

Nuevo sitio web del proyecto

El sitio web específico del proyecto Estudio sobre corredor multimodal I-270/US 15, www.i270multimodalstudy.com, proporcionará:

- Actualizaciones sobre el estudio
- Detalles sobre las alternativas bajo consideración
- Simulación en video de las mejoras en las carreteras y el tránsito
- Información sobre los siguientes pasos del estudio
- Instrucciones sobre cómo solicitar una sesión informativa sobre el proyecto para su comunidad u organización

¿Qué sucede a continuación?

- | | |
|---|-------------------|
| ● Completar el documento AA/EA | Invierno de 2009 |
| ● Realizar reuniones públicas | Primavera de 2009 |
| ● Evaluar comentarios del público/de organismos | Verano de 2009 |
| ● Seleccionar una alternativa preferida a nivel local | Otoño de 2009 |
| ● Completar la Declaración de impacto ambiental final (Final Environmental Impact Statement (FEIS)) | A determinar |
| ● Recibir el Registro de decisión (Record of Decision (ROD)) | A determinar |

Contactos

Mr. Russell Anderson, Project Manager

Maryland State Highway Administration
Project Management Division

707 North Calvert Street, Mailstop C-301
Baltimore, MD 21202

Teléfono: (410) 545-8839

Teléfono gratuito dentro de Maryland: 1-800-548-5026

Correo electrónico: randerson2@sha.state.md.us

Mr. Rick Kiegel, Project Manager

Project Development Division
Maryland Transit Administration

Office of Planning and Programming
6 Saint Paul Street, Suite 902
Baltimore, MD 21202

Teléfono: (410) 767-1380

Teléfono gratuito dentro de Maryland: 1-888-218-2267

Correo electrónico: rkiegel@mtamaryland.com



Estudio sobre el corredor multimodal I-270/US15



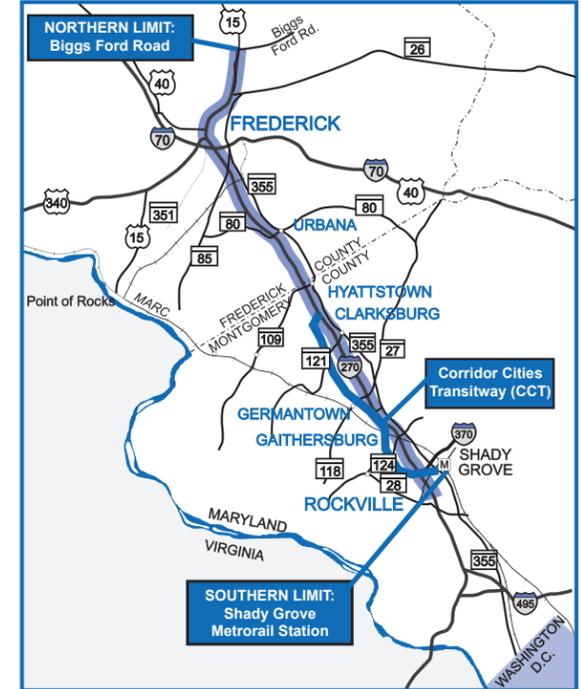
BOLETÍN INFORMATIVO DEL PROYECTO • INVIERNO 2009

Planificación de reuniones públicas para la primavera de 2009

La Administración Estatal de Carreteras de Maryland (Maryland State Highway Administration (SHA)) y la Administración de Tránsito de Maryland (Maryland Transit Administration (MTA)) realizarán reuniones públicas conjuntas relacionadas con el Estudio sobre el corredor multimodal I-270/US 15 en el Condado de Montgomery y el Condado de Frederick en la primavera de 2009. La finalidad de dichas reuniones es dar a conocer los nuevos desarrollos del estudio desde las audiencias públicas de junio de 2002 y describir los impactos asociados con las carreteras y el tránsito del estudio.

Las reuniones brindarán al público la oportunidad de comentar sobre el documento Análisis de alternativas (Alternatives Analysis, AA)/Evaluación ambiental (Environmental Assessment, EA) descrito en la sección Desarrollos del proyecto de la página siguiente. Los comentarios del público se recopilarán en las reuniones.

Posteriormente este año recibirá una notificación con las fechas, las horas y los lugares específicos de las reuniones y más información sobre dónde y cómo acceder al documento AA/EA.



