



PLAN DE TRANSPORTE REGIONAL A 2050

RESUMEN EJECUTIVO

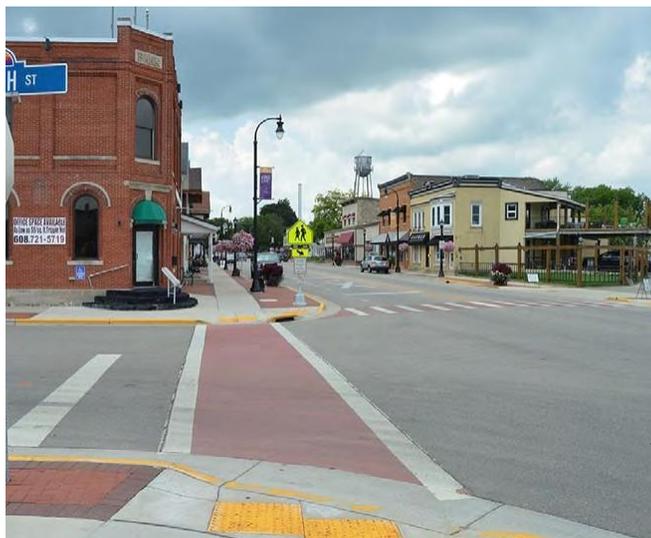
- Introducción
- Objetivos, políticas y medición del desempeño
- Pronóstico de crecimiento y desarrollo planificado del uso de la tierra
- Recomendaciones clave

INTRODUCCIÓN

La población y la economía del condado de Dane están creciendo y cambiando. La población se está volviendo más diversa y la economía está cada vez más orientada al sector privado, con un crecimiento del empleo en los extremos superior e inferior del espectro económico. Aunque la ciudad de Madison sigue recibiendo una parte considerable de este crecimiento, su porcentaje de la población y el empleo ha disminuido y se espera que siga disminuyendo. Sin embargo, dentro de la ciudad, un mayor porcentaje de nuevas viviendas y empleos se está ubicando en áreas de reurbanización, especialmente, en East Washington Avenue. Se necesita un sistema de transporte regional multimodal seguro, eficiente e integrado para respaldar este crecimiento.

La encuesta de Valores y Prioridades de la Región de Greater Madison (Greater Madison Region Values and Priorities), hecha a principios de 2016, identificó los factores clave que hacen que la región sea atractiva para los residentes, los valores regionales y las necesidades percibidas para el futuro. Los resultados de la encuesta demostraron que el crecimiento regional se debe a muchos factores: un excelente sistema educativo, una economía sólida, agricultura local, un fuerte sentido de comunidad y acceso a la naturaleza y a la recreación al aire libre, que han llevado a una alta calidad de vida y perspectiva regional positiva. Seis de cada diez participantes de la encuesta creen que “habrá mucho más crecimiento en esta región, lo queramos o no; lo mejor que podemos hacer es prepararnos”. Al mismo tiempo, siete de cada diez participantes creen que el crecimiento regional “ha aportado y seguirá aportando muchos beneficios y ventajas a la región [...] y debe ser fuertemente fomentado y promovido”. Tal vez como era de esperar, el 67 % de los participantes cree que es muy o extremadamente importante tener un plan de crecimiento a largo plazo, mientras que el 81 % está de acuerdo en que “invertir en transporte regional es una prioridad importante para la región”.

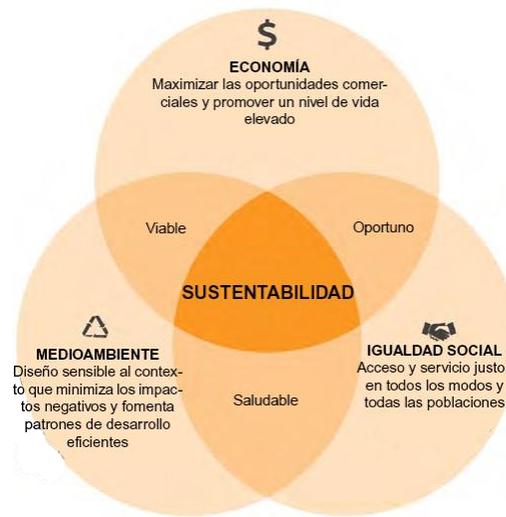
El Plan de Transporte Regional (Regional Transportation Plan, RTP) a 2050 es el modelo de la región de Madison para su futuro sistema de transporte multimodal. El plan se basa en RTP anteriores, con análisis actualizados, pronósticos de crecimiento, objetivos y políticas. El plan también se basa en planes y estudios recientes y en curso del ámbito local, de la Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) y del Departamento de Transporte de Wisconsin (Wisconsin Department of Transportation, WisDOT), por ejemplo, el [Corredor de tránsito de Madison: Estudio de investigación de tránsito rápido de autobuses \(Madison Transit Corridor – Investigating Bus Rapid Transit Study\)](#) y el [Plan de transporte en bicicletas para el área metropolitana de Madison \(Bicycle Transportation Plan for the Madison Metropolitan Area\)](#) de la MPO. Finalmente, el plan incluye algunas actualizaciones para cumplir los nuevos requisitos federales, especialmente, en lo relacionado a la gestión del desempeño. La planificación es un proceso continuo, y el RTP se actualizará nuevamente en cinco años.



