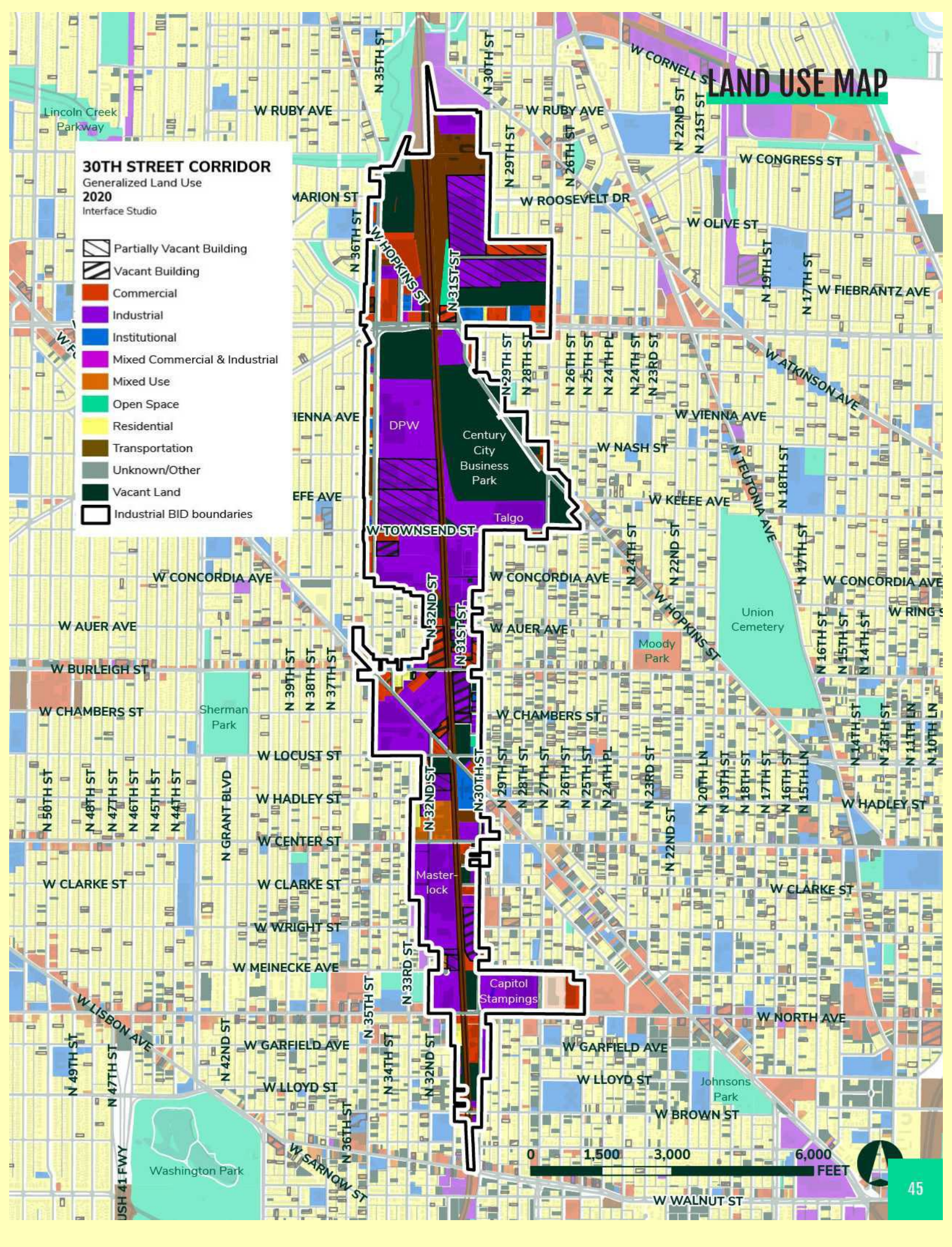
30TH STREET CORRIDOR

Generalized Land Use

2020

Interface Studio

-  Partially Vacant Building
-  Vacant Building
-  Commercial
-  Industrial
-  Institutional
-  Mixed Commercial & Industrial
-  Mixed Use
-  Open Space
-  Residential
-  Transportation
-  Unknown/Other
-  Vacant Land
-  Industrial BID boundaries



PERFIL DE EMPLEO

NÚMERO TOTAL DE EMPRESAS

596

NÚMERO TOTAL DE EMPLEOS

3,194

% DE EMPLEOS CON SALARIO ANUAL MAYOR A \$40,000

74.7%

PRINCIPALES EMPLEADORES

- › MASTER LOCK
- › JONCO INDUSTRIES
- › GAHN MEAT CO
- › SCHUSTER METALS INC
- › PAK TECHNOLOGIES
- › TALGO

EMPLEO		
TIPOS DE EMPLEOS	NÚMERO	PORCENTAJE
Fabricación	1,847	57.8%
Transporte y almacenamiento	425	13.3%
Comercio mayorista	225	7.0%
Alojamiento y servicios de comida	139	4.4%
Atención médica y asistencia social	121	3.8%
Servicios profesionales, científicos y técnicos	108	3.4%
Servicios públicos	87	2.7%
Administración y soporte, tratamiento de residuos y saneamiento	52	1.6%
Servicios educativos	52	1.6%
Otros servicios (excepto administración pública)	49	1.5%
Comercio minorista	35	1.1%
Construcción	26	0.8%
Bienes raíces y alquiler y locación con opción de compra	10	0.3%
Minería, explotación de cantera y extracción de petróleo y gas	6	0.2%
Finanzas y seguros	6	0.2%
Empleos sin titulación universitaria	1184	37.1%

Fuente: U.S. Census Bureau, OnTheMap Application and LEHD Origin-Destination Employment Statistics, Primary Jobs Only, 2018.

COMUNIDAD CIRCUNDANTE

INGRESO FAMILIAR PROMEDIO DE LA POBLACIÓN QUE VIVE A MEDIA MILLA

\$27,372

POBLACIÓN SIN EMPLEO MAYOR DE 16 AÑOS QUE VIVE A MEDIA MILLA

3,942

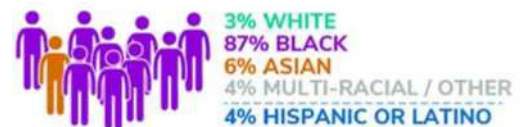
› El Corredor posee el ingreso familiar promedio más bajo de los 7 BID industriales de Milwaukee.

› La composición étnica de la fuerza laboral en el BID del corredor de 30th Street es mucho menos diversa que la de los vecindarios circundantes. Esto indica que gran parte de la fuerza laboral viaja al trabajo desde fuera del área local.

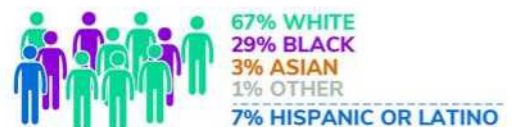
› La tasa de desempleo del área del corredor BID en el 2020 fue del 21.7 %, la más alta de los BID industriales.

› El Corredor de 30th Street posee el nivel educativo más bajo de los 7 BID: el 84 % de la población mayor de 25 años tiene titulación inferior al universitario. Le sigue el BID de Valley con el 71 %.

PEOPLE WHO LIVE HERE*



PEOPLE WHO WORK HERE**



* Población a 1/2 milla del BID, ESRI ** Población activa en el BID, Fuente: U.S. Census Bureau, OnTheMap Application and LEHD Origin-Destination Employment Statistics, Primary Jobs Only, 2018.

