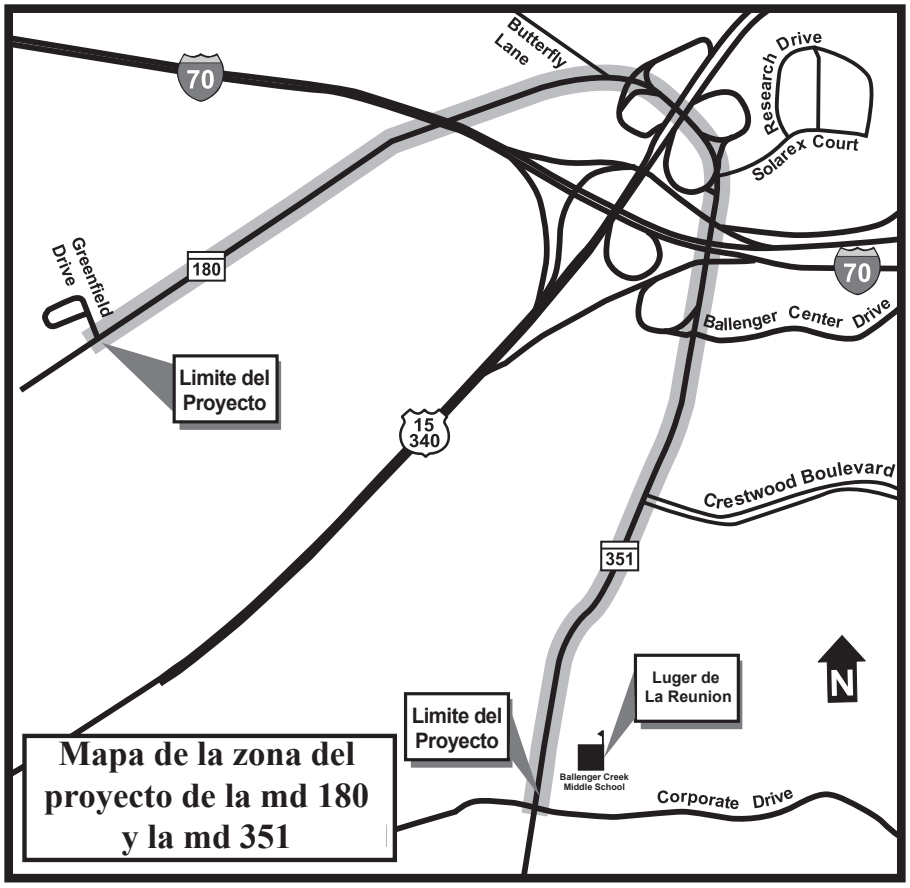
ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN
de la MD 180 y la MD 351

ALTERNATIVAS
Reunion de Publico



Miércoles
17 de Octubre de 2007
5:30 P.M. - 8:30 P.M.

Ballenger Creek Middle School
Multipurpose Room
5525 Ballenger Creek Pike
Frederick, MD 21703

Project No. FR549M11

Maryland Department of Transportation
State Highway Administration

US Department of Transportation
Federal Highway Administration

INTRODUCCIÓN

La Administración de Carreteras del Estado de Maryland (SHA) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) llevan a cabo un estudio de planificación de proyecto sobre la MD 180/MD 351, desde Greenfield Drive hasta Corporate Drive (aproximadamente, 3 millas).
El área de estudio está ubicada en la ciudad de Frederick y en el condado de Frederick, Maryland.

PROPÓSITO DEL TALLER

El propósito de este taller es dar a conocer a los ciudadanos interesados el proceso de planificación de proyecto y la declaración de propósito y necesidad, exponer las alternativas preliminares y presentar las investigaciones preliminares de la evaluación ambiental.

El taller se lleva a cabo en un formato interactivo abierto al público, que permite a cada asistente realizar una revisión a su propio ritmo de la información importante del proyecto. La exposición de mapas y alternativas preliminares actualmente bajo consideración, datos del tránsito e impactos ambientales estarán disponibles al público desde las 5:30 p.m. hasta las 8:30 p.m.
Los representantes del equipo del proyecto estarán disponibles para responder a las preguntas relacionadas con éste y recibirán sus sugerencias; sin embargo, no se realizará ninguna presentación formal en este taller.

CÓMO REALIZAR SUGERENCIAS SOBRE EL PROYECTO

Se invita al público a participar en el taller para garantizar la recepción de sugerencias de los ciudadanos durante el proceso de planificación del proyecto. Estos estudios son preliminares; se realizarán los cambios adecuados luego de recibir y evaluar las sugerencias del público. Usted puede elegir uno o todos los métodos que se detallan a continuación para realizar sugerencias al equipo del proyecto:

- Proporcionar sugerencias verbales o escritas a los representantes del equipo del proyecto;

- Completar el formulario de sugerencias con la dirección impresa y franqueo pagado que se incluye en el presente folleto; o

- Comunicarse con el Gerente de Proyectos de la SHA, Srta. Felicia Alexander, sin cargo al 1-800-548-5026. Los detalles de la información de contacto del equipo del proyecto se encuentra en la página 7 del folleto.

LISTA DE CORREO DEL PROYECTO

Las personas que deseen colocar sus nombres en la lista de correo del proyecto pueden hacerlo completando el sobre postal adjunto o suministrando la información adecuada al recepcionista en el taller.
Si ha enviado sus datos previamente por tarjeta postal u otros medios, o si ha recibido este folleto por correo, significa que usted ya se encuentra en la lista de correo del proyecto y no necesita reenviarlos.

PROPÓSITO DEL ESTUDIO

El propósito de este proyecto es mejorar la capacidad y las operaciones de tránsito existentes a lo largo de la MD 180 y la MD 351, desde Greenfield Drive hasta Corporate Drive, y al mismo tiempo, apoyar el desarrollo existente y planificado. Esta ubicación es una zona que está experimentando un rápido crecimiento. Los avances comerciales y residenciales en el área de estudio han contribuido a que se produzcan fallas operativas a lo largo de la red de carreteras existente, como lo indican las carreteras intensamente congestionadas y los grandes volúmenes de tránsito, especialmente durante las horas pico.

ENCUESTA DEL BOLETÍN INFORMATIVO

En el otoño de 2006, la SHA envió la edición inicial del boletín informativo sobre el estudio de la planificación de proyecto de la MD 180 y la MD 351, a los residentes y comercios de la zona de Frederick. El boletín informativo describía el propósito y la necesidad de la planificación de un estudio, y suscitaba los comentarios de los ciudadanos a través de un breve formulario de encuesta. Con el transcurso del estudio, la SHA continuará colectando y considerando los comentarios de los ciudadanos. En el taller se mostrará un resumen de los comentarios recibidos hasta el momento.

GRUPO DE ACCIONISTAS

Un grupo de accionistas; que incluye residentes locales, líderes comunales y representantes comerciales; se ha reunido con el equipo del proyecto para proporcionar comentarios y ayudar en el desarrollo de las reformas propuestas. Se han evaluado las sugerencias y recomendaciones recibidas por parte de los miembros del grupo de accionistas y, estas han sido incorporadas en las alternativas en la mededia posible.

SOLUCIONES RELACIONADAS CON EL CONTEXTO LOCAL

La SHA continuará trabajando junto con el condado de Frederick y la ciudad de Frederick para incorporar conceptos de acuerdo con las soluciones relacionadas con el contexto a medida que las alternativas se desarrollen o se perfeccionen más. Estos conceptos incluyen:

- Circulación y seguridad de los peatones
- Circulación del tránsito local residencial y comercial
- Reducción de impactos en el derecho de paso
- Mejoras en el tiempo de respuesta de la policía, los bomberos y otros proveedores de servicios de emergencia
- Acceso para bicicletas
- Oportunidades estéticas, de paisajes campestres, de paisajes urbano
- Otros problemas específicos de la comunidad

Utilice la tarjeta de sugerencias que se incluye en el folleto para proporcionar sus ideas y recomendaciones sobre los temas vinculados con las soluciones relacionadas con el contexto local. Sus sugerencias ayudarán a garantizar que las alternativas para mejorar la MD 180 y la MD 351 reflejen las características locales y preferencias estéticas de la comunidad.

NECESIDAD DEL PROYECTO

Condiciones existentes

La MD 180 y la MD 351 están categorizadas como colectoras urbanas sin control de acceso, a excepción de los enlaces con las US 15 y US 340, y la I-70. Actualmente, la MD 180 consiste de dos carriles de 12 pies con banquinas de hasta 9 pies de ancho. La MD 351, entre Solarex Court y Corporate Drive, consta de tres carriles de 12 pies, un carril en sentido sur y dos en sentido norte, carriles de giro/auxiliares en las intersecciones y banquinas de hasta 7 pies de ancho desde Solarex Court hasta Ballenger Center Drive sobre el carril en sentido sur. La MD 351, entre Hannover Drive y Corporate Drive, actualmente consta de una carretera de dos carriles de doble vía (con una disminución de carril en medio de estas dos intersecciones). Esta parte de la carretera tiene aproximadamente 48 pies de ancho, suficiente para incluir banquinas de diferentes anchos o carriles exteriores auxiliares/de giro a la derecha en ambas direcciones.

Operaciones de tránsito

En 2006, el promedio anual de tránsito diario (AADT) se ubicaba entre 3,800 y 22,650 por la MD 180, y entre 8,250 y 24,550 por la MD 351. Dado el aumento de residencias, empleos, y el crecimiento comercial producido en el área de

estudio, se prevé que los volúmenes de tránsito aumentarán considerablemente entre el 2006 y el 2030. El AADT para 2030 se estima entre 18,540 y 42,350 por la MD 180, y entre 20,000 y 41,115 por la MD 351.
La tabla 1 muestra el AADT existente y futuro dentro de los límites del proyecto.

Se realizaron análisis del nivel de servicio (LOS) dentro de los límites del proyecto para las condiciones de no construir (existentes) basados en los volúmenes de tránsito del 2006 y del 2030 por la MD 180/MD 351.
El LOS es una medida de la congestión que experimentan los conductores y se ubica entre el LOS A (circulación libre, sin congestión o con poca congestión) y el LOS F (falla, con condiciones de "pare y siga"). El LOS normalmente se calcula basadas en las horas pico de un día típico, y en las zonas urbanas y suburbanas se consideran LOS D (cercano a la circulación inestable) o mejor como niveles aceptables de tránsito. En el LOS E, los volúmenes se aproximan o están a la capacidad de la carretera. El LOS F representa las condiciones en las cuales los conductores experimentan averías operativas con el tránsito de "pare y siga", y retrasos extremadamente prolongados en las intersecciones señalizadas. Bajo las condiciones actuales, todas las intersecciones señalizadas dentro del área de estudio operan en el LOS C o mejor, a excepción de las intersecciones MD 180-Himes Avenue, MD 351-Crestwood Boulevard y MD 180-Solarex Court. Bajo las condiciones de no construir para el 2030, se espera que el 78 por ciento (siete de nueve) de las intersecciones en el área de estudio operen por encima de la capacidad (LOS F) durante las horas pico de la mañana y la tarde. La tabla 2 resume el LOS para las intersecciones del área de estudio.

Seguridad

Los datos de colisiones vehiculares a lo largo de la MD 180 y la MD 351 entre el 2003 y el 2005 revelan un promedio menor que el nivel estatal basado en carreteras similares. En la MD 180 se produjo un total de 37 choques en el área de estudio: 14 con lesiones y 23 con daños de propiedad. Este segmento de la MD 180 tiene un índice de choques relacionado con giros a la izquierda y choques de ángulo significativamente más altas que el promedio estatal. En la MD 351 se produjo un total de 43 choques en el área de estudio: 18 con lesiones y 25 con daños de propiedad. Este segmento de la MD 351 ha experimentado un índice choques de giros a la izquierda y choques de ángulo que han sido significativamente más altas que el promedio estatal.

ALTERNATIVAS EN CONSIDERACIÓN

Actualmente se encuentran en consideración tres alternativas y tres opciones para la Alternativa 3. Las alternativas incluyen la Alternativa de no construir, una Alternativa de Gestión del Sistema de Transporte/Gestión de la Demanda de Transporte (TSM/TDM) y una Alternativa de cuatro carriles divididos. Las opciones incluyen la Opción de un tramo de cinco carriles en la MD 351, y las Opciones A y B de enlaces con las US 15 y US 340. Las tablas 1 y 2 proporcionan el AADT y el LOS estimados. Las alternativas y opciones se describen a continuación:

Alternativa 1: No construir

La alternativa de no construir incluye la instalación de dispositivos de control de señal en las intersecciones de la MD 180 (en la salida en sentido norte de las US 15 y US 340), la MD 351 en Hannover Drive y la MD 351 en Corporate Drive. A excepción de estas instalaciones y las mejoras planificadas requeridas por parte de las compañías urbanizadoras, se supone que se realizarán sólo el mantenimiento normal y mejoras localizadas. La alternativa de no construir sirve como punto de partida para comparar las repercusiones y los beneficios relacionados con las alternativas de construir. Las mejoras requeridas por los diseñadores locales incluyen:

- Ampliar la MD 180 desde Himes Avenue hasta Solarex Court agregando dos carriles de paso en ambas direcciones, excluyendo el puente sobre la US 15 y la US 340.

- Franjear la MD 180 en dirección sur consistiendo con un carril compartido de giro a la derecha/directo y un carril exclusivo para girar a la derecha en la intersección con Butterfly Lane. Se proporcionará un nuevo carril para girar a la derecha hacia el sur de Butterfly Lane y un carril receptor adicional hacia el norte de Butterfly Lane.

- Ampliar la rampa de salida en dirección sur desde la US 15 y la US 340 agregando un nuevo carril para girar a la izquierda. Se proporcionará un nuevo carril para girar a la derecha en dirección sur de la MD 180, y un carril receptor adicional en dirección norte de la misma.

- Ampliar Solarex Court con un nuevo carril para girar a la derecha. Se agregarán nuevos carriles dobles para girar a la izquierda en dirección norte de la MD 180 y un carril receptor adicional en la rampa de acceso hacia el norte de la US 15 y la US 340. También se ha propuesto un nuevo carril para girar a la izquierda en dirección sur de la MD 180.

Alternativa 2: TSM/TDM

La alternativa 2 trata las inquietudes sobre la capacidad en las intersecciones a lo largo del área de estudio. Además de las mejoras bajo la alternative de no construir, la alternativa 2 también incluye reformas geométricas y de sincronización de las señales en las intersecciones y secciones clave de las MD 180 y MD 351. Estas reformas incluyen:

- Un nuevo carril para girar a la izquierda hacia el sur de la MD 180 y un nuevo carril para girar a la derecha hacia el norte de la MD 180 en Fair Oaks Drive.