OBJETIVOS, POLÍTICAS Y MEDICIÓN DEL DESEMPEÑO

Los objetivos y las políticas del RTP se basan en lo que se identifica en los esfuerzos previos de planificación, perfeccionados a través de la comunicación con el público y las partes interesadas clave. En los objetivos y las políticas, los principios de sustentabilidad ocupan un lugar preeminente:

- **Igualdad social:** El sistema de transporte debe estar diseñado para ofrecer un nivel equitativo de servicios a todos los segmentos de la población en todos los modos.
- **Medioambiente:** El sistema de transporte debe diseñarse y operarse dentro del contexto de su entorno, minimizando los impactos negativos y fomentando patrones de desarrollo eficientes que optimicen las opciones de viaje, vivienda y empleo. El sistema debe promover el desarrollo existente y planificado, y desalentar el crecimiento en las zonas rurales.
- **Economía:** El sistema de transporte debe garantizar que las empresas tengan las máximas oportunidades para atender a los clientes, llegar a ellos, exportar bienes y conseguir trabajadores. El sistema debe desempeñar un papel importante en el mejoramiento del nivel y la calidad de vida de la región.



Los objetivos presentados en el plan comenzaron como un conjunto de declaraciones con aspiraciones sobre los resultados deseados que la región trabajaría para lograr. Estos se perfeccionaron para dar un conjunto de objetivos que orienten las recomendaciones de políticas y proyectos del plan:

1. **Crear barrios y comunidades habitables conectadas:** Crear lugares habitables interconectados vinculados a trabajos, servicios, escuelas, tiendas y parques a través de un sistema de transporte multimodal que esté integrado con el entorno desarrollado y admita patrones de desarrollo compactos que aumenten la viabilidad de caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público.
2. **Mejorar la salud pública, la seguridad y la protección:** Diseñar, construir, operar y mantener un sistema de transporte que permita a las personas llegar a donde necesiten ir de manera segura y que, combinado con el diseño de obras y los patrones de uso de la tierra como apoyo, facilite y fomente estilos de vida activos y mejore, al mismo tiempo, la calidad del aire.
3. **Apoyar la prosperidad personal y mejorar la economía regional:** Construir, operar y mantener un sistema de transporte que ofrezca a las personas acceso al trabajo a bajo costo y permita el intercambio de bienes y servicios dentro de la región y hacia o desde otras regiones.
4. **Mejorar la equidad para los usuarios del sistema de transporte:** Ofrecer un nivel equitativo de instalaciones y servicios de transporte para todos, independientemente de su edad, capacidad, raza, origen étnico o ingresos.
5. **Reducir el impacto ambiental del sistema de transporte:** Asegurarse de que el sistema de transporte esté diseñado, construido, operado y mantenido de una manera que proteja y conserve el medioambiente natural y los recursos históricos y culturales, y que promueva la conservación de la energía.
6. **Fomentar la eficiencia, la confiabilidad y la integración de todo el sistema en todos los modos:** Diseñar, construir, operar y mantener un sistema de transporte eficiente con patrones de uso de la tierra que aporten y maximicen la movilidad, minimicen los retrasos inesperados y ofrezcan traslados sin problemas entre todos los modos.
7. **Establecer la viabilidad financiera del sistema de transporte:** Lograr y mantener un estado de buena conservación del sistema de transporte actual, invertir en proyectos rentables y garantizar una financiación suficiente y confiable para satisfacer las necesidades actuales y futuras.

