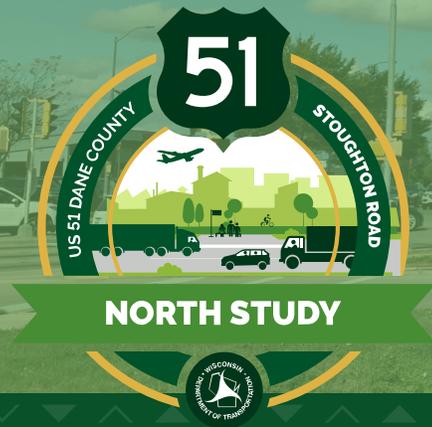


Marzo 2025



El estudio del norte de la US 51 (Stoughton Road) Paquete de audiencia pública



Una audiencia pública para la evaluación ambiental

El estudio del norte de la US 51 (Stoughton Road)
WIS 30 a I-39/90/94
Dane County
ID del proyecto: 5410-08-01



Una audiencia pública

El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) le da la bienvenida a la audiencia pública para **el estudio del norte de la US 51 (Stoughton Road)** que abarca aproximadamente 5,5 millas en el condado de Dane desde WIS 30 en la ciudad de Madison hasta la I-39/90/94 en el pueblo de Burke.



MARTES
18 de marzo de 2025
de 4 a 7 p.m.



Madison College - Truax Building
Sala de conferencias D1630
1701 Wright Street
Madison, WI 53704

Tabla de contenido

2	Orden del día de la audiencia pública
2	Opciones e instrucciones para brindar testimonio
5	Mapa de ubicación del estudio
6	Propósito de la audiencia pública
7	Proceso de documentación ambiental
7	Información para el registro de la audiencia pública
8	Declaración del estudio
19	Matriz de comparación de alternativas
20	Análisis de ruido
21	Adquisiciones de propiedades
21	Asistencia y beneficios para la reubicación
22	Impactos de la Sección 4(f)
22	Próximos pasos
22	Programa del estudio
23	Exhibiciones de la audiencia pública
23	Presentación en PowerPoint
24	Información de contacto
25	Formularios de testimonio escrito
26	Formulario de registro para testimonio verbal

Gracias por asistir a la audiencia pública de esta noche para el estudio del norte de la US 51 (Stoughton Road). Esta audiencia pública le brinda la oportunidad de dar testimonio sobre la evaluación ambiental que contiene información sobre las mejoras de transporte propuestas que afectan tanto a corto como a largo plazo al corredor.

La audiencia pública – Martes 18 de marzo de 2025

Hora	Asunto
4 p.m.	Regístrese, recoja materiales, revise las exhibiciones, visite al personal del proyecto y haga preguntas sobre las mejoras propuestas.
	¡Importante! – Determine si prestará testimonio. En caso afirmativo, determine qué opción(es) y siga las instrucciones*.
	Comienza la disponibilidad para brindar testimonio verbal privado* y testimonio escrito*. Estas opciones están disponibles hasta el final de la audiencia pública.
5 p.m.	Se lee la declaración de apertura, la información para el registro y la declaración del estudio. Comienza la presentación del estudio.
5:15 p.m.	Comienza la opción de Testimonio Verbal Público* .
7 p.m.	Finaliza la audiencia pública .
	Testimonio escrito (por correo postal y correo electrónico)* disponible hasta el 17 de abril de 2025.

* Consulte las siguientes "Opciones e instrucciones para brindar testimonio".

» Opciones e instrucciones para brindar testimonio

Existen varias opciones para brindar testimonio, como se describe en la página 3. El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) revisarán y considerarán su testimonio como parte del proceso de evaluación de la alternativa preferida. **El testimonio debe limitarse a los aspectos de la audiencia pública de esta noche (consulte la página 6) y las declaraciones u opiniones sobre el estudio.** Proporcione comentarios sobre los aspectos de la alternativa preferida que apoya o rechaza y sus razones. Las preguntas relacionadas con el estudio pueden dirigirse al personal del estudio durante las discusiones informales, pero el taquígrafo judicial no las registrará ni las incluirá en el registro de la audiencia pública.

» Opciones e instrucciones para brindar testimonio

Testimonio verbal privado

Esta opción puede ser la preferida si desea hacer su declaración en privado ante el taquígrafo judicial en lugar de hacerlo frente a una audiencia. Esta opción está disponible durante toda la audiencia pública de 4 a 7 p. m., aunque también se le recomienda que primero escuche la presentación del estudio. Siga las señales o pregunte cómo llegar al lugar para brindar testimonio verbal privado. Espere a que haya una oportunidad, entréguele al taquígrafo judicial su "Formulario de registro para testimonio verbal" completo (incluido en este paquete o en la mesa de registro de testimonios), indique su nombre, dirección y, si corresponde, el grupo, la organización o la empresa que representa. Luego, brinde su testimonio al taquígrafo judicial. Limite su testimonio a aproximadamente tres (3) minutos para permitir que otras personas brinden su testimonio.



Espere una oportunidad con el taquígrafo judicial, luego entréguele su comprobante de testimonio verbal completo.



Un taquígrafo judicial registrará su testimonio verbal privado. Limite su testimonio verbal a no más de tres (3) minutos.

Testimonio verbal público

Se aceptarán testimonios verbales públicos después de la presentación del estudio. Complete un "Formulario de registro para testimonio verbal" (incluido en este paquete de folletos o en la mesa de registro de testimonios). Entréguelo al personal designado del estudio en cualquier momento antes, durante o inmediatamente después de la presentación del estudio. Su nombre será llamado en el orden en que se reciban los formularios de registro. Cuando lo llamen al micrófono para brindar su testimonio, indique su nombre, dirección y, si corresponde, el grupo, la organización o la empresa que representa. Limite su testimonio a aproximadamente tres (3) minutos para dar tiempo a que otras personas brinden su testimonio en público. Puede testificar nuevamente como parte del testimonio verbal público después de que otras personas que deseen testificar lo hayan hecho.

El testimonio verbal público continuará hasta que todos los interesados en brindar testimonio hayan tenido la oportunidad de hacerlo o hasta que la audiencia pública finalice a las 7 p. m., lo que ocurra primero.



Entregue el formulario completo al miembro del personal de estudio designado en cualquier momento antes, durante o inmediatamente después de la presentación.



Su nombre será llamado en el orden en que sea recibido para dar su testimonio de tres minutos.

» Testimonio escrito

Puede proporcionar un testimonio escrito además de, o en lugar de, un testimonio verbal. Este testimonio escrito puede proporcionarse en persona en la audiencia pública o enviarse más tarde por correo postal o electrónico si desea más tiempo para organizar sus pensamientos/testimonio. Complete el "Formulario de testimonio escrito" (incluido en este paquete de folletos o en la mesa de registro de testimonios). También puede utilizar su propio papel con membrete. Incluya su nombre, dirección y, si corresponde, el grupo, la organización o la empresa a la que representa. Si preparó un testimonio escrito antes de la audiencia pública, también puede enviarlo. Hay tres opciones para enviar su testimonio escrito, como se describe a continuación.

¿Cómo enviar testimonio?

Enviar durante el componente de audiencia pública en persona

Complete el formulario de testimonio escrito y coloque el formulario, junto con cualquier otra documentación de respaldo, en la caja ubicada en la mesa de testimonio escrito.

Testimonio escrito enviado por correo

Puede enviar su testimonio escrito por correo a:



Jeff Berens, P.E.

