

La selección de la Alternativa Preferida se aproxima

Durante el invierno, el equipo del estudio Transporte 2020 analizó tres alternativas para mejorar el tráfico en el condado de Dane. Los costos y beneficios de las alternativas 2A, 3, y 5 del estudio Transporte 2020 de analizaron. También se consideraron los posibles beneficios para la comunidad y el desarrollo económico. El análisis incluyó planes de operaciones, estimado de costos, y una evaluación experta del posible desarrollo de bienes raíces en el área de las estaciones. La opinión de los residentes del condado de Dane que contribuyeron comentarios sobre el estudio también se consideró.

Como resultado del análisis y comentarios del público, la fuerza operante del estudio recomendó continuar analizando dos alternativas en más detalle. Es probable que las alternativas 2A y 3 tendrán la mejor combinación de costos y beneficios para proveer un servicio de transportación rápida y de alta calidad en el área más poblada del condado de Dane. Este servicio de transportación conectará a los residentes y visitantes a los lugares de trabajo, de entretenimiento, y de compras. Al mismo tiempo, ayudará a aliviar la congestión de tráfico y reducirá la necesidad de expandir carreteras y lugares de parqueo.

Aunque la Fuerza Operante del estudio Transporte 2020 recomendó no continuar estudiando la Alternativa 5 en este momento, puede que algunas de sus características se consideren en el futuro. Por ejemplo, extensiones de servicio en el futuro podrían utilizar derecho de paso en calles públicas si la comunidad lo sugiere.

Por favor estudie este boletín para obtener información sobre los detalles de las alternativas. También debe asistir a la asamblea pública el 3 de mayo para obtener más información. Para más detalles, vea la invitación en la esquina izquierda.

¡USTED ESTA INVITADO!

A la asamblea pública de Transporte 2020

FECHA: jueves, 3 de mayo del 2007

LUGAR: Monona Terrace

HORA: de 5 a 8 p.m.

Presentación a las 6 p.m.

- Examine información sobre las alternativas de Transporte 2020
- Vea modelos de servicio y estimados de costo y uso
- Aprenda sobre la evaluación del impacto a la comunidad y al medio ambiente
- Comparta su opinión con respecto a las mejoras de transporte en el condado de Dane y el área metropolitana de Madison

Dos alternativas de ferrocarril son considerados

Las dos alternativas, la 2A y la 3, utilizarían líneas de ferrocarril existentes. También utilizarían vagones de pasajeros autopropulsados operando en el corredor de ferrocarril que se extiende de Middleton y Shorewood Hills por el Istmo y hacia el este. Las estaciones servirían las destinaciones residenciales, de empleo, y entretenimiento más importantes del área.

La Alternativa 2A incluye 18 estaciones mientras la Alternativa 3 incluye 17 estaciones. En ambos casos, se están planeando cuatro estaciones en las afueras en las que se podrá parquear el automóvil y montarse en el tren. En ambas alternativas, los vehículos alcanzarían una velocidad promedio de 22 a 25 millas por hora. Ninguna de las alternativas estaría disponible los domingos. (con excepción de algunos eventos especiales pero el servicio usual de autobuses estaría disponible).

[continúa en la página 2](#)



Se consideran las últimas alternativas

de la página 1

Las alternativas 2A y 3 se están analizando detalladamente para comparar sus niveles de servicio, estimados de uso, costos, y posible impacto al medio ambiente, uso de los terrenos, y desarrollo de la comunidad.

Estos resultados van a ser comparados a la opción “baseline bus”, una alternativa de bajo costo diseñada para mejorar el transporte en el condado de Dane sin invertir mucho capital.

Esta opción incluye un “corredor de prioridad para autobuses” por el centro del Istmo. Este corredor tendría una sistema de señales de tráfico con prioridades, carriles exclusivos para los autobuses (donde sea práctico) y paradas de tránsito mejoradas.