Cada objetivo está respaldado por una serie de políticas que ofrecen una estructura para la priorización de proyectos regionales y la toma de decisiones de transporte. Los objetivos y las políticas están vinculados a una serie de mediciones del desempeño, que incluyen algunas mediciones requeridas a nivel federal que también corresponden a los objetivos de desempeño del sistema de transporte nacional. Los propósitos de este enfoque basado en el desempeño son asegurar que las decisiones de inversión se tomen con base en información objetiva y mejorar las comunicaciones entre los responsables de la toma de decisiones, las partes interesadas y el público mientras se logran los objetivos de desempeño regionales, estatales y nacionales.

PRONÓSTICOS DE CRECIMIENTO Y DESARROLLO PLANIFICADO DEL USO DE LA TIERRA

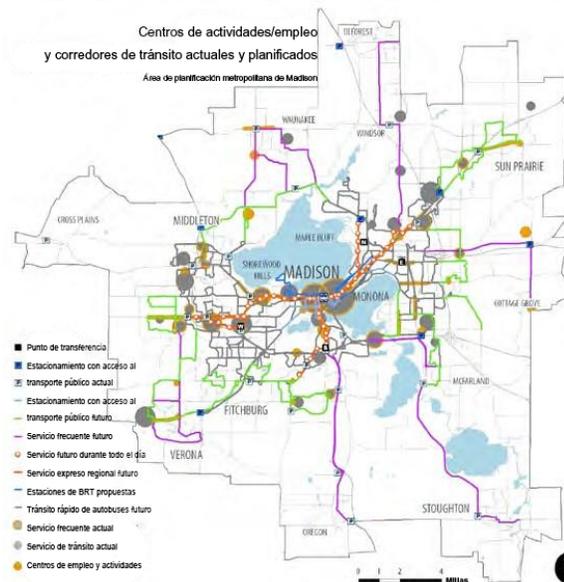
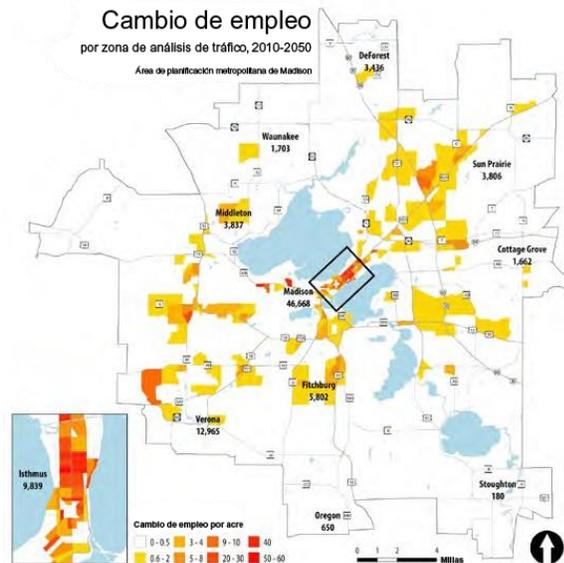
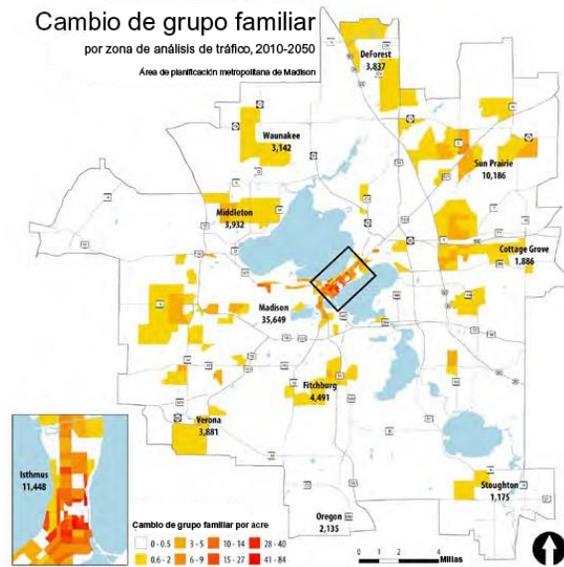
La región de Madison ha estado creciendo constantemente durante varias décadas. Las previsiones de población, grupo familiar y empleo utilizadas para el desarrollo del RTP fueron preparadas por la Comisión de Planificación Regional del Área de la Capital (Capital Area Regional Planning Commission) y reflejan las tendencias recientes. Esto incluye la tendencia de que la población de muchas comunidades suburbanas está creciendo a velocidades más rápidas que la ciudad de Madison y también de un mayor desplazamiento de los trabajadores al condado de Dane desde los condados adyacentes.