Gerente de proyecto de WisDOT
Estudio del US 51 Norte

WisDOT Southwest Region
2101 Wright Street
Madison, WI 53704

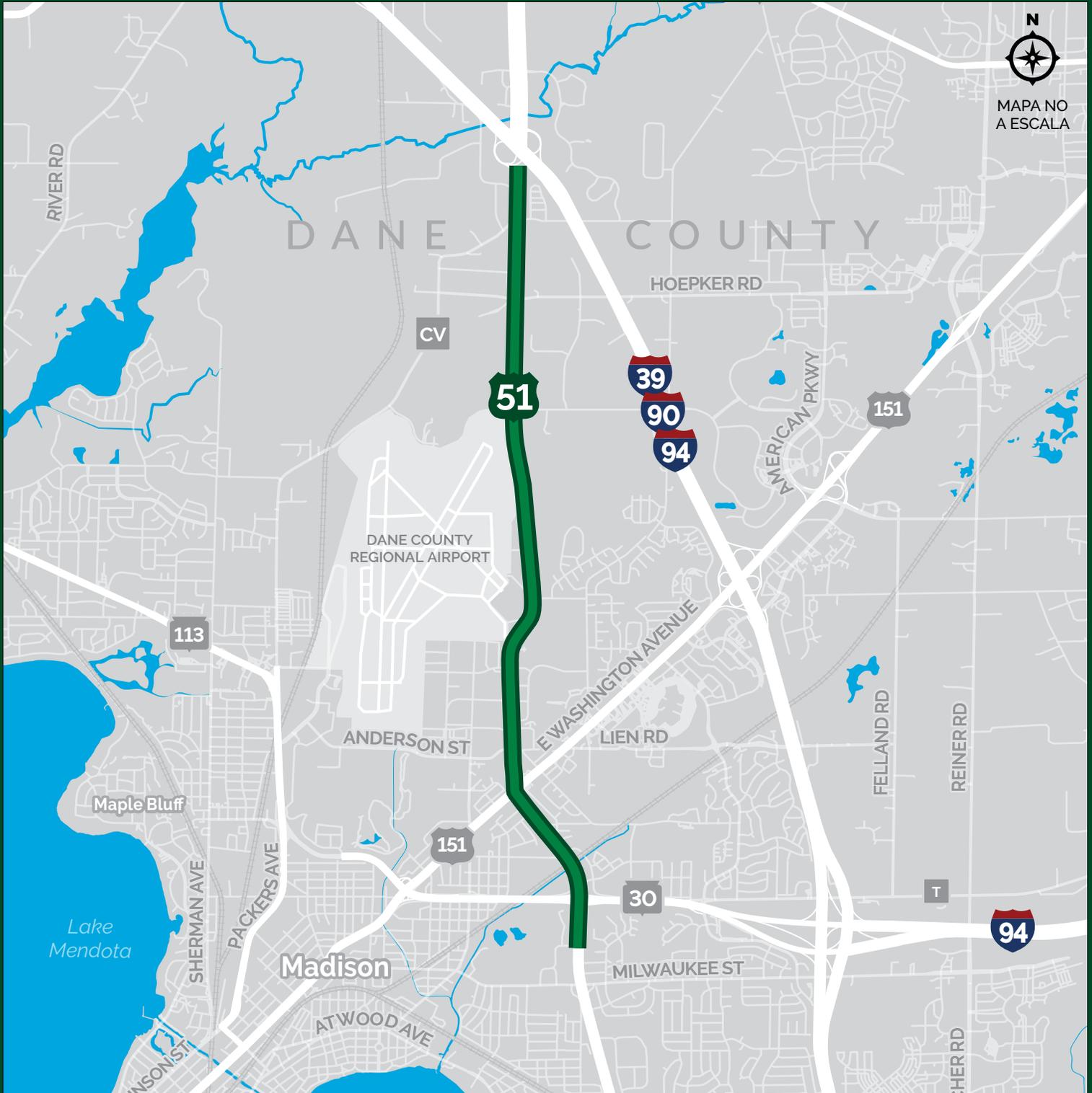


También puede enviar testimonio escrito por correo electrónico:

Jeff.Berens@dot.wi.gov

El testimonio enviado por correo postal o electrónico debe tener matasellos o haber sido recibido a más tardar **el 17 de abril de 2025** para ser incluido en el registro oficial de la audiencia pública.

Límites del estudio del norte de la US 51 (Stoughton Road)



El objetivo de la audiencia pública y el período de disponibilidad de la evaluación ambiental es obtener la expresión más completa de la opinión pública con respecto a los aspectos del estudio enumerados en este folleto. El testimonio proporcionado durante esta audiencia pública y el período de disponibilidad de los documentos ambientales se considerará junto con todos los demás juicios y opiniones recibidos antes de que se tomen otras decisiones sobre las alternativas de estudio propuestas. Esta audiencia pública incluye una presentación del estudio y oportunidades para brindar testimonio verbal público/privado a un taquígrafo judicial y/o testimonio escrito. Todos los testimonios se incluirán en el registro de la audiencia pública junto con otras presentaciones, anexos y materiales de la audiencia pública.

Esta audiencia pública se centrará en los siguientes aspectos de la propuesta estudio del norte de la US 51:

- La ubicación y las características de diseño de las mejoras y alternativas propuestas que se están considerando.
- Actividades del proyecto que requieren autorización del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. (USACE) según la Ley de Agua Limpia para colocar relleno en aguas de los Estados Unidos, incluidos los humedales.
- El proceso de audiencia pública de la Ley de Política Ambiental Nacional y de Wisconsin (NEPA/WEPA), según corresponda, sobre estudios y proyectos que incluyen la preparación de un documento ambiental. El documento ambiental final preparado después de esta audiencia pública será el documento de decisión para las mejoras propuestas. Hay copias del documento ambiental disponibles para su revisión en esta audiencia pública y en las siguientes ubicaciones:

WisDOT - Southeast Region Office

(por favor programar una cita)

2101 Wright Street
Madison, WI 53704

Jeff.Berens@dot.wi.gov

Biblioteca Pública de Madison – Biblioteca Central

201 W. Mifflin Street
Madison, WI 53703

reference@madisonpubliclibrary.org

Biblioteca Pública de Madison – Biblioteca Pinney

516 Cottage Grove Road
Madison, WI 53716

pinney@madisonpubliclibrary.org

» Proceso de Documentación Ambiental

El proceso de documentación ambiental incluye el desarrollo de un propósito y una necesidad del estudio, una gama de alternativas, la evaluación y selección de alternativas y la selección de una alternativa preferida. Se consideran numerosos factores durante todo el proceso de desarrollo del documento ambiental, entre ellos la seguridad, la movilidad, la compatibilidad con los planes estatales, regionales y locales, las normas de diseño de ingeniería, los impactos en el entorno socioeconómico, natural y físico, y el costo y los aportes del público y de las agencias de revisión estatales y federales.

El estudio de la US 51 North se encuentra actualmente en la etapa de evaluación ambiental. La evaluación ambiental documenta el propósito del estudio y la necesidad de las mejoras propuestas, las alternativas consideradas, los impactos ambientales de las alternativas seleccionadas para un estudio detallado y la participación pública y la coordinación de las agencias durante el desarrollo del propósito y la necesidad y el refinamiento de las alternativas. El documento ambiental final identificará la alternativa preferida, las razones de su selección y resumirá los resultados del testimonio público proporcionado durante la audiencia pública y el período de disponibilidad de los documentos junto con los comentarios de las agencias sobre la evaluación ambiental.

» Información para el registro de la audiencia pública

Además del testimonio brindado en esta audiencia pública, todos los documentos, folletos, presentaciones audiovisuales y exhibiciones disponibles para su visualización en la audiencia pública se incluirán en el registro oficial de la audiencia pública. La página 23 de este folleto contiene una lista completa de estos materiales. Otros materiales, junto con otros testimonios escritos recibidos después de la audiencia pública, se agregarán al registro oficial de la audiencia pública siempre que tengan matasellos o se reciban a más tardar **el 17 de abril de 2025**.



ANTECEDENTES Y TÉRMINOS DEL ESTUDIO

El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) están llevando a cabo el estudio del norte de la US 51. El estudio del norte de la US 51 (Stoughton Road) comienza justo al sur del cruce de la WIS 30 en la ciudad de Madison y se extiende aproximadamente 5.5 millas al norte hasta justo al sur del cruce de la I-39/90/94 en el pueblo de Burke. Los cruces están ubicados en ambos extremos del estudio, la WIS 30 al sur y la I-39/90/94 al norte. Hay 14 intersecciones a nivel en la US 51 en el área de estudio, incluidas las dos en las terminales de rampa de la WIS 30.

Las terminales de rampa de la I-39/90/94 y Daentl Road se evaluaron en el estudio del corredor de la I-39/90/94 (de la US 12/18 Madison a la US 12/WIS 16 Wisconsin Dells). El estudio del norte de la US 51 es parte del corredor más amplio de la US 51 que se está evaluando desde la US 12/18 (la Beltline) hasta la I-39/90/94.