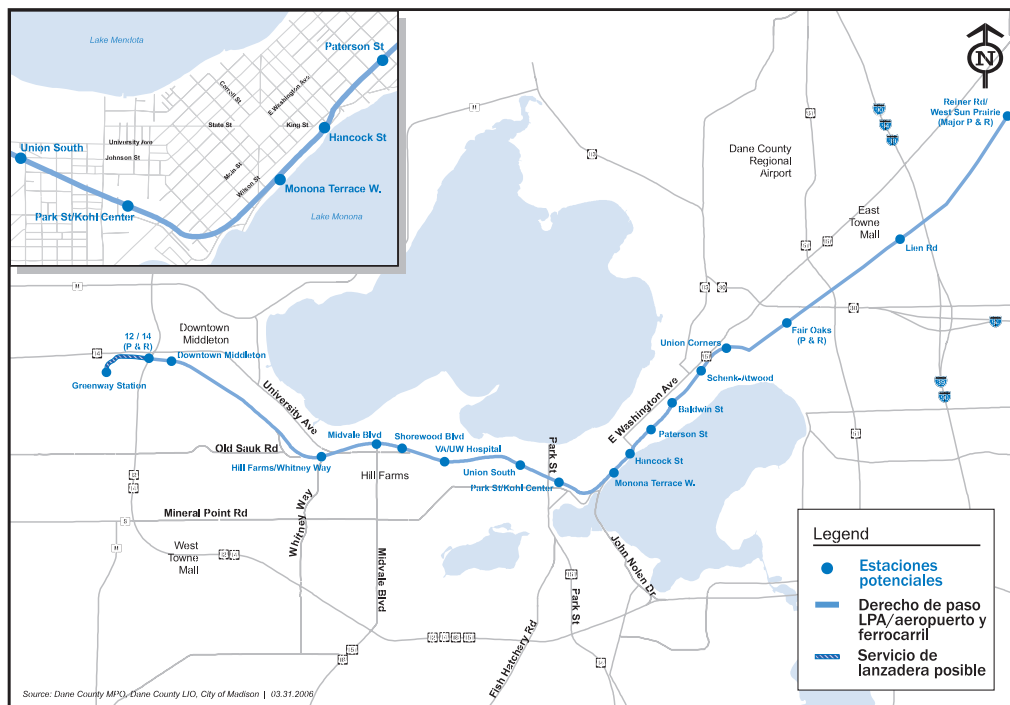
Finalmente, la fuerza operante de implementación seleccionará una de las alternativas como la primera pieza de un sistema regional (como la Alternativa Preferida en la Localidad, “Locally Preferred Alternative” o LPA)

En estos momentos, la opinión del público es crucial para el estudio. El equipo del estudio necesita considerar la opinión de los residentes, dueños de negocios, estudiantes, y empleados para asegurarse que la Alternativa Preferida en la Localidad (Locally Preferred Alternative o LPA) refleje las necesidades, los intereses, y las prioridades de la gente que está diseñada a servir.

Para más información sobre el estudio, puede comunicarse con:

David M. Trowbridge, AICP
Gerente de Transporte 2020
(608) 267-1148 ext. 207
dtrowbridge@cityofmadison.com

Alternativa 2a: Middleton vía Derecho de Vía de Ferrocarril



La alternativa 2A presenta un alineamiento de dos vías de ferrocarril desde Union Corners hasta Shorewood Boulevard. Los trenes viajarán por dos rutas que se superponen para proveer un servicio eficiente y de bajo costo en el centro de Madison. Las rutas se identificarán como la rama este y la rama oeste.

La rama este funciona desde Reiner Road, cerca de Sun Prairie, por el centro de Madison, hacia los hospitales de UW. Esta rama se extiende por 11 millas y toma casi 26 minutos viajarla.

La rama oeste viaja de Middleton a Union Corners en el Istmo Este. El viaje de 10 millas toma aproximadamente 27 minutos.

