Programa de Planeación y Vinculación Ambiente (PEL)
septiembre 2013
Reuniones de Participación Públicas

Horario de la Tarde

5:30 – 6 pm	Casa Abierta
6 pm	Presentación del Resumen
6:20 – 7:15 pm	Casa Abierta
7:15 pm	Presentación del Resumen
7:35 – 8 pm	Casa Abierta

PLANNING & ENVIRONMENT LINKAGES

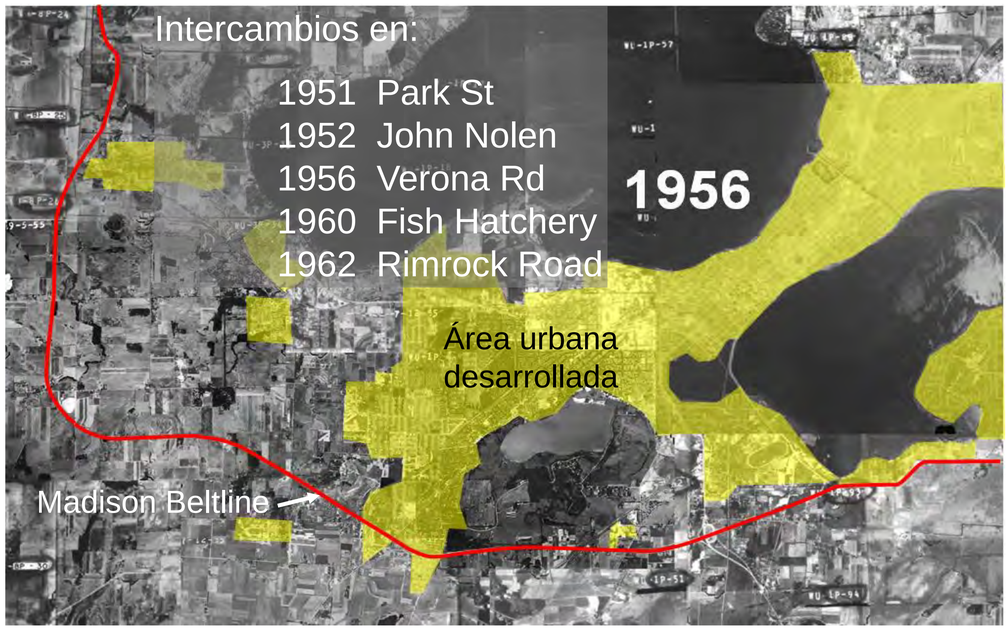
Horario de la Tarde

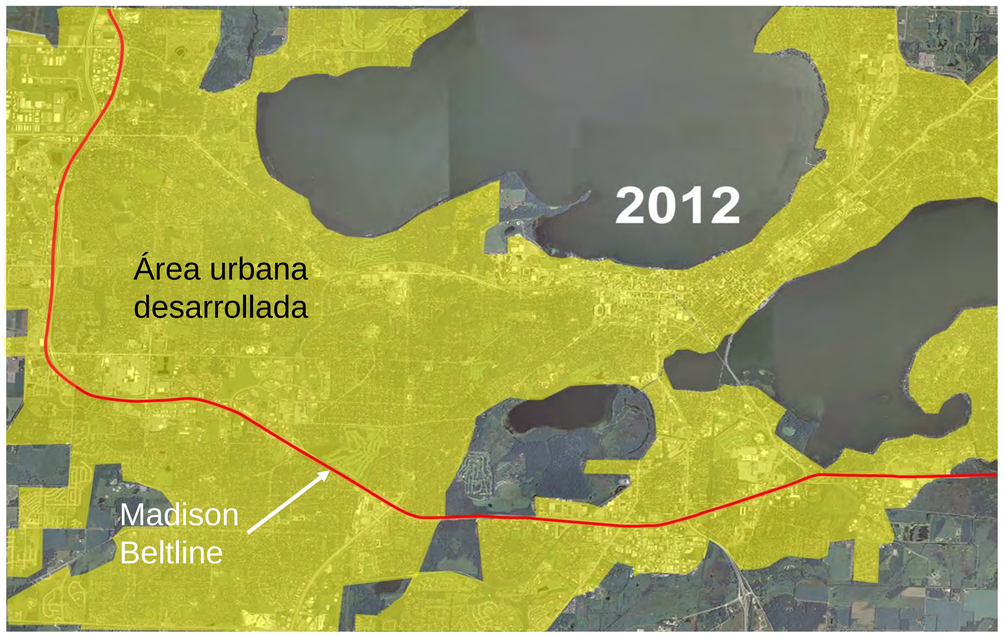
6 – 6:30 pm	Casa Abierta
6:30 pm	Presentación del Resumen
6:50 – 7:45 pm	Casa Abierta
7:45 pm	Presentación del Resumen
8:05 – 8:30 pm	Casa Abierta

PLANNING & ENVIRONMENT LINKAGES

Historia de la Beltline

La Beltline de Madison fue construida en la década de 1950 como una carretera de circunvalación que evitaba la ciudad de Madison. La Beltline proporcionó el acceso importante al área metropolitana, permitiendo al Condado Dane ser una de las áreas de crecimiento más rápidas en el estado. Ahora lleva mucho más tráfico de lo que fue originalmente diseñado y no proporciona la misma cruz y acceso intercomunitario.





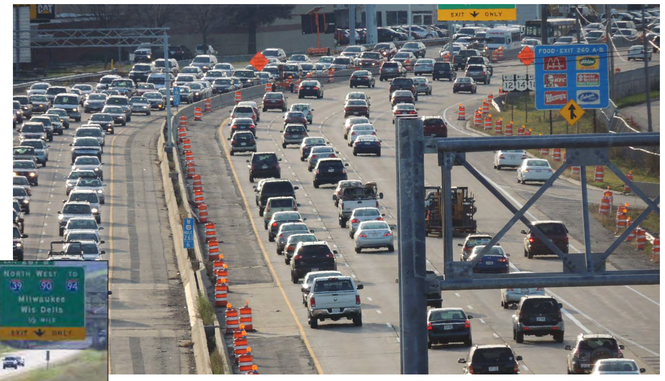
¿Por qué se está estudiando la Beltline?

