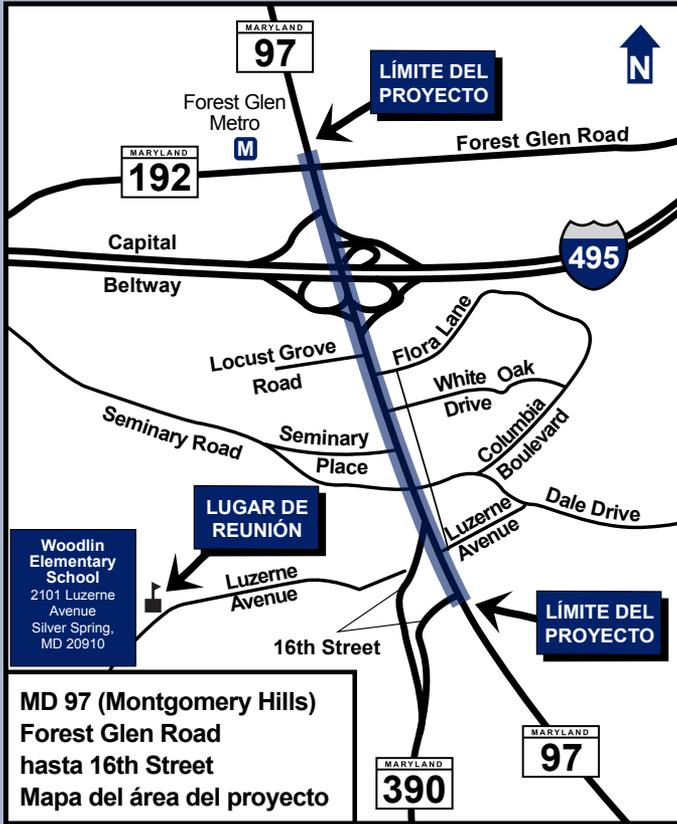


MD 97 - Montgomery Hills

Estrategia de planificación del proyecto de Forest Glen Road a 16th Street

TALLER PÚBLICO DE ALTERNATIVAS



Proyecto N.º MO 224 M11

Martes 25 de junio de 2013
5:30 p.m. - 8:30 p.m.

Woodlin Elementary School
2101 Luzerne Avenue
Silver Spring, MD 20910



SI DESEA UNA COPIA DE ESTE VOLANTE EN INGLÉS o ESPAÑOL, COMUNÍQUESE CON EL SR. JEREMY BECK, GERENTE DE PROYECTO, AL 410-545-8518 (GRATIS AL 1-800-548-5026), utilice este código QR si desea obtener otra copia del folleto traducido o visite nuestro sitio web en: www.roads.maryland.gov, y haga clic en Projects and Studies, SHA Projects Page, Montgomery County.



Equipo de planificación del proyecto

Puede dirigir sus preguntas o comentarios luego del taller a cualquiera de los miembros del equipo indicados a continuación:

Sr. Gregory I. Slater, Director
Office of Planning and Preliminary Engineering
Maryland State Highway Administration
707 North Calvert Street, Mailstop C-411
Baltimore, MD 21202

Sr. Jeremy Beck, Gerente de proyecto
Project Management Division
Maryland State Highway Administration
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-8518
Teléfono gratuito dentro de Maryland: (800) 548-5026
Correo electrónico: jbeck@sha.state.md.us

Sra. Christina Brandt, Gerente de medioambiente
Environmental Planning Division
Maryland State Highway Administration
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-2874
Teléfono gratuito dentro de Maryland: (866) 527-0502
Correo electrónico: cbrandt@sha.state.md.us

Sr. Brian Young
Ingeniero de distrito, Distrito 3
Maryland State Highway Administration
9300 Kenilworth Avenue
Greenbelt, MD 20770
Teléfono: (301) 513-7311
Teléfono gratuito dentro de Maryland: (800) 749-0737
Correo electrónico: byoung@sha.state.md.us

Introducción

La Administración Estatal de Carreteras (State Highway Administration, SHA) de Maryland, el Condado de Montgomery y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) están realizando un estudio de planificación del proyecto de MD 97 (Georgia Avenue) entre MD 192 (Forest Glen Road) y MD 390 (16th Street), una distancia de aproximadamente 0.7 millas. El área de estudio se encuentra en el Condado de Montgomery, Maryland.