Viajes en la Alternativa 2A serían relativamente rápidos entre las estaciones. Los siguientes viajes lo demuestran:

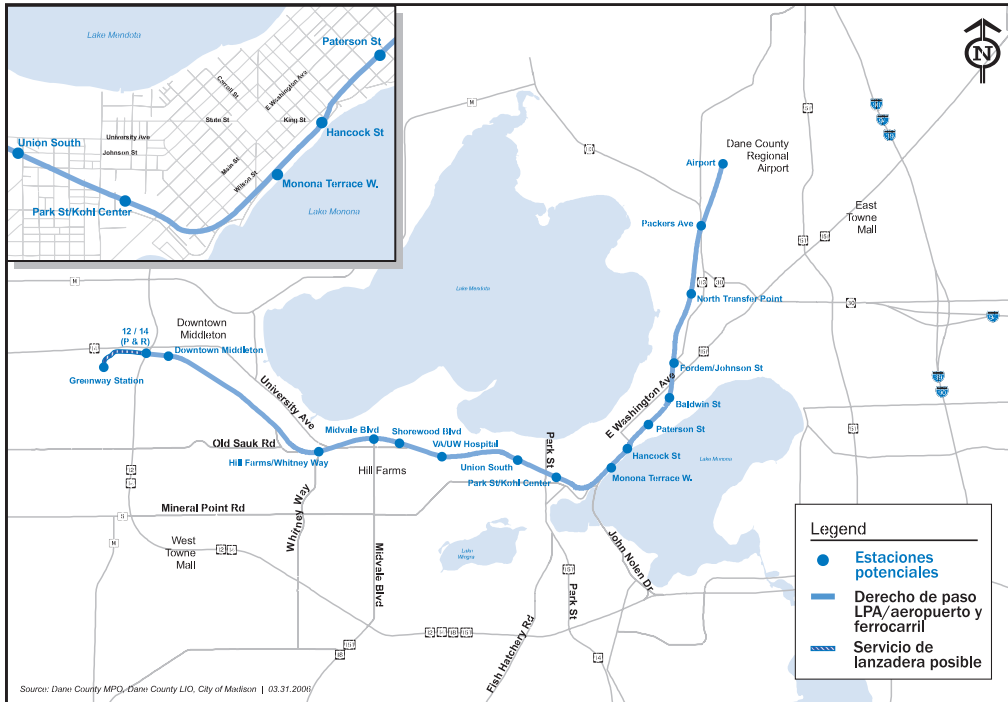
- Centro de Middleton a Monona Terrace Oeste: 19 minutos
- “Lien Road Park and Ride” hacia los hospitales VA/UW: 22 minutos

Durante las horas de mayor tránsito, los trenes funcionarían cada 20 minutos en ambas direcciones; esto significa que en el segmento que se superpone en el centro del Istmo - entre los hospitales UW y Union Corners - el servicio es efectivamente duplicado: un vehículo llegaría a cada estación aproximadamente cada diez minutos en cada dirección. Los trenes funcionarían cada 40 minutos en las horas de poco tránsito, lo que significaría esperas de 20 minutos en el centro de Madison.

El costo preliminar de construir, operar, y mantener la Alternativa 2A será presentado en la asamblea pública del 3 de mayo. Los costos se seguirán ajustando mientras los planes operacionales se siguen evaluando.

as, se necesita la opinión del público

Alternativa 3: Aeropuerto vía Derecho de Vía de Ferrocarril



La alternativa 3 usa un alineamiento de una sola vía de ferrocarril con estaciones donde los trenes que viajan en dirección opuesta se encuentran. La ruta viajaría de punta a punta en vías existentes de ferrocarril de carga desde Middleton, por el centro de Madison, y el Istmo Este. Después se desviaría hacia el norte desde Baldwin Street hasta terminar en el aeropuerto del condado de Dane. Los trenes funcionarían cada 15 minutos durante las horas de mayor tránsito, y cada 30 minutos durante las horas de poco tránsito. Esta alternativa provee transportación rápida y segura entre los corredores, no importa las condiciones de tráfico o del tiempo. Por ejemplo,