La Beltline de Madison enlace Wisconsin suroeste a la nación y proporciona una conexión importante entre barrios, empresas, comunidades, y regiones. Construida inicialmente en la década de 1950, se convirtió en la principal carretera este-oeste en el área de Madison. Motoristas usan la Beltline para viajar al trabajo, la escuela, ir de compras, y para destinos recreacionales. La Beltline lleva hasta 123,000 vehículos por día. Sin la Beltline, se necesitaría un sistema más fuerte de las calles y arterias locales para asumir esta carga.

En 2008, una Evaluación de Necesidades de Seguridad y Operación de la Beltline documentó una serie de deficiencias asociadas con este corredor de la autopista. En noviembre 2011, la Comisión de Proyectos de Transporte de Wisconsin autorizó el estudio de soluciones a largo plazo para la Beltline desde US 14 en Middleton a County N en Cottage Grove. Se necesitan soluciones para abordar las siguientes cuestiones:

- Preocupaciones por la seguridad vial.
- Aumento de la demanda de viajes y congestión.
- Alojamientos limitados para el integración de modos de transporte alternos.

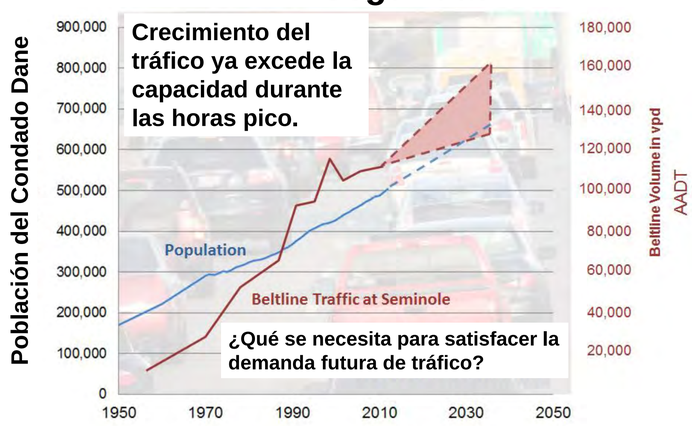
Estas cuestiones conducen tiempos de viaje inconfiables, un aumento en los gastos de viaje, y negativas consecuencias económicas y ambientales para los residentes de la área, los viajeros, las empresas, y los movimientos de carga.



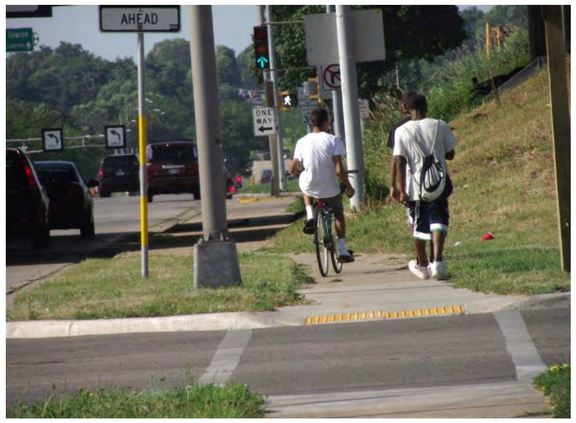
Congestión

(AP Photo/Wisconsin State Journal, Steve Apps)