La US 51 es una de las rutas norte-sur más transitadas de la ciudad de Madison y funciona como una arteria vial vital en el lado este de la ciudad. Proporciona conexiones con la I-39/90/94, la US 151 (East Washington Avenue), la WIS 30 y la US 12/18. La US 51 es una ruta esencial para el comercio, el transporte de mercancías y el empleo, ya que proporciona acceso a numerosos desarrollos comerciales, residenciales e industriales, además de escuelas, instalaciones médicas y áreas recreativas.



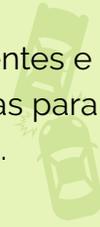
PROPÓSITO Y NECESIDAD

El objetivo del estudio del norte de la US 51 es dar cabida a la demanda de viajes actual y futura, centrándose en los problemas de seguridad que afectan a los viajes por Stoughton Road.

La necesidad de mejoras en el transporte en todo el corredor del estudio del norte de la US 51 se demuestra a través de lo siguiente:

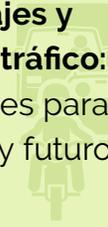
Seguridad:

Altas tasas de accidentes e instalaciones limitadas para bicicletas y peatones.



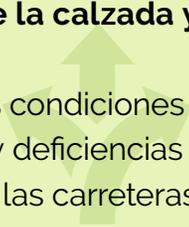
Demanda de viajes y operaciones de tráfico:

Malas operaciones para el tráfico existente y futuro.



Deficiencias de la calzada y geométricas:

Deterioro de las condiciones del pavimento y deficiencias en el diseño de las carreteras.



Seguridad

579 ACCIDENTES TOTALES

2 ACCIDENTES FATALES

12 ACCIDENTES CON HERIDAS SERIAS

LAS TASAS DE ACCIDENTES DE CUATRO SEGMENTOS SUPERAN LOS PROMEDIOS ESTATALES

DATOS DE ACCIDENTES DE 2017-2021

2 UBICACIONES DE CRUCES DE PEATONALES SIN MARCAR A MEDIA CUADRA

US 51 IDENTIFICADO COMO CORREDOR DE ALTO ESTRÉS PARA BICICLISTAS

Demanda de viajes y operaciones de tráfico

MALAS OPERACIONES

6

INTERSECCIONES EXISTENTES 2022

9

INTERSECTIONS FUTURO 2050

*PEOR HORA PICO MOVIMIENTO

ACERA

DOS UBICACIONES CON CONDICIONES DEL PAVIMENTO EN O CERCA DEL UMBRAL DE REEMPLAZO

Calzada Geométrica Deficiencias



GRAN ÁNGULO DE INCLINACIÓN EN US 51 Y US 151



CURVAS SUBESTÁNDAR ENTRE PIERSTORFF ST Y RIEDER RD

7

ZONAS CON HORIZONTAL DEFICIENCIAS DE ALINEACIÓN

18

ZONAS CON VERTICALES DEFICIENCIAS DE ALINEACIÓN

7

ZONAS CON PARADA DISTANCIA DE VISIÓN DEFICIENCIAS

10

AREAS CON CRUZ DEFICIENCIAS DE LA SECCIÓN

Gráficos más detallados que ilustran el Propósito y la Necesidad están disponibles en la audiencia pública y en el sitio web del estudio.



SEGURIDAD

Durante el período de análisis de seguridad de 5 años de 2017 a 2021, hubo 579 accidentes en el corredor, lo que representa más de dos accidentes por semana. Los accidentes frecuentes en el corredor contribuyen a la congestión y a los retrasos inesperados, lo que genera incertidumbre sobre el tiempo de viaje.

Un total de 152 accidentes implicaron una lesión y hubo dos muertes. Del total de accidentes, el 91 % (532) se asociaron con intersecciones.

Las intersecciones con las tasas de accidentes más altas son la US 151, las terminales de rampa de WIS 30, Hoepker Road, Kinsman Boulevard y County CV. Si bien la mayoría de los accidentes se asociaron con intersecciones, hubo un grupo de 15 accidentes en un par de curvas horizontales en el corredor de la carretera entre Pierstorff Street y Rieder Road. Además, hubo tres accidentes de peatones o ciclistas documentados dentro del área de estudio. Uno de los accidentes ocurrió entre la US 151 y Anderson Street, otro accidente ocurrió en la intersección de la US 151 y un accidente ocurrió en el tramo norte de la intersección de Anderson Street.





DEMANDAS DE VIAJES Y OPERACIONES DE TRÁFICO

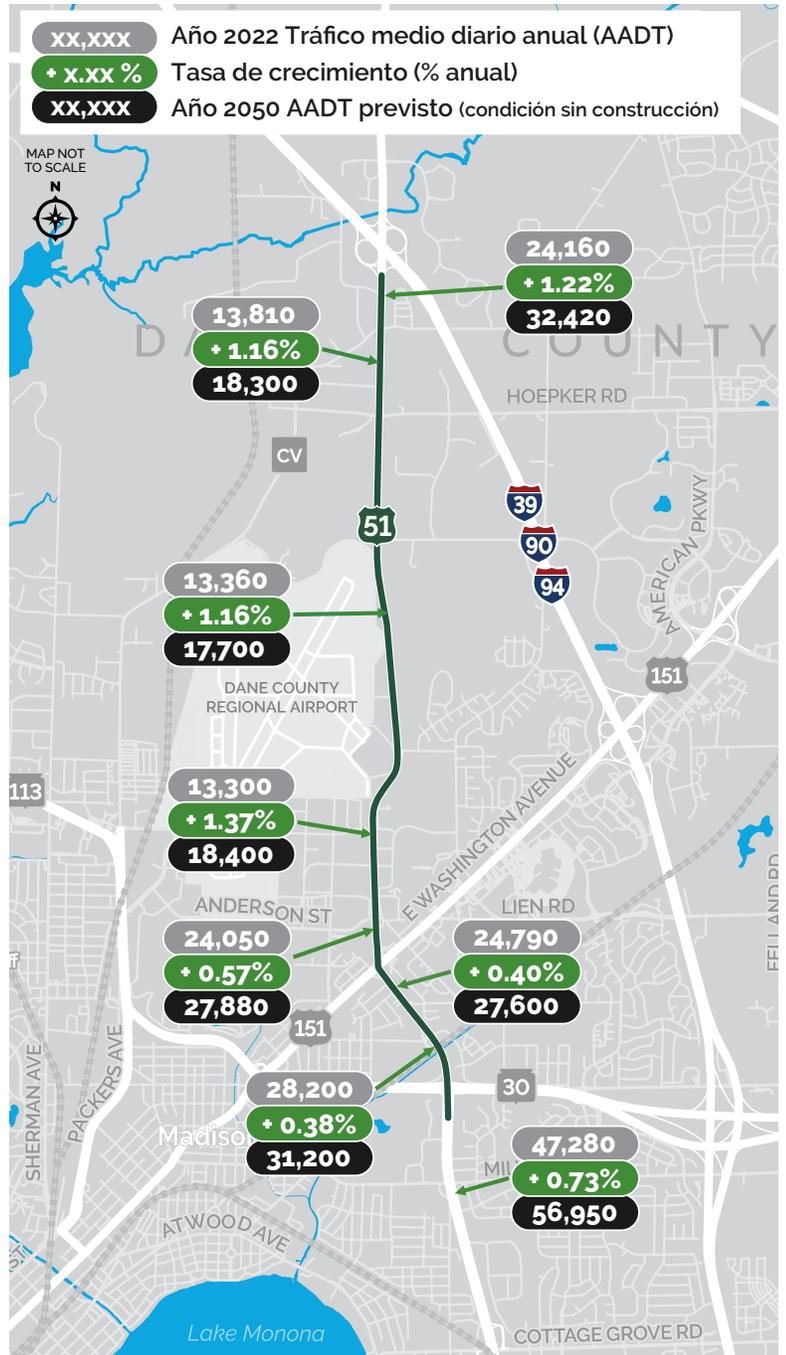
El nivel de servicio (LOS) es una medida cualitativa que se utiliza para indicar la calidad del servicio de tráfico de vehículos motorizados. Se deriva del Manual de Capacidad de Carreteras (HCM) y de la Asociación Estadounidense de Funcionarios de Carreteras Estatales y Transporte (AASTHO).

Se están evaluando 13 intersecciones a lo largo de la US 51 en el área de estudio y ocho de las 13 intersecciones están señalizadas. Actualmente, seis de esas intersecciones señalizadas tienen un funcionamiento deficiente (LOS E o F) durante las horas pico de la mañana o de la tarde.