Martin O'Malley, Governor
Anthony Brown, Lieutenant Governor
John D. Porcari, Secretary
Neil J. Pedersen, SHA Administrator
Paul J. Wiedefeld, MTA Administrator

impreso en papel reciclado

Maryland Department of Transportation
SHA
Office of Planning and Preliminary Engineering
P.O. Box 717, Mail Stop C-301
Baltimore, Maryland 21203-0717

Antecedentes del proyecto

El Estudio sobre el corredor multimodal I-270/US 15 es un proyecto conjunto de la SHA y la MTA. Los límites del proyecto se extienden desde Shady Grove Metro Station en el Condado de Montgomery, al norte del área de intersección de US 15/Biggs Ford Road en el Condado de Frederick (aproximadamente 30 millas). El componente de tránsito, conocido como Ruta de tránsito de las ciudades del corredor (Corridor Cities Transitway (CCT)), se extiende 14 millas desde Shady Grove Metro Station en Rockville, pasando por Gaithersburg y Germantown, y termina en las instalaciones de COMSAT justo al sur de Clarksburg

Historial del proyecto

- Inicio del proyecto: junio de 1994
- Se realizó una reunión pública de inicio para presentar los conceptos de carretera y tránsito: mayo de 1995
- Se realizaron talleres públicos alternados para presentar alternativas perfeccionadas para comentarios del público: diciembre de 1995
- Se desarrolló el Borrador de la declaración de impacto ambiental (Draft Environmental Impact Statement (DEIS)) y se realizaron audiencias públicas: junio de 2002 (visite el sitio web del proyecto en www.i270multimodalstudy.com y haga clic en **Environmental Studies (Estudios ambientales)** para ver una versión electrónica del DEIS 2002).
- Se llevaron a cabo reuniones abiertas al público para presentar al Público el concepto de los Carriles Expresos con Peajes (Express Toll Lanes (ETL)): junio de 2004

Desarrollos del proyecto

- El Equipo del estudio está preparando un documento AA/EA que se utiliza como adjunto al DEIS e incluirá análisis técnicos ambientales detallados de los recursos afectados por el ETL propuesto y la CCT.
- La finalidad del AA/EA es desarrollar las alternativas de ETL al mismo nivel de revisión ambiental que las alternativas del DEIS, actualizar información que se ha modificado desde la emisión del DEIS y evaluar y calificar las alternativas de tránsito propuestas.
- El documento AA/EA también proporcionará análisis detallados de las alternativas de la CCT (Bus Rapid Transit y Light Rail), las operaciones de tráfico de la línea principal I-270 y los efectos del ETL en los pasajeros de la CCT y el entorno socioeconómico y natural.
- El documento AA/EA estará disponible al menos 15 días antes de la realización de las reuniones públicas de la primavera de 2009. El documento presentará los hallazgos de los estudios técnicos ambientales en materia de calidad del aire y ruido; recursos socioeconómicos, culturales y ambiente natural y coordinación del gobierno. El AA/EA estará en exhibición durante 60 días para revisión y comentarios del

público en bibliotecas y edificios públicos seleccionados a lo largo del corredor, las sedes de la MTA y SHA, las Oficinas de Distrito de la SHA en Greenbelt y Frederick, y en Internet en www.marylandroads.com (haga clic en **Projects** [Proyectos]).

- La SHA continúa con sus estudios preliminares de ingeniería de los límites potenciales de perturbación e impactos previstos de los derechos de paso dentro del área del proyecto.

Alternativas 6A/B y 7A/B

Componente de la carretera

El componente de la carretera de las Alternativas 6A/B y 7A/B proporcionaría:

- Carriles de uso general
- Carriles auxiliares
- ETL electrónicos
- Intercambios viales adicionales
- Mejoras a los intercambios viales existentes

Los ETL son carriles con peajes para agregar capacidad que se pueden combinar con carriles de uso general para brindar a los conductores la opción de pagar una tarifa por conducir en carriles separados, con un flujo relativamente libre para reducir el tiempo de viaje. De acuerdo con la demanda, las tarifas de los peajes variarían según la hora del día o las condiciones del tráfico, y los peajes se cobrarían automáticamente a los vehículos sin necesidad de bajar la velocidad de flujo. En ambas direcciones, los ETL estarán separados de los carriles generales por medio de barreras. Las rampas de acceso directo en intercambios viales seleccionados y las áreas de "acceso abierto" hacia y desde los carriles de uso general en I-270 permitirían a los conductores ingresar y salir de los ETL.

El componente de carretera de la Alternativa 6A/B proporcionaría dos ETL en cada dirección desde I-370 a MD 121, y un ETL en cada dirección desde MD 121 hasta el norte de MD 80. La Alternativa 7A/B proporcionaría dos ETL en cada dirección desde I-370 hasta el norte de MD 80.

Componente de tránsito

El componente de tránsito de las Alternativas 6A/B y 7A/B proporcionaría un servicio de camino guía fijo, lo que significa que la CCT operará en su propio derecho de paso dedicado en la alineación de la CCT propuesta desde Shady Grove Metro Station al área de COMSAT en el Condado de Montgomery. El servicio sería proporcionado por Light Rail (Alternativas 6A y 7A) o Bus Rapid Transit (Alternativas 6B y 7B) en el camino guía. Se proponen doce nuevas estaciones en centros residenciales, de uso mixto y laborales a lo largo de la ruta, y se construiría una vía de uso compartido (carril para peatones-ciclistas) adyacente a la vía de tránsito.