Seguridad

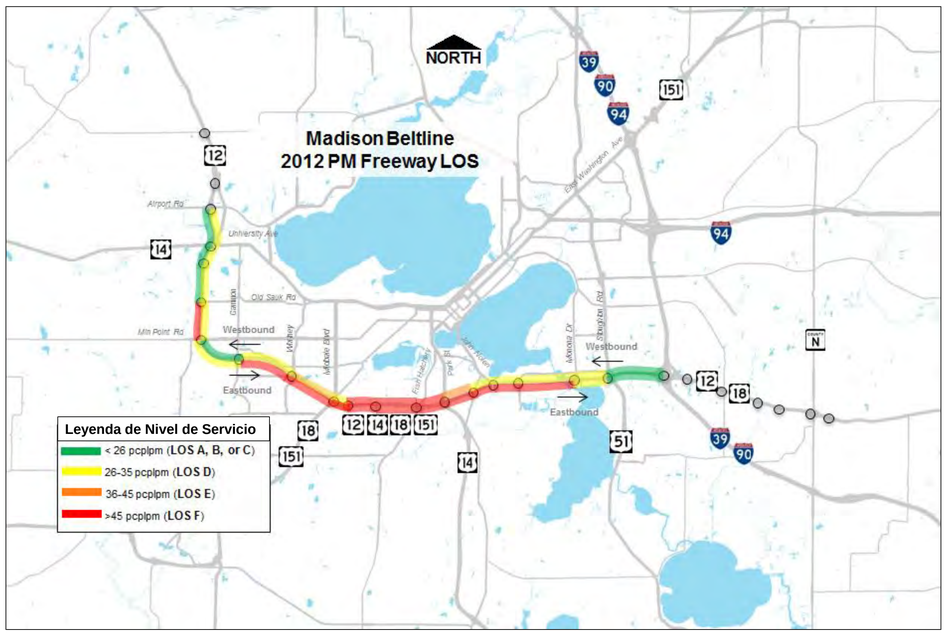


Crecimiento Regional



Habitabilidad y Modos Alternos

Congestión Vehicular de la Madison Beltline



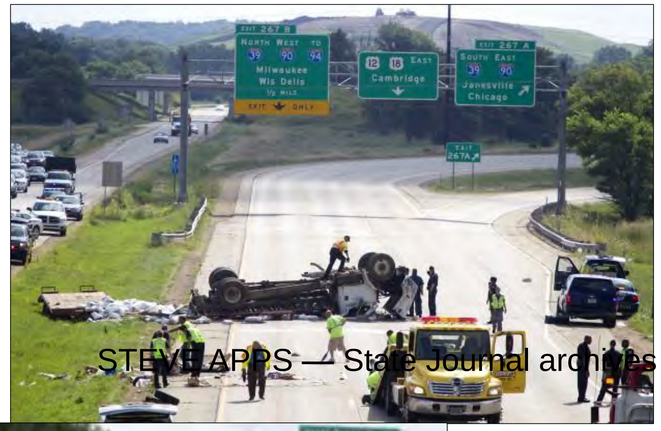
Congestión

La congestión es descrito por medio del Nivel de Servicio (LOS), que oscila entre una A (excelente) y F (pobre).

- Durante la hora pico de la mañana, en condiciones normales, la Beltline al oeste experimenta la mayor congestión, operando a LOS F desde I 39/90 hasta Verona Road.
- Durante la hora pico de la tarde, en condiciones normales, la congestión peor es invertida. La Beltline opera a LOS F hacia el este desde Verona Road hasta Monona Drive.

El Estudio del Corredor por medio del Programa de Planeación y Vinculación Ambiente (PEL) de la Madison Beltline desarrollará soluciones que se dirigen a las necesidades de transporte de la Madison Beltline hasta el año 2050.

Seguridad

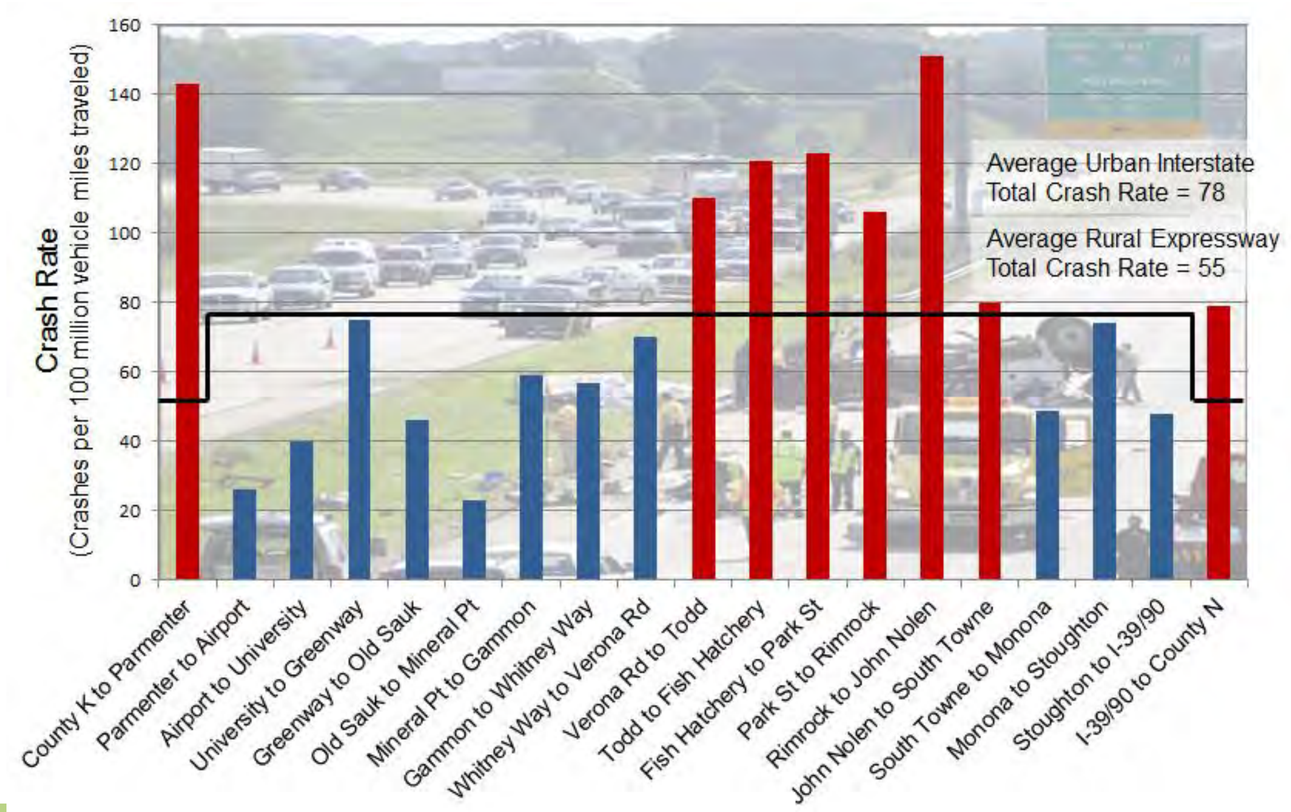


STEVE APPS — State Journal archives

Seguridad en las carreteras se evalúa comparando el índice de accidentes de carretera con otras autopistas en el estado. Tasas de accidentes se miden normalmente en accidentes por cada millón de vehículos de millas viajado (MVMT).