Propósito del estudio

El propósito del Estudio de planificación del proyecto MD 97 Montgomery Hills es establecer un enfoque equilibrado respecto del transporte dentro del corredor MD 97 mediante la evaluación de la movilidad y seguridad vehicular, peatonal y de los ciclistas actuales, y adaptar las mejoras de tránsito propuestas y establecer un sentido de pertenencia dentro de la comunidad de Montgomery Hills.

La combinación de tráfico local y regional (interurbano), en conjunto con las condiciones de las vías y aceras, crea un ambiente dominado por los automóviles que no es siempre propicio para otros medios de transporte. En consecuencia, la accesibilidad de los peatones, la conectividad para las bicicletas, el acceso a los negocios locales y el uso del tránsito se han convertido en importantes desafíos dentro del área del proyecto.

Este proyecto cuenta solo con financiamiento del Condado de Montgomery para la Planificación del proyecto; actualmente no tiene financiamiento para las etapas de Diseño final, Adquisición de **derechos de paso*** o Construcción. El proceso de planificación del proyecto consta de tres etapas:

- Etapa 1: desarrollar alternativas preliminares y seleccionar Alternativas conservadas para estudio detallado (Alternatives Retained for Detailed Study, ARDS);
- Etapa 2: llevar a cabo análisis detallados, evaluar los impactos ambientales de las ARDS y realizar una audiencia pública;
- Etapa 3: seleccionar una Alternativa preferida, completar documentación ambiental y obtener la **Aprobación de ubicación y diseño**.

Propósito del taller

El propósito del Taller público de alternativas es familiarizar a las personas interesadas con el proceso de planificación del proyecto y la Declaración de propósito y necesidad, mostrar las alternativas preliminares, presentar los hallazgos preliminares del estudio y recibir comentarios de miembros del público.

El taller se realiza en un formato de sesión abierta interactiva para permitir a los asistentes realizar revisiones de la información del proyecto a su propio ritmo. Se mostrarán mapas y otras exhibiciones que ilustran alternativas preliminares en consideración, datos de tráfico y posibles impactos ambientales, para que el público pueda apreciarlos entre 5:30 p. m. y 8:30 p. m. Los miembros del equipo estarán disponibles para responder las preguntas relacionadas con el proyecto y recibir sus comentarios. **No habrá una presentación formal.**

* *Todos los términos que aparecen en negrita y cursiva se definen en el glosario al reverso de este folleto.*

Cómo hacer comentarios sobre el proyecto

SHA alienta su participación en el taller y durante el proceso de planificación del proyecto. La encuesta con franqueo prepagado incluida en este folleto le permitirá enviar sus comentarios. Habrá disponibles más copias de la encuesta en la mesa de recepción durante el taller. Asimismo, durante el taller podrá hacer comentarios orales y escritos a los representantes del proyecto. Para comunicarse con el Sr. Jeremy Beck, Gerente de proyecto de la SHA, consulte la información que contiene la portada interior del folleto. **El equipo del proyecto evaluará sus comentarios y los considerará a medida que el proyecto avance.**

Lista de correo del proyecto

Puede agregar su nombre a la lista de correo del proyecto en la encuesta adjunta o dando su información a la recepcionista del taller. Si ha informado su nombre y dirección previamente, o si ha recibido este folleto por correo, ya está en la lista de correo.

Necesidad del proyecto

Condiciones existentes

Entre 16th Street (MD 390) y Capital Beltway (I-495), el corredor de Georgia Avenue (MD 97) tiene actualmente tres carriles de circulación en cada dirección y un carril central reversible que ofrece un cuarto carril hacia el sur en la mañana y hacia el norte en la noche para facilitar el desplazamiento de los pasajeros interurbanos durante los periodos de alto flujo. Durante las horas que no corresponden al horario de máximo flujo, este carril reversible funciona como un carril central de doble vía para virar a la izquierda. En esta parte del corredor no existe un bandejón central físico. Los virajes a la izquierda desde Georgia Avenue hacia las calles laterales están restringidos durante los periodos de alto flujo. Entre I-495 y Forest Glen Road (MD 192), Georgia Avenue tiene cuatro carriles de circulación en cada dirección, separados por un bandejón central.

