WISDOT NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO 5304-02-01
BELTLINE DE MADISON
ESTUDIO DEL CORREDOR DEL PROGRAMA DE PLANEACIÓN Y VINCULACIÓN
AMBIENTAL (PEL)
US 12/14/18/151
US 14-COUNTY N
CONDADO DANE

Introducción

Usando el proceso del Programa de Planeación y Vinculación Ambiental (PEL), la declaración de problema desarrollada en el estudio de pasillo es la fundación para el objetivo y declaraciones de necesidad en el proceso del Acto de Política Ambiental Nacional (NEPA). La declaración de problema refleja las necesidades identificadas, mientras que las metas y objetivos reflejan el propósito del proyecto. La declaración de problema, la meta, y los objetivos son usados para desarrollar criterios de proyección que evalúan alternativas y supervisar el rendimiento. La declaración de problema, la meta, y los objetivos para la Beltline PEL fueron desarrolladas mediante un proceso de colaboración en el que participaron grupos de enfoque, comités, y reuniones públicas. Funcionarios electos, personal de la comunidad, agencias federales y estatales, y miembros de la comunidad todos contribuyeron. Varias estrategias serán desarrolladas y evaluadas para determinar el grado al cual se dirigen a los criterios de selección basados en los objetivos del proyecto. Las estrategias que se proyectan hacia fuera durante el proceso de PEL no serán evaluadas en el proceso de NEPA. Estrategias que se mueven hacia adelante en el proceso de PEL serán evaluado aún más durante el proceso de NEPA.

Declaración de Problema Para el PEL de la Beltline

La Beltline de Madison une Wisconsin sudoeste a la nación y proporciona una conexión importante entre barrios, empresas, comunidades, y regiones. Inicialmente construido a finales de 1950, se convirtió en la carretera principal este-oeste en el área de Madison. Los automovilistas usan la Beltline para viajar al trabajo, la escuela, y destinos de compras y de recreación. Secciones de la Beltline llevan un promedio anual de 123,000 vehículos por día. Sin la Beltline se necesitaría un la sistema mucho más robusto de las calles locales y arterias para asumir esta carga.

El Informe de 2008 sobre la Evaluación de Necesidades de la Beltline de Madison documenta una serie de deficiencias asociadas con este corredor de la autopista. Estas deficiencias han crecido a un nivel que en noviembre de 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 hacia County N en Cottage Grove. Se necesitan soluciones para abordar las siguientes cuestiones sobre la Beltline:

- Aumento de la demanda de viajes y congestión.
- Preocupaciones por la seguridad vial.
- Alojamiento limitado o insuficiente para los modos de transporte alternos.

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

Meta y Objetivos

Meta

Mejorar viajes multimodales y la seguridad a lo largo y a través del corredor de la Beltline de una manera que apoya el desarrollo económico, reconoce los planes comunitarios, contribuye positivamente a la calidad de vida de la zona, y limita los efectos ambientales y sociales adversos a la medida más posible.

Objetivos

El estudio investigará la capacidad de múltiples estrategias y corredores para satisfacer la Declaración de Problema de la Beltline, Meta, y Objetivos. Objetivos medibles específicos para la Beltline son los siguientes:

1. Mejorar la seguridad de todos los modos de transporte.
2. Abordar la infraestructura y las deficiencias de la Beltline.
3. Abordar la congestión del sistema para todos los modos de transporte.
 - a. Peatonal
 - b. Biciclistas
 - c. Tránsito
 - d. Vehículos de pasajeros locales y regionales
 - e. Carga
4. Limitar los impactos a un nivel responsable de los efectos sociales, culturales, y ambientales.
5. Aumentar la confiabilidad de los tiempos del sistema para viajes regionales y locales.
6. Mejorar las conexiones a través y adyacente a la Beltline para todos los modos de transporte.
7. Mejorar el acceso eficiente regional multimodal a los centros económicos de la área metropolitana de Madison.
8. Disminuir los efectos de desviación del tráfico para las calles del vecindario.
9. Mejorar el transporte de pasajeros y oportunidades de enrutamiento.
10. Mejorar alojamientos de peatones y ciclistas.
11. Complementar otras iniciativas importantes del transporte y estudios en el área de Madison.
12. Apoyar la infraestructura y otras medidas que animan alternativas a viajes de vehículo de ocupación solos.

Los objetivos anteriores se condensaron a los siguientes objetivos fundamentales y de los resultados deseados en colaboración con representantes electos, de agencia, y de la comunidad. Los objetivos fundamentales y los resultados deseados proporcionan una base para los criterios de selección usados en la evaluación de estrategia.

Objetiva Fundamental	Resultado Deseado
1. Mejorar la seguridad de todos los modos de transporte	
Bicicleta	Reducir accidentes de bicicleta contra vehículo (tazas/gravedad).
Peatones	Reducir accidentes de peaton contra vehículo (tazas/gravedad).
Vehículo	Disminución de accidentes (tazas/gravedad—en zonas de alta frecuencia de accidente).
2. Abordar la infraestructura y las deficiencias de la Beltline	Abordar pavimento crítica y deficiencias geométricas.
3. Abordar la congestión del sistema para todos los modos de transporte	
Peaton	Acceso cómodo y conveniente cerca, a través, y a lo largo del corredor de la Beltline.
Bicicleta	Rutas directas y cómodas a través y a lo largo de la Beltline. Proporcionar opciones convenientes de modo alternativas/transferencias.
Tránsito	Mejorar el acceso a las instalaciones piloto de tránsito y vehículos. Aumentar las oportunidades de enrutamiento de tránsito.
Vehículos (incluyendo pasajeros y carga)	Proporcionar mejor confiabilidad de tiempo de viaje (reducir la congestión no recurrente). Disminución/reducir la congestión recurrente. Proporcionar opciones convenientes de rutas alternativas. Reducir el uso vehicular durante las horas pico.
4. Limitar los impactos a un nivel responsable de los efectos sociales, culturales, y ambientales	Consideración de alternativas que equilibran la necesidad de transporte y protección de los recursos ambientales y comunitarios.
5. Mejorar el acceso eficiente multimodal a los centros económicos	Los terminales de rampa y las carreteras conectadoras funcionan en niveles de servicio satisfactorios. Acceso conveniente y cómodo a centros económicos para todos los modos de viajes.
6. Disminuir los efectos de desviación del tráfico para las calles del vecindario	Tráfico desviado usa carreteras clasificadas como colectores o mejor.
7. Complementar otras iniciativas importantes del transporte y estudios en el área de Madison	Concepto complementa, y no está en conflicto con, otras iniciativas de transporte.