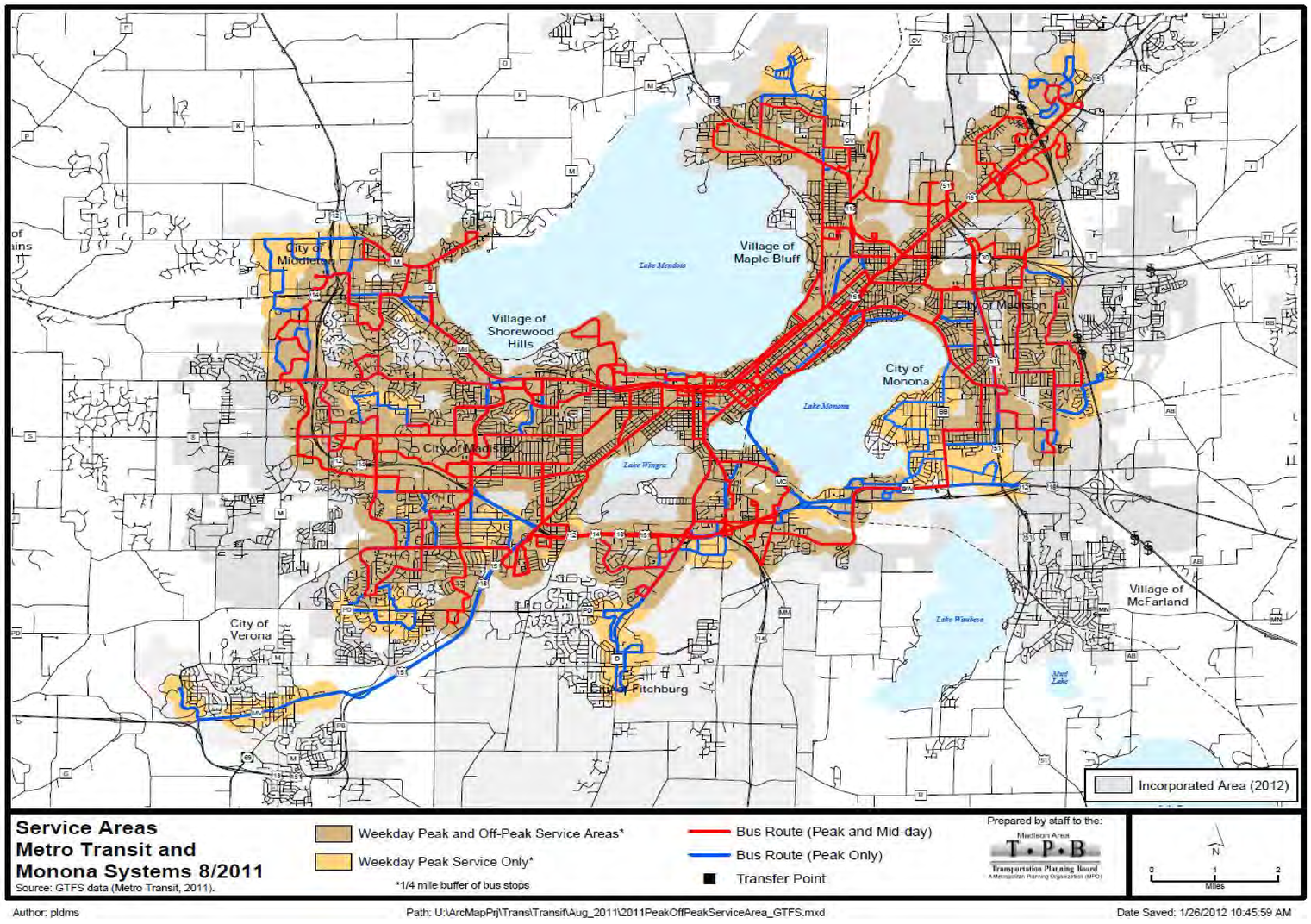
Accidentes de algunas secciones de la Beltline están en o debajo de la media de las autopistas interestatales urbanas. Hay varias secciones de la Beltline que experimentan tasas de accidentes substancialmente más altas que el promedio del estado, incluyendo las siguientes:

- US 12 al norte de Airport Road
- La sección entre Seminole Highway y South Towne
- US 12/18 al este de la carretera interestatal



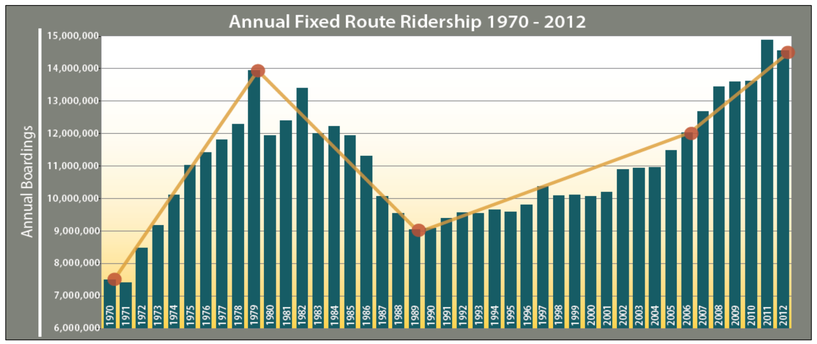
Tránsito

Área de Servicio Existente del Metro Tránsito



En 2011, más de 14.9 millones viajes fueron documentados en Metro Tránsito; un aumento de 9.5 por ciento en comparación a 2010. En actualidad, 8.6 por ciento de los viajes de trabajo en Madison usan transporte; esto ocupa el número 44 en la nación. Cinco rutas de Metro Tránsito se ejecutan en la Beltline y 36 rutas cruzan la Beltline a través de intercambios. Congestión en la Beltline y sus intercambios afectan los tiempos de servicio de las rutas.