Entre 2010 y 2050, se estima que la población de la ciudad de Madison aumentará en 57,900 personas, o 25 %, mientras que la población regional aumentará en 149,350 personas, o 31 %, para dar una población futura total de 637,450 personas dentro del área de planificación metropolitana. Durante este tiempo, se espera que el tamaño promedio de los grupos familiares de la región siga disminuyendo, mientras que la población de edad avanzada aumenta y la región se vuelve cada vez más diversa.

Se prevé que el empleo del condado de Dane aumentará de 314,000 a 398,700 empleos y que la fuerza laboral residente con empleo en 2050 será de 316,300 personas. Suponiendo que el porcentaje de trabajadores del condado de Dane que trabajan en otros condados se mantenga en 5.3 %, la cantidad de trabajadores que viajan al condado desde otros condados aumentaría a 99,100, un aumento del 136 % en comparación con los números actuales. Esto refuerza la necesidad de mejoras en el transporte regional, incluido un aumento de las opciones a conducir solo. Se estima que aproximadamente el 53 % de los nuevos empleos se ubicarán en la ciudad de Madison y que casi 2,000 empleos del porcentaje restante se ubicarán en otras partes del área metropolitana.

La demanda de viajes depende de la ubicación, la densidad y la combinación de usos de la tierra. La asignación del crecimiento futuro se basó en el plan regional de políticas de uso de la tierra y en planes integrales locales. Refleja la política regional y de la ciudad de Madison para fomentar el desarrollo en centros y corredores de mayor densidad y uso mixto con gran capacidad actual y planificada y servicios de tránsito frecuente.

Dentro de la ciudad de Madison, más de la mitad de las nuevas unidades de vivienda se asignaron a áreas de relleno o reurbanización, en lugar de áreas periféricas de “terrenos no urbanizados”, lo que refleja las tendencias recientes, con 11,500 nuevas unidades ubicadas en el área del istmo junto con casi 10,000 nuevos empleos. Este patrón compacto de desarrollo del uso de la tierra basado en centros y corredores se utilizó para desarrollar pronósticos de viajes futuros. El mapa de la derecha muestra cómo el sistema de tránsito recomendado podría servir y conectar corredores y centros de actividades de uso mixto actuales y planificados con centros de empleo.



RECOMENDACIONES CLAVE

Las recomendaciones incluyen una combinación de políticas, estrategias, estudios y proyectos. Las recomendaciones clave incluyen:

Uso de la tierra e integración del transporte

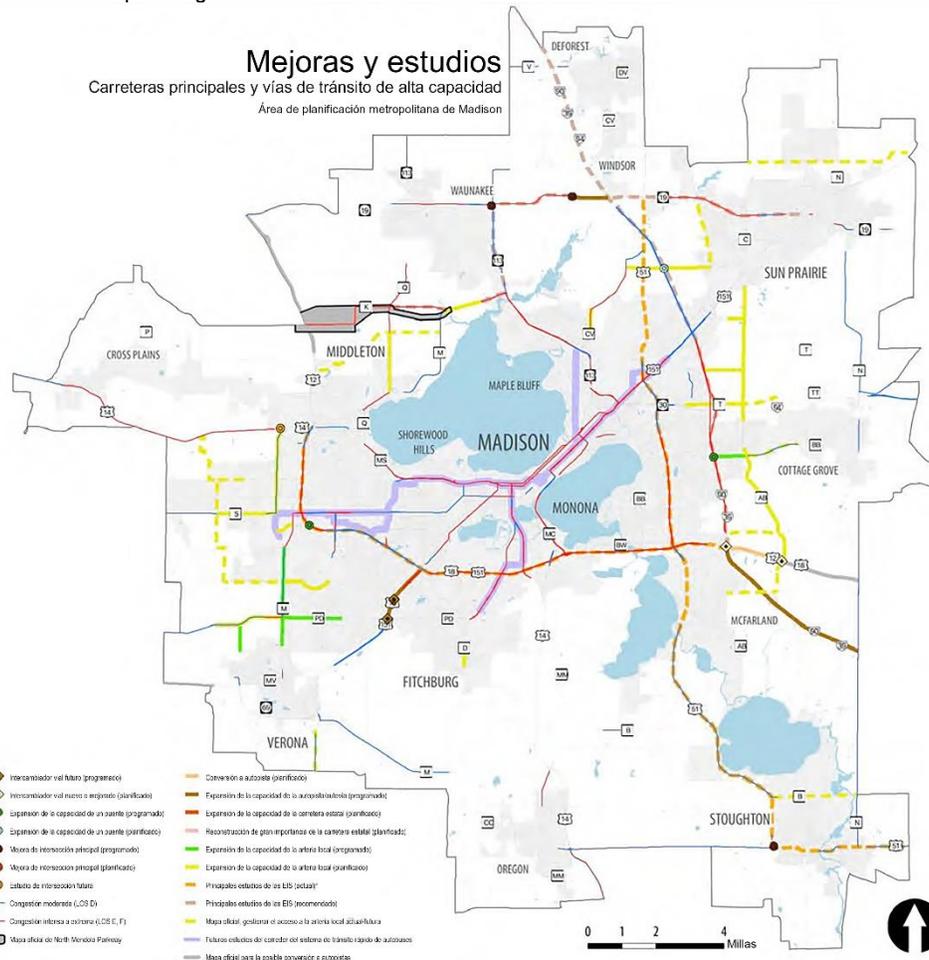
- Adoptar planes y políticas locales de uso de la tierra que apoyen los objetivos y las políticas del RTP relacionados con el uso de la tierra.
- Desarrollar áreas urbanas con una combinación de tipos de viviendas y usos de la tierra para ofrecer barrios asequibles y transitables.