INDUSTRIAL USE BY TYPE

30TH STREET CORRIDOR

Industrial Land Use Types

2020

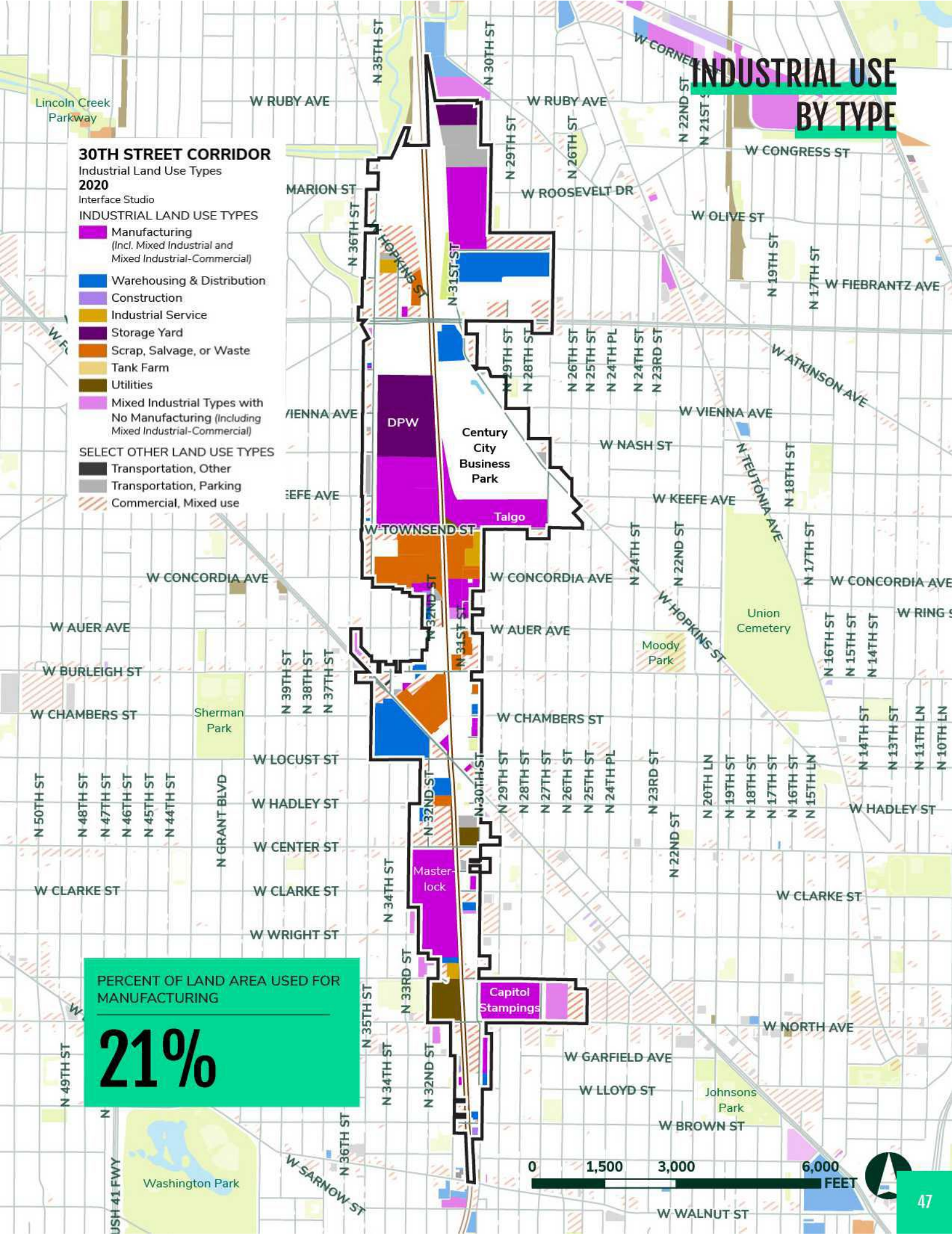
Interface Studio

INDUSTRIAL LAND USE TYPES

- Manufacturing (Incl. Mixed Industrial and Mixed Industrial-Commercial)
- Warehousing & Distribution
- Construction
- Industrial Service
- Storage Yard
- Scrap, Salvage, or Waste
- Tank Farm
- Utilities
- Mixed Industrial Types with No Manufacturing (Including Mixed Industrial-Commercial)

SELECT OTHER LAND USE TYPES

- Transportation, Other
- Transportation, Parking
- Commercial, Mixed use



PERCENT OF LAND AREA USED FOR MANUFACTURING

21%

PLANES ANTERIORES

Corredor de 30th Street Plan maestro de desarrollo económico (2011)

› El objetivo del plan maestro del corredor de 30th Street fue creado para brindar una visión realista, factible e implementable y lograr la transformación y revitalización del corredor.

› El estudio dividió al corredor de 30th Street en seis subzonas según las características de uso típico de terreno en cada área contigua.

1. Zona de expansión/retención de grandes empresas
2. Zona de parque empresarial moderno (reurbanización del anterior sitio de Towers por el actual Century City Business Park)
3. Zona de reurbanización industrial a gran escala
4. Zona de urbanización de pequeñas empresas
5. Zona de establecimientos comunitarios/residenciales
6. Zona de retención de empresas ancla

› El estudio incluye un análisis de mercado industrial e información bien detallada para visualizar áreas específicas que se determina que posee el potencial más alto para catalizar la urbanización y estimular el desarrollo económico en el corredor a corto plazo.

Conexión del corredor (Modificación del Plan 2009 Near North Side Area, 2020)

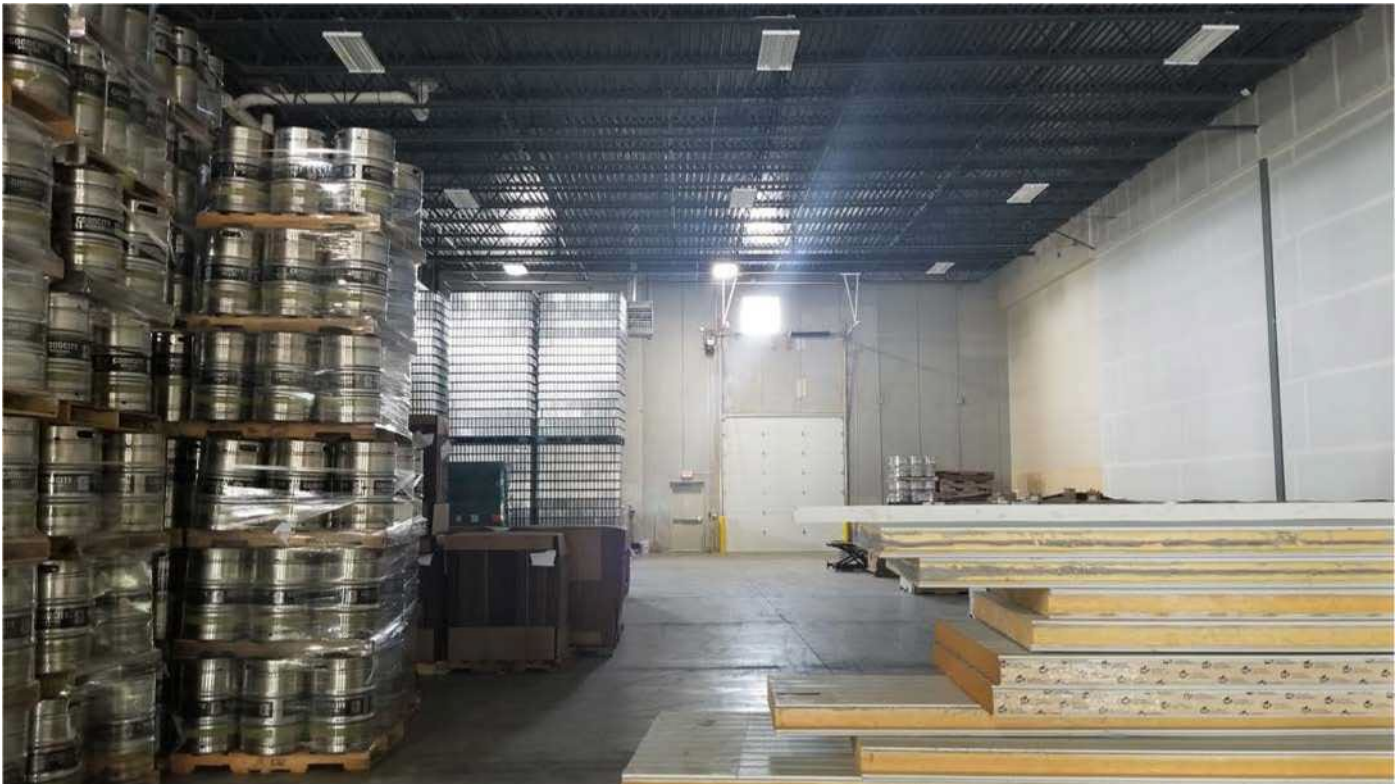
› Plan orientativo para la inversión en mejoras de vecindarios ubicados sobre el corredor de 30th Street o adyacentes a él sobre la base de igualdad, sostenibilidad, participación comunitaria, seguridad y salud.

› El plan de acción abarca más de 45 proyectos en el corredor de 30th Street entre W Custer Avenue y W Burleigh Street e incluye tratamiento de agua de tormentas, parques y espacios públicos, senderos fuera de calles y proyectos de movilidad.

Plan Near North Side Area (2009)

› Plan para reurbanizar el corredor industrial de 30th Street, cuyo punto central es el antiguo sitio de Tower Automotive (ahora conocido como Century City Business Park).