El límite de velocidad publicado en la zona del proyecto es 35 MPH. Las siguientes intersecciones a lo largo de Georgia Avenue están señalizadas:

- Forest Glen Road
- Rampas de intercambio de la I-495
- Seminary Place
- Seminary Road/Columbia Boulevard
- 16th Street (hacia el norte)

En Georgia Avenue hay aproximadamente 42 propiedades comerciales, 22 puntos de acceso, tres callejones para acceso local y dos estacionamientos públicos de propiedad del condado. Una instalación para peatones/ciclistas con un paso a desnivel cruza Capital Beltway a lo largo del lado oeste de Georgia Avenue, y hay cruces peatonales en cinco intersecciones. Las paradas de autobuses se encuentran cerca de Forest Glen Road y Seminary Place. Georgia Avenue también ofrece acceso directo a Forest Glen Metrorail Station.

Operaciones de tráfico

La SHA desarrolló volúmenes de Tráfico diario promedio anual (Annual Average Daily Traffic, AADT) durante las horas de alto flujo a.m. y p. m. para este estudio. La Tabla 1 muestra el AADT de no construir existente en 2011 y proyectado para 2040 y el crecimiento porcentual en Georgia Avenue.

Segmento de Georgia Avenue	Crecimiento del tráfico diario promedio (Vehículos por día)		
	2011	2040	Crecimiento porcentual
Norte de Forest Glen Road (MD 192)	65,000	75,000	15.3%
Forest Glen Road hasta I-495	73,000	84,000	15.1%
I-495 hasta Seminary Place	81,000	93,000	14.8%
Seminary Place hasta Seminary Road/Columbia Boulevard	71,000	82,000	15.5%
Seminary Road hacia el sur de 16th Street	66,000	76,000	15.2%
Sur de 16th Street al norte de 16th street	51,000	59,000	15.7%
Sur de 16th Street	35,000	41,000	17.1%

Nivel de servicio

SHA realizó un análisis de **Nivel de servicio (Level of Service, LOS)** para las condiciones de No construir y Construir existentes (2011) y proyectadas (2040) para las alternativas preliminares. El LOS es una medición de la congestión que experimentan los conductores y fluctúa entre “A” (flujo libre, con poca congestión o sin congestión) y “F” (falla, con condiciones de parada y arranque). Normalmente, el LOS se calcula para los periodos de alto flujo de un día de semana típico, con LOS D (aproximándose a un flujo inestable) o mejor, lo que se considera generalmente aceptable para las intersecciones o carreteras en las zonas urbanas y suburbanas. En LOS E, los volúmenes están casi a capacidad total o a capacidad total. Una vez que un segmento excede su capacidad, comienza una extensa **demora**. LOS F representa condiciones en las que la demanda supera la capacidad. El tráfico experimenta interrupciones operacionales, con condiciones de parada y arranque y demoras extremadamente largas en las intersecciones señalizadas. La Tabla 2 muestra el LOS y los tiempos de demora calculados para las condiciones existentes de 2011 y de 2040.

Resumen de la Tabla 2

La Tabla 2 indica que las intersecciones estudiadas funcionan en LOS E o mejor. Para 2040, se prevé que los volúmenes de tráfico aumentarán, y el LOS empeorará en la Alternativa 1, la Alternativa de no construir. Bajo las condiciones de Construir de 2040 (Alternativas 2-7), las operaciones de algunas intersecciones serán mejores que las operaciones bajo condiciones de No construir de 2040 (Alternativa 1). Estas condiciones mejoradas son el resultado de un mejor acceso del tránsito o la adición de carriles de circulación. Sin embargo, algunos LOS continuarán fallando bajo las Alternativas de construir como resultados de los altos volúmenes de tráfico y los limitados derechos de paso. Los factores adicionales que evalúan las necesidades de todos los usuarios de transporte se indican en la sección Soluciones contextuales (vea la página 7) y en la Tabla 3.