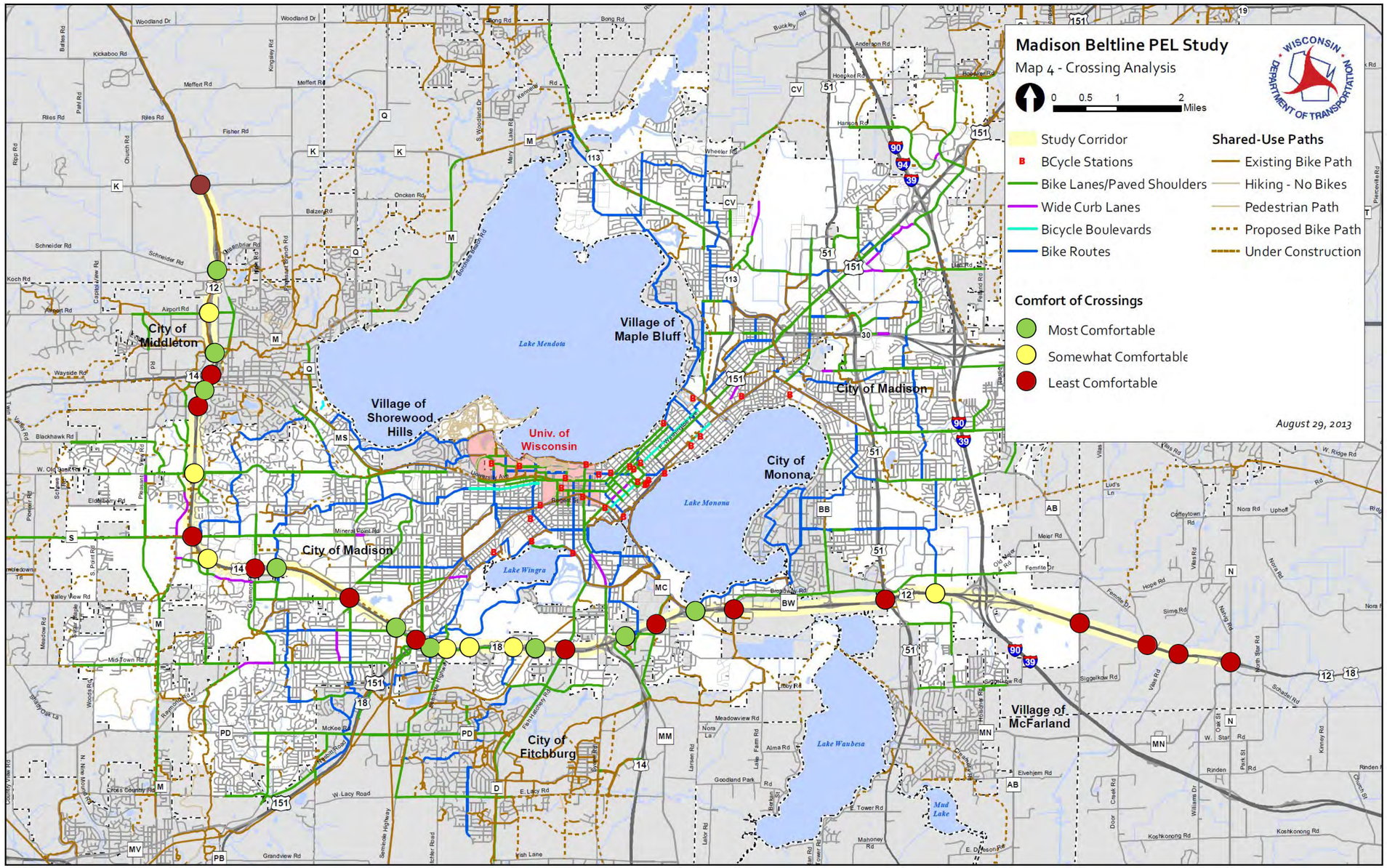
Aumentando Pasajeros



Source: Metro Transit 2012 Annual Report

Alojamientos Para Peatones y Ciclistas

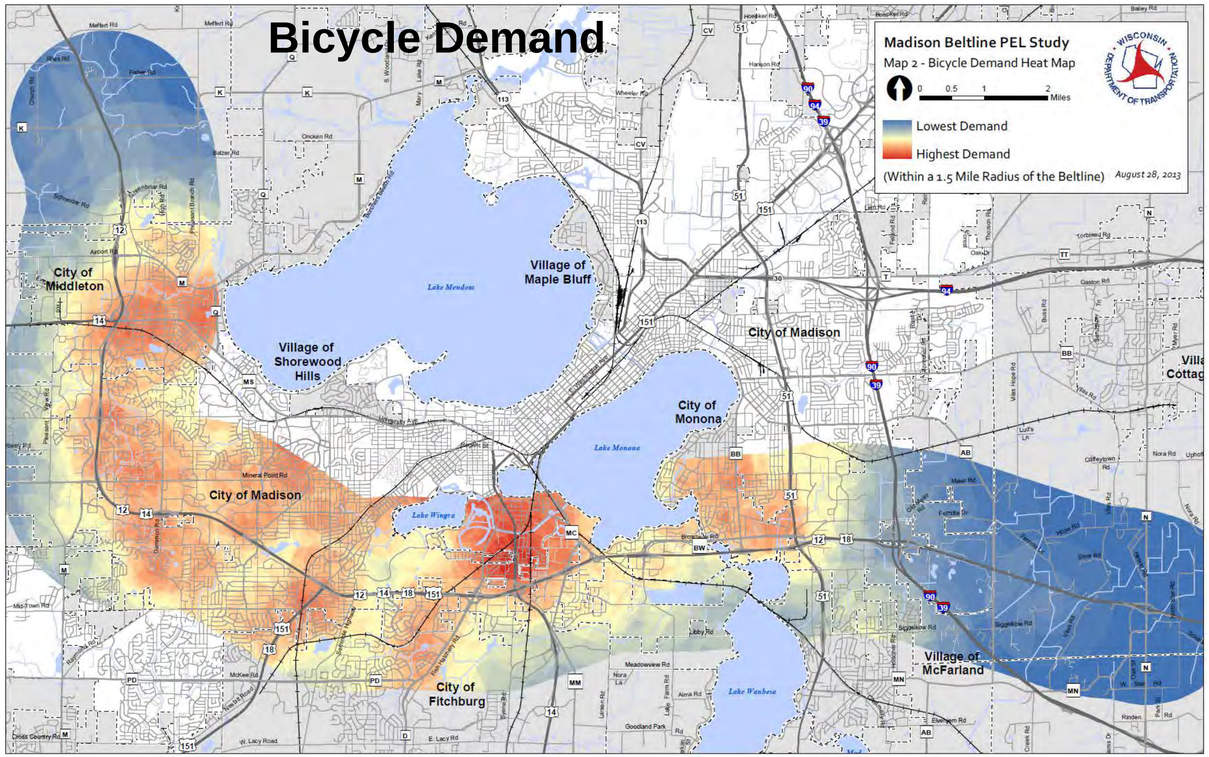
En actualidad, hay 31 cruces para peatones y ciclistas a través la Beltline. Cada cruce tiene un índice de comodidad. El índice esta basado en las niveles de servicio para peateones y ciclistas y en el diseño de la cruce. El índice está diseñado para reflejar qué tan cómodo se siente un usuario al hacer el cruce. Verde significa más cómodo, amarillo significa algo cómodo, y rojo significa lo menos cómodo.