› El distrito comercial reurbanizado y reimaginado también incluiría comercios al por menor para respaldar los usos industriales y abastecer a sus empleados, por ejemplo, cafeterías y restaurantes, y a los proveedores y prestadores de servicio. El corredor estaría orientado para atraer industrias limpias y ecológicas.





RECOMENDACIONES - Corredor de 30TH Street

Transporte

- Mejorar 30th y 35th Streets para brindar mejor respaldo a las empresas existentes y los vecindarios circundantes.
- Desarrollar un programa de acceso de camiones, incluidas rutas de acceso con señalización para camiones e intersecciones modernizadas en las ubicaciones necesarias.
- Mejorar el estado de calles, por ejemplo, baches, aceras deterioradas, etc.
- Explorar mejoras posibles y reconfiguración a largo plazo de la intersección de Capitol Drive y la autopista I-43 North-South.

Mercadeo y programas

- Continuar la promoción de Century City para nuevas empresas.
- Comenzar a promover el corredor como base para empresas con propietarios BIPOC de Milwaukee. Esto incluye priorizar Century City para el desarrollo de espacios industriales de tenencia múltiple e impulsadas por misión que brinden servicios de apoyo para empresas pequeñas de fabricación y creación.
- Crear programas para conectar mejor las empresas locales con los vecindarios circundantes, por ejemplo, eventos que promuevan la producción local.
- Implementar recomendaciones a partir del North-South Transit Study, incluida la posibilidad del servicio de tránsito rápido de alta frecuencia sobre 27th Street en el corredor de 30th Street.

Las recomendaciones del corredor de 30th Street están elaboradas a partir del plan maestro de desarrollo económico del corredor de 30th Street

Urbanización

- Retener los negocios ancla y preparar los terrenos infrautilizados para el desarrollo de grandes industrias al norte de W Capitol Drive.
- Continuar trabajando para alcanzar la capacidad máxima de Century City y los usos industriales modernos.
- Rezonificar el área ubicada entre W Concordia Avenue y W Center Street para permitir usos industriales más pequeños y uso mixto con el objetivo principal de concentrar los comercios en Fond du Lac Avenue. Las propiedades industriales más pequeñas en el área deberían priorizarse para usos no industriales donde no es posible diseñar en el sitio puntos de carga para las rutas de entrega de camiones. Apuntar a la adquisición de terrenos, la preparación de sitios y el arrendamiento para empresas pequeñas de minorías.
- Rezonificar las áreas al sur de W North Avenue para dejar los usos industriales y eliminar conflictos por el uso de terrenos.
- Reurbanizar el sitio vacío ubicado en W Capitol Drive y 35th Street para usos industriales nuevos o recreativos, de entretenimiento o comerciales.
- Hacer cumplir la reglamentación del código para uso de recuperación y reforzar los requerimientos del código de zonificación para continuar mitigando los impactos de recuperación, reciclaje, aplastamiento de concreto y actividades similares en las propiedades residenciales adyacentes.

Áreas públicas

- Integrar las barreras sonoras y visuales para proteger mejor a los usos residenciales cercanos.
- Proporcionar espacios abiertos de doble finalidad y mejoras para la detención de agua de tormenta en Century City y sitios de la fase II de Century City.
- Continuar avanzando con los planes para expandir Route of the Badger y desarrollar un sendero recreativo sobre el corredor de rieles de 30th Street para proporcionar comodidades comunitarias y conectar el distrito con la red de senderos regionales.
- Integrar instalaciones ecológicas para aguas de tormenta y divisiones de paisajismo sobre 30th, 32nd, 33rd y W Hopkins Streets.

CORREDOR DE 30TH STREET

Resumen de recomendaciones 2021

-  Recomendaciones de urbanización y zonificación
-  Recomendaciones de urbanización y zonificación relacionadas con propiedades comerciales y áreas minoristas.
-  Recomendaciones de transporte
-  Recomendaciones de áreas públicas
-  Ubicación de accesos principales
-  Ubicación de empresas de chatarrería, recuperación o almacenamiento exterior
-  Plataforma para botes/kayaks
-  Proyecto de sendero principal o edificación frente al río
-  Áreas residenciales que comparten límite con propiedades industriales

*BUFFER ALONG
RESIDENTIAL EDGES*

ACTIVELY REDEVELOP EMPTY SITES

Redevelop the empty site at W Capitol Dr. & 35th St. for new industrial or large scale rec/comm

LAND PREP FOR INDUSTRIAL

Prep land north of Capital Dr. for larger industrial development

*EXPAND THE ROUTE OF
THE BADGER WITH
TRAIL-WITH-TRAIL*

*INTEGRATE STORMWATER
INFRASTRUCTURE*

EXPAND MIXED-USE OPPORTUNITIES

Rezone between W. Concordia Ave. and W Center St. to allow for smaller industrial uses and mixed-use

REINFORCE COMMERCIAL CORE

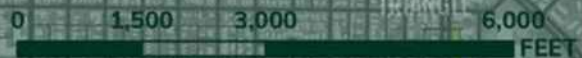
Rezone area to mixed-use centering commercial businesses on Fond du Lac Ave.

*IMPROVE
30TH & 35TH STREETS*

*ENFORCE & STRENGTHEN
BUFFERING REQUIREMENTS
FOR SALVAGE USES*

TRANSITION TO NON-INDUSTRIAL

Transition area south of W North Ave. away from industrial uses and eliminate land use conflicts



ANÁLISIS DE TERRENOS INDUSTRIALES DE MILWAUKEE
PERFILES DE DISTRITOS

GATEWAY AEROPORTUARIO

EL DISTRITO EN NÚMEROS

GATEWAY AEROPUERTARIO- BID#40

CONOCIDO COMO:
EL CENTRO TURÍSTICO Y
DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD

ÁREA DE PARCELA (ACRES)

3,012

Fuente: City of Milwaukee Land Use data, 2020

DE EMPRESAS

523

Fuente: Infogroup, 2020

TOTAL DE EMPLEADOS

9,658

Fuente: U.S. Census Bureau, OnTheMap, 2018

DENSIDAD DE EMPLEO

3

 EMPLEADOS POR ACRE

% DE TERRENO CON ZONIFICACIÓN INDUSTRIAL

88%

Información general

El BID de Gateway es el BID que se encuentra en el extremo sur de Milwaukee y rodea el Aeropuerto Internacional General Mitchell. Para identificar la importancia de los aeropuertos como impulsores del crecimiento económico y el desarrollo urbano, el Plan de Desarrollo Aerotrópolis de Milwaukee (2009) -dirigido por la Milwaukee Gateway Aerotropolis Corporation ("Aerotropolis Milwaukee" o "MGAC")- sirve de guía para el uso y la urbanización de terrenos en las nuevas comunidades que rodean el aeropuerto y conforman la aerotrópolis, una región definida de importancia económica que posee un aeropuerto principal en su centro.

El aeropuerto se encuentra actualmente en el proceso de Plan Maestro, en el cual se proponen extensiones a las pistas que afectarán ciertos usos de terrenos industriales.

Activos y oportunidades

- › Gateway ofrece a las empresas acceso fácil a I-94, I-41 y al Aeropuerto Internacional General Mitchell.
- › Muchos edificios del distrito son adaptables. Los edificios pueden adaptarse a la logística y también convertirse con relativa facilidad para otros usos.
- › Hay recursos financieros infrautilizados que están disponibles para el desarrollo económico. Una de las zonas de oportunidad de la ciudad de Milwaukee representa un nodo industrial central en el BID de Gateway.
- › El BID trabaja en conjunto con el Concejo del distrito 13, los funcionarios de relaciones comunitarias MPD del distrito 6 y la Asociación de Vecindarios del distrito Garden para conectar a las áreas residenciales.
- › Las propiedades residenciales podrán comenzar a cederse con mayor velocidad. El envejecimiento de la población en el área puede generar la cesión de propiedades en los próximos años.
- › El vigoroso corredor comercial sobre W Layton Avenue suministra al aeropuerto y las comunidades vecinas y se espera que estos usos de expandan en el futuro desarrollo de uso mixto del Layton Town Center.
- › El distrito tiene mayor demanda de viviendas al sur del vecindario Bay View.
- › Existe cierto potencial para reurbanizar la Base de Reserva 440. El sitio es propiedad del condado y es elegible únicamente para arrendamiento. Hoy en día, funciona como parque industrial y posee pocos edificios completamente ocupados.
- › El tren de pasajeros Amtrak atraviesa el distrito y tiene una parada en la estación Aeropuerto Internacional General Mitchell que puede accederse desde S 6th Street.