- Dos carriles directos propuestos en ambos accesos de la MD 180 en Butterfly Lane y un carril para girar a la izquierda desde la dirección norte de la MD 180.

- La ampliación de la rampa de salida desde la la US 15 y la US 340 en dirección norte, con carriles dobles para girar a la izquierda, y un carril para girar a la derecha. La ampliación de la estructura de la US 15 y la US 340 para que coincida con las reformas de los urbanizadores en cada sentido.

- Dos carriles directos en ambas direcciones a lo largo del tramo desde Solarex Court hasta Crestwood Boulevard, carriles dobles propuestos para girar a la izquierda en ambas direcciones de la MD 180 en Solarex Court y una mediante divisoria debajo de los puentes de la I-70. Se deberán reconstruir los puentes de la I-70. Otras reformas incluyen un carril auxiliar en cada dirección entre Ballenger Center Drive y Crestwood Boulevard, y carriles dobles para girar a la izquierda en ambas manos de la MD 351 en Ballenger Center Drive y en dirección sur en Crestwood Boulevard.

- Un carril para girar a la izquierda, un carril directo y un carril para girar a la derecha/directo compartido en ambas direcciones de la MD 351 en la intersección con Corporate Drive.

- Un carril para girar a la izquierda, un carril directo y un carril para girar a la derecha/directo compartido en dirección sur de la MD 351 en Corporate Drive; y un carril para girar a la izquierda, un carril directo y un carril para girar a la derecha en la dirección norte.

- Sincronización de señales a lo largo del corredor.

Alternativa 3: Cuatro carriles con divisoria central

La alternativa 3 mejora la capacidad de la carretera a través del área de estudio e incluye las siguientes mejoras:

- La ampliación de la MD 180 y la MD 351 a una carretera con cuatro carriles con una divisoria desde 2000 pies al sur de Fair Oaks Drive hasta Corporate Drive, con dos carriles de paso en cada dirección y una mediante divisoria de 20 pies.

- Carriles adicionales para girar en las intersecciones y aperturas en la divisoria.

- Carriles externos para bicicletas dentro del área

de estudio, aceras a lo largo de ambos lados de `la carretera, excepto en sentido sur entre el acceso de la I-70 y la salida de la US 15 y la US 340.

Alternativa 3: Opción de un tramo de cinco carriles en la MD 351

Esta opción implica la ampliación de la MD 351 desde Crestwood Boulevard hasta Corporate Drive a una carretera de cinco carriles con dos carriles directos en ambas direcciones y un carril central de giro compartido de 13 pies.

Alternativa 3: Enlace de la US 340 Opción A

Para dar cabida a un volumen de tránsito pesado de y hacia la US 15 y la US 340, la carretera de cuatro carriles con divisoria sería ampliada con dos carriles auxiliares adicionales en dirección el sur y un carril auxiliar hacia el norte, entre Himes Avenue y la rampa de salida hacia el norte de la US 15 y la US 340. Las tres desviaciones en forma de bucle de este enlace también deberían ampliarse para permitir que el tránsito de la US 15 y la US 340 ingrese o salga del tramo de estudio. Además, se proporcionaría un carril auxiliar a lo largo de la US 15 y la US 340 en dirección norte, bajo este enlace, y se conectaría con la rampa de salida de la I-70. El carril auxiliar a través de la carretera colectora-distribuidora que recibe el tránsito desde el acceso de la US 15 y la US 340 en dirección sur se extendería a lo largo del enlace.

Alternativa 3: Enlace de la US 340 Opción B

Esta opción combina las mejoras de la alternativa 3: opción A del enlace de la US 15 y la US 340, con la eliminación de las rampas en forma de bucle y la construcción de nuevas rampas de acceso para formar un enlace en forma de medio diamante en la dirección norte de la US 15 y la US 340.

RESUMEN AMBIENTAL

El proyecto concuerda con el Plan Regional de Frederick del 2002. El uso de tierras existentes a lo largo la MD 180 dentro del área del proyecto es principalmente agrícola, con uso industrial y residencial limitado. Por el contrario, el segmento de la carretera MD 351 es altamente urbanizado. Consiste de una combinación de urbanizaciones residenciales y comerciales, que incluye varios parques comerciales e industriales. El uso planificado de las tierras a lo largo de ambas carreteras consiste mayormente en urbanizaciones mixtas residenciales y comerciales.
Según la alternativa, se necesitarán entre 4.6 y 17.2 acres adicional de derecho de paso.
Se anticipa un solo desplazamiento residencial.
No se requieren desplazamientos comerciales. Se están tomando medidas necesarias para identificar y evitar efectos adversos o graves en forma desproporcionada sobre las minorías y poblaciones de bajos ingresos, e involucrar a estas poblaciones en el proceso de planificación, según lo exige el Decreto ejecutivo 12898 de la Justicia Ambiental.

Existen ocho parques públicos ubicados dentro del área de estudio: Emerald Farm/Monarch Ridge Park, Golfview Park, Hillcrest Orchard Park, Hillcrest Park, David Lane Park, Hill Street Park, Overlook Park y Ballenger Creek Park. Se podrían necesitar hasta 1.1 acres de Ballenger Creek Park, según la alternativa. El uso de cualquier parque público y zona recreativa, reserva natural o de aves acuáticas, o lugares históricos significativos requerirá el desarrollo y la evaluación de alternativas para evitar o reducir sus impactos según el artículo 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966.

Una evaluación arqueológica indica que posiblemente las partes sin cambios del área de estudio tengan un alto potencial de recursos arqueológicos prehistóricos. La Administración de Carreteras del Estado, en colaboración con la Maryland Historical Trust (MHT) y otros grupos de asesoramiento, ha identificado cuatro estructuras de importancia histórica significativa en el área de estudio, las cuales están listadas en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP) o son elegibles para su listado (NRE): Prospect Hall, con un derecho de vía en poder de MHT (NRHP); George Widrick House (NRHP), Lily Homestead (NRE) y Maple Homestead (NRE). Se podría requerir hasta 0.1 acre de Prospect Hall y 0.9 acre de Maple Homestead, según la alternativa. La coordinación con MHT continuará a lo largo del estudio a fin de determinar los efectos a las

estructuras de importancia histórica significativa y los recursos arqueológicos. De acuerdo con los procedimientos en el artículo 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica, este Taller Público de Alternativas brinda la oportunidad de obtener sugerencias del público sobre los recursos históricos y arqueológicos en la zona del proyecto.

El Departamento de Recursos Naturales de Maryland (DNR) ha designado a los riachuelos en el área de estudio como aguas de Uso III-P (agua fría sin régimen de mareas y suministro de aguas públicas). Los impactos a los riachuelos varían entre 50 y 415 pies, según la alternativa. También se requerirá una gama de 0.42 a 0.51 acres de pantanos, según la alternativa. Se averá afectada una gama de entre 0.23 y 1.1 acres de terrenos inundables con recurrencia de 100 años, relacionados con Ballenger Creek y sus tributarios.

La coordinación entre el Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre, y el DNR con respecto a las especies animales o vegetales que aparecen en el listado de especies exóticas estatal o federal, amenazadas o en vías de extinción indica la existencia del Alcaudón testarudo (Lanius ludovicianus), especie en vía de extinción, dentro del área de estudio. Los representantes del DNR también indican que existe un hábitat de afloramiento en los acantilados dentro del área de estudio, el cual es conocido por mantener las tres especies más exóticas de liquen, al igual que una población de trucha marisca natural que está documentada en Ballenger Creek. El DNR anticipa que estas especies, y cualquier otra especie que se exista dentro del área de estudio, deben estar debidamente protegidas durante el período de prohibición de trabajo transitorio y por medio de las Mejores Prácticas de Administración que se usan generalmente para la protección de los recursos acuáticos.

Los análisis detallados sobre el ruido y la calidad del aire se prepararán durante la próxima etapa del estudio de planificación del proyecto. Consulte la tabla 3 para obtener una lista y un resumen detallados sobre los recursos ambientales en la zona del proyecto.

OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE EN LA ZONA DEL PROYECTO

- Proyectos de la I-70: La mejora de la I-70 existente desde Mt. Phillip Road hasta MD 144, una distancia de 5.3 millas. Las mejoras incluyen la ampliación de un tramo de cuatro carriles y la reconstrucción de enlaces.

- Estudio del corredor multimodal de la I-270 y la US 15: Este estudio de planificación de proyecto está evaluando mejoras en las carreteras y el tránsito a lo largo de la I-270 y la US 15, desde Shady Grove Road en el condado de Montgomery hasta Biggs Ford Road en el condado de Frederick. Las reformas propuestas para las carreteras se extienden por 31 millas de largo y las reformas sobre el transporte público por 14 millas de largo.

- La MD 351 (Ballenger Creek Pike) en Crestwood Boulevard: Este proyecto propone la ampliación de la MD 351 a fin de dar cabida a los carriles dobles de giro a la derecha en Crestwood Boulevard. Este proyecto está financiado sólo para el desarrollo del concepto.

- Butterfly Lane: La ciudad de Frederick posee fondos programados para mejorar Butterfly Lane.

PASOS RESTANTES EN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO+

- Evaluar y responder a las sugerencias del público y de la agencia, que surgieron de los estudios realizados hasta la fecha y del Taller Público de Alternativas (otoño de 2007)

- Identificar las alternativas para continuar un estudio detallado, y completar los detallados de ingeniería y el estudio del medio ambiente (primavera de 2008)

- Completar la versión borrador del documento sobre el medio ambiente y proveer una audiencia pública de diseño/ubicación (otoño de 2008)

- Identificar la alternativa preferida y la atenuación conceptual de SHA (primavera de 2009)

- Completar la versión final del documento sobre el medio ambiente y recibir las aprobaciones de diseño/ubicación si se elige una alternativa de construir (otoño/invierno de 2009

AUSENCIA DE DISCRIMINACIÓN EN LOS PROGRAMAS ASISTIDOS FEDERALMENTE Y DE AYUDA ESTATAL

Para obtener más información relacionada con a la in discriminación en los programas asistidos federalmente y de ayuda estatal, comuníquese con:

- Sra. Jennifer Jenkins, Directora de la Oficina de Igualdad de Oportunidades

  Administración de Carreteras del Estado de Maryland
  707 North Calvert Street, Mail Stop C-406
  Baltimore, Maryland 21202
  Teléfono: (410) 545-0315
  Sin cargo en Maryland: 1-888-545-0098
  Correo electrónico: jjenkins@sha.state.md.

ASISTENCIA PARA EL DERECHO DE PASO Y TRASLADO

El proyecto propuesto posiblemente requiera la adquisición del derecho de paso y el traslado residencial adicionales. Para obtener información sobre la asistencia para el derecho de paso y el traslado residencial, comuníquese con:

- Sr. Patrick Minnick
  District 7, Office of Real Estate
  Administración de Carreteras del Estado de Maryland
  5111 Buckeystown Pike
  Frederick, MD 21704
  Teléfono: (301) 624-8100
  Sin cargo en Maryland: 1-800-635-5119
  Correo electrónico: pminnick@sha.state.md.us

MEDIOS DE DIFUSIÓN UTILIZADOS PARA LAS NOTIFICACIONES DE LAS REUNIONES

Ha aparecido un aviso en los siguientes periódicos para anunciar este taller:

- The Frederick News Post
- The Gazette - F Zone
- The Baltimore Sun
- El Tiempo Latino

SU OPINIÓN IMPORTA

Este taller ofrece al público la oportunidad de discutir sus ideas e inquietudes sobre el proyecto, y proporcionar sugerencias verbales o escritas. Revisaremos y consideraremos detenidamente las inquietudes y preferencias del proyecto que se expresen en el taller. Para ayudarlo a enviar sus sugerencias, hemos incluido en este folleto un sobre postal con franqueo pagado y los nombres, direcciones, números de teléfono y direcciones de correo electrónico de los miembros del equipo de planificación del proyecto.

EQUIPO DE PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO

Si tiene más preguntas o sugerencias una vez finalizado el taller, puede enviarlas a cualquiera de los miembros del equipo:

Sr. Raja Veeramachaneni
Director, Oficina de Planificación e Ingeniería Preliminar
Administración de Carreteras del Estado de Maryland
Mailstop C-411
707 North Calvert Street
Baltimore, MD 21202

Srta. Felicia Alexander, Directora de Proyectos
División de Planificación de Proyectos
Administración de Carreteras del Estado de Maryland
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-8511
Sin cargo en Maryland: (800) 548-5026
Correo electrónico:
falexander@sha.state.md.us

Sra. Juliet Healy, Gerenta Ambiental
División de Planificación de Proyectos
Administración de Carreteras del Estado de Maryland
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-2864
Sin cargo en Maryland: (800) 548-5026
Correo electrónico: jhealy@sha.state.md.us

Sr. David Coyne
Ingeniero de Distrito, Distrito 7
dministración de Carreteras del Estado de Maryland
5111 Buckeystown Pike
Frederick, MD 21704
Teléfono: (301) 624-8105
Sin cargo en Maryland: (800) 635-5119
Correo electrónico: dcoyne@sha.state.md.us

SU OPINIÓN IMPORTA

Este taller ofrece al público la oportunidad de discutir sus ideas e inquietudes sobre el proyecto, y proporcionar sugerencias verbales o escritas. Revisaremos y consideraremos detenidamente las inquietudes y preferencias del proyecto que se expresen en el taller. Para ayudarlo a enviar sus sugerencias, hemos incluido en este folleto un sobre postal con franqueo pagado y los nombres, direcciones, números de teléfono y direcciones de correo electrónico de los miembros del equipo de planificación del proyecto.

EQUIPO DE PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO

Si tiene más preguntas o sugerencias una vez finalizado el taller, puede enviarlas a cualquiera de los miembros del equipo:

Mr. Raja Veeramachaneni
Director, Office of Planning and Preliminary Engineering
Maryland State Highway Administration
Mailstop C-411
707 North Calvert Street
Baltimore, MD 21202

Ms. Felicia Alexander, Project Manager
Project Planning Division
Maryland State Highway Administration
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Telephone: (410) 545-8511
Toll-free in Maryland: (800) 548-5026
Email: falexander@sha.state.md.us

Ms. Juliet Healy, Environmental Manager
Project Planning Division
Maryland State Highway Administration
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Telephone: (410) 545-2864
Toll-free in Maryland: (800) 548-5026
Email: jhealy@sha.state.md.us

Mr. David Coyne
District Engineer, District 7
Maryland State Highway Administration
5111 Buckeystown Pike
Frederick, MD 21704
Telephone: (301) 624-8105
Toll-free in Maryland: (800) 635-5119
Email: dcoyne@sha.state.md.us

GRACIAS

Le agradecemos por participar en el Taller público de alternativas de la MD 180 y la MD 351. Sus comentarios son importantes para nosotros. Si tiene alguna otra pregunta o inquietud, comuníquese con los miembros del equipo por correo, teléfono o correo electrónico.