Se prevé que las malas operaciones y condiciones identificadas en 2022 se degraden aún más para 2050 a medida que se prevé que aumenten los volúmenes de tráfico.

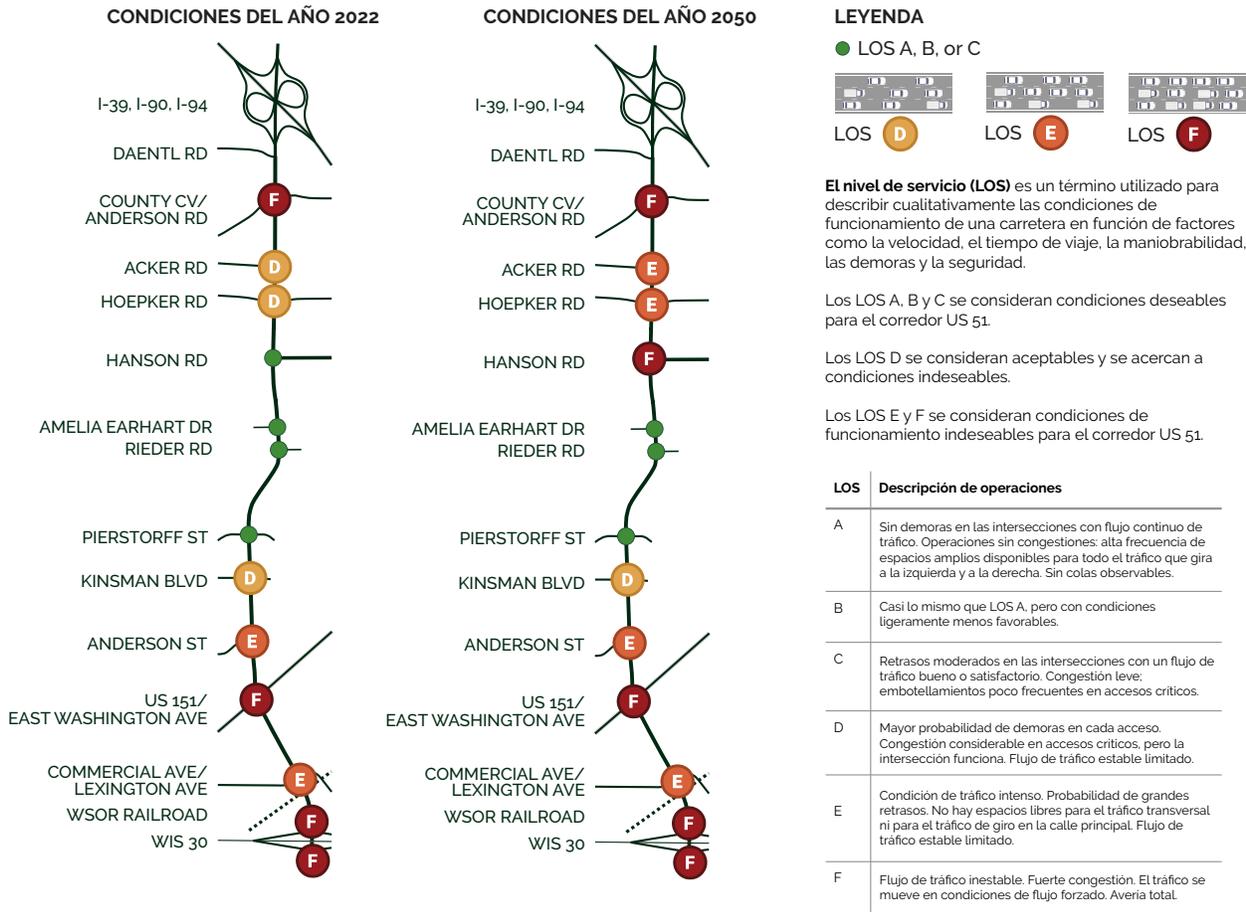
Se predice que en 2050, sin mejoras o cambios en los patrones de viaje, nueve intersecciones funcionarán mal. Estas deficiencias operativas existentes y futuras causan largas demoras de vehículos y colas de tráfico, lo que puede generar problemas de seguridad y una mayor frecuencia de accidentes.

VOLÚMENES DE TRÁFICO



Tráfico medio diario anual (TMAA) en vehículos por día.

OPERACIONES DE INTERSECCIÓN



Análisis de las operaciones de tráfico para las condiciones actuales del año 2022 (izquierda) y las condiciones futuras del año 2050 (derecha) para el peor movimiento en intersecciones en hora pico.

ESTADO DEL PAVIMENTO

La mayor parte del pavimento de la calzada en todo el corredor de estudio se reconstruyó a principios de la década de 1990. El pavimento se reemplazó en la intersección de la US 51 y la US 151 en 2006. Los proyectos de reemplazo de pavimento en la US 51 desde la US 151 hasta Pierstorff Street se completaron en 2010 para los carriles en dirección sur y en 2023 para los carriles en dirección norte. Hay dos lugares en los límites del estudio que tienen un pavimento en malas condiciones actuales o previstas, uno en la intersección de la US 151 (East Washington Avenue) y el otro a lo largo de la US 51 entre County CV y Hoepker Road.

DEFICIENCIAS GEOMÉTRICAS Y DE CALZADA

Dentro del área de estudio del norte de la US 51 existen deficiencias geométricas y de calzada. Esas deficiencias geométricas y de calzada incluyen elementos de alineación horizontal y vertical

La alineación horizontal se refiere a la curvatura de la calzada a una velocidad de diseño determinada. Una mayor velocidad de diseño requiere una curva más plana con un radio mayor. Para las alineaciones de calzadas sin una curva entre dos secciones rectas, se desea el ángulo más pequeño posible.

Las deficiencias en la alineación horizontal incluyen:

- Curva en forma de "S" horizontal no estándar en la US 51 entre Pierstorff Street y Rieder Road.
- Ángulo de inclinación de intersección no estándar en el tramo norte de la intersección de East Washington Avenue (US 151).

La sección transversal de una calzada es una representación gráfica de una sección vertical del terreno y la calzada en ángulo recto con respecto a la línea central de la calzada, incluidos todos los elementos de una carretera o calle desde la línea de derecho de paso. Una sección transversal incluye las características de una calzada, incluidos los carriles de circulación y sus anchos, los arcenes, los bordillos y cunetas, las medianas, las zanjas y otros elementos de drenaje.

Las deficiencias de la sección transversal incluyen:

- Algunas de las barandillas a lo largo de la US 51 no cumplen con los estándares de diseño actuales y deben reemplazarse.
- El frente del bordillo vertical no cumple con los estándares de velocidad de la calzada. Se prefiere un bordillo con frente inclinado o un arcén rural para las velocidades de la calzada actual. A altas velocidades, los vehículos fuera de control pueden volcar o volar como resultado de un impacto con un bordillo de frente vertical.
- La estructura de la señalización entre Commercial Avenue/Lexington Avenue y la US 151 no cumple con el espacio libre vertical mínimo.
- Las alcantarillas en forma de cajón en Starkweather Creek cerca de Commercial Avenue no cumplen con el espacio libre horizontal mínimo. Los peligros de la calzada deben estar alejados del borde de los carriles de circulación lo más posible para ayudar a minimizar la posibilidad de colisiones si un vehículo desviado se sale de la calzada.

Estas deficiencias de la sección transversal no tienen ninguna tendencia histórica de accidentes asociada, pero mejorarían la seguridad general del corredor si se abordaran..

GAMA DE ALTERNATIVAS

WisDOT desarrolló una variedad de alternativas para abordar el propósito del estudio y los factores de necesidad. Se desarrollaron y analizaron alternativas para la línea principal y para los intercambios/intersecciones.