El área de servidumbre del aeropuerto, si fuese removida, daría lugar a urbanizaciones altas adicionales en un área clave del distrito.

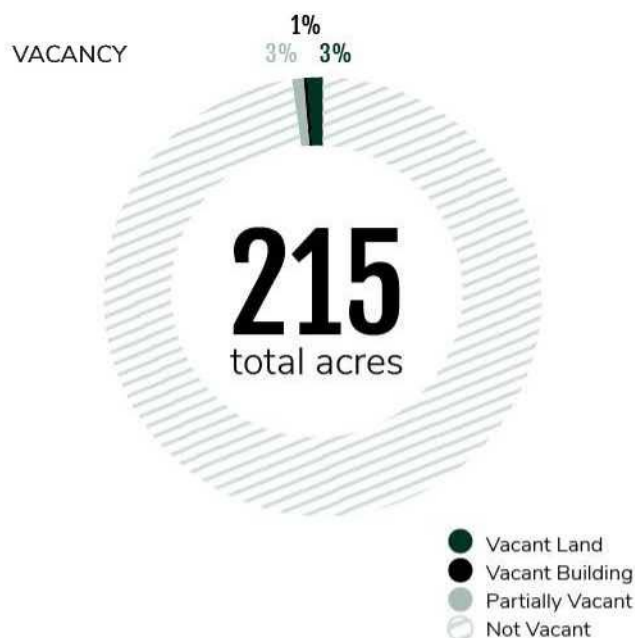
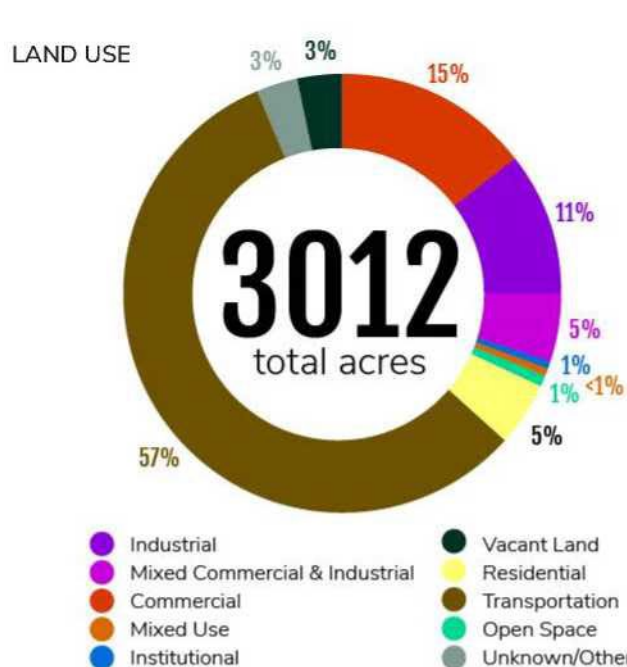
El núcleo comercial más grande del distrito se extiende entre I-94 y S. Howell Ave y posee otro nodo en Howell casi College Avenue. Esta área se encuentra dentro de la zona de oportunidad de la ciudad de Milwaukee. E Layton Avenue y S Howell Avenue son los principales corredores comerciales para conductores que atraviesan el distrito.

Hoy en día, Gateway no posee empresas o espacios para fabricación industrial a larga escala. La mayoría de las empresas que conforman el BID de Gateway son empresas de fabricación de baja escala (edificios de <5,000 sf) y logística. Las propiedades residenciales son mixtas con terrenos industriales y comerciales por todo el distrito.

Desafíos

- › El distrito está ubicado en el extremo sur de Milwaukee, lo cual ofrece menos atractivo para las empresas que buscan una ubicación central o proximidad al centro de la ciudad o Third Ward.
- › El distrito es "famoso por el asfalto" en referencia a la cantidad abundante de parques de estacionamiento en el área.
- › El distrito no posee muchas empresas o sitios para fabricación industrial a larga escala.
- › El BID posee capacidad limitada de personal. Promover los bienes raíces y las oportunidades plantea un desafío sin mayores recursos.
- › Las restricciones de altura afectan el desarrollo potencial en algunas áreas del distrito. Las restricciones de altura son consideradas como barreras para el desarrollo en el área aeroportuario.
- › Los usos para vivienda e industria son mixtos en el distrito. Las manzanas de viviendas son mixtas con terrenos principalmente industriales/comerciales. Esto genera molestias quejas frecuentes por molestias y ruidos de los vecinos, etc.
- › El tema de debate actual es la adecuación del lugar y las inquietudes de seguridad por los residentes que viven en los parques de casas prefabricadas.
- › La reurbanización de la Base de Reserva 440 resulta extremadamente desafiante debido al tipo de construcción que limita las opciones de reutilización. Incorporar más empresas en los espacios vacíos requerirá mucho tiempo y dinero.

USO DE TERRENOS DEL DISTRITO



Note: "Vacant Building" and "Partially Vacant" represent parcels that fall within any land use category which currently have unoccupied structures.

NÚMEROS DE PARCELAS VACANTES MAYORES A 1 ACRE

22

VACANCIA		
Terreno vacante	Número de parcelas	Área
Menor a 1 acre	24	9.8 ac
1 a 5 acres	17	43.7 ac
5 a 10 acres	4	29 ac
10 a 20 acres	1	13.3 ac
Mayor a 20 acres	0	0 ac
Total	46	95.8 ac
Edificios vacantes	3	523,721 sf
Edificios parcialmente vacantes	1	Datos no disponibles
En venta / en alquiler / disponible	7	207,971 sf

Análisis realizado por Interface Studio del archivo Master Property Parcel, accedido en diciembre, 2020, junto con observaciones de campo.

PLANES ANTERIORES

Plan Southeast Side Area (2008)

La visión general del plan es transformar el área empresarial del Gateway aeroportuario en una 'ciudad aeroportuaria'. Las principales estrategias incluyen lo siguiente:

- › Desarrollar un **centro** de 44 acres y uso mixto sobre Layton Avenue y Howell Avenue que serviría de centro caminable hacia la ciudad aeropuerto.
- › Consolidar el uso de terrenos comerciales, industriales y residencial en áreas estratégicas del distrito para promover el centro de Layton y Howell.

Plan de desarrollo de la aerotrópolis de Milwaukee (2017)

› El plan propone mejoras de transporte para I-94 y I-41 con el objetivo de aumentar la capacidad y el acceso al aeropuerto.

› Se propusieron ciclovías y senderos fuera de calles para Layton Ave., 13th St, Oklahoma Ave., sobre I-794 y sur de Howard Ave.

› El plan apunta a consolidar los usos industriales e industriales mixtos en las áreas adyacentes.