Calles y carreteras

- Preservar y mantener el sistema de calles y carreteras de la región.
- Construir una red bien conectada de carreteras regionales para permitir el crecimiento futuro y distribuir de manera eficiente el tráfico.
- Incorporar conceptos completos de calles y calles verdes para las carreteras regionales y locales.
- Ampliar la capacidad del sistema regional de carreteras para tratar los embotellamientos críticos y permitir el crecimiento futuro planificado de manera coherente con los objetivos y políticas del RTP.
- Tratar las necesidades de seguridad en el sistema regional de carreteras a través de un enfoque integral “3-E”.

Tránsito público

- Aplicar un sistema de tránsito rápido de autobuses (Bus rapid transit, BRT).
- Mejorar la red local de autobuses.
- Incorporar servicios durante todo el día en barrios en desarrollo.
- Mejorar las paradas de tránsito.
- Utilizar modelos alternativos de prestación de servicios para cubrir las áreas de escasa demanda.
- Poner en práctica una red regional de autobuses expresos.
- Ampliar las instalaciones de estacionamiento con acceso al transporte público junto con el BRT y los servicios expresos.
- Poner en práctica una entidad de tránsito regional con financiamiento estable y gobierno representativo.



Bicicletas

- Ampliar la red de ciclovías con nuevos caminos de uso compartido e instalaciones en la calle.
- Mantener y modernizar las instalaciones para bicicletas actuales.
- Eliminar los obstáculos y los peligros para las bicicletas en la red de ciclovías.
- Ofrecer suficiente estacionamiento para bicicletas.
- Mejorar la seguridad de los ciclistas a través de un enfoque "3-E".
- Seguir con las políticas de uso compartido de bicicletas, educación y apoyo al uso de bicicletas.