ALTERNATIVA PREFERIDA

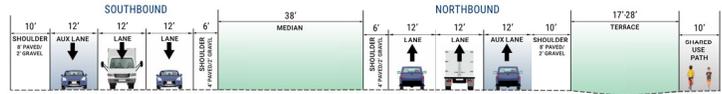
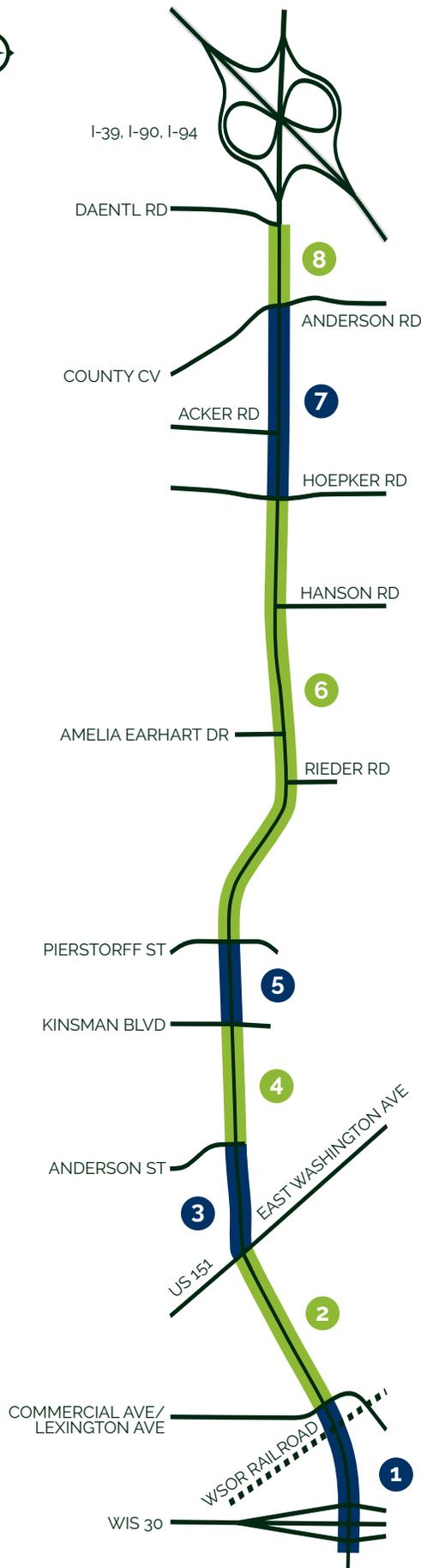
La alternativa preferida identificada en la Evaluación Ambiental (EA) es reconstruir aproximadamente 5,5 millas de la carretera existente. Esto incluye mejoras en el cruce de la WIS 30 y mejoras en 11 intersecciones a lo largo de la línea principal de la US 51 (Stoughton Road) entre la WIS 30 y el cruce de la I-39/90/94. La alternativa preferida no incluye ningún cambio en el cruce de la I-39/90/94 ni en la intersección de la Daentl Road. Las mejoras propuestas en el cruce de la I-39/90/94 y en la intersección de la Daentl Road se abordaron en [el Estudio del Corredor de la I-39/90/94](#).

Resumen de la alternativa principal

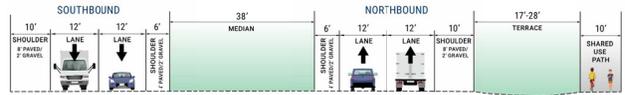
Un resumen generalizado de la alternativa preferida se puede separar en tres secciones distintas: Sur, Centro y Norte.

- 1 La sección sur** se extiende desde la WIS 30 hasta la US 151. Esta sección se reconstruirá para convertirla en una sección urbana de 6 carriles con bordillos y cunetas. Se agregaría un carril auxiliar en la US 51 en dirección norte desde la WIS 30 hasta Commercial Avenue para mejorar las operaciones de tránsito. Se agregaría un camino de uso compartido en el lado este de la US 51. Además, el límite de velocidad se reduciría de 45 mph a 40 mph.
- 2 La sección central** se extiende desde la US 151 hasta Pierstorff Street. La parte desde la US 151 hasta Anderson Street se reconstruiría como una sección urbana de 5 a 6 carriles con un camino de uso compartido a ambos lados de la US 151. La sección desde Anderson Street hasta Kinsman Boulevard se reconstruiría como una sección transversal urbana con 4 carriles en total y un camino de uso compartido en el lado este de la US 51. Finalmente, Kinsman Boulevard hasta Pierstorff Street se reconstruiría como una sección urbana de 4 carriles con arcenes pavimentados destinados a acomodar a los ciclistas.
- 3 La Sección Norte** cubre el área desde Pierstorff Street hasta justo al sur del cruce I-39/90/94. La sección desde Pierstorff Street hasta Hoepker Road se reconstruiría como una sección rural de 4 carriles con arcenes pavimentados para acomodar bicicletas. Hoepker Road hasta County CV/Anderson Road se reconstruiría como una sección rural de 4 carriles con un camino de uso compartido en el lado este de la US 51. County CV/Anderson Road al sur de la I-39/90/94 también sería una sección rural de 4 carriles con un camino de uso compartido en el lado este. Se agregaría un carril auxiliar en la US 51 en dirección norte desde Anderson Road que coincidiría con la alternativa preferida identificada para el cruce I-39/90/94 y US 51 en el Estudio del Corredor I-39/90/94 de WisDOT. Se mantendría el carril auxiliar existente en dirección sur.

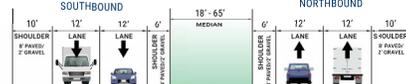
En la página 16 se incluye un resumen más detallado de cada una de las mejoras específicas de las intersecciones y los intercambiadores. En la evaluación ambiental se incluye información completa sobre la alternativa preferida, así como detalles adicionales sobre las posibles necesidades de derecho de paso para una implementación completa.



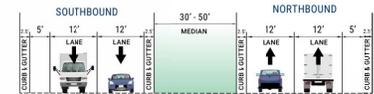
8 County CV/Anderson Road to South of I-39/90/94
North Section



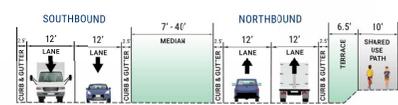
7 Hoepker Road to County CV/Anderson Road
North Section



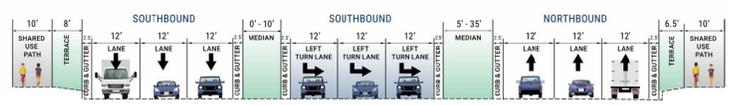
6 Pierstorff Street to Hoepker Road
North Section



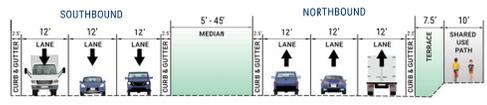
5 Kinsman Boulevard to Pierstorff Street
Central Section



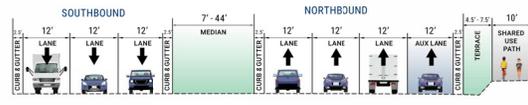
4 Anderson Street to Kinsman Boulevard
Central Section



3 US 151 (East Washington Avenue) to Anderson Street
Central Section



2 Commercial Avenue to US 151 (East Washington Avenue)
South Section



1 South of WIS 30 to Commercial Avenue
South Section

RESUMEN DE ALTERNATIVAS ESPECÍFICAS PARA INTERCAMBIADORES E INTERSECCIONES

1 Intercambio de WIS 30 y US 51

Las mejoras específicas identificadas para el intercambiador de la WIS 30 y la US 51 mantendrían una configuración similar a la del intercambiador en forma de diamante existente. No se consideran cambios para los puentes existentes de la WIS 30 sobre la US 51. Sin embargo, se proponen adiciones de carriles de giro y extensiones a los carriles de giro existentes para abordar las preocupaciones de seguridad y operaciones del intercambiador. También se agregaría un carril auxiliar en dirección norte en la US 51 entre la WIS 30 y Commercial Avenue. El carril de giro a la derecha de la US 51 en dirección norte hasta la WIS 30 en dirección este se convertiría en un movimiento de flujo libre, y el carril de giro a la derecha de la WIS 30 en dirección este hasta la US 51 en dirección sur se convertiría en una intersección señalizada para mejorar las operaciones de tráfico. Un nuevo puente para bicicletas y peatones sobre la US 51 en el lado sur del intercambiador incluiría conexiones con Marsh View Path al oeste y un nuevo camino de uso compartido al este. También habría cruces controlados para bicicletas y peatones en el lado este del intercambiador.