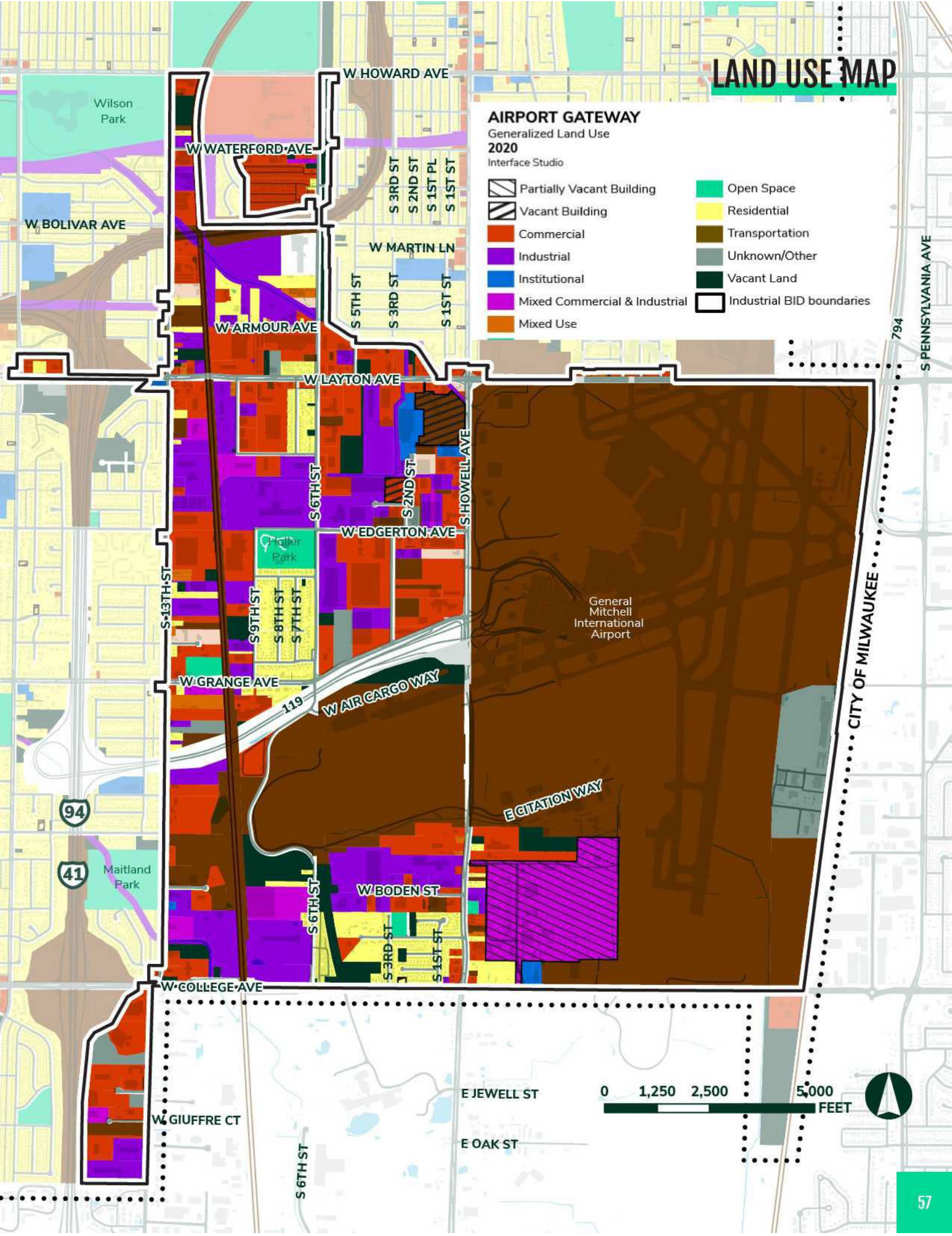
› Se propone una extensión de la pista 7R/25-L y desafectar la pista 13/31 y su zona de protección.

LAND USE MAP

AIRPORT GATEWAY Generalized Land Use 2020

Interface Studio

- | | | | |
|--|-------------------------------|--|---------------------------|
| | Partially Vacant Building | | Open Space |
| | Vacant Building | | Residential |
| | Commercial | | Transportation |
| | Industrial | | Unknown/Other |
| | Institutional | | Vacant Land |
| | Mixed Commercial & Industrial | | Industrial BID boundaries |
| | Mixed Use | | |



0 1,250 2,500 5,000 FEET



PERFIL DE EMPLEO

NÚMERO TOTAL DE EMPRESAS

523

NÚMERO TOTAL DE EMPLEOS

9,658

% DE EMPLEOS CON SALARIO ANUAL MAYOR A \$40,000

47 %

PRINCIPALES EMPLEADORES

- › GENERAL MITCHELL INTL AIRPORT
- › OMNICARE
- › HOLLAND

EMPLEO		
TIPOS DE EMPLEOS	NÚMERO	PORCENTAJE
Transporte y almacenamiento	4,583	47.5 %
Alojamiento y servicios de comida	1,224	12.7 %
Fabricación	791	8.2 %
Administración y soporte, tratamiento de residuos y saneamiento	507	5.2 %
Comercio mayorista	474	4.9 %
Bienes raíces y alquiler y locación con opción de compra	391	4.0 %
Comercio minorista	330	3.4 %
Construcción	279	2.9 %
Otros servicios (excepto administración pública)	251	2.6 %
Administración pública	239	2.5 %
Atención médica y asistencia social	212	2.2 %
Servicios profesionales, científicos y técnicos	167	1.7 %
Administración de empresas y emprendimientos	77	0.8 %
Servicios públicos	35	0.4 %
Servicios educativos	35	0.4 %
Información	32	0.3 %
Finanzas y seguros	17	0.2 %
Arte, entretenimiento y recreación	12	0.1 %
Empleos sin titulación universitaria	3537	37 %

Fuente: U.S. Census Bureau, OnTheMap Application and LEHD Origin-Destination Employment Statistics, Primary Jobs Only, 2018.

COMUNIDAD CIRCUNDANTE

INGRESO FAMILIAR PROMEDIO DE LA POBLACIÓN QUE VIVE A MEDIA MILLA

\$53,791

POBLACIÓN SIN EMPLEO DE MAYOR DE 16 AÑOS QUE VIVE A MEDIA MILLA

1,852

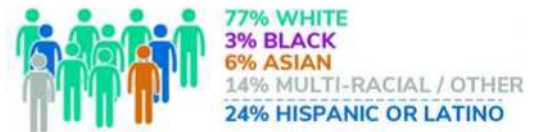
› Gateway posee el ingreso familiar promedio más alto de los 7 BID industriales de Milwaukee.

› La composición étnica del BID de Gateway y los vecindarios aledaños refleja la fuerza de trabajo local. Esto sugiere que la fuerza de trabajo local puede vivir en el área local.

› La tasa de desempleo del BID de Gateway en el 2020 fue del 12.6 %, la más baja de los BID industriales de Milwaukee.

› Los vecindarios de Gateway son algunos de los más nuevos en el lado sur de la ciudad y en general tienen menor densidad.

PEOPLE WHO LIVE HERE*



PEOPLE WHO WORK HERE **



* Población a 1/2 milla del BID, ESRI ** Población activa en el BID, Fuente: U.S. Census Bureau, OnTheMap Application and LEHD Origin-Destination Employment Statistics, Primary Jobs Only, 2018.

INDUSTRIAL USE BY TYPE

AIRPORT DISTRICT

Industrial Land Use Types
2020

Interface Studio

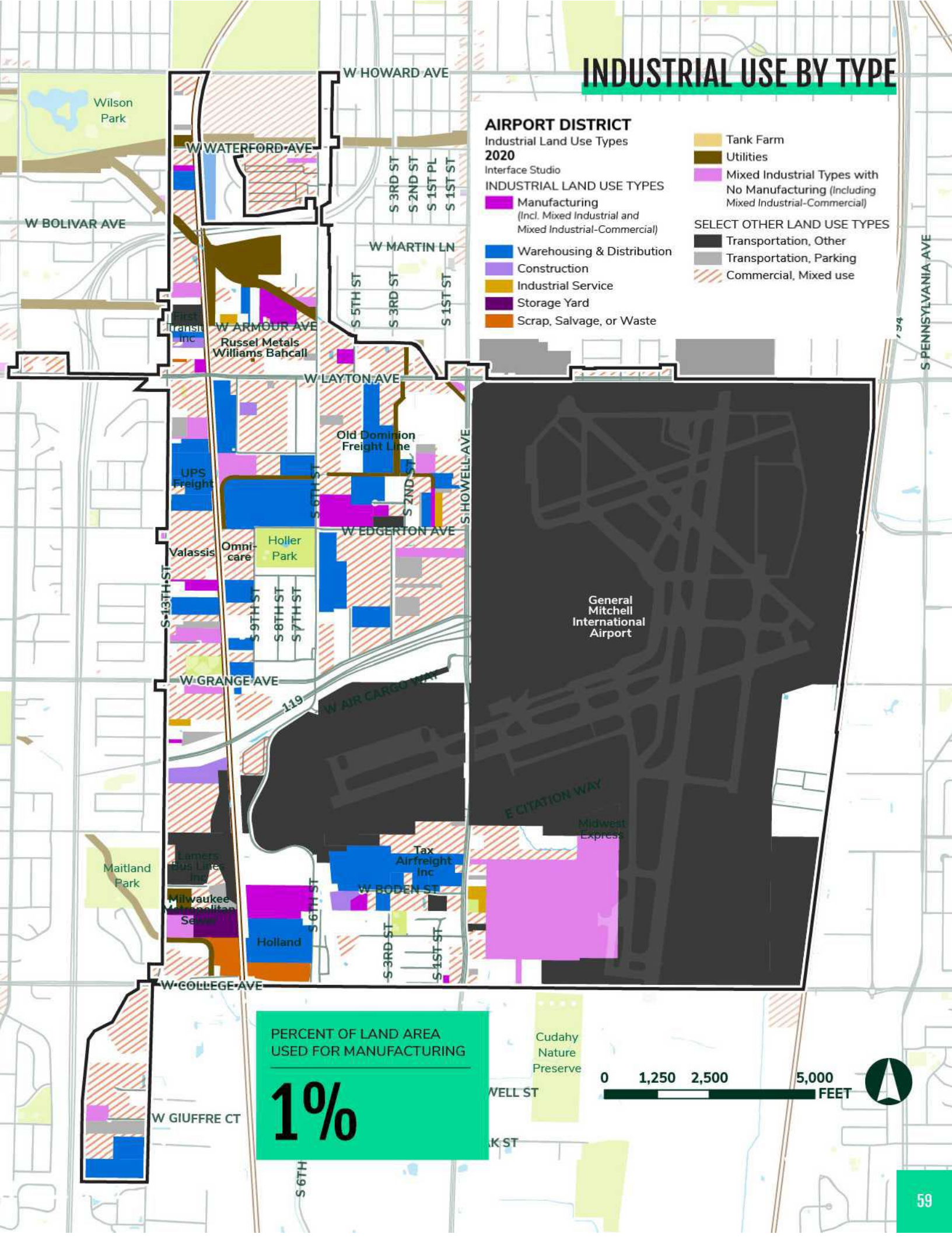
INDUSTRIAL LAND USE TYPES

- Manufacturing (Incl. Mixed Industrial and Mixed Industrial-Commercial)
- Warehousing & Distribution
- Construction
- Industrial Service
- Storage Yard
- Scrap, Salvage, or Waste