Peatones

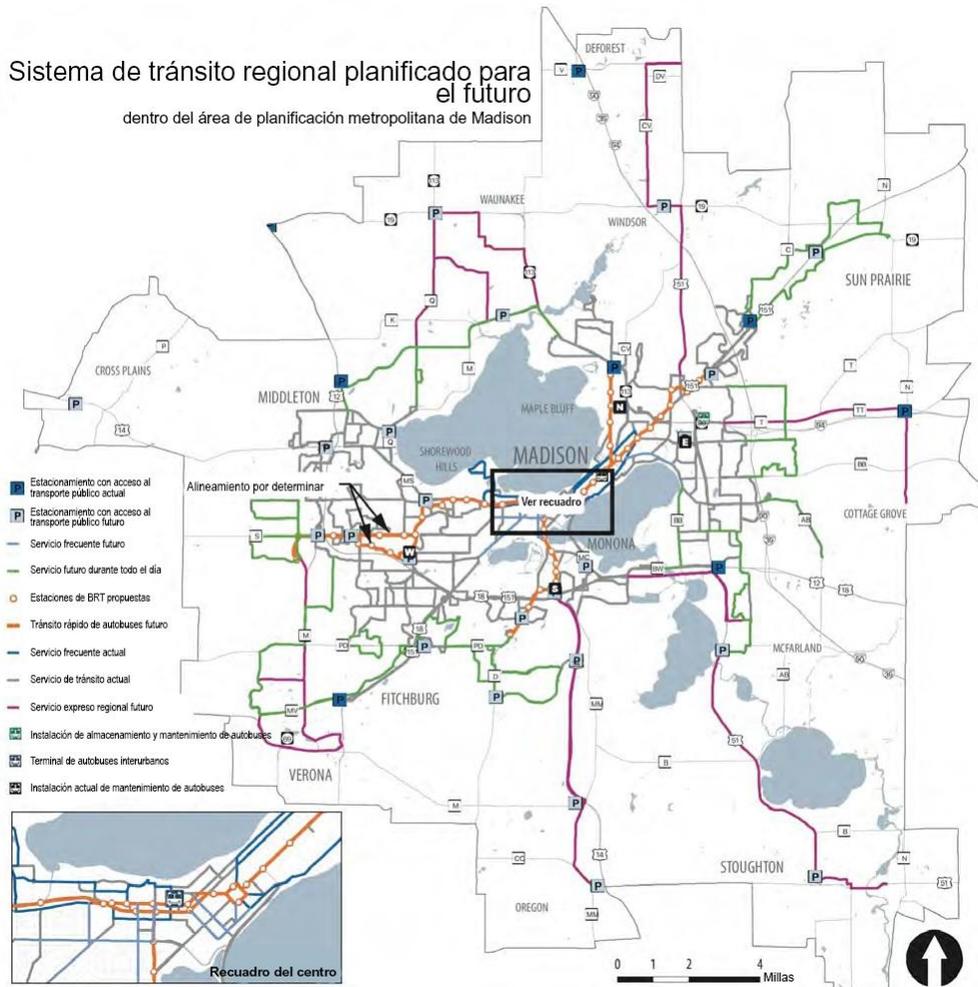
- Ofrecer aceras y servicios peatonales adecuados en los barrios en desarrollo.
- Readaptar las calles regionales con espacios peatonales modernos y seguros.
- Mejorar la seguridad y la funcionalidad para los peatones en las intersecciones y cruces.
- Mantener las aceras y los espacios peatonales para poder usarlos durante todo el año.
- Diseñar nuevas calles y modernizar las calles actuales para reducir el exceso de velocidad.

Viajes interregionales

- Iniciar la planificación y construcción de una terminal de autobuses interurbanos.
- Admitir un nuevo y mejorado servicio de autobuses interurbanos.
- Mantener y preservar la red ferroviaria para el futuro servicio ferroviario de pasajeros.