Para obtener más información sobre este proyecto y otros, visite nuestro sitio de Internet en: www.marylandroads.com

MD 180/MD 351 Annual Average Daily Traffic Data						
Roadway Segments		2006	2030 No-Build	%[1] Increase	2030 Build	%[2] Increase
MD 180	South of Greenfield Drive	3,800	18,540	388	19,580	415
	Between Greenfield Drive and Fair Oaks Drive	3,900	18,620	377	19,680	405
	Between Fair Oaks Drive and Butterfly Lane	3,950	18,720	374	19,760	400
	Between Butterfly Lane and Himes Avenue	12,000	30,720	156	32,260	169
	Between Himes Avenue and Solarex Court	22,650	42,350	87	47,570	110
MD 351	Between Solarex Court and Ballenger Center Drive	24,550	41,115	67	41,365	68
	Between Ballenger Center Drive and Crestwood Boulevard	23,500	32,220	37	34,680	48
	Between Crestwood Boulevard and Hannover Drive	14,100	24,520	74	26,520	88
	Between Hannover Drive and Corporate Drive	12,250	21,020	72	23,020	88
	South of Corporate Drive	8,250	20,000	142	22,000	167

%[1] = percent increase from 2006 to 2030 no-build
%[2] = percent increase from 2006 to 2030 build

Table 1

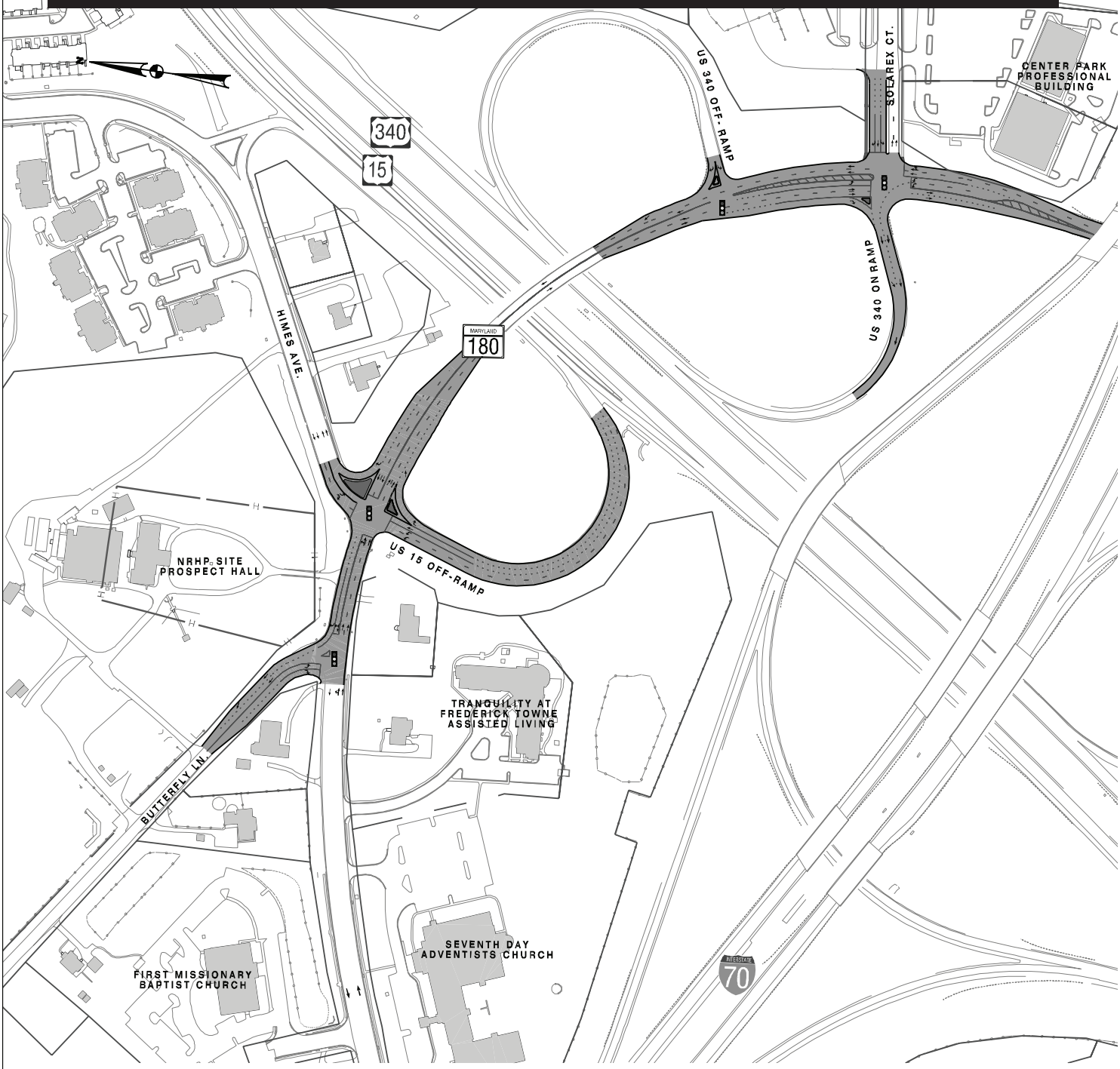
MD 180/MD 351 Level of Service Summary															
Intersection		Existing Condition (Year 2006)		Alt. 1 No-Build (Year 2030)		Alt. 2 TSM/TDM (Year 2030)		Alt.3 Four-lane Divided (Year 2030)		Alt.3 Five-lane Section Option (Year 2030)		Alt.3 US 340 Interchange Option A (Year 2030)		Alt.3 US 340 Interchange Option B (Year 2030)	
		AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak
MD 180	Greenfield Drive	A	A	B	C	A	C	B	D	B	D	B	D	B	D
	Fair Oaks Drive	A	A	A	D	A	B	A	A	A	A	A	A	A	A
	Butterfly Lane	A	B	D	F	D	D	D	E	D	E	B	D	B	D
	Himes Avenue / Ramp from SB US 15/ 340	B	D	F	F	F	F	F	F	F	F	C	E	C	E
	Ramp from NB US 15/ US 340	E	C	F	F	F	F	F	F	F	F	B	B	C	D
	Solarex Drive	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	E	D
	Ballenger Center Drive/ Ramps to I-70	B	B	F	F	C	D	C	B	C	B	C	C	D	C
	Crestwood Boulevard	D	D	F	F	F	F	E	D	E	D	E	D	E	D
	Hannover Road	A	A	F	F	B	D	C	C	C	C	C	C	C	C
	Corporate Drive	C	B	F	F	F	C	E	B	E	B	E	B	E	B

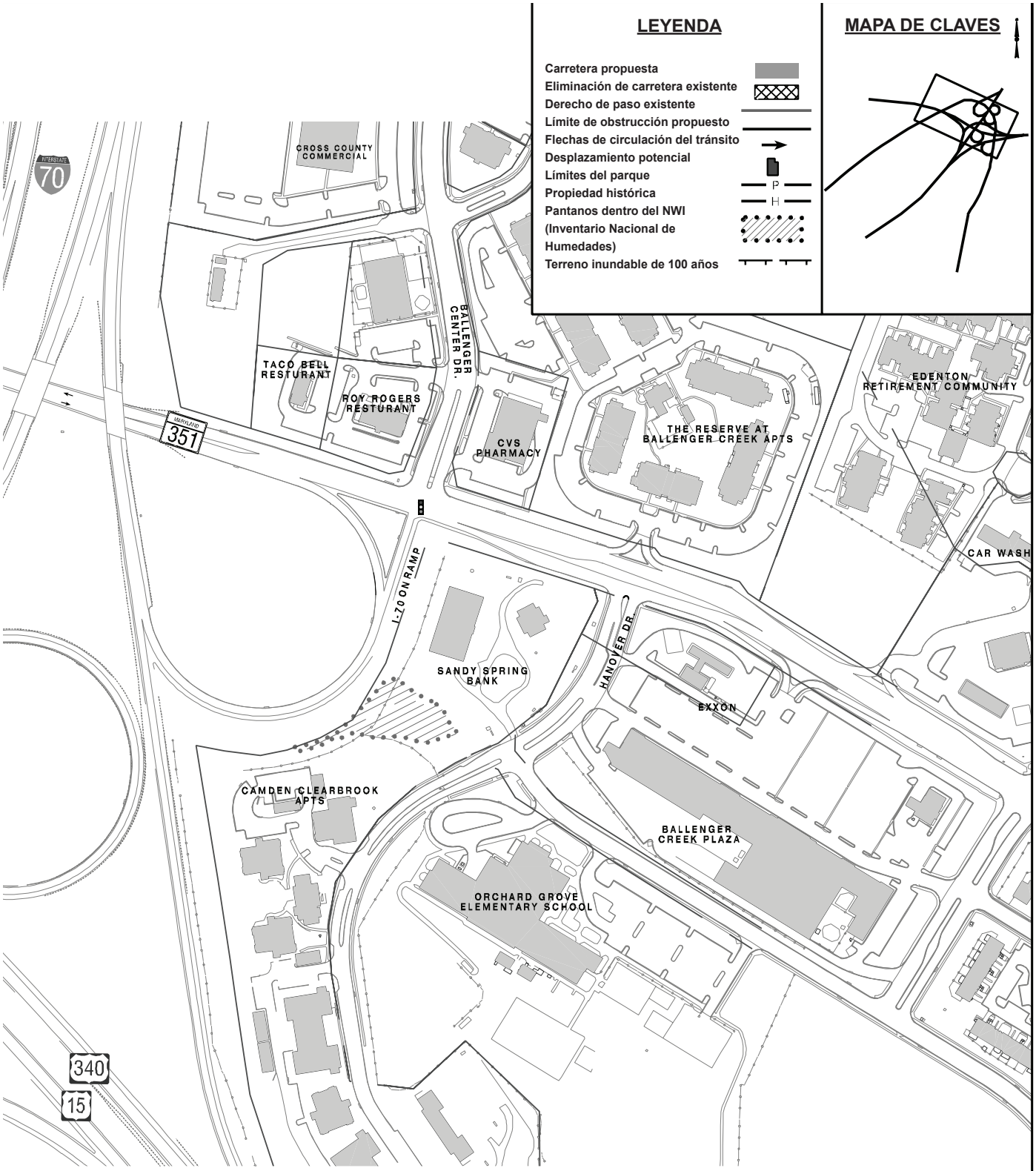
Table 2

MD 180/MD 351 Environmental Resources Summary			
	Alternative 1 No-Build	**Alternative 2 TSM/TDM**	**Alternative 3 Four-Lane Divided and Three Options**
Stream Impacts	0	50 feet	415 feet
Wetland Impacts	0	0.42 acre	0.51 acre
Floodplain Impacts	0	0.23 acre	1.1 acres
Public Parks *Ballenger Creek Park*	0	0	1.1 acres
Significant Historic Resources *Prospect Hall** *Maple Homestead Property***	0	 0 0.02 acre	 0.1 acre 0.9 acre
Total ROW Impact	0	4.6 acres	17.2 acres
Residential Displacements	0	0	1

Table 3

ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351





ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351

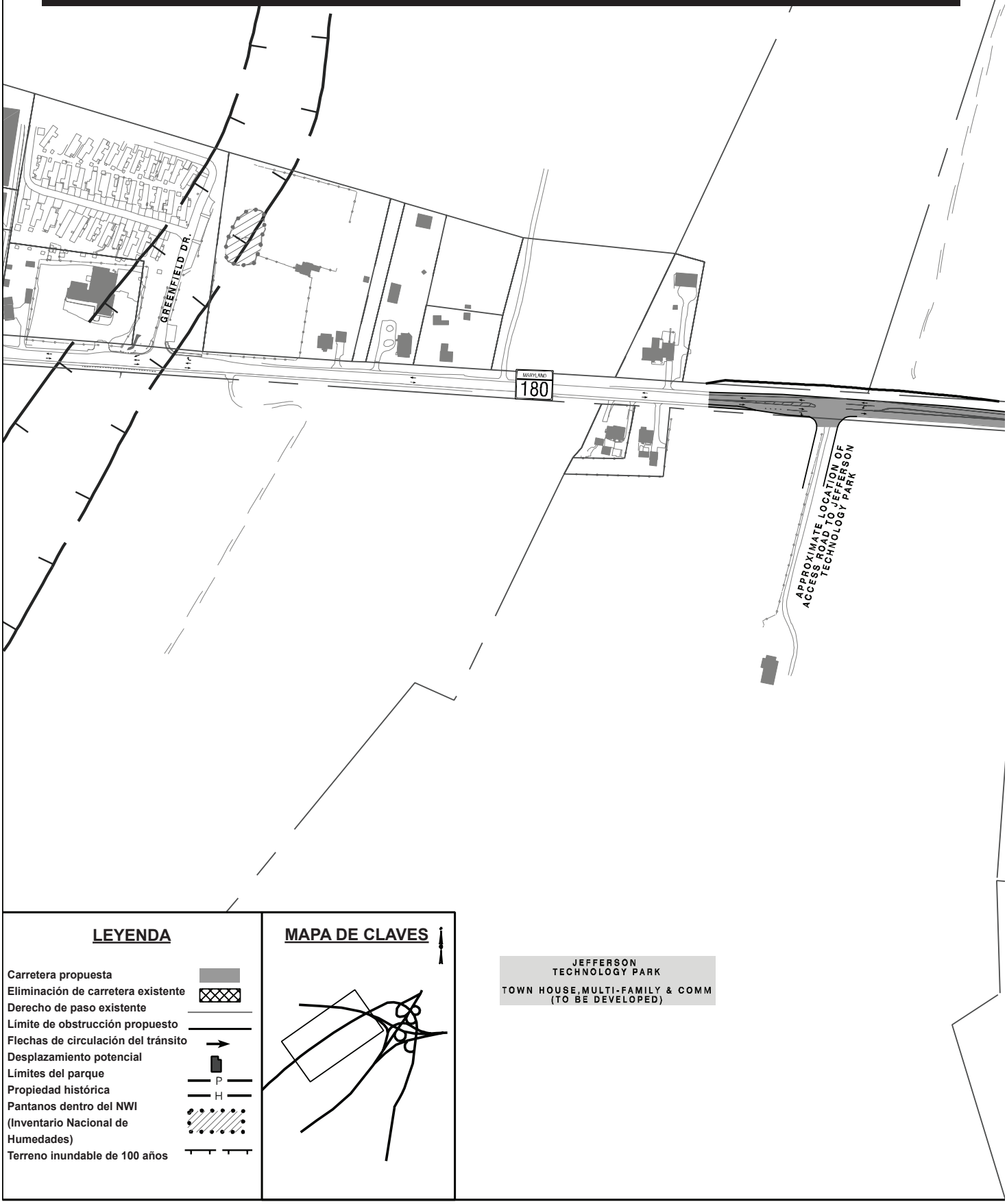
ALTERNATIVA 1 NO CONSTRUIR

MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION
ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 1 DE 1