- Tank Farm
- Utilities
- Mixed Industrial Types with No Manufacturing (Including Mixed Industrial-Commercial)

SELECT OTHER LAND USE TYPES

- Transportation, Other
- Transportation, Parking
- Commercial, Mixed use



PERCENT OF LAND AREA
USED FOR MANUFACTURING

1%



RECOMENDACIONES - GATEWAY AEROPORTUARIO

Transportation

- Explorar la principal vía de tránsito rápido para conectar el área aeroportuaria con el centro de Milwaukee como parte de un sistema de tránsito rápido de 8 corredores en el área metropolitana de Milwaukee.
- Respalda la extensión del tren ligero existente (The Hop) desde el centro al aeropuerto a través de S Howell Avenue o S 6th Street.
- Respalda los esfuerzos para implementar BRT que proporcionaría tiempos de viaje más cortos que las rutas de autobús local debido a la mayor distancia entre las paradas (al menos media milla).
 - › *Evaluar la extensión de la MCTS Purple Line en dirección sur sobre 27th Street para finalizar el recorrido en Northwestern Mutual's Campus, el cual también es el extremo sur de la vía de tránsito rápido recomendada entre la aerotrópolis y el centro de Milwaukee.*¹

Mercadeo y programas

- Mejorar los accesos y la señalización del distrito, en particular en las intersecciones clave como E Layton Avenue y S Howell Avenue, y E Layton Avenue y S 13th Street (acceso oeste) y las rampas de I-94/41 S.

Las recomendaciones para Gateway aeroportuario se elaboran a partir del trabajo completado en el Plan de Desarrollo de la Aerotrópolis para los vecindarios aledaños al Aeropuerto Internacional General Mitchell.

Referencias estratégicas:

¹ MATC NEXT - Milwaukee North South, <https://www.mkenorthsouth.com/>

² Aerotropolis Development Plan Summary, Adopted November 2017 - Page

Desarrollo





- Expandir el desarrollo de uso mixto sobre E Layton Avenue y S Howell Avenue.
- Respalda la reurbanización del sitio Wally Park. Considerar los lotes comerciales para construcción de industria ligera en espacios vacíos.
- Establecer un distrito de fabricación de alimentos y bebidas sobre Pennsylvania Avenue en dirección este del aeropuerto. La ciudad debería continuar promoviendo la fabricación de alimentos y bebidas y usos comerciales compatibles para respaldar el crecimiento continuo del distrito, por ejemplo, instalaciones de fabricación productos con grado alimentario, depósitos de almacenamiento de alimentos perecederos y edificios de uso mixto industrial y comercial.
- Considerar el desarrollo de cocinas compartidas para nuevos emprendedores y mantener varios tamaños de espacio industrial dentro del BID.
- Enfocarse en activar las estructuras vacías del MKE Business Park (anterior Base de reserva Aérea 440) en consonancia con la visión y el plan de la aerotrópolis.
- El sitio desocupado del antiguo Wally Park ofrece una gran oportunidad de desarrollo para fomentar las recomendaciones del Plan Gateway Aeroportuario. Los usos industriales pueden ser apropiados para el interior del sitio si se diseñan para complementar las metas del área de centro urbano Layton.

Áreas públicas

- Procurar un proyecto de naturalización para Holmes Avenue Creek entre Layton y Edgerton Avenues, similar a la reconstrucción del Wilson Creek Park entre 13th y Howell para solucionar problemas de inundación.
- Aprovechar la ubicación del área de Layton/Lake Parkway como acceso este al MKW y mejorar la apariencia y la percepción de Layton y Pennsylvania Avenues.
- Establecer colaborativamente estándares de diseño que reflejen la identidad del área como acceso sur a MKW y mejorar la apariencia y la percepción de los corredores ubicados el sur del aeropuerto.
- Diseñar paisajismos con barrera de sonido entre los usos industriales activos y las viviendas aledañas.

GATEWAY AEROPUERTARIO

Resumen de recomendaciones 2021

-  Recomendaciones de urbanización y zonificación
-  Recomendaciones de urbanización y zonificación relacionadas con propiedades comerciales y áreas minoristas.
-  Recomendaciones de transporte
-  Recomendaciones de áreas públicas
-  Ubicación de accesos principales
-  Ubicación de empresas de chatarrería, recuperación o almacenamiento exterior
-  Plataforma para botes/kayaks
-  Proyecto de sendero principal o edificación frente al río
-  Áreas residenciales que comparten límite con propiedades industriales