- Desde Middleton hasta el Kohl Center: 16 minutos
- Desde Monona Terrace Oeste hasta el aeropuerto: 14 minutos

Como indicamos anteriormente, los costos preliminares de construcción, operación, y mantenimiento estarán disponibles en la asamblea pública del 3 de mayo. Los costos se seguirán ajustando mientras los planes operacionales se siguen evaluando.

Características Preliminares de las Alternativas de Construcción de Transporte 2020

Alternativa	Distancia Total	Tiempo de Viaje de Punta a Punta	Trenes durante la semana	Frecuencia de los trenes
Alternativa 2A	16 millas	39 minutos ¹	142 ²	cada 20 minutos ³
Alternativa 3	12.7 millas	34 minutos	96	cada 15 minutos
Alternativa 5	16 millas	38 minutos ¹	140 ²	cada 20 minutos ³

¹ No incluye tiempo de transbordar en una de las nueve estaciones en el centro del Istmo, ² Suma de los viajes en las dos ramas, ³ Cada rama.



Servicio Metropolitano de Autobuses y Transporte 2020

La Alternativa Preferida en la Localidad (Locally Preferred Alternative -LPA) de Transporte 2020 va a incluir una integración con el servicio de autobuses de "Metro Transit". La intención principal es proveer mejor servicio a todos los usuarios. (los que usan los autobuses y los que usan los trenes) Algunas de las rutas existentes de los autobuses serán restructuradas para minimizar la duplicación de servicio de autobús y de tren. De cualquier modo, el sistema de autobuses no cambiará mucho.

Debido a la preocupaciones del público con respecto a mantener el nivel existente de servicio de autobús, los ahorros que resulten de la reducción en la duplicación de servicios de tránsito se utilizarán en otros mercados. Esto significa que, en general, el público tendrá más opciones y más conexiones de tránsito. Por ejemplo, mientras algunas rutas durante horas de mayor tránsito se convierten en afluente de estaciones en vez de servicio que atraviesa la ciudad (cross-town service), ahora ofrecerán servicio durante otras horas del día. Además, las tarifas para el servicio Transporte 2020 se van a integrar con el sistema de tarifas del "Metro Transit". Será posible transbordar entre los trenes y los autobuses. Propuestas para la realineación de las rutas de autobús estarán disponibles en la asamblea pública del 3 de mayo.

Mejoras al Transporte y Desarrollo de la Comunidad

En varios planes completados en la última década, los ciudadanos del condado de Dane han articulado una visión de su futuro que incluye un mejor sistema de tránsito. Un sistema mejorado ayudaría a preservar el carácter de los vecindarios, a mantener la vitalidad económica del centro de la ciudad, y a conservar los bienes ambientales únicos de la región. Los planificadores de Transporte 2020,

trabajando con los expertos locales, estimaron los posibles impactos de un sistema de ferrocarril en el desarrollo de la región. Ellos concluyeron que el tránsito por vía de ferrocarril podría estimular la creación de 4,000 viviendas en la vecindad de las estaciones de tren. Un sistema de tren también podría inducir el desarrollo de más de 4 millones de pies cuadrados de espacio comercial antes del 2020. Esto

contendría casi 20,000 empleos en el área de desarrollo.

Madison es una de las áreas metropolitanas de mayor crecimiento en Wisconsin. Mejorar el sistema de transporte aquí permitirá que Dane County mantenga su alta calidad de vida durante esta época de gran crecimiento.

Transport 2020 Study
10 West Mifflin St.
Suite 300
Madison, WI 53703

Calendario de los eventos más importantes del estudio