Resumen de posibles impactos de las Alternativas 6A/B y 7A/B

Desplazamientos/Área de impacto		
Recurso	Alternativa 6A/B	Alternativa 7A/B
Desplazamientos residenciales		
Componente de la carretera	251	251
Componente de la ruta de tránsito	5-9	5-9
Desplazamientos comerciales		
Componente de la carretera	10-11	10-11
Componente de la ruta de tránsito	3-32	3-32
Derecho de paso		
Componente de la carretera	578 acres	578 acres
Componente de la ruta de tránsito	170 acres	170 acres
Ambiente natural		
Zonas inundables - Total	28.4 acres	28.4 acres
Componente de la carretera	25.6 acres	25.6 acres
Componente de la ruta de tránsito	2.8 acres	2.8 acres
Bosque - Total	295.8 acres	295.8 acres
Componente de la carretera	268.6 acres	268.6 acres
Componente de la ruta de tránsito	27.2 acres	27.2 acres
Arroyos totales	24,204 pies lineales	24,204 pies lineales
Pantanos totales	15.6 acres	15.6 acres
Componente de la carretera		
Arroyos	20,198 pies lineales	20,198 pies lineales
*Canales efímeros	10,812 pies lineales	10,812 pies lineales
Pantanos	13 acres	13 acres
Componente de la ruta de tránsito		
Arroyos	4,006 pies lineales	4,006 pies lineales
Canales efímeros	1,646 pies lineales	1,646 pies lineales
Pantanos	2.6 acres	2.6 acres
Recursos culturales		
Propiedades históricas		
Componente de la carretera (número/acres)	5/31.17 acres	5/31.17 acres
Componente de la ruta de tránsito (número/acres)	3/12.11 acres	3/12.11 acres
Recursos socioeconómicos		
Parques públicos		
Componente de la carretera (número/acres)	13/39.97 acres	13/39.97 acres
Componente de la ruta de tránsito (número/acres)	1/5.16 acres	1/5.16 acres

*Arroyos en los que el agua fluye sólo en ciertos momentos o bajo determinadas condiciones.

Proyecciones de tráfico y modelado

La SHA y la MTA han desarrollado modelos de demanda de viajes generados por computadora que estiman el número anticipado de usuarios y evalúan el rendimiento de viaje de I-270, US 15 y la CCT. Estos modelos requieren de información demográfica, proyecciones de desarrollo económico futuro, operaciones de transporte y orígenes y destino estimados de viaje. La interconexión de la CCT propuesta con servicios de tránsito locales y las posibles instalaciones de mantenimiento. También se evalúan en el AA/EE. Los modelos ayudarán a determinar el modo de transporte que los usuarios del corredor elegirán y los beneficios asociados. Los planificadores utilizarán la estimación de pasajeros para evaluar la efectividad la ruta de tránsito y finalizar la ubicación, disposición y necesidades de estacionamiento en cada estación a lo largo de la CCT.

Pasajeros, horas de beneficio para los usuarios y nuevos viajes de tránsito anuales

Alternativa	Abordajes diarios en el camino guía	Horas de beneficio anuales para los usuarios (Ahorros en el tiempo de viaje)	Nuevos viajes de tránsito anuales
6A (LRT)	30,000	2,070,000	2,679,600
6B (BRT)	26,000	2,220,000	2,864,400
7A (LRT)	30,000	2,100,000	2,710,400
7B (BRT)	27,000	2,250,000	2,895,200

LRT=Light Rail Transit; BRT=Bus Rapid Transit

Costos del proyecto

Por lo general, los proyectos de transporte se financian mediante una combinación de fondos para transporte federales y estatales. Los costos de los proyectos de transporte continúan aumentando en respuesta a los costos cada vez más elevados de los terrenos y los materiales de construcción. Los ETL permitirían al Estado de Maryland generar ingresos adicionales para atender sus crecientes necesidades de infraestructura.

Costos de capital estimados (en millones de dólares 2007)

Alternativa	Carretera*	Tránsito	Total
6A (LRT)	\$3,879	\$777.5	\$4,656.5
6B (BRT)	\$3,879	\$449.9	\$4,328.9
7A (LRT)	\$3,879	\$777.5	\$4,656.5
7B (BRT)	\$3,879	\$449.9	\$4,328.9

*Las estimaciones de los costos de las carreteras son idénticas para las Alternativas 6A/B y 7A/B, ya que tienen tamaños idénticos y una cantidad igual de pavimento.

Proyectos asociados

- Desarrollo MD 121/Cabin Branch: Proyecto financiado por un desarrollador mejorará el intercambio vial I-270/MD 121 y la infraestructura local para facilitar el nuevo desarrollo en la región de Clarksburg.
- Intercambio vial US 15/Monocacy Boulevard: SHA, la Ciudad de Frederick y el Condado de Frederick han llegado a un acuerdo para proporcionar financiamiento con el objeto de acelerar las mejoras en este lugar y abordar inquietudes relacionadas con la seguridad.
- Ampliación del intercambio vial I-270/Watkins Mill Road y Watkins Mill Road: Proyecto conjunto de la SHA, el Condado de Montgomery y un desarrollador privado que mejorará la infraestructura local y facilitará el nuevo desarrollo en Gaithersburg.