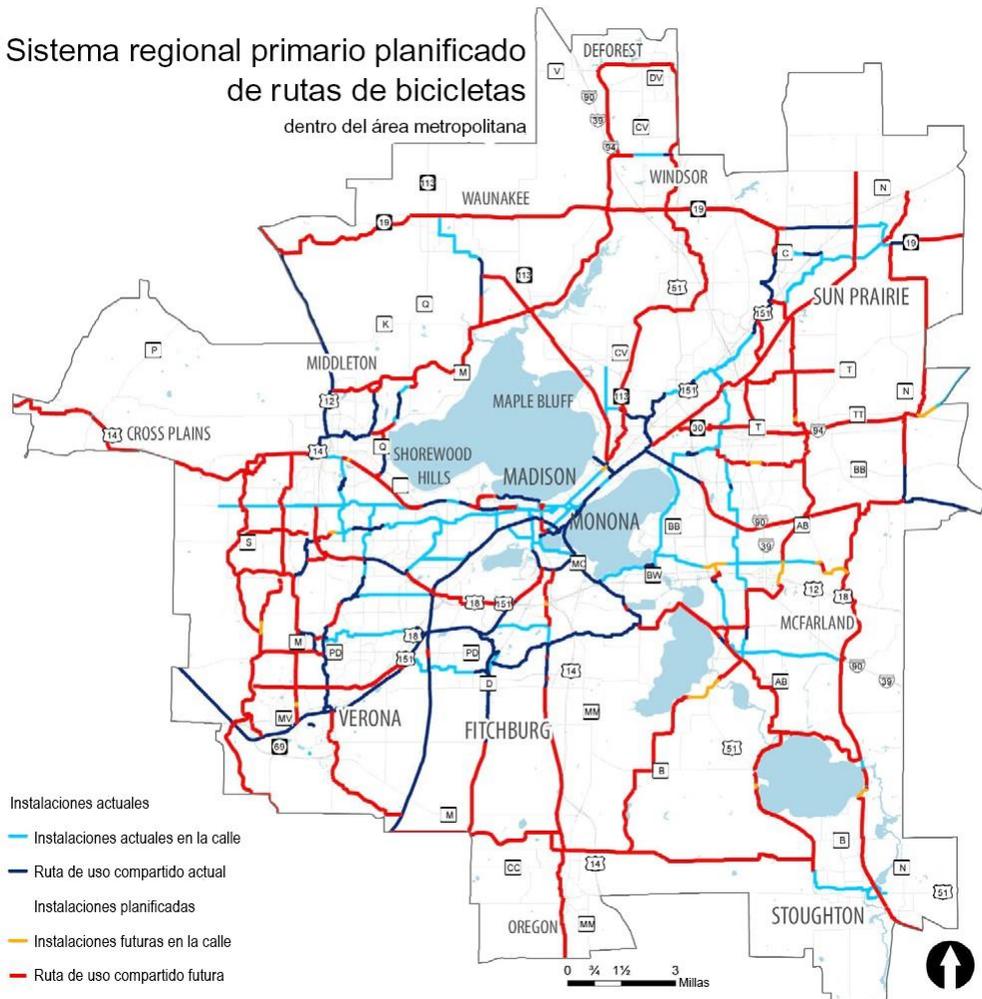
Tránsito especializado

- Ampliar la cobertura de autobuses accesibles de ruta fija y del servicio de paratransito.
- Trabajar en colaboración con conductores de taxi privados para garantizar que haya disponible un servicio de taxis accesibles y que los costos del servicio se compartan de manera equitativa.
- Continuar y ampliar el transporte especializado basado en el trabajo para personas de bajos ingresos.
- Utilizar tecnologías emergentes para reducir los costos operativos y ampliar las opciones de viaje.
- Mejorar la coordinación interinstitucional de los diversos servicios de tránsito especializados y servicios privados.



Sistema regional primario planificado de rutas de bicicletas

dentro del área metropolitana



Gestión de la demanda de viajes (Travel Demand Management, TDM)

- Expandir la red regional de lotes de estacionamiento con acceso al transporte público para fomentar el uso compartido del automóvil, el uso del transporte público y el desplazamiento en bicicleta.
- Ampliar el programa estatal de camionetas de uso compartido y apoyar el desarrollo de otros programas de transporte de uso compartido.
- Seguir fomentando y ofreciendo apoyo a grandes empleadores, instituciones y municipios para desarrollar y promover estrategias para reducir los viajes en automóviles de un solo ocupante.
- Ofrecer incentivos financieros para que las personas utilicen un transporte alternativo y aumentar los fondos para programas de marketing.
- Apoyar las opciones de transporte en las escuelas a través de programas de rutas seguras a las escuelas.

Gestión del sistema de transporte (Transportation System Management, TSM), operaciones y sistemas inteligentes de transporte (Intelligent Transportation Systems, ITS)