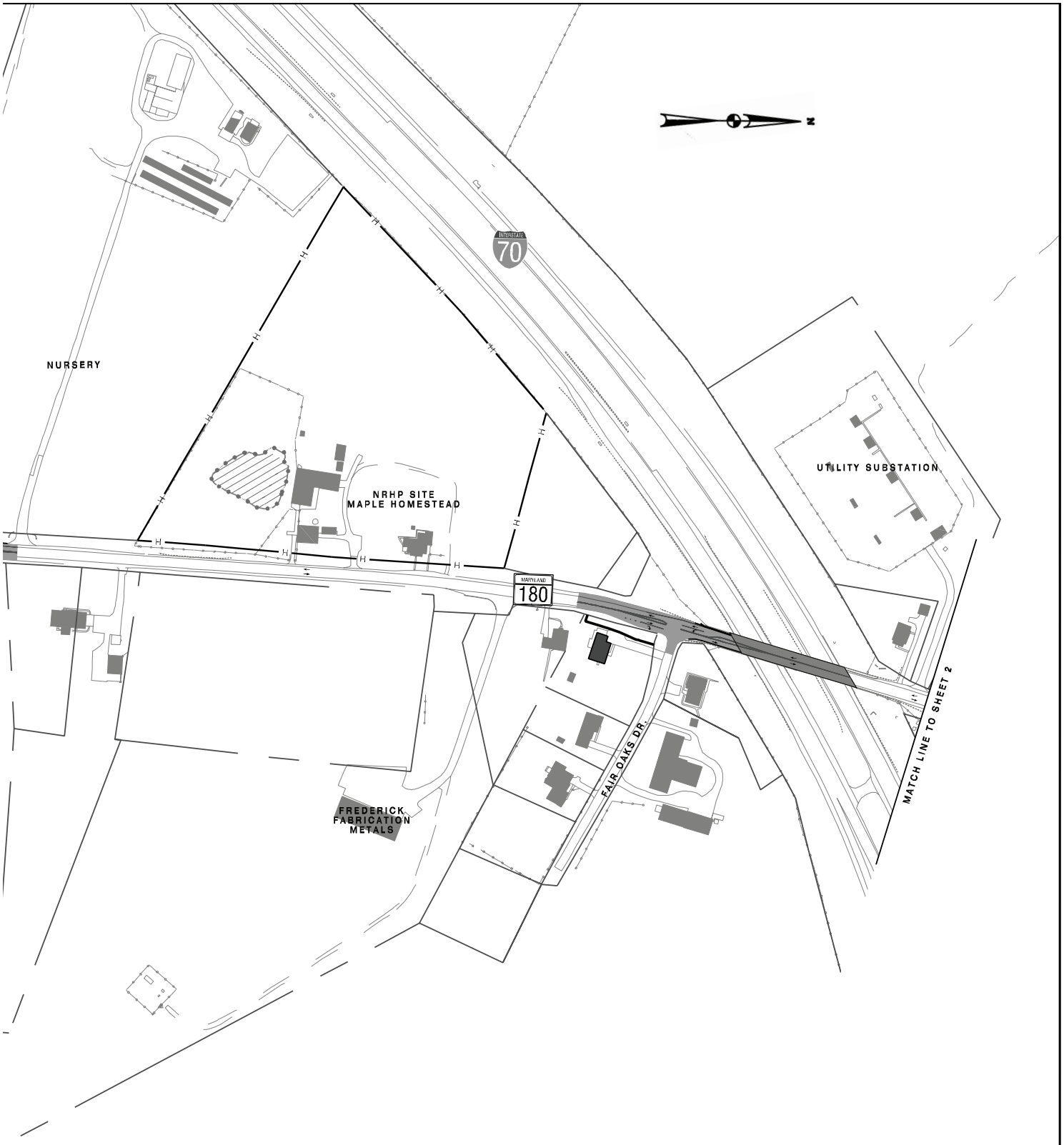
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351



LEYENDA

- Carretera propuesta
- Eliminación de carretera existente
- Derecho de paso existente
- Límite de obstrucción propuesto
- Flechas de circulación del tránsito
- Desplazamiento potencial
- Límites del parque
- Propiedad histórica
- Pantanos dentro del NWI (Inventario Nacional de Humedades)
- Terreno inundable de 100 años

MAPA DE CLAVES



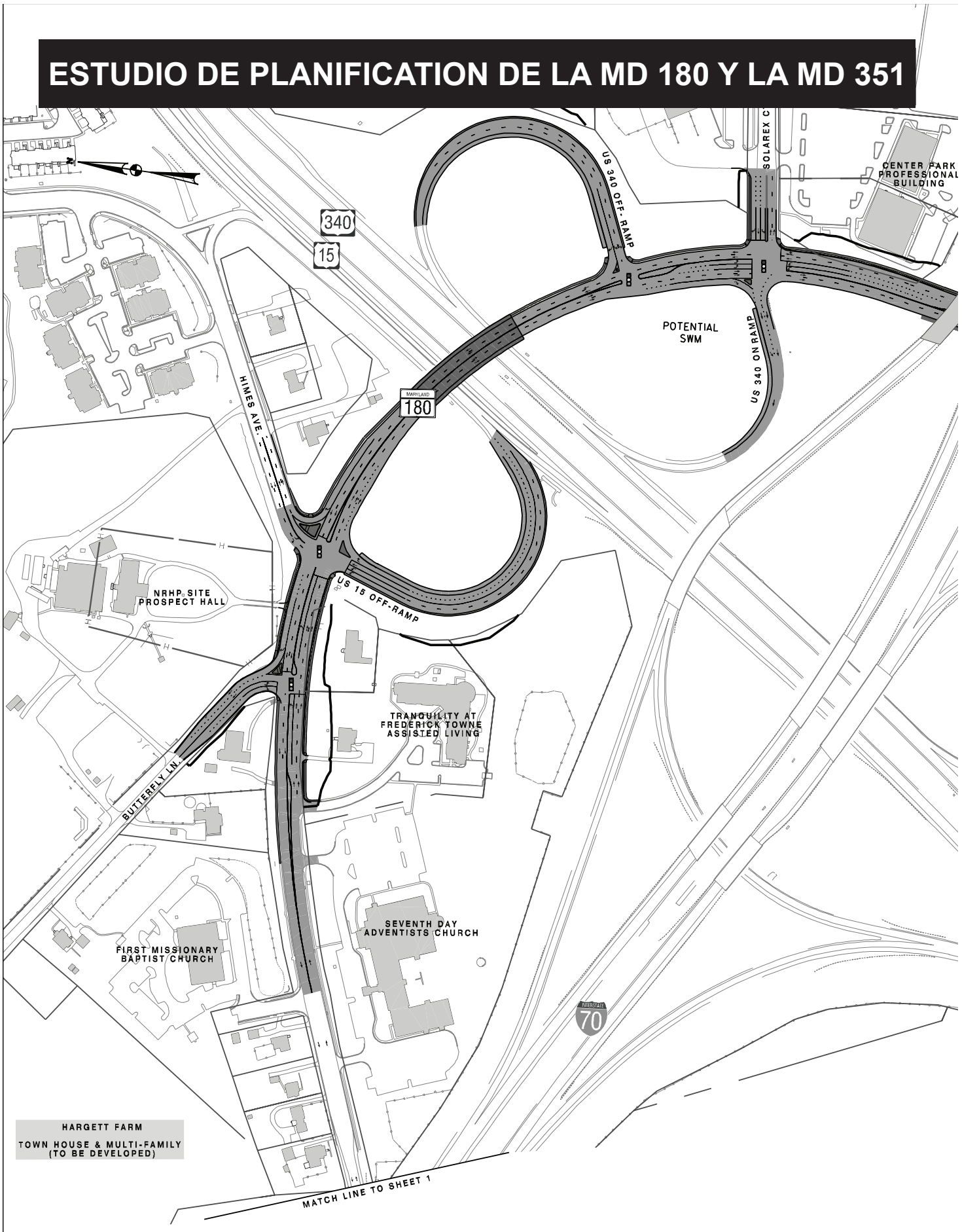
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351
ALTERNATIVA 2 TSM / TDM

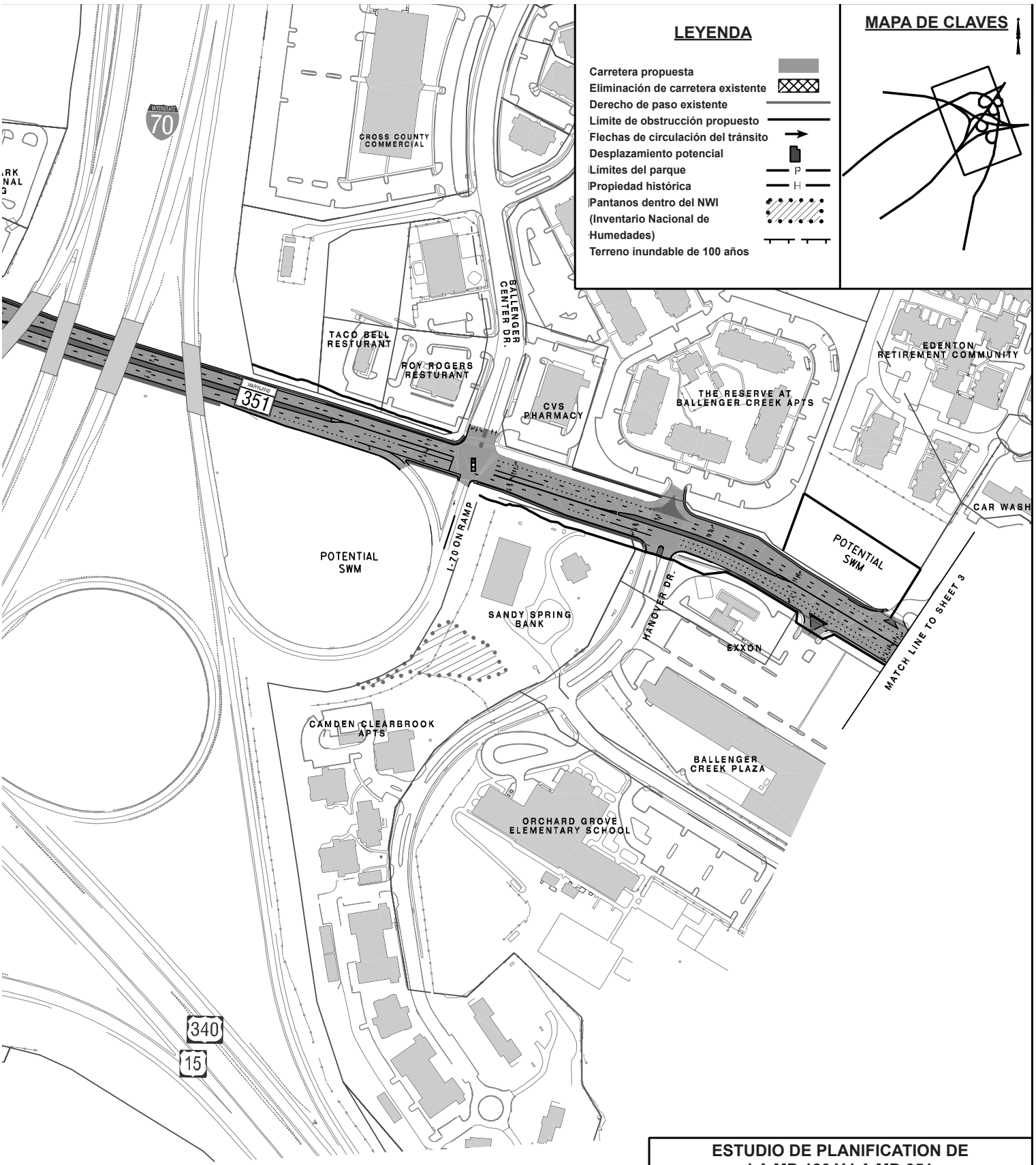
MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION
ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 1 DE 3

ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351





ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351
ALTERNATIVA 2 TSM / TDM

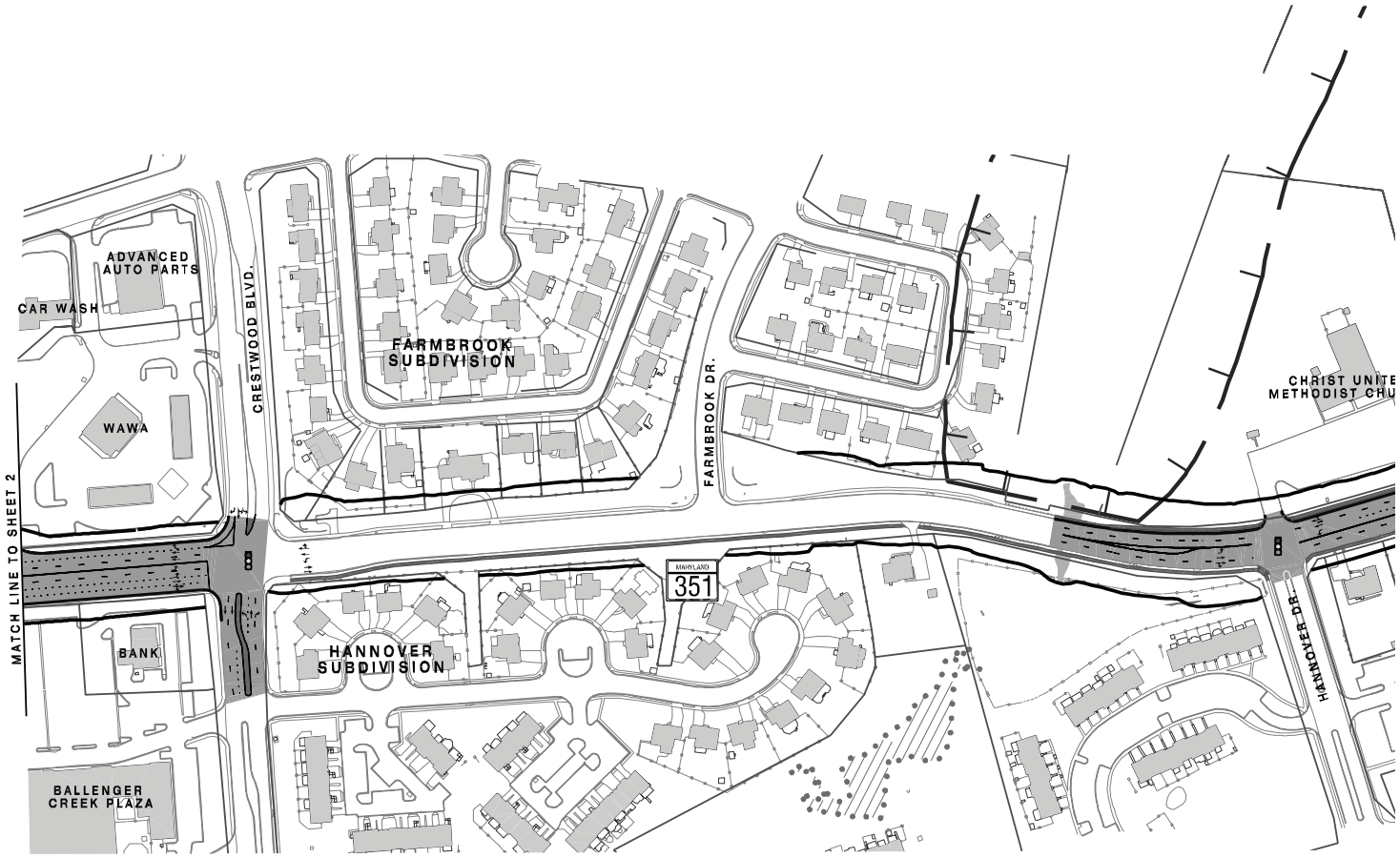
MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION

ESCALA: 1=300' SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINSTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 2 DE 3

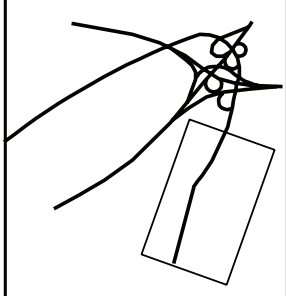
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351

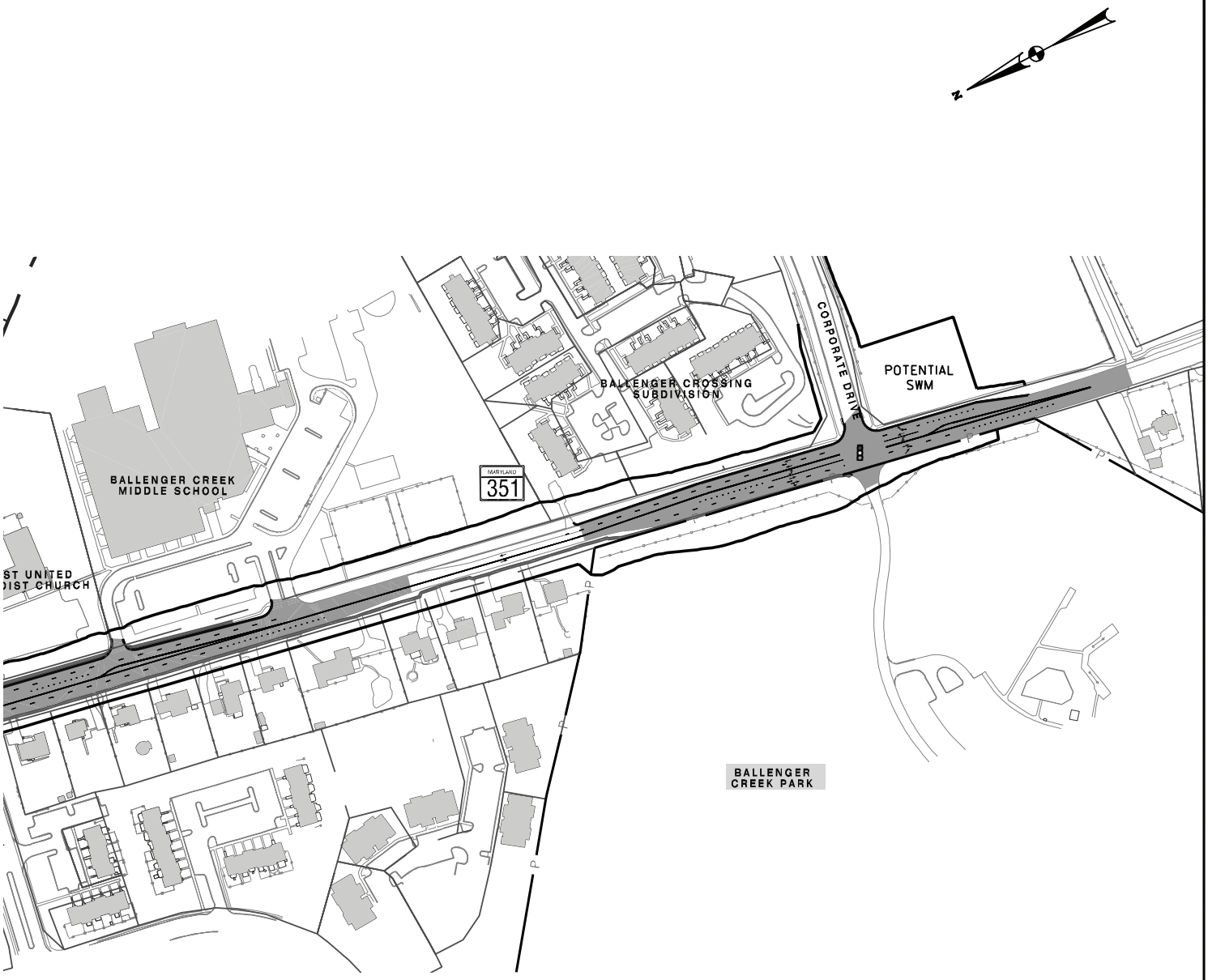


LEYENDA

- Carretera propuesta
- Eliminación de carretera existente
- Derecho de paso existente
- Límite de obstrucción propuesto
- Flechas de circulación del tránsito
- Desplazamiento potencial
- Límites del parque (P)
- Propiedad histórica (H)
- Pantanos dentro del NWI (Inventario Nacional de Humedades)
- Terreno inundable de 100 años

MAPA DE CLAVES





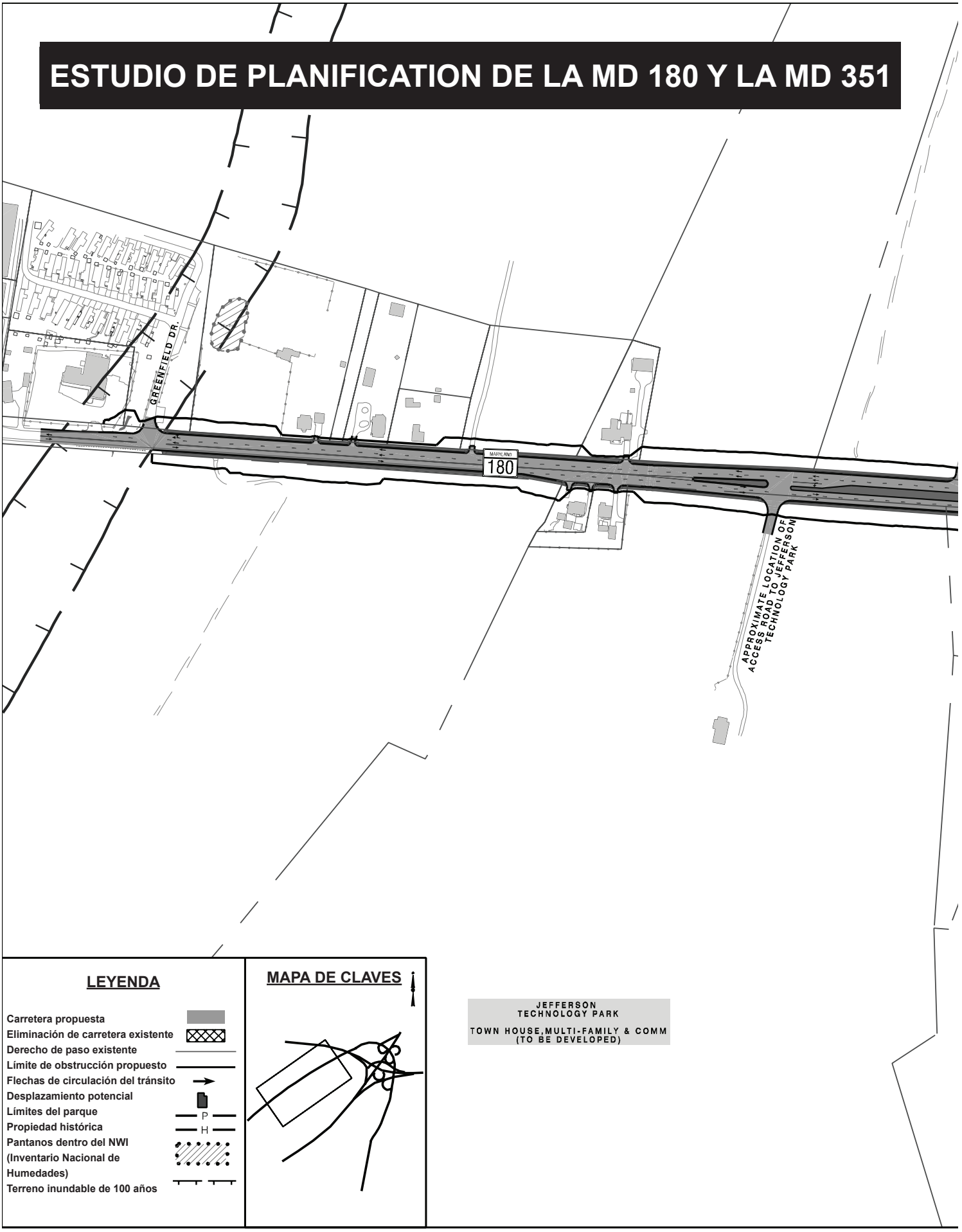
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE
LA MD 180 Y LA MD 351
ALTERNATIVA 2 TSM / TDM

MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION
ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINSTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 3 DE 3

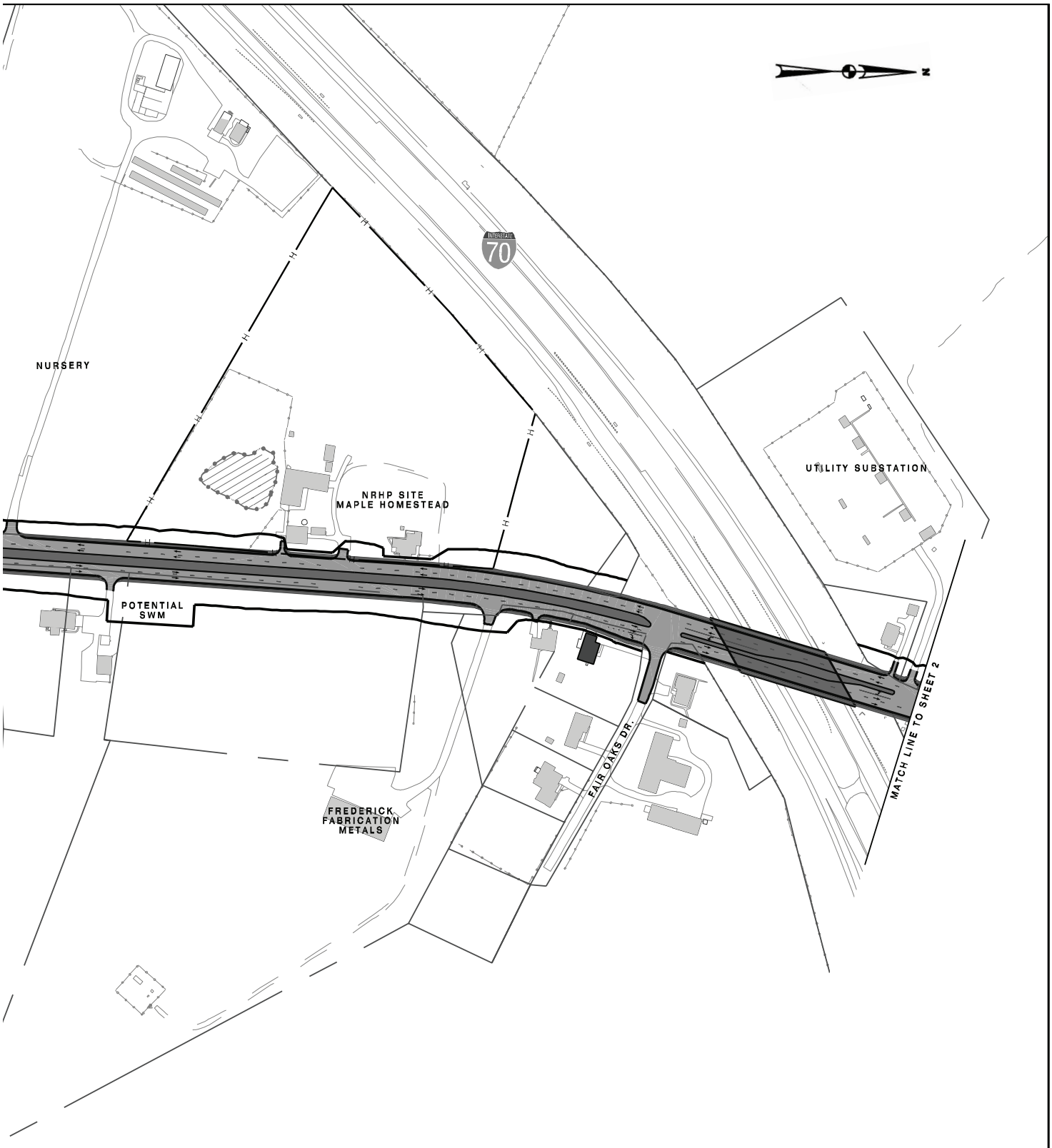
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351



LEYENDA

- Carretera propuesta
- Eliminación de carretera existente
- Derecho de paso existente
- Límite de obstrucción propuesto
- Flechas de circulación del tránsito
- Desplazamiento potencial
- Límites del parque (P)
- Propiedad histórica (H)
- Pantanos dentro del NWI (Inventario Nacional de Humedades)
- Terreno inundable de 100 años