2 Intersección de Commercial Avenue/Lexington Avenue

La intersección de Commercial Avenue y Lexington Avenue mantendría una configuración similar a la intersección actual. Se añadirán carriles de giro según sea necesario y se añadirá un carril auxiliar desde WIS 30 hasta Commercial Avenue en el lado norte de la US 51. Lexington Avenue y North Stoughton Service Road se realinearían hacia el oeste para mejorar las operaciones de tráfico. Se añadirán cruces peatonales a los cuatro tramos de la intersección y se incorporarán nuevos caminos de uso compartido a lo largo de los lados este de la US 51 y Commercial Avenue para mejorar la seguridad y el acceso de bicicletas y peatones. El cruce ferroviario a nivel ubicado aproximadamente a 400 pies al sur de la intersección se modernizaría con nuevas señales y barreras de cruce.

3 Intersección de US 151/East Washington Avenue

Si bien la configuración general de la intersección de la US 51 y la US 151 (East Washington Avenue) permanecerá en general igual, se proponen mejoras para aumentar la seguridad y las operaciones. Específicamente, se modificaría el ángulo de inclinación de la intersección para cumplir con los estándares de diseño, se proponen carriles de giro adicionales en varios accesos y se agregaría un tercer carril de circulación en dirección norte a la US 51 al norte de la US 151 que se transforma en un carril de giro a la izquierda en Anderson Street. Este tercer carril de circulación, que se extiende por aproximadamente 900 pies, no se extiende al norte de Anderson Street. El acceso central de la US 51 al norte de la US 151 estaría cerrado y no se permitirían giros a la izquierda. La intersección de la US 151 y la carretera de servicio de North Stoughton Road estará cerrada, y la conexión será reemplazada por una nueva carretera local desde Prairie Avenue hasta East Washington Avenue frente a Schmedeman Avenue. El acceso en la intersección de Schmedeman Avenue estará restringido. También habría posibles cierres de entradas para vehículos en la US 51 y East

Washington Avenue. Se proponen mejoras para ciclistas y peatones, entre ellas un nuevo sendero de uso compartido a lo largo del lado este de la US 51, un nuevo sendero de uso compartido a lo largo del lado oeste de la US 51 al norte de la US 151 y un nuevo puente para ciclistas y peatones sobre la US 151 en el lado este de la intersección. Se añadirán cruces peatonales en los cuatro tramos de la intersección.

4 Intersección de Anderson Street

La intersección de Anderson Street mantendría una configuración similar a la intersección actual. Los cambios incluirían la ampliación de los carriles de giro y se añadirían senderos de uso compartido a lo largo del lado este de la US 51 al norte de Anderson Street y en ambos lados de la US 51 al sur de Anderson Street. Además, se haría una conexión para bicicletas y peatones con Madison College a través de la US 51, al norte de la intersección cerca de Orin Avenue. Se preservaría la ruta actual del sistema de transporte rápido de autobuses (BRT) de la ciudad de Madison.

5 Intersección de Kinsman Boulevard

La intersección de Kinsman Boulevard también mantendría una configuración similar a la intersección actual. Los cambios incluirían carriles de giro a la izquierda desplazados tanto en la US 51 como en Kinsman Boulevard para mejorar la visibilidad de los vehículos que giran a la izquierda. Los carriles de giro también se alargarían. El acceso a la mediana aproximadamente 500 pies al norte de la intersección se cerraría. Se añadirían dos nuevos cruces peatonales para que los cuatro tramos de la intersección tuvieran instalaciones para peatones. Se añadiría un camino de uso compartido a lo largo del lado este de la US 51 hasta el sur de Kinsman Boulevard, y arcenes pavimentados proporcionarían espacio para bicicletas al norte de la intersección. Los carriles para bicicletas existentes en Kinsman Boulevard también se extenderían a través de la intersección de la US 51.

6 Intersección de Pierstorff Street

La intersección de Pierstorff Street mantendría una configuración similar a la intersección actual. Los cambios incluyen la incorporación de un carril de giro a la derecha para el tráfico en dirección norte por la US 51. Los arcenes pavimentados y los cortes en la mediana proporcionarían espacio para bicicletas.

Intersección de Rieder Road

La intersección de Rieder Road mantendría la configuración actual. Los arcenes pavimentados permitirían el paso de bicicletas.

Intersección de Amelia Earhart Drive

La intersección de Amelia Earhart Drive mantendría una configuración similar a la intersección actual. Los cambios incluirían un nuevo carril para girar a la derecha en la US 51 en dirección sur y un carril para girar a la izquierda ampliado en la US 51 en dirección norte. Las banquetas pavimentadas proporcionarían espacio para bicicletas.

Intersección de Hanson Road

La intersección de Hanson Road mantendría una configuración similar a la intersección actual. Los cambios identificados incluirían carriles de aceleración, desaceleración y giro. Esto incluye carriles exclusivos para giros a la derecha y a la izquierda en Hanson Road desde la US 51 y carriles de aceleración y desaceleración protegidos por la mediana para giros hacia y desde Hanson Road. Los arceles pavimentados proporcionarían espacio para bicicletas.

7

Intersección de Hoepker Road

La intersección de Hoepker Road mantendría una configuración similar a la intersección actual. Se proponen la incorporación de carriles de giro y la ampliación de los carriles de giro existentes para abordar las preocupaciones sobre la seguridad y las operaciones del intercambiador. Además, existe la posibilidad de cerrar un camino de acceso en Hoepker Road al oeste de la US 51. Se añadirán cruces peatonales a los cuatro tramos de la intersección y se incorporará un camino de uso compartido en el lado este de la US 51 al norte de Hoepker Road. Los arceles pavimentados proporcionarían espacio para bicicletas al sur de la intersección. Por último, se incluiría una nueva acera en el lado este de la US 51 para completar la conexión con una red existente a lo largo de Hoepker Road.



Intersección de Acker Road

La intersección de Acker Road mantendría una configuración similar a la intersección actual. Los carriles de giro se alargarían según fuera necesario para mejorar la seguridad del tráfico. Se añadiría un nuevo camino de uso compartido a lo largo del lado este de la US 51.

8

Intersección de County CV/Anderson Road

La intersección de la US 51 y County CV/Anderson Road mantendría una configuración similar a la intersección actual. Las mejoras de la calzada incluyen la prolongación de los carriles de giro existentes y se ajustaría el perfil de la calzada para una mejor visibilidad. Se propone un carril auxiliar en dirección norte de la US 51 desde Anderson Road, alineándose con la alternativa del Estudio del Corredor I-39/90/94. También se añadiría un carril de giro a Haase Road. Se añadiría un nuevo cruce peatonal a Anderson Road en el lado este de la intersección y se construiría un camino de uso compartido en el lado este de la US 51 que, en última instancia, se uniría a un camino propuesto que se identificó en el Estudio del Corredor I-39/90/94.

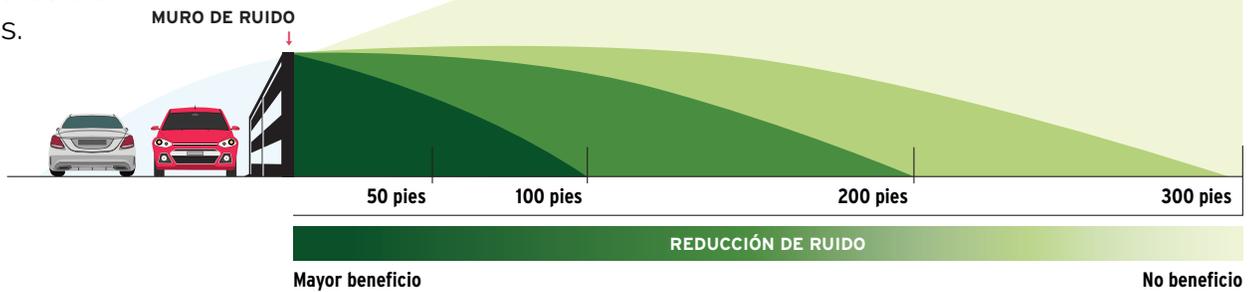
» Matriz de comparación de alternativas El estudio del norte de la US 51 (Stoughton Road)