TABLA 2 - VISION GENERAL DEL TRÁFICO EXISTENTE EN 2011 Y PROYECTADO PARA 2040

LOS de intersección con señal	Condiciones existentes				Alternativa 1: no construir				Alternativa 2: gestión de sistemas de transporte (TSM)/gestión de demanda de transporte (TDM)			
	a. m.		p. m.		a. m.		p. m.		a. m.		p. m.	
	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)
Forest Glen Road	E	79	E	58.6	F	156.4	F	164.7	F	164.6	F	164.2
Rampa al oeste IS 495	A	9.5	B	13.4	B	17.8	B	17.8	B	16.7	B	10.2
Rampa al este IS 495	D	54	C	23.4	F	91.3	F	89	E	7.3	D	54.1
Flora Lane												
Seminary Place	B	12.4	B	15.3	B	17.5	E	66	C	30.3	B	10.5
Seminary Road	D	37.3	C	34.3	F	271.6	F	469.3	F	276.8	F	214
16th Street (MD 390 NB)	C	24.3	D	50.3	B	16.3	B	15.7	C	22.2	F	87.6

LOS de intersección con señal	Alternativa 3: plan maestro				Alternativa 4: 3 carriles al norte, al sur				Alternativa 5: 3 carriles al norte, 4 al sur			
	a. m.		p. m.		AM		p. m.		a. m.		p. m.	
	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)
Forest Glen Road	F	80	F	221.4	F	169.3	F	169.3	F	161.4	F	134.7
Rampa al oeste IS 495	F	71.2	C	28.4	B	16.9	B	10.2	C	20.9	A	7.7
Rampa al este IS 495	F	87.1	E	72.2	E	68.2	D	54.7	F	101.6	D	52.9
Flora Lane	A	6.4	A	3.9								
Seminary Place	D	43.5	D	37.7	F	110.4	E	62.6	D	37.2	E	59
Seminary Road	F	85.7	F	104.8	F	208.2	F	140.8	F	125.7	F	119.8
16th Street (MD 390 NB)	C	27.1	E	76	E	71	E	72.7	E	77.9	C	24.6

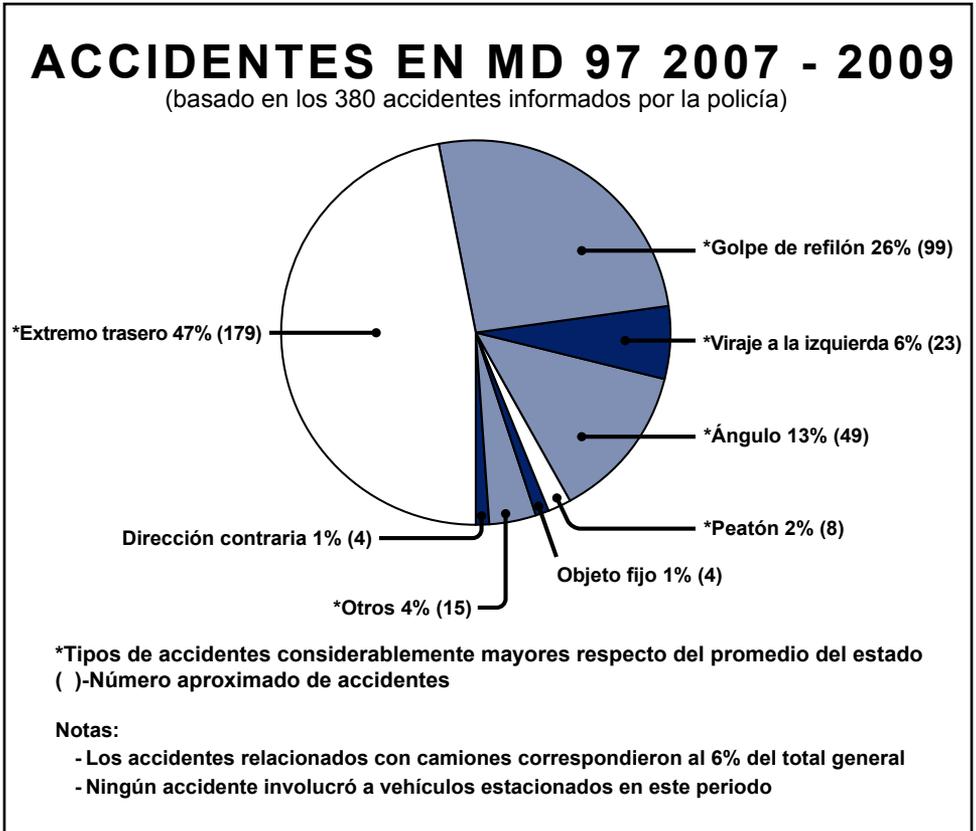
LOS de intersección con señal	Alternativa 6: tránsito rápido en autobús (BRT) (Carriles centrales)				Alternativa 7: túnel en Georgia Avenue			
	a. m.		p. m.		a. m.		p. m.	
	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)	LOS	Demora (seg)
Forest Glen Road	F	117.3	F	84.1	E	63.2	D	50.2
Rampa al oeste IS 495	C	35.3	A	9.8	A	6.5	D	54.2
Rampa al este IS 495	F	111.8	D	77.8	C	24.9	E	56.7
Flora Lane								
Seminary Place	C	31.4	B	14.6	B	16.4	B	19.4
Seminary Road	E	95.6	D	43.8	C	30	D	47.9
16th Street (MD 390 NB)	C	57.3	B	23.8	B	18.2	F	80.5