CONSIDER MaKE DISTRICT

Establish food and beverage manufacturing district

EXPAND MIXED-USE

Expand mixed-use development along Layton and Howell

COMMERCIAL TRANSITION

GENERAL MITCHELL INTERNATIONAL AIRPORT

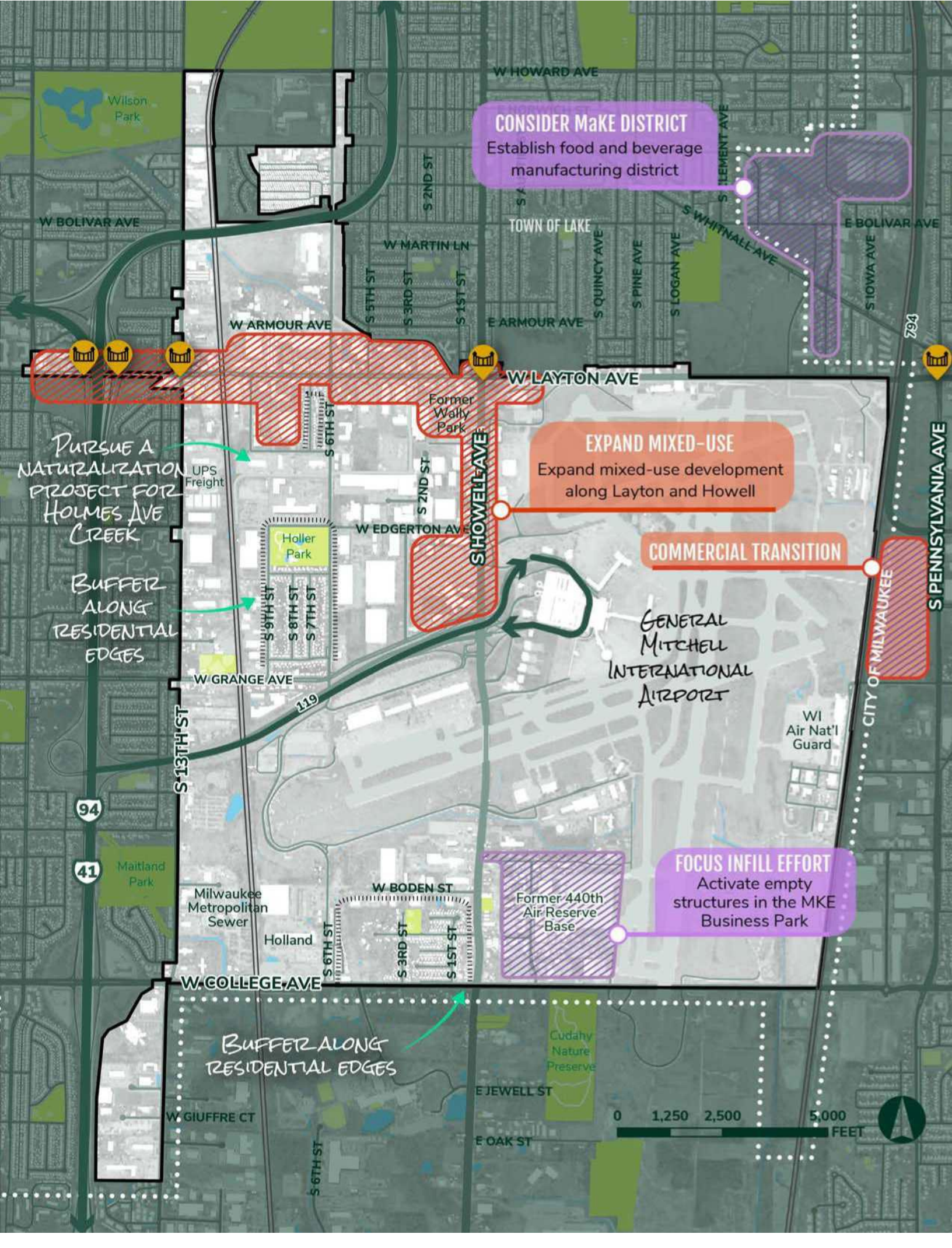
FOCUS INFILL EFFORT

Activate empty structures in the MKE Business Park

PURSUE A NATURALIZATION PROJECT FOR HOLMES AVE CREEK

BUFFER ALONG RESIDENTIAL EDGES

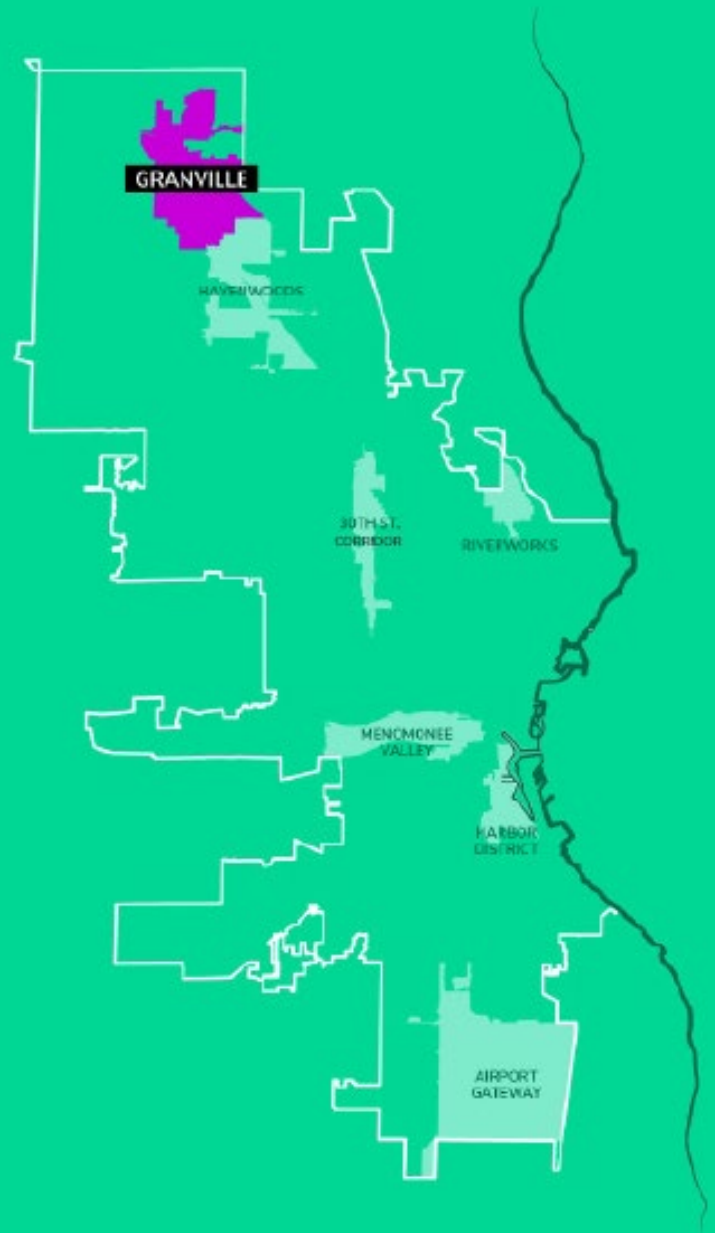
BUFFER ALONG RESIDENTIAL EDGES



ANÁLISIS DE TERRENOS INDUSTRIALES DE MILWAUKEE

PERFILES DE DISTRITOS

GRANVILLE



PERFILES DE DISTRITOS INDUSTRIALES
AGOSTO 2021

EL DISTRITO EN NÚMEROS

GRANVILLE - BID #48

CONOCIDO COMO:

"GRANVILLE TIENE TODO DE LO BUENO" –

Es un destino multifuncional para trabajar, comprar, comer, vivir y divertirse.

- Página web del BID48

ÁREA DE PARCELA (ACRES)

1,762

Fuente: City of Milwaukee Land Use data, 2020

DE EMPRESAS

510

Fuente: Infogroup, 2020

TOTAL DE EMPLEADOS

9,600

Fuente: U.S. Census Bureau, OnTheMap, 2018

DENSIDAD DE EMPLEO

5

 EMPLEADOS POR ACRE

% DE TERRENO CON ZONIFICACIÓN

62 %

Información general

Granville (BID #48) es el BID industrial más septentrional que se encuentra en el extremo noroeste de Milwaukee. Posee más de 300 empresas y 37-39,000 empleados en el BID de Granville solamente. Las empresas que conforman el BID de Granville son principalmente fábricas y distribuidoras. Una de las grandes ventajas que Granville ofrece es el fácil acceso las interestatales locales: Brown Deer Road permite acceso directo a N 76th Street, I-41/45 en dirección oeste y a I-43 en dirección este. El parque comercial central de Granville se extiende entre N 91st Street y N 76th Street sobre ambos lados de W Bradley Road. Granville es parte del área de planificación integral del Northwest Side.

Existen dos corredores comerciales principales en Granville: Brown Deer Road y N 76th Street. En los últimos años, estos corredores comerciales, en particular Brown Deer Road, vienen atravesando un aumento de desocupación y muchos centros minoristas y grandes superficies comerciales han cerrado.

Activos y oportunidades

- › **Granville permite fácil acceso a las interestatales locales:** Brown Deer Road tiene acceso directo a N 76th Street, I-41/45 en dirección oeste y a I-43 en dirección este.
- › **El BID es considerado una de las áreas más diversas de la ciudad de Milwaukee** con un flujo de inmigrantes que poseen empleos locales.
- › **Los terrenos en Granville son relativamente económicos** en comparación con propiedades más céntricas.
- › **Las empresas en el área (a 2-3 millas del distrito) vienen expandiéndose y buscan espacio en Granville.**
- › **El sitio desocupado del centro comercial Northridge ofrece oportunidad de desarrollo a gran escala en el futuro.**
- › En promedio, los sitios industriales y comerciales son más grandes en Granville que en otros distritos industriales.
- › Al igual que en otros distritos industriales, hay especulación por la oportunidad de que las grandes industrias restauren las actividades de fabricación en el futuro.