Parámetros del proyecto	Unidad de medida	Alternativas	
		Sin construcción*	Alternativa preferida
Duración del proyecto	Millas	5.5	5.5
Estimación preliminar de costos (YOE)			
Construcción	Millón \$	\$6.5	\$207.5
Bienes raíces	Millón \$	0	\$10.5
TOTAL	Millón \$	\$6.5	\$218
Conversión de tierras			
Área total convertida en derecho de paso (ROW)	Acres	0	9.27
Bienes raíces			
Número de explotaciones agrícolas afectadas	Número	0	0
Área total requerida para las operaciones agrícolas	Acres	0	0
Se requiere una Declaración de Impacto Agrícola (DIA)		No	No
Clasificación de tierras agrícolas	Puntaje	N/F	N/F
Total de edificios necesarios	Número	0	3
Se requieren unidades de vivienda	Número	0	0
Se requieren unidades comerciales	Número	0	3
Se requieren otros edificios o estructuras	Número y tipo	0	3 (Vallas publicitarias)
Factores ambientales			
Impactos indirectos		No	Sí
Impactos acumulativos		No	No
Impactos en poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y desfavorecidas		No	Sí
Número de propiedades históricas afectadas	Número	0	0
Protección del lugar de enterramiento (se requiere autorización)		No	No
Se requiere un memorando de acuerdo (MOA) de la sección 106		No	No
Se requiere evaluación o determinación según la sección 4(f)	Número	0	0
Sección 6(f) u otras propiedades únicas afectadas	Número	0	0
Impactos en las llanuras de inundación	Number	2	2
Hábitat único de tierras altas afectado	Acres	0	0
Especies amenazadas o en peligro de extinción con determinaciones de "pueden afectar" y/o que requieren una Autorización de Toma Incidental (ITA) estatal	Número	0	1
Humedales totales impactados permanentemente	Acres	0	2.64
Aguas superficiales impactadas	Número	3	3
Aguas subterráneas, pozos y manantiales afectados	Número	0	0
Se requiere análisis de ruido	Número	No	Sí
Receptores impactados	Número	N/F	12
Sitios contaminados impactados		0	4

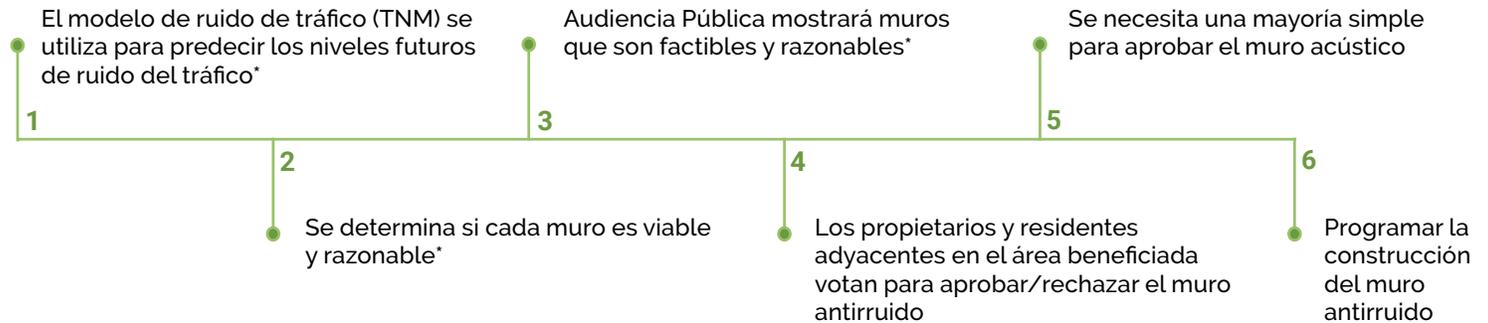
*La alternativa de no construir consistiría en realizar el mantenimiento del pavimento a lo largo del corredor para mantenerlo en condiciones aceptables. No se añadirían nuevas instalaciones para bicicletas o peatones. No se abordarían cuestiones operativas ni de seguridad.

El Departamento de Transporte de Wisconsin (WisDOT) realizó un análisis del ruido del tráfico para determinar los niveles de ruido actuales y futuros en las carreteras, identificar áreas de posibles impactos de ruido y evaluar posibles medidas de mitigación, como barreras acústicas.

Los impactos de ruido ocurren cuando los niveles de ruido futuros previstos se acercan o superan los Criterios de nivel de ruido (NLC) del Departamento de Transporte de Wisconsin para la categoría de uso de la tierra designada o cuando los niveles de ruido futuros previstos son 15 decibeles más altos que los niveles de sonido existentes.



Proceso de muro antirruído



*Los pasos 1 a 3 están incluidos en el estudio, los pasos 4 a 6 se financiarán más adelante en el proceso de diseño.

Factible:

Para que un muro antirruído se considere viable debe:

- Al menos un receptor impactado debe lograr una reducción de ruido de cinco (5) dB.
- Ser construible y cumplir con los estándares de diseño.
- Ser compatible con el propósito y la necesidad del estudio.
- No generar impactos que anulen los beneficios de la reducción de ruido.

Razonable:

Para que un muro antirruído se considere razonable:

- El costo total del muro antirruído no debe superar los \$50,000 por receptor beneficiado.
- Cada receptor beneficiado debe experimentar una reducción de ruido mínima de ocho (8) dB.
- Un receptor o área de uso común debe alcanzar la meta de diseño de reducción de ruido del departamento de nueve (9) dB.

» Asistencia y beneficios para la adquisición y reubicación de propiedades

Antes de iniciar cualquier actividad de adquisición de propiedades, los miembros del equipo de Bienes Raíces de la Región Suroeste del Departamento de Transporte de Wisconsin se comunicarán con el propietario de la propiedad para explicarle los detalles del proceso de adquisición y la Ley de Dominio Eminente de Wisconsin. Todas las propiedades que se adquirirán serán inspeccionadas y tasadas por uno o más tasadores profesionales. Se le solicitará al propietario de la propiedad que acompañe al tasador durante la inspección de la propiedad que se adquirirá, para asegurarse de que su valor se reconozca en la tasación. En función de la tasación o las tasaciones realizadas, se determinará el valor justo de mercado de la propiedad que se adquirirá y se le ofrecerá esa cantidad al propietario.

Según la alternativa preferida, se prevé que se necesitarán hasta 9,27 acres de derecho de paso para este estudio. También se prevé que habrá tres reubicaciones comerciales y tres reubicaciones de vallas publicitarias. No se prevén reubicaciones residenciales para este estudio.

Se brindará asistencia para la reubicación a cualquier persona desplazada por este estudio. En este sentido, en abril de 2024 se realizó una encuesta sobre las viviendas y ubicaciones comerciales disponibles. Esta encuesta indica que habrá suficientes viviendas y ubicaciones comerciales disponibles en las inmediaciones del proyecto en el momento de las reubicaciones propuestas, dentro de los medios de los reubicados y cumpliendo con los requisitos para viviendas y ubicaciones comerciales de reemplazo.

El folleto "Derechos de reubicación" que se puso a su disposición se preparó para responder muchas de las preguntas generales que se hacen con frecuencia sobre la asistencia para la reubicación. Tenga en cuenta que, además del costo de la vivienda y las ubicaciones comerciales de reemplazo, hay fondos adicionales disponibles para cubrir los gastos de mudanza, el aumento del alquiler, los pagos de la hipoteca o las tasas de interés y los costos de cierre incurridos.

Se enfatiza que ninguna persona será desplazada a menos que se haya proporcionado o puesto a disposición una vivienda o ubicación comercial de reemplazo comparable y/o adecuada. En caso de que una persona reubicada no esté satisfecha con la decisión sobre la elegibilidad para los pagos o los montos ofrecidos en virtud del programa de asistencia para la reubicación, se le informará de inmediato sobre el procedimiento a seguir para presentar una apelación.

Está previsto que la adquisición de propiedades para estas mejoras comience en 2027. Dependiendo de la disponibilidad de fondos y de la finalización prevista de las reubicaciones, la construcción podría comenzar en 2028 si se selecciona una alternativa de construcción.

» Impactos de la sección 4(f)

Las propiedades de la Sección 4(f) son parques, áreas de recreación, refugios de vida silvestre o aves acuáticas de propiedad pública y cualquier sitio histórico o arqueológico significativo de propiedad pública o privada. La Sección 4(f) se aplica a todos los estudios de transporte financiados por el gobierno federal, como el estudio del norte de la US 51.