La demora (seg) medición del tiempo promedio requerido para que un vehículo pase por una intersección. Nivel de servicio (LOS) es una medición de la congestión que experimentan los conductores. El LOS varía de A (flujo libre, con poca congestión o sin congestión) a F (falla, con condiciones de parada y arranque).

LOS	Demora (seg)
A	≤ 10
B	10-20
C	20-35
D	35-55
E	55-80
F	≥ 80

Seguridad

De los 380 accidentes que se produjeron en el corredor del proyecto entre los años 2007 y 2009 que han sido informados por la policía, aproximadamente 150 causaron lesiones y ninguno tuvo como resultado víctimas fatales. La mayoría de estos tipos de accidente superaron las tasas de accidentes promedio a nivel del estado para tipos de caminos similares. Los porcentajes de todos los tipos de accidentes en el corredor del proyecto se muestran en el siguiente cuadro.



Movilidad y tráfico vehicular

Diversos factores obstruyen la movilidad vehicular en el área, entre ellos, altos volúmenes de tráfico, virajes restringidos a la izquierda durante los periodos de alto flujo en la mañana y en la noche y numerosos puntos de acceso comercial.

Accesibilidad para peatones y ciclistas

Las aceras en este corredor generalmente no cumplen con las normas de la Ley de estadounidenses con discapacidad (Americans with Disabilities Act, ADA). Los letreros y los postes de electricidad en las aceras en ambos lados de Georgia Avenue presentan numerosos obstáculos y áreas de menor ancho para personas que usan sillas de ruedas. Las personas que caminen o usen bicicleta en el área de estudio del proyecto deben estar siempre alertas al tráfico vehicular que se aproxima, los conductores que salen de los puntos de acceso y los conductores que viran desde el carril central de viraje no controlado durante los periodos que no son de alto flujo.

Accesibilidad del tránsito

La accesibilidad del tránsito se ve obstruida por diversos factores, incluidos los altos volúmenes de tráfico y los obstáculos para peatones y ciclistas indicados en la sección anterior del folleto. Las restricciones para los virajes a la izquierda en los periodos de alto flujo desde Georgia Avenue hacia Forest Glen Road y los tiempos de señalización relativamente cortos para que los peatones crucen Georgia Avenue dificultan el acceso de los pasajeros interurbanos a la estación, en especial durante los periodos de alto flujo.

Características del área del proyecto

La finalidad del proyecto es crear un carácter distintivo para la comunidad y mejorar la vía a lo largo del corredor del proyecto MD 