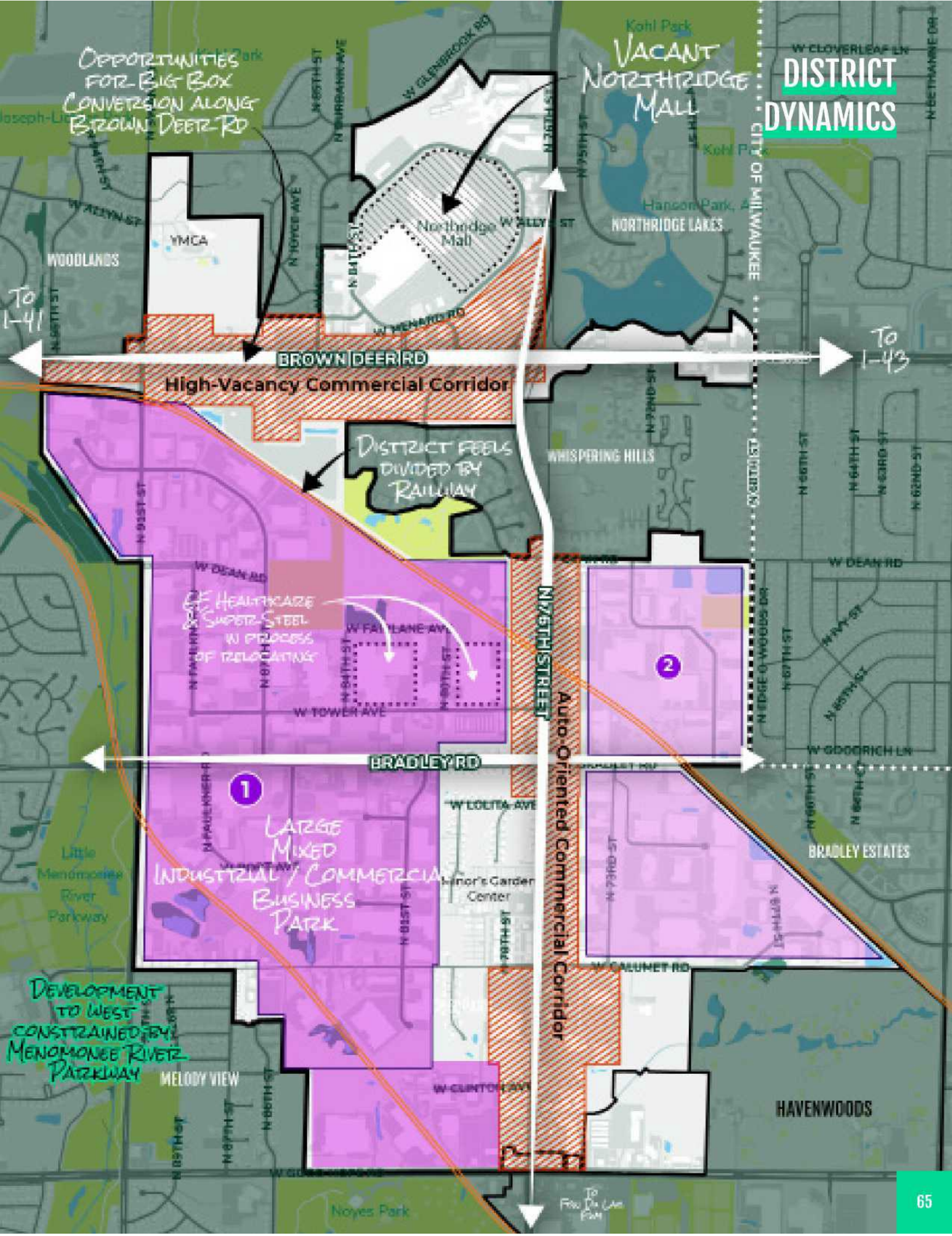
desocupados. Si bien existen intereses en el desarrollo industrial en el área, estos sitios deben competir con nuevas oportunidades de construcción y espacios existentes en los suburbios aledaños. Los pocos negocios de grandes superficies que han sido convertidos a uso industrial se utilizan principalmente para distribución, lo cual conlleva baja densidad de empleo. En Granville se encuentra el centro comercial Northridge, que estuvo desocupado durante mucho tiempo y tiene una superficie de 70 acres. La ciudad emitió una orden de demolición que requería al propietario actual de Northridge a eliminar las estructuras deterioradas.

Si bien es conocido por una fuente de gran empleo, muchos de los puestos ofrecidos no son para principiantes. Muchos de los empleados de Granville (un estimado del 95 %) viajan 10 millas o más para ir a trabajar. Los vecindarios aledaños a Granville poseen una de las mayores diversidades en la ciudad de Milwaukee.

Desafíos

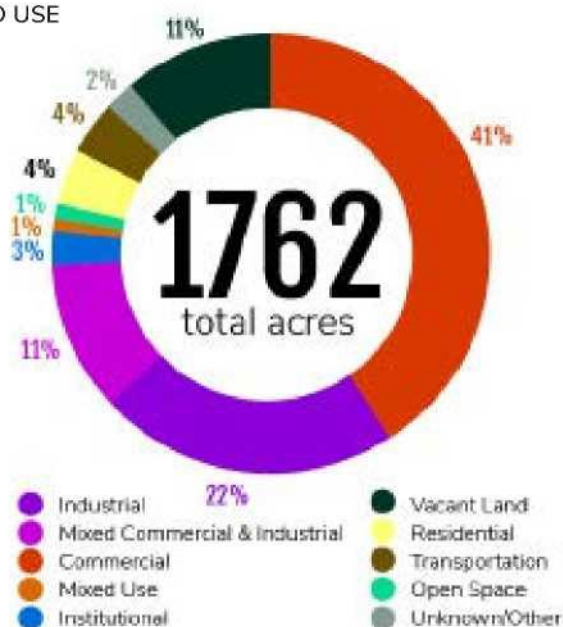
- › Las empresas de fabricación ligera e industrial en el área tienden al uso de la automatización y al espacio de almacenamiento que ofrece menos oportunidades de empleo local.
- › **El área no cuenta con un buen sistema de acceso para autobuses.** Los viajes con vehículo compartido con comunes entre la población de empleados inmigrantes.
- › Los restaurantes no podrán sobrevivir únicamente de empleados locales porque hay demanda limitada a causa de los trabajadores por turno del área.
- › Hay numerosos comercios de grandes superficies desocupados que plantean desafíos para reurbanizar.
- › Anecdóticamente, **Granville** es un "ambiente comercial antiguo" que plantea desafíos para conectar con la fuerza de trabajo más joven.
- › Los servicios sociales y comunitarios adicionales son requeridos en el área para mejorar la calidad de vida y ofrecer mejor acceso a los residentes de ingreso bajo y moderado.
- › Anecdóticamente, las prácticas de contratación en el área indican preferencia en la fuerza de trabajo por candidatos latinos y hmong por sobre afroestadounidenses.

DISTRICT DYNAMICS

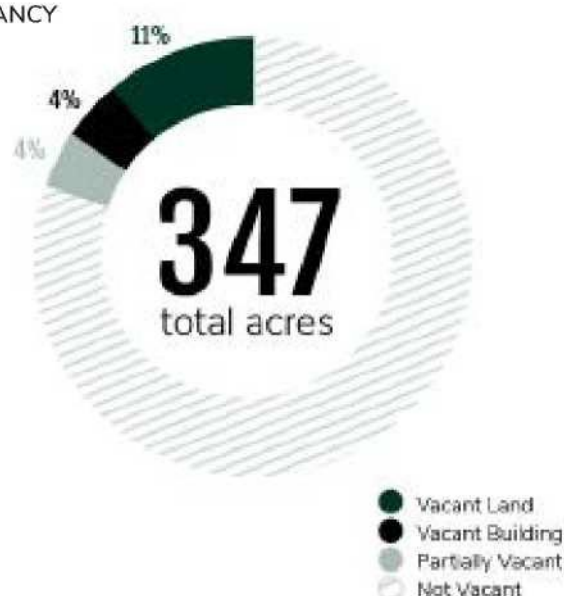


USO DE TERRENOS DEL DISTRITO

LAND USE



VACANCY



Note: "Vacant Building" and "Partially Vacant" represent parcels that fall within any land use category which currently have unoccupied structures.

NÚMERO DE PARCELAS
DESCUPADAS MAYORES DE 1 ACRE

36

VACANCIA		
Terreno vacante	Número de parcelas	Área
Menor a 1 acre	14	8.2 ac
1 a 5 acres	27	70.3 ac
5 a 10 acres	3	20.8 ac
10 a 20 acres	5	70.6 ac
Mayor a 20 acres	1	22.1 ac
Total	50	192 ac
Edificios vacantes	12	1,355,306 sf
Edificios parcialmente vacantes	9	Datos no disponibles
En venta / en alquiler / disponible	6	659,319 sf

Análisis realizado por Interface Studio del archivo Master Property Parcel, accedido en diciembre, 2020, junto con observaciones de campo.

PLANES ANTERIORES

Plan Northwest Side Area (2008)

- › El área Northwest es el área de planificación más grande de Milwaukee y abarca 16,902 acres de terrenos.
- › Las recomendaciones favorecen el reuso adaptativo y el desarrollo de vecindario tradicional, en particular, residencial unifamiliar para propietarios y desarrollo de uso mixto por la zona de Granville Station, y el desarrollo industrial.
- › Las instituciones ancla deben restablecerse para servir y atraer personas al vecindario.

Plan estratégico e informe de uso de terrenos de Granville (2017)

- › Plano de revitalización de Granville como ancla industrial y comercial de la ciudad y la región, con puntos focales en el corredor comercial Brown Deer Road, el centro comercial desocupado Northridge y estrategias de reinversión y respaldo.
- › Uno de los puntos fuertes del distrito es la demanda continua de terrenos edificables para manufactura moderna, en particular sitios comerciales de gran formato con potencial para reurbanizarlos como anclas laborales.