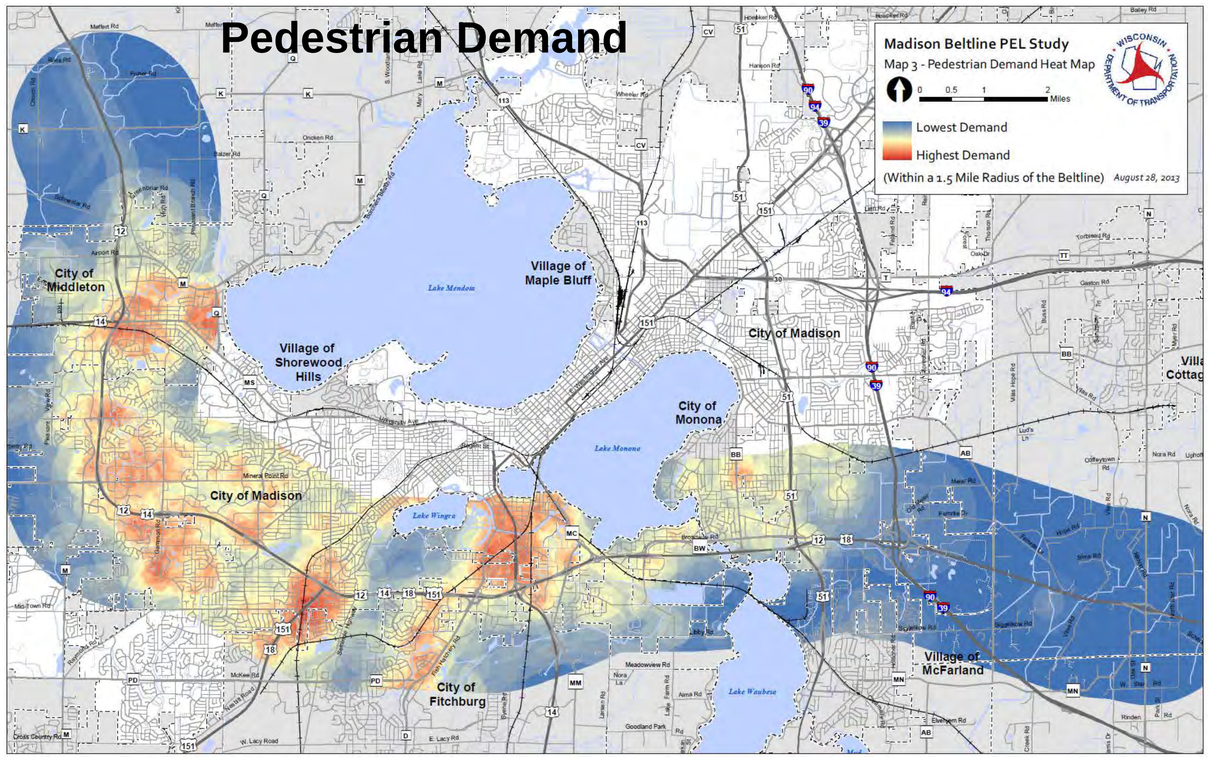


Demanda de viaje Peatonal y Ciclista

Unos 4.7 por ciento de los viajes de trabajo Madison son hechos por bicicleta y Madison filas 18 en la nación para el transporte de bicicletas. Complaciente y alentando a peatones y viaje en bicicleta es una prioridad de la Administración Federal de carreteras y el Departamento de transporte de Wisconsin

Mapas de Calor para Peatones y Ciclistas
Los siguientes mapas de calor para peatones y bicicletas ilustran la demanda (existente y latente) para instalaciones de bicicletas y peatones dentro de 1.5 millas de la Beltline. La demanda se determina por la concentración y la proximidad de varios generadores de viaje y destinos, tales como centros de empleo, escuelas, y tiendas de abarrotes. Los tonos rojos y anaranjados ilustran las zonas con alta potencial de excursions por peatones y ciclistas cerca de la Beltline.