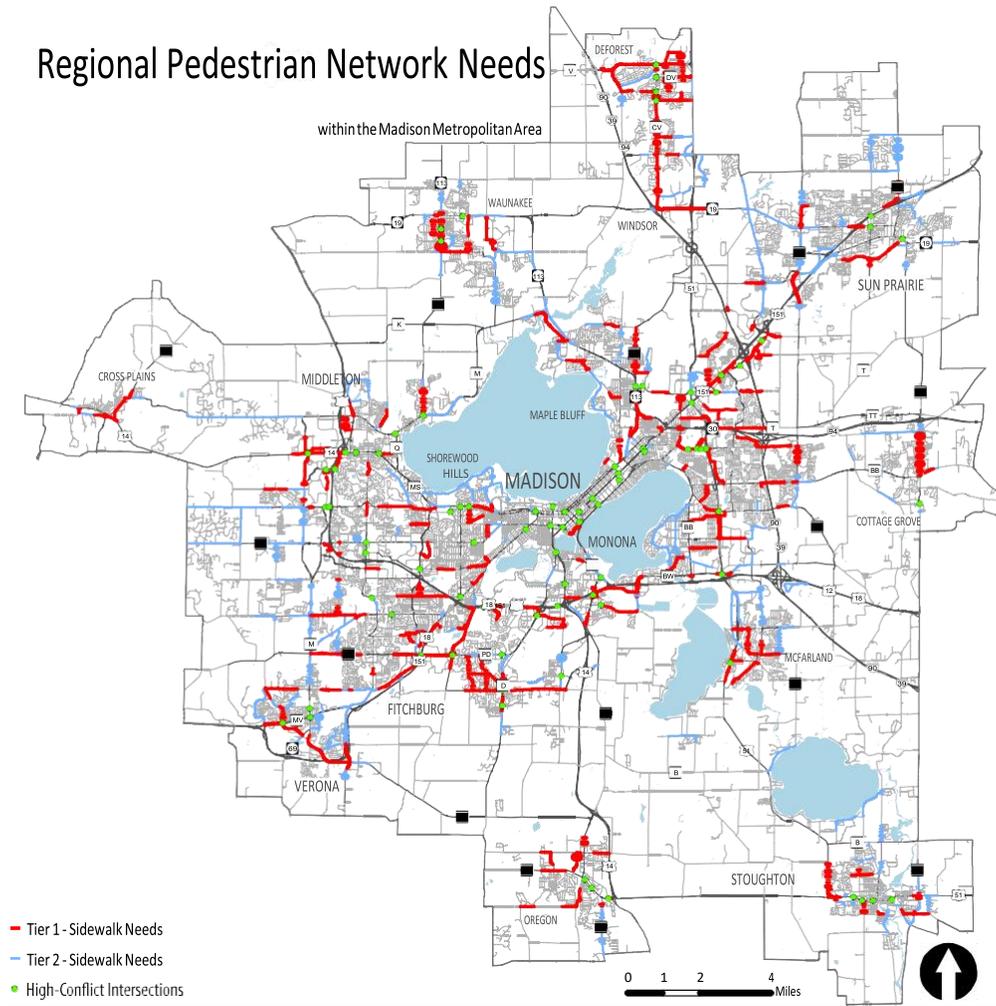
- Expandir la red regional de lotes de estacionamiento con acceso al transporte público para fomentar el uso compartido del automóvil, el uso del transporte público y el desplazamiento en bicicleta.
- Ampliar el programa estatal de camionetas de uso compartido y apoyar el desarrollo de otros programas de transporte de uso compartido.

- Seguir fomentando y ofreciendo apoyo a grandes empleadores, instituciones y municipios para desarrollar y promover estrategias para reducir los viajes en automóviles de un solo ocupante.
- Ofrecer incentivos financieros para que las personas utilicen un transporte alternativo y aumentar los fondos para programas de marketing.
- Apoyar las opciones de transporte en las escuelas a través de programas de rutas seguras a las escuelas.

Transporte de carga, transporte aéreo y transporte ferroviario

- Mantener y promover nuevos usos industriales a lo largo de los corredores de carga.
- Mantener y expandir la infraestructura existente en la red de carga multimodal, priorizando los proyectos que mejoren la seguridad, aumenten la eficiencia y minimicen los costos de por vida.
- Aumentar el enfoque en la planificación del transporte de carga para los servicios de transporte regionales y locales.
- Mantener la disponibilidad de los servicios ferroviarios para usos actuales y futuros.
- Mitigar los conflictos entre el ferrocarril y otros usos.
- Garantizar la compatibilidad de usos cerca de los aeropuertos.
- Mejorar las instalaciones aeroportuarias para aumentar la funcionalidad y la conveniencia para el tráfico de pasajeros.
- Mejorar las conexiones y las instalaciones de carga del aeropuerto.

Regional Pedestrian Network Needs



Estacionamiento

- Usar estrategias de gestión de estacionamiento para reducir la congestión dentro de las áreas del centro y de los principales centros de actividades.
- Modificar los requisitos de estacionamiento para fomentar el multimodalismo y el diseño innovador mediante un mayor enfoque en el mercado.
- Garantizar la flexibilidad de las instalaciones de estacionamiento para permitir el uso de tecnologías futuras.

Para obtener más información, comuníquese con:
Madison Area



Transportation Planning Board
A Metropolitan Planning Organization

Teléfono: 608-266-4336

Correo electrónico: mpo@cityofmadison.com

Sitio web: MadisonAreaMPO.org

La preparación de este informe ha sido financiada en parte a través de subvenciones de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration) y la Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration), el Departamento de Transporte de los EE. UU. (U.S. Department of Transportation), en virtud del Programa de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Program), sección 104(f) del título 23 del Código de los EE. UU. (U.S. Code), y por el Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT).

El contenido de este informe no refleja necesariamente las opiniones o políticas oficiales del Departamento de Transporte de los EE. UU. o WisDOT.