MAPA DE CLAVES



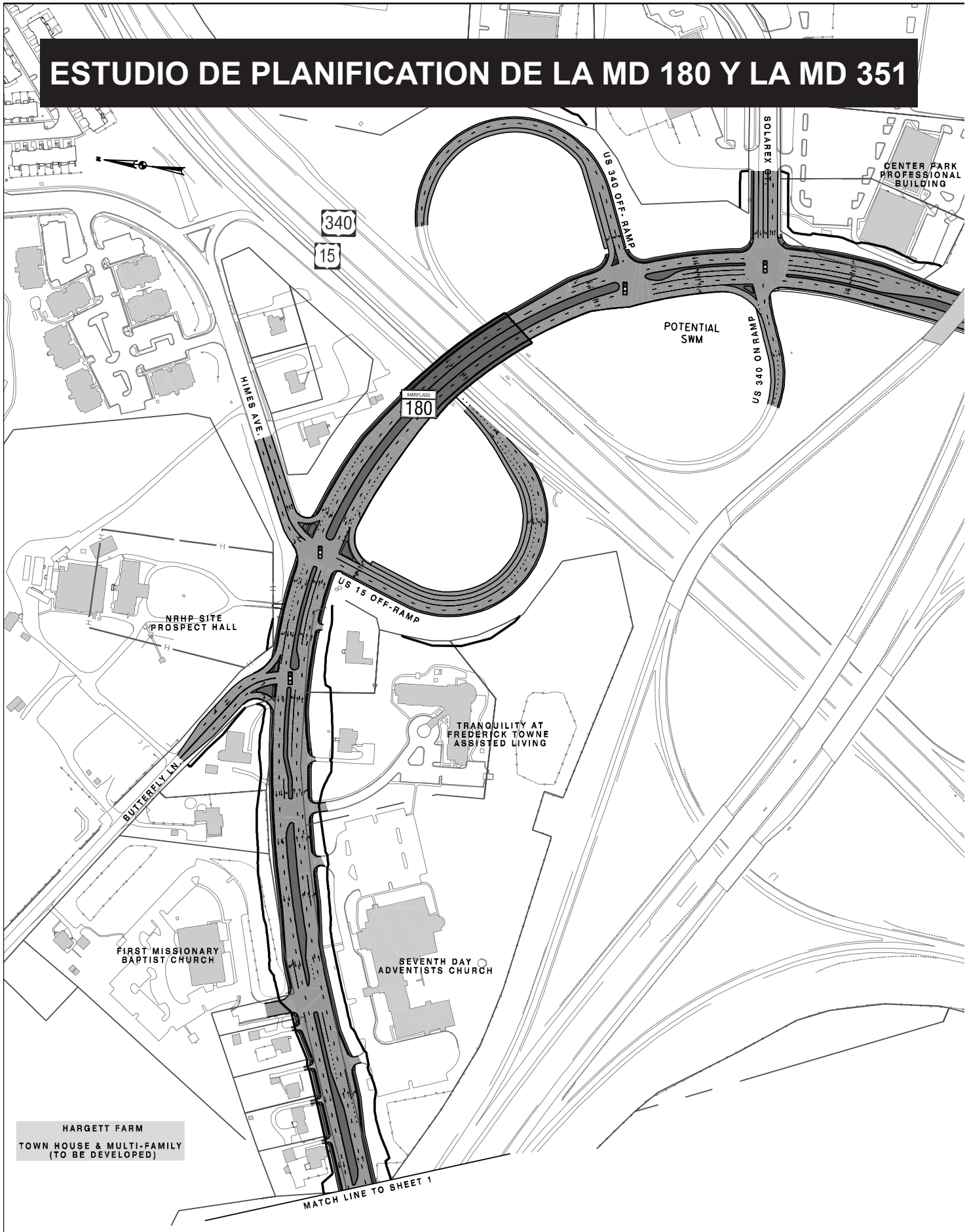
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE
LA MD 180 Y LA MD 351
ALTERNATIVA 3 CUATRO CARRILES
CON DIVISORIA

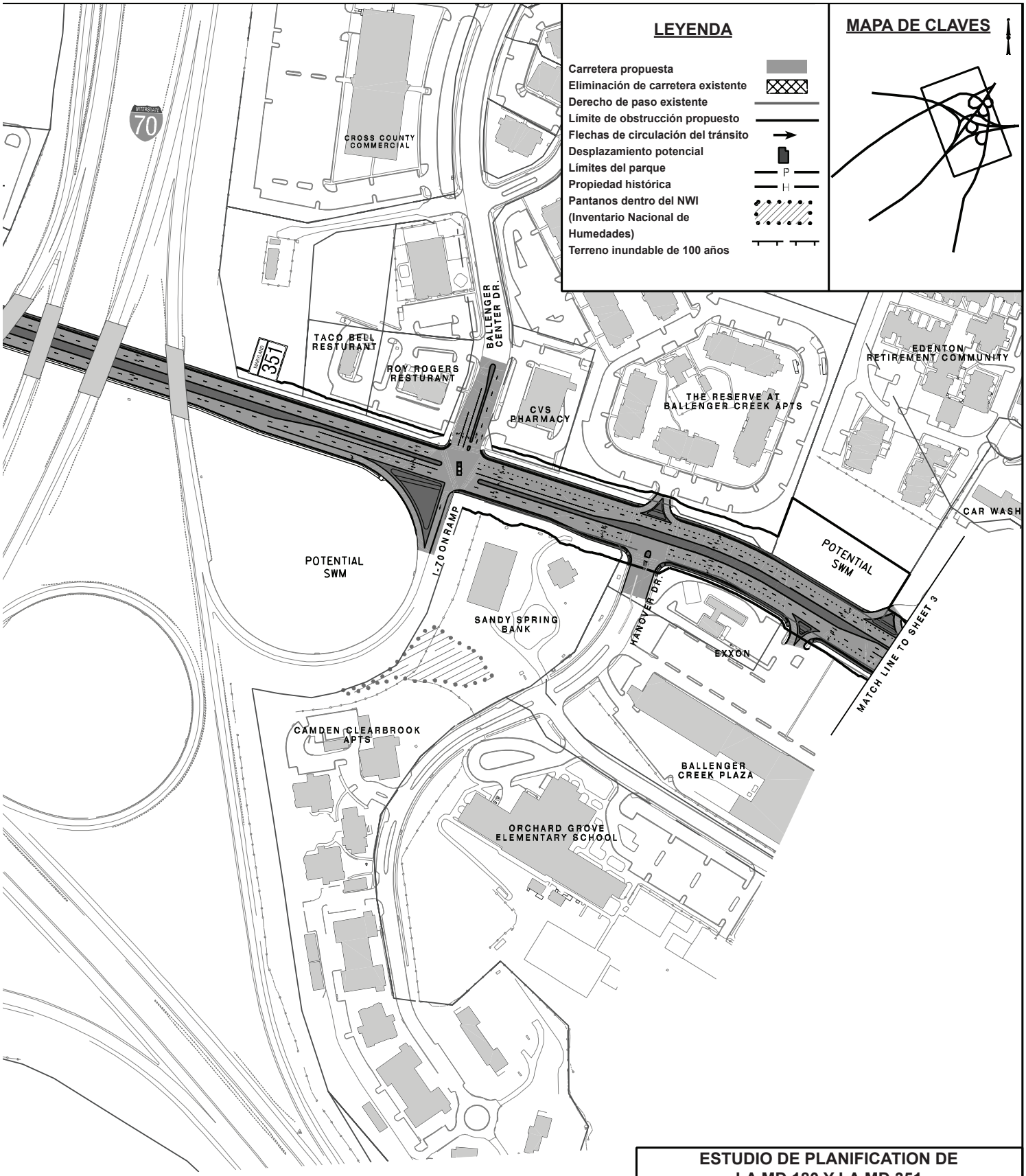
MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
SHA STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION
ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 1 DE 3

ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351



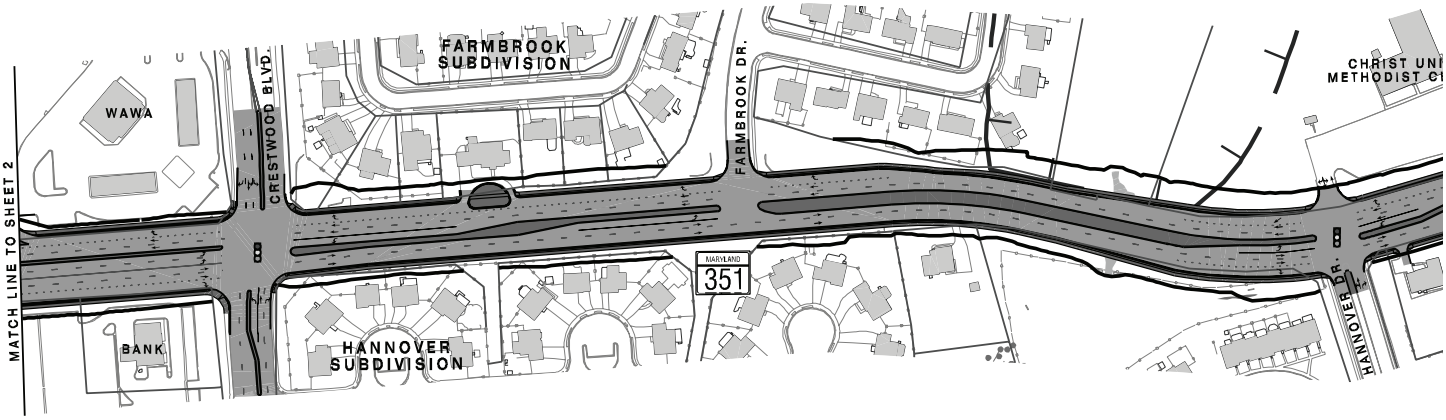


ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351
ALTERNATIVA 3 CUATRO CARRILES CON DIVISORIA

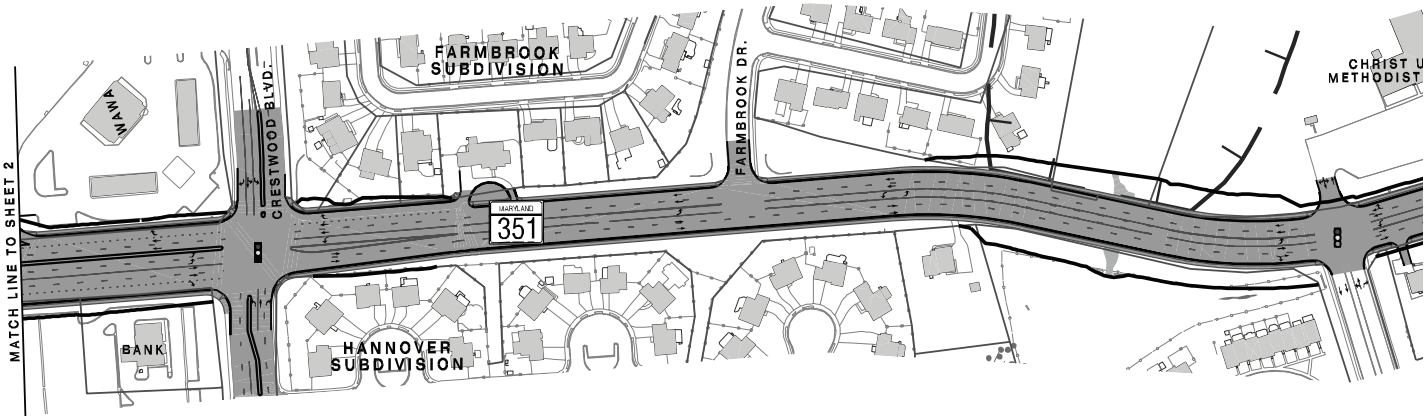
MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
SHA STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION
ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINSTRATION
OCTUBRE DE 2005