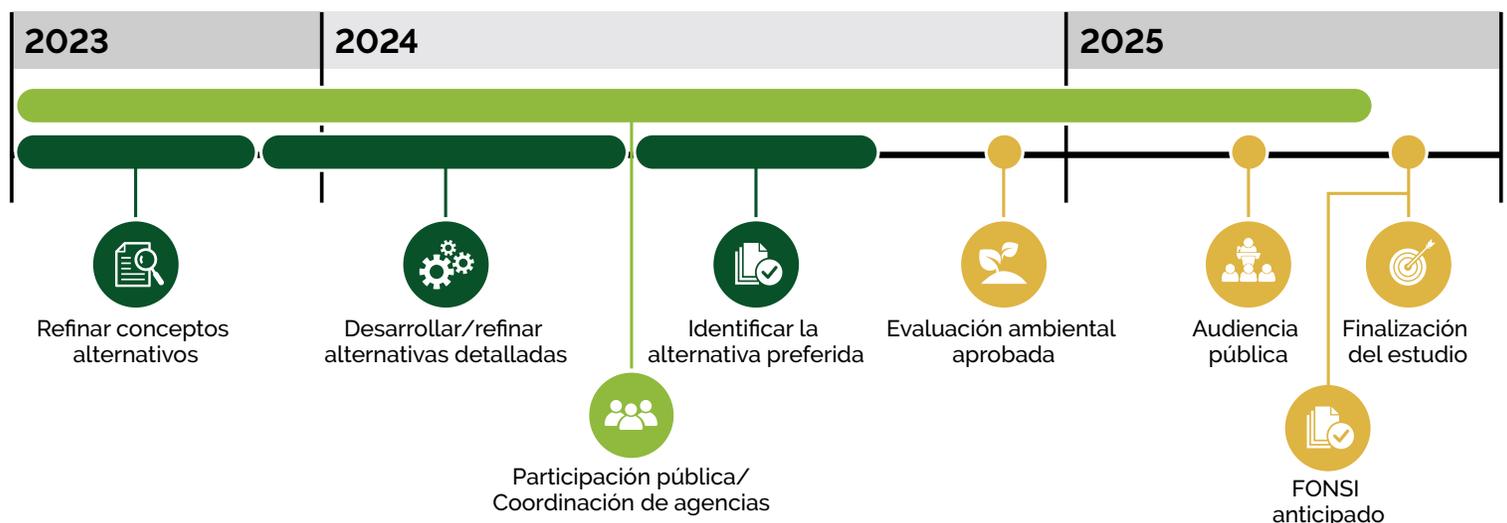
Las mejoras propuestas requerirían temporalmente tierras de la ciudad de Madison para la construcción de una conexión con el sendero Marsh View. La construcción de la conexión requerirá un cierre a corto plazo del sendero Marsh View.

» Próximos pasos

Al finalizar el período de disponibilidad de los documentos, el equipo de estudio revisará y considerará todos los testimonios de la audiencia pública recibidos sobre la evaluación ambiental. Estos aportes ayudarán al equipo de estudio a finalizar la alternativa preferida. Los próximos hitos en la finalización del estudio de ingeniería y ambiental para el estudio de la US 51 North incluyen lo siguiente:

- El período de comentarios públicos finaliza **el 17 de abril de 2025**
- Preparación y aprobación del hallazgo de impacto no significativo (FONSI) prevista para el verano de 2025

» Horario del estudio



Las siguientes exhibiciones están disponibles para su visualización en la audiencia pública (en inglés):

- Mapa de límites del estudio
- Mapa de estudios y proyectos adyacentes
- Consideraciones ambientales
- Tabla de resumen de impacto
- Resumen de propósito y necesidad del estudio
- Necesidades del estudio: seguridad
- Necesidades del estudio: tráfico
- Necesidades del estudio: geometría de la calzada
- Cronograma del estudio y próximos pasos
- Descripción general del proceso de análisis de ruido
- Próximos pasos del proceso de estudio de ruido
- Instalaciones para peatones y ciclistas
- Secciones típicas
- WIS 30
- Commercial/Lexington Avenue
- US 151 (East Washington Avenue)
- Anderson Street
- Kinsman Boulevard
- Pierstorff Street
- Reordenamiento de Pierstorff Street a Rieder Road
- Rieder Road
- Amelia Earhart Drive
- Hanson Road
- Hoepker Road
- Acker Road
- County CV/Anderson Road
- Bienvenido
- Inicie sesión
- Testimonio verbal público
- Testimonio verbal privado
- Testimonio escrito

Los siguientes documentos están disponibles para su visualización en la audiencia pública:

- Paquete de audiencia pública sobre el estudio de la US 51 North (versión en español disponible)
- Evaluación ambiental que incluye el propósito y la necesidad del estudio; la gama de alternativas; los impactos y las posibles mitigaciones; y un resumen de la participación de las agencias públicas (en inglés)
- Aviso legal publicado en el Wisconsin State Journal que anuncia la audiencia pública (en inglés)
- Folleto: Derechos de los propietarios de tierras según la Ley de dominio eminente de Wisconsin (en inglés)
- Folleto: Barreras acústicas: lo que debe saber (en inglés)
- Folleto: Derechos de reubicación de propiedades comerciales en Wisconsin (en inglés)

» Presentación en PowerPoint

El Departamento de Transporte de Wisconsin ofrece una breve presentación en PowerPoint como parte de esta audiencia pública para informar al público sobre las alternativas de estudio propuestas y explicar el proceso de audiencia pública. La presentación en PowerPoint también sirve para brindar la información requerida como parte de la Declaración de estudio de la audiencia pública.

Presentación de testimonio escrito o preguntas generales de estudio

Los testimonios adicionales por escrito sobre la evaluación ambiental que se presenten después de esta audiencia pública deben enviarse al gerente de proyectos de WisDOT a la dirección o correo electrónico que se indican a continuación. Se agregarán testimonios adicionales al registro oficial de la audiencia pública y se considerarán en el documento ambiental final, siempre que estén sellados o se reciban a más tardar **el 17 de abril de 2025**.

Testimonio escrito enviado por correo

Puede enviar su testimonio escrito por correo a:



Jeff Berens, P.E.

Gerente de proyecto de WisDOT
Estudio de la US 51 Norte

**Southeast Region Office
2101 Wright Street
Madison, WI 53704**

También puede enviar testimonio escrito por correo electrónico:



Jeff.Berens@dot.wi.gov

El testimonio enviado por correo postal o electrónico debe tener matasellos o haber sido recibido a más tardar **el 17 de abril de 2025** para ser incluido en el registro oficial de la audiencia pública.

» Preguntas sobre adquisición y reubicación de propiedades

Cualquier persona que sienta que puede estar afrontando una posible reubicación puede obtener información sobre asistencia para la reubicación de Tracey Johnsrud, Coordinadora del Programa de Reubicación Estatal del Departamento, al (262) 521-5124 o por correo electrónico a: tracey.johnsrud@dot.wi.gov. Todas las demás preguntas deben dirigirse al gerente de proyectos Jeff Berens.



Para obtener la información más reciente sobre el estudio, escanee el código QR o visite: **tinyurl.com/US51NorthStudy**

Comprobante de registro para testimonio verbal

El estudio del norte US 51 (Stoughton Road)
Audiencia pública – Evaluación ambiental



18 de marzo de 2025

Este comprobante de registro puede utilizarse para brindar testimonio verbal público o privado. Después de la presentación del proyecto, comenzará el testimonio verbal público. Complete este comprobante de registro y entréguelo a un representante del equipo del proyecto durante o inmediatamente después de la presentación. Su nombre será llamado en el orden en que se reciban los comprobantes de registro. Cuando lo llamen al micrófono para brindar testimonio, indique su nombre, dirección y a quién representa, si corresponde (por ejemplo, una empresa). Hable despacio y con claridad. Un taquígrafo judicial registrará su testimonio. Limite su testimonio a comentarios u opiniones sobre los aspectos del proyecto propuesto para los cuales se llevará a cabo esta audiencia pública. Para permitir que todos tengan la oportunidad de hablar, limite su testimonio a aproximadamente tres (3) minutos.

El mismo proceso se aplica para brindar testimonio verbal privado, pero este comprobante de registro debe presentarse directamente al taquígrafo judicial cuando haya un lugar disponible para brindar su testimonio verbal privado.

Si no desea hablar, pero le gustaría utilizar este comprobante de registro para registrar su posición sobre las alternativas que se están considerando en la audiencia pública, marque las casillas correspondientes a continuación.

Nombre: _____

Dirección: _____

Si corresponde - grupo, organización o negocio que representa:

- Quisiera hablar**
- No deseo hablar, pero por favor deje constancia de mi posición sobre las alternativas que se están considerando en la audiencia pública:**

Lo apoyo. Describa: _____

No lo apoyo. Describa: _____