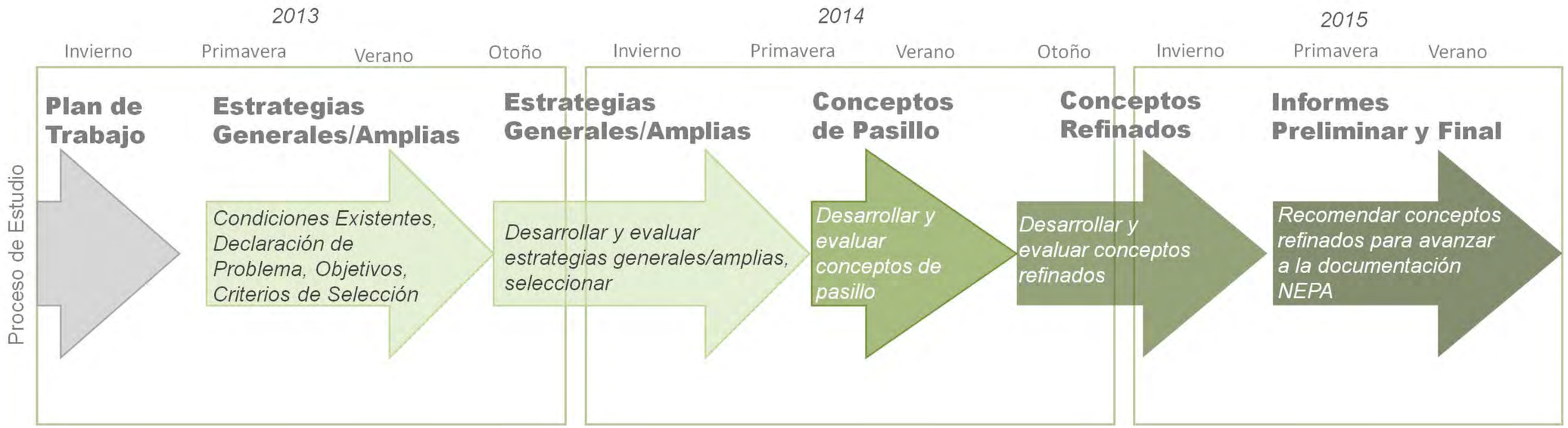
Orientación del FHWA sobre las carreteras sostenibles afirma que además de abordar del medio ambiente y las necesidades de los recursos naturales, el desarrollo de una carretera sostenible se centra en acceso (no sólo movilidad), moviendo gente y bienes (no sólo los vehículos) y proporcionando personas con opciones de transporte, tales como rutas seguras y cómodas para caminar, montar en bicicleta, y de tránsito.

Proceso y Cronograma del Estudio PEL

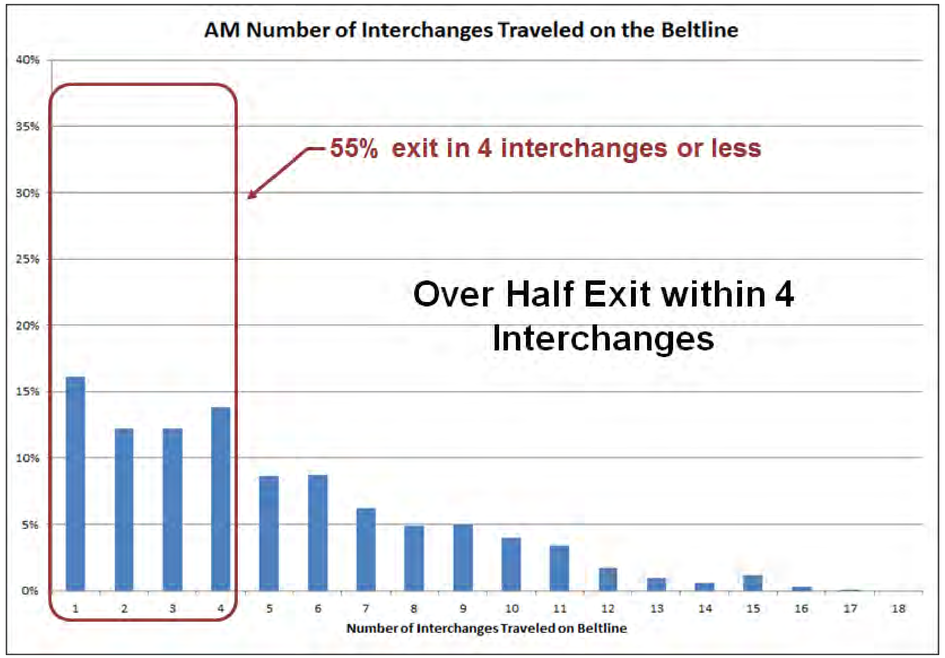
El estudio PEL identifica los conceptos para futuro análisis

El proceso del estudio del programa de Planeación y Vinculación Ambiente (PEL) es esperado durar aproximadamente 2 años. Empezará por desarrollar una Declaración de Problema y Criterios de Selección y evaluando Estrategias Generales/Amplias en toda el área metropolitana de Madison. Las estrategias que cumplan los objetivos para resolver problemas en la Beltline avanzarán a la etapa que se concentra en pasillo(s) o estrategia(s) específicos. Conceptos de Pasillo serán refinados. Los conceptos que cumplan los objetivos para resolver problemas en la Beltline serán evaluados, y despues recommendados para avance al estudio NEPA, tal como una declaración de impacto ambiental. El público tendrá amplia oportunidad de comentar sobre este estudio PEL y sobre los futuros estudios ambientales asociados con NEPA.

Las estrategias de este estudio que son avanzadas probablemente no serán puestas en práctica al menos hasta el año 2020.