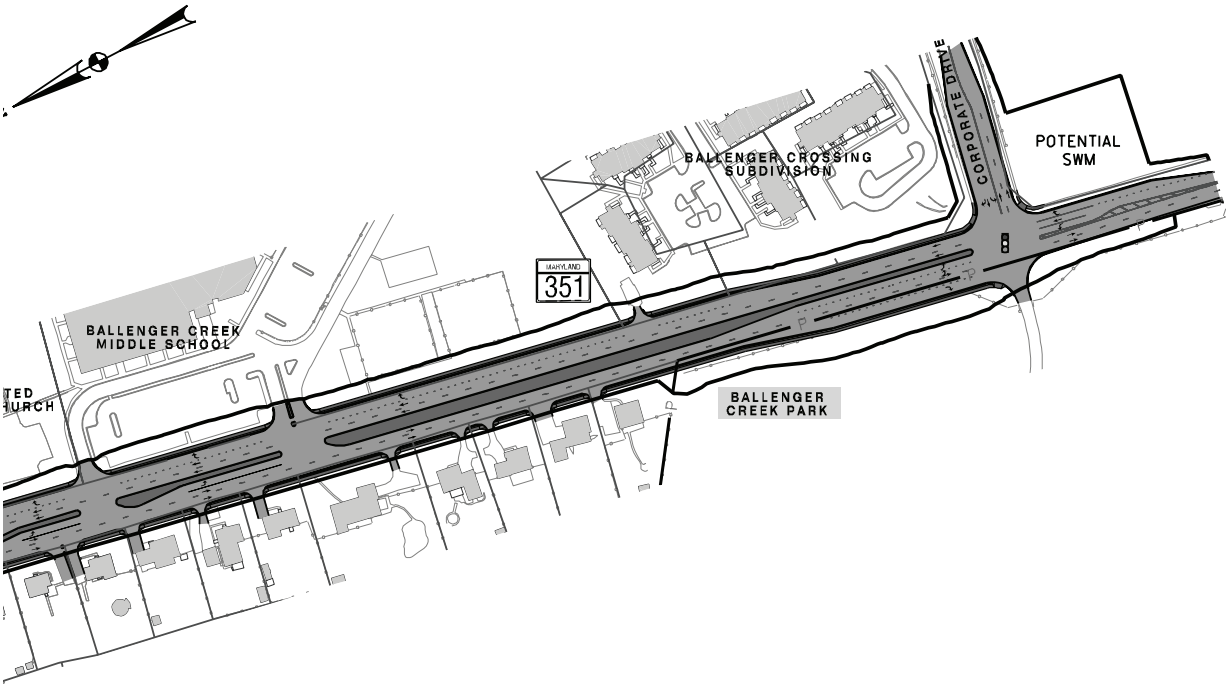
HOJA 2 DE 3



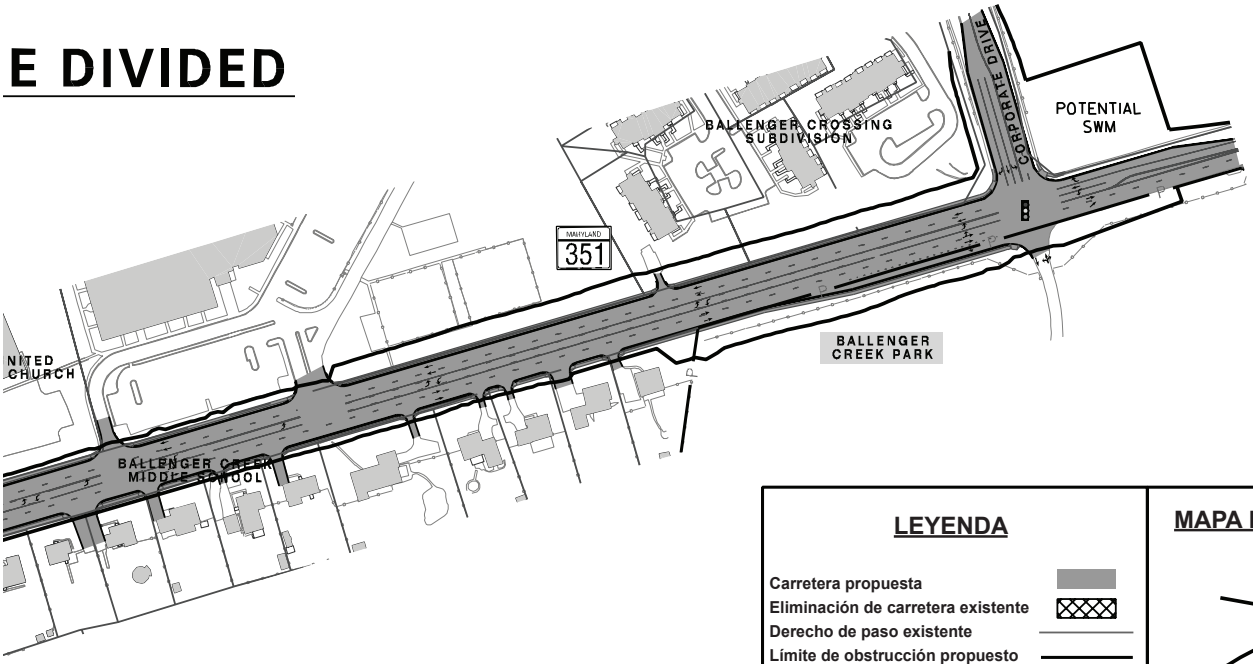
ALTERNATIVE 3 FOUR-LAN



MD 351 FIVE-LANE SECTIO



E DIVIDED

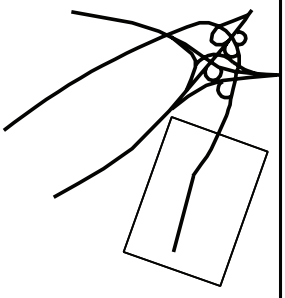


N OPTION

LEYENDA

- Carretera propuesta
- Eliminación de carretera existente
- Derecho de paso existente
- Límite de obstrucción propuesto
- Flechas de circulación del tránsito
- Desplazamiento potencial
- Límites del parque (P)
- Propiedad histórica (H)
- Pantanos dentro del NWI (Inventario Nacional de Humedades)
- Terreno inundable de 100 años

MAPA DE CLAVES



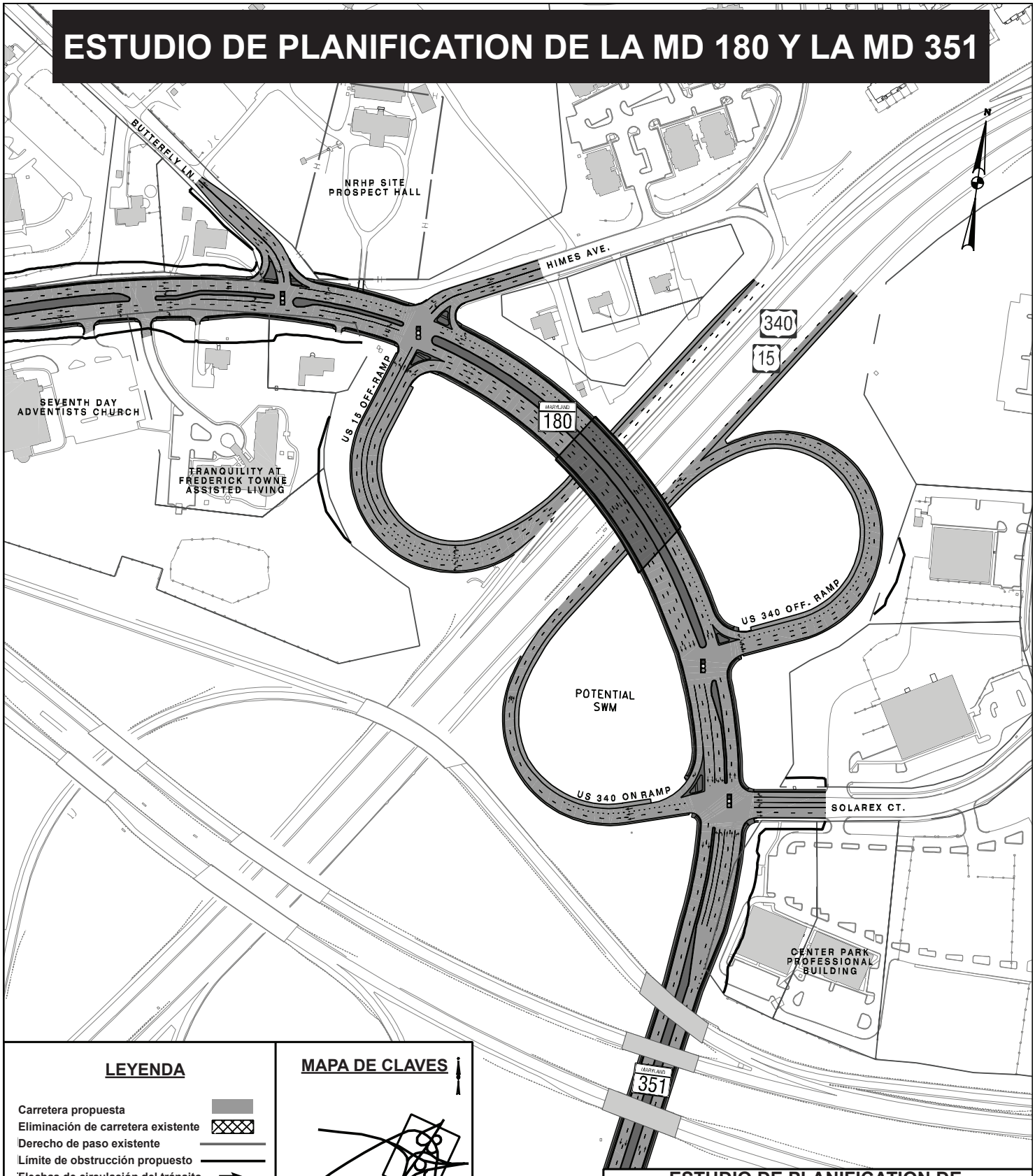
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE
LA MD 180 Y LA MD 351
ALTERNATIVA 3 CUATRO CARRILES CON DIVISORIA Y
OPCION DE UN TRAMO DE CINCO CARRILES EN LA MD 351

MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
SHA STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION
ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINSTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 3 DE 3

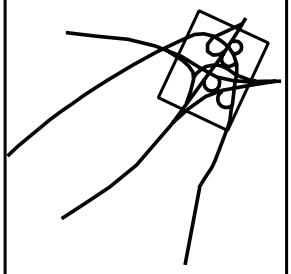
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351



LEYENDA

- Carretera propuesta
- Eliminación de carretera existente
- Derecho de paso existente
- Límite de obstrucción propuesto
- Flechas de circulación del tránsito
- Desplazamiento potencial
- Límites del parque — P
- Propiedad histórica — H
- Pantanos dentro del NWI (Inventario Nacional de Humedades)
- Terreno inundable de 100 años

MAPA DE CLAVES



ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351
OPCION A DE ENLACE CON LAS US 15 Y LA US 340

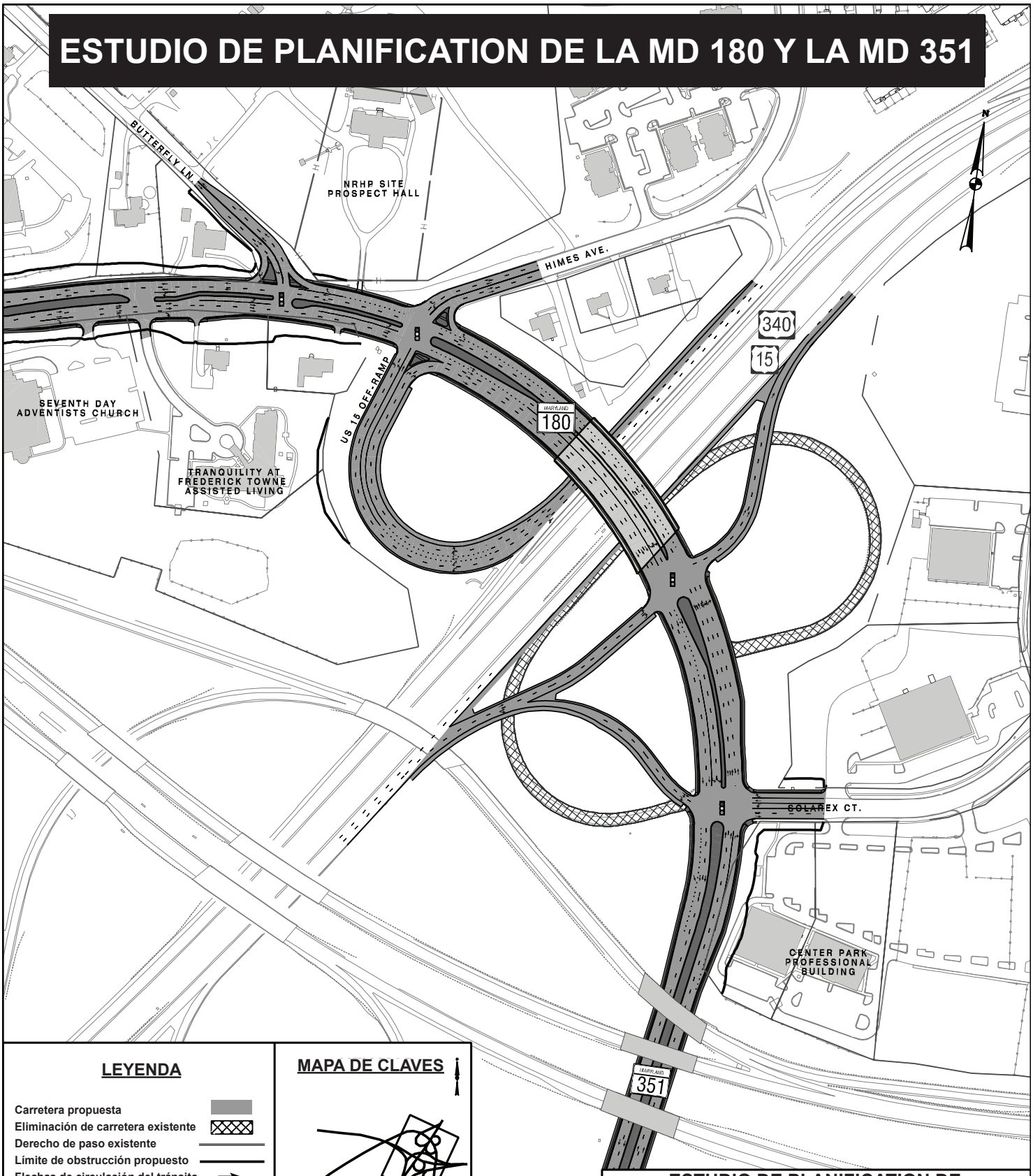
MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
SHA STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION

ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 1 DE 1

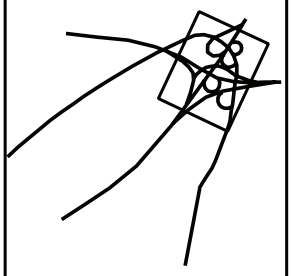
ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351



LEYENDA

- Carretera propuesta
- Eliminación de carretera existente
- Derecho de paso existente
- Límite de obstrucción propuesto
- Flechas de circulación del tránsito
- Desplazamiento potencial
- Límites del parque (P)
- Propiedad histórica (H)
- Pantanos dentro del NWI (Inventario Nacional de Humedades)
- Terreno inundable de 100 años

MAPA DE CLAVES



ESTUDIO DE PLANIFICATION DE LA MD 180 Y LA MD 351
OPCION B DE ENLACE CON LAS US 15 Y US 340

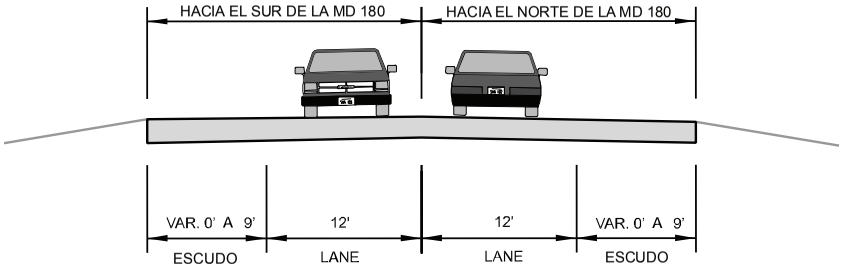
MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
SHA STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
PROJECT PLANNING DIVISION

ESCALA: 1=300 SEPTIEMBRE DE 2007

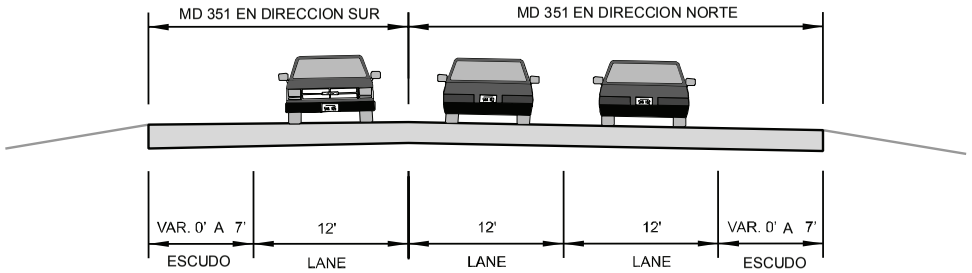
FUENTE DE LOS MAPAS DE FONDO
MARYLAND STATE HIGHWAY ADMINSTRATION
OCTUBRE DE 2005

HOJA 1 DE 1

CONDICION EXISTENTE



MD 180 DESDE GREENFIELD DR. DE DOS CARRILES CON CORONA NORMAL HASTA SOLAREX COURT



MD 351 DES TRES CARRILES CON CORONA NORMAL DESDE SOLAREX CT. HASTA CORPORATE DR.

SHA STATE OF MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION STATE HIGHWAY ADMINISTRATION

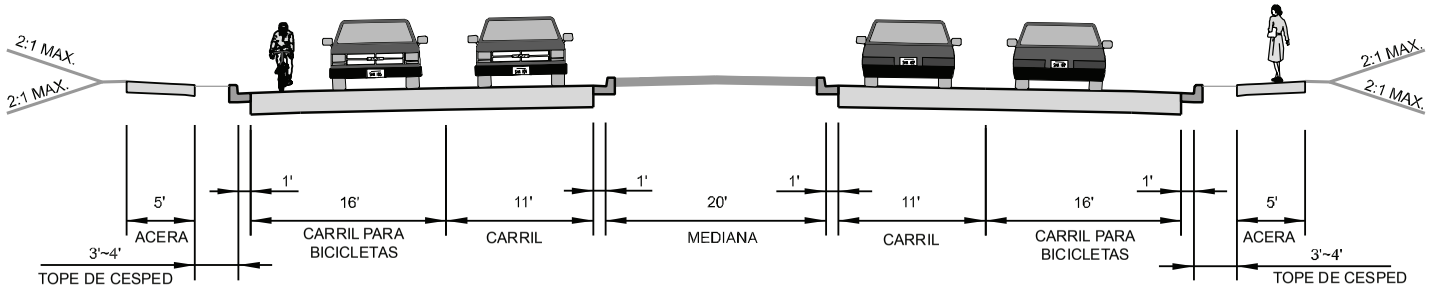
MD 180 Y MD 351

Desde Greenfield Dr. hasta Corporate Dr.

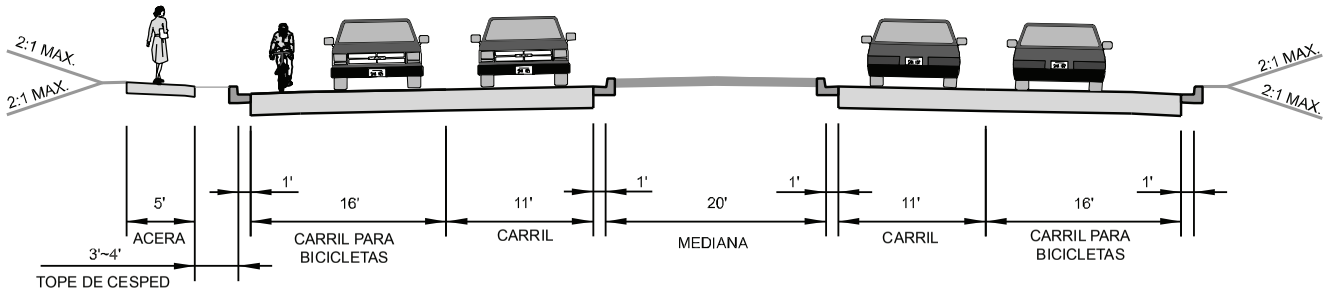
TRAMOS TIPICOS

NO A ESCALA	SEP. 2007	FIGURA 1

ALTERNATIVA 3 CUATRO CARRILES CON DIVISORIA



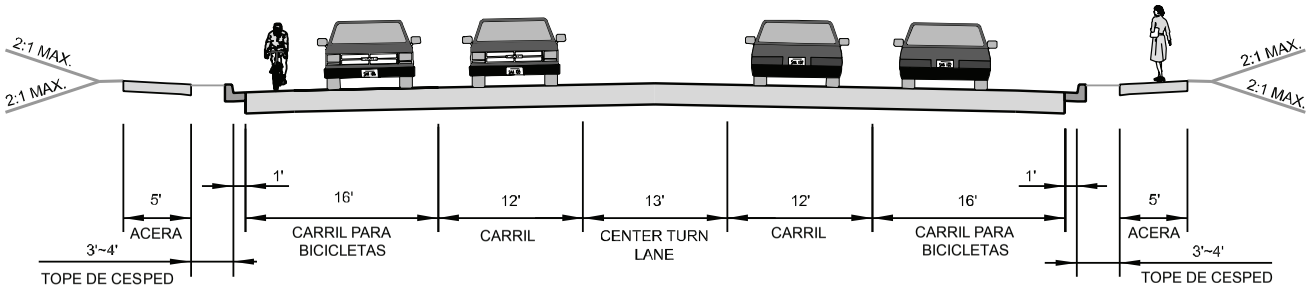
MD 180 Y MD 351
DESDE OAKS DR. HASTA HIMES AVE.
HASTA BALLENGER CENTER DR. HASTA CORPORATE DR.



MD 180 DESDE HIMES AVE. HASTA BALLENGER CENTER DR.

SHA STATE OF MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION STATE HIGHWAY ADMINISTRATION		
MD 180 Y MD 351 Desde Greenfield Dr. hasta Corporate Dr.		
TRAMOS TIPICOS		
NO A ESCALA	SEP. 2007	FIGURA 2

ALTERNATIVA 3 OPCION DE UN TRAMO DE CINCO CARRILES EN LA MD 351



MD 351 DESDE CRESTWOOD DR. HASTA CORPORATE DR.

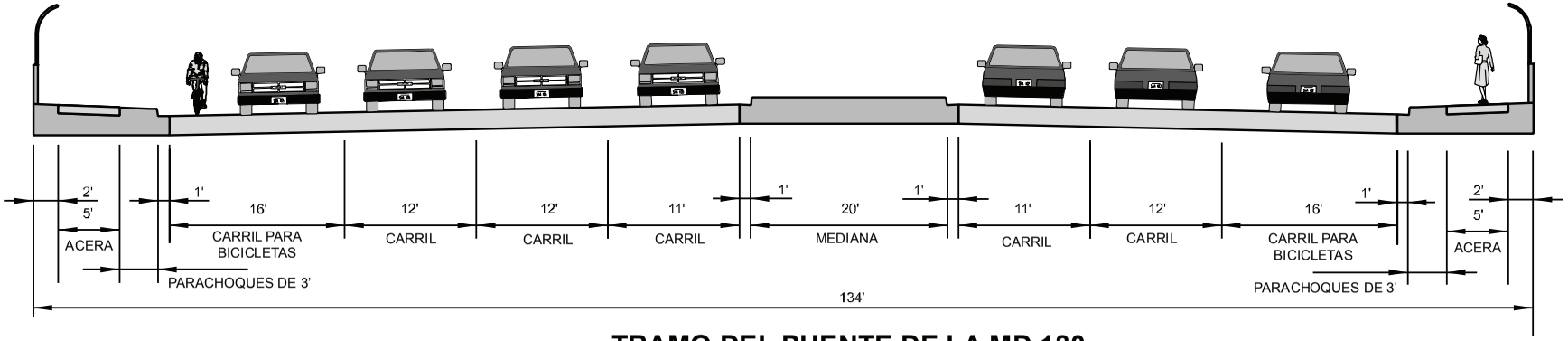
STATE OF MARYLAND
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION

MD 180 Y MD 351
Desde Greenfield Dr. hasta Corporate Dr.

TRAMOS TIPICOS

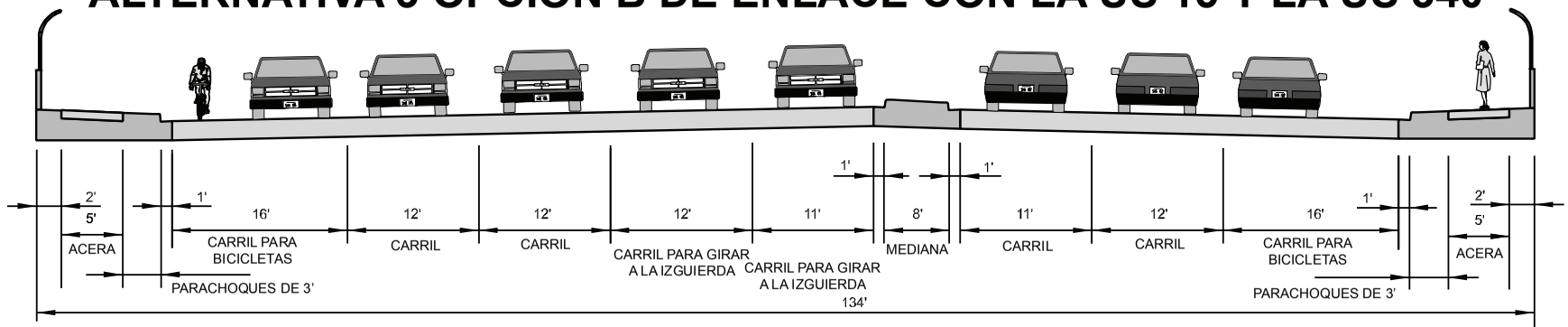
NO A ESCALA	SEP. 2007	FIGURA 3

ALTERNATIVA 3 OPCION A DE ENLACE CON LA US 15 Y LA US 340



TRAMO DEL PUENTE DE LA MD 180

ALTERNATIVA 3 OPCION B DE ENLACE CON LA US 15 Y LA US 340



TRAMO DEL PUENTE DE LA MD 180

SHA STATE OF MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION STATE HIGHWAY ADMINISTRATION

MD 180 Y MD 351

Desde Greenfield Dr. hasta Corporate Dr.

TRAMOS TIPICOS

NO A ESCALA	SEP. 2007	FIGURA 4

Notes:

Tear Here

ADMINISTRACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
PREGUNTAS O SUGERENCIAS

Número de proyecto FR549M11
TALLER PÚBLICO DE ALTERNATIVAS
Estudio de planificación del proyecto de la MD 180 y la MD 351

Miércoles
17 DE OCTUBRE DE 2007
5:30 PM a 8:30 PM

BALLENGER CREEK MIDDLE SCHOOL
5525 Ballenger Creek Pike
Frederick, Maryland 21703

Nombre_____ **Fecha**_____

Dirección _____ **Ciudad** _____ **Estado** ____ **Código postal** _____

AYÚDENOS A EVALUAR LAS ALTERNATIVAS PRESENTADAS EN EL TALLER

1. En una escala del 1 al 5, ¿cómo ve esta alternativa/opción? (marque un círculo alrededor de una) 1-Muy negativa 5-Muy positiva

Alternativa 1: no construir	1	2	3	4	5
Alternativa 2: TSM/TDM	1	2	3	4	5
Alternativa 3: cuatro carriles divididos	1	2	3	4	5
Alternativa 3: opción de un tramo de cinco carriles en la MD 351	1	2	3	4	5
Alternativa 3: opción A de enlace con las US 15 y US 340	1	2	3	4	5
Alternativa 3: opción B de enlace con las US 15 y US 340	1	2	3	4	5

2. Con respecto a las alternativas, ¿qué características le parecen más convenientes? ¿Por qué?

3. Con respecto a las alternativas, ¿qué características le preocupan más? ¿Por qué?

4. Enumere las opciones/alternativas adicionales que debería considerar la SHA:

5. Cuando utiliza las MD 180/MD 351, ¿cuál es su destino más frecuente?

☐ **Zonas de Frederick** ☐ **Zonas del sur de Frederick** ☐ **Washington D.C.**
☐ **Hagerstown** ☐ **Baltimore** ☐ **Otros**

6. ¿Utiliza los transportes públicos o el transporte compartido? ☐ **Sí** ☐ **No** **Si no, ¿por qué?**

7. Coloque cualquier sugerencia adicional aquí

_____
_____
_____
_____

Tear Here

☐ **Agregue mi(s)/nuestro(s) nombre(s) a la lista de correo**

☐ **Quite mi(s)/nuestro(s) nombre(s) de la lista de correo**

Persons who have received a copy of this brochure through the mail are already on the project mailing list

From: _____

_____

_____

FIRST CLASS

Permit No. 17715
Baltimore, MD

BUSINESS REPLY MAIL

No Postage Necessary if Mailed in the United States. Postage will be paid by:

Maryland Department of Transportation
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
OFFICE OF PLANNING AND
PRELIMINARY ENGINEERING
AT: Felicia Alexander
Gerente de Proyectos
MAIL STOP C-301
BOX 717
BALTIMORE, MD 21203-0717

DOBLE AQUI

Help Us Improve

Para ayudarnos a mejorar nuestro programa de participación pública, le agradeceríamos que nos envíe sus ideas sobre este folleto del proyecto.

Marque con un círculo alrededor del número más adecuado.

Marque con un círculo alrededor del número más adecuado.	Malo			Excelente
En general, ¿el folleto le ha resultado útil e informativo?	1	2	3	4
¿Ha comprendido fácilmente cada parte del folleto?				
Propósito del estudio	1	2	3	4
Propósito de la reunión	1	2	3	4
Sugerencias del público	1	2	3	4
Estado del proyecto	1	2	3	4
Necesidad del proyecto	1	2	3	4
Historial del proyecto	1	2	3	4
Descripción de las alternativas	1	2	3	4
Mapas de las alternativas	1	2	3	4
Tablas y cuadros	1	2	3	4
Resumen ambiental	1	2	3	4
Pasos restantes en la planificación del proyecto	1	2	3	4

¿Qué parte del folleto ha sido más valiosa?

_____

_____

_____

_____

¿Qué parte del folleto ha sido menos valiosa?

_____

_____

_____

_____

¿Cómo podemos mejorar este folleto?

_____

_____

_____

_____

Le agradecemos que haya respondido a este cuestionario. Reenvíenos el cuestionario por correo o llévelo con usted a la reunión.

MD 180/MD 351

From: _____

FIRST CLASS

Permit No. 17715
Baltimore, MD

BUSINESS REPLY MAIL

No Postage Necessary if Mailed in the United States. Postage will be paid by:

Maryland Department of Transportation
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
OFFICE OF PLANNING AND
PRELIMINARY ENGINEERING
ATTN: Public Involvement Section
MAIL STOP C-301
BOX 717
BALTIMORE, MD 21203-0717

DOBLE AQUI

Maryland Department of Transportation
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
Project Planning Division
Mail Stop C-301
P.O. Box 717
Baltimore, MD 21203

TO:

Martin O'Malley,
Governor

Anthony Brown,
Lieutenant Governor

John D. Porcari,
Secretary

Neil J. Pedersen,
Administrator

printed on recycled paper