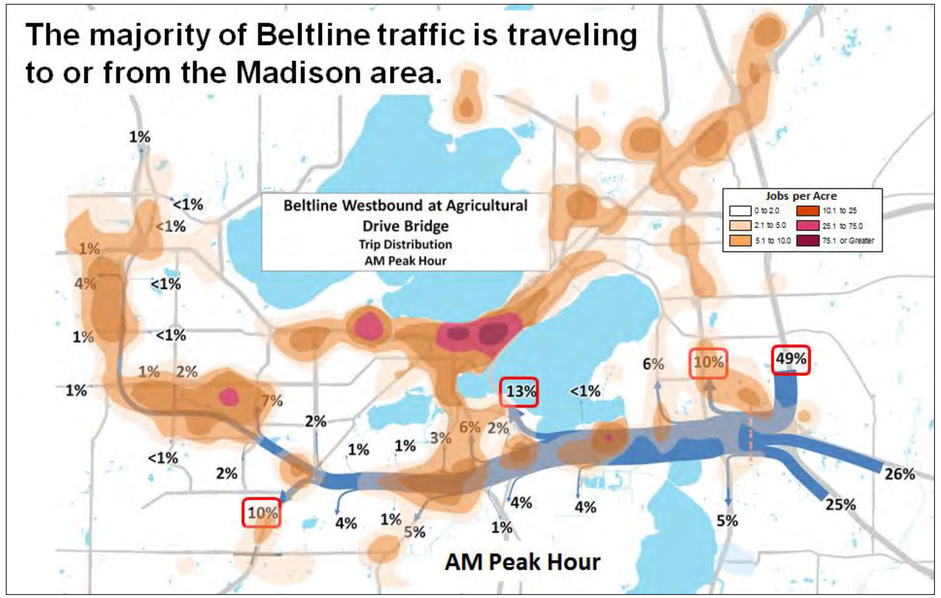


Orígenes y Destinos de la Beltline



La Beltline sirve el tráfico local

El estudio de origen y destino de WisDOT miró cuánto tiempo los vehículos permanecen en el camino una vez que han entrado a la Beltline. El gráfico adyacente muestra que más de la mitad del tráfico sale dentro de 4 salidas despues de entrar en la Beltline. Esto indica que gran parte del tráfico se orienta localmente en lugar de a través del tráfico. Madison tiene una red radial de carreteras que se asemejan a "rayos" de una rueda. Al entrar en la área central de Madison, la Beltline distribuye el tráfico al rayo deseado.



La Beltline sirve centros de empleo

El gráfico adyacente muestra los destinos del tráfico interestatal que entra en la Beltline durante la hora pico de la mañana. Las áreas sombreados anaranjado y rojo designan centros de empleo. Salidas notables de este tráfico son Stoughton Road, John Nolen Drive, y Verona Road. El gráfico muestra la importancia de la Beltline para facilitar el acceso a los centros de empleo.

¡Necesitamos sus comentarios!

La Declaración de Problema preliminar, Meta, y Objetivos formarán la fundación para el desarrollo de estrategias y la evaluación. El grado al cual las alternativas y estrategias satisfacen la meta y los objetivos determinará si éstos son presentados para el estudio adicional. La Declaración de Problema preliminar y la Meta se ofrecen a continuación. Hemos obtenido comentarios valiosos de funcionarios y agencias de recursos que se han incorporado en el texto. ¿Está usted de acuerdo con la Declaración de Problema y Meta? ¿Tiene usted sugerencias? Por favor proporcione sus comentarios y sugerencias en la hoja de comentario de modo que podamos incluirlos en el proceso de estudio.

Declaración de Problema

Un informe de Evaluación de Necesidades de 2008 tocante la Beltline documentó una serie de deficiencias relacionadas con este corredor de la autopista. Las deficiencias han llegado a un nivel tal que en noviembre 2011 la Comisión de Proyectos de Transporte de Wisconsin autorizó el estudio de soluciones a largo plazo para la Madison Beltline de US 14 en Middleton hasta County N en Cottage Grove. Se necesitan soluciones para abordar las siguientes cuestiones asociadas con la Beltline:

- Preocupaciones por la seguridad vial.
- Aumento de la demanda de viajes y congestión.
- Alojamientos limitados para e integración de modos de transporte alternos.

Estas cuestiones conducen tiempos de viaje inconfiables, un aumento en los gastos de viaje, y negativas consecuencias económicas y ambientales para los residentes de la área, los viajeros, las empresas, y los movimientos de carga.

.

Meta Preliminar

Mejorar la seguridad y los viajes multimodal lo largo y a través del corredor vial de la Beltline en una manera que apoya el desarrollo económico, contribuye positivamente a la calidad de vida de los residentes del área, y tiene impactos responsables ambientales y sociales.

¡Necesitamos sus comentarios!

La Declaración de Problema preliminar, Meta, y Objetivos formarán la fundación para el desarrollo de estrategias y la evaluación. El grado al cual las alternativas y estrategias satisfacen la meta y los objetivos determinará si éstos son presentados para el estudio adicional. Los objetivos preliminares se ofrecen a continuación. Hemos obtenido comentarios de funcionarios y agencias de recursos que se han incorporado. ¿Está usted de acuerdo con estos objetivos? ¿Tiene usted sugerencias? Por favor proporcione sus comentarios y sugerencias en la hoja de comentario de modo que podamos mejorar los objetivos.

Objectivos Preliminares

El estudio investigará la capacidad de múltiples estrategias y corredores para satisfacer la Declaración de Problema, Meta, y Objetivos.

- Mejorar la seguridad de todos los modos de transporte.
- Abordar la infraestructura y las deficiencias de la Beltline.
- Abordar la congestión del sistema para todos los modos de transporte:
  - Vehículos de Pasajeros Locales y Regionales
  - Tránsito
  - Peatonal
  - Biciclistas
  - Carga
- Limitar los impactos a un nivel responsable de los efectos sociales, culturales, y ambientales.
- Aumentar la confiabilidad de los tiempos del sistema para viajes regionales y locales.
- Mejorar las conexiones a través y adyacente a la Beltline para todos los modos de transporte.
- Mejorar el acceso multimodal regional eficiente los centros económicos de la área metropolitana de Madison.
- Disminuir los efectos de desviación del tráfico para las calles del vecindario.
- Mejorar el transporte de pasajeros y oportunidades de enrutamiento.
- Mejorar alojamientos de peatones y ciclistas.
- Complementar otras iniciativas importantes del transporte y estudios en el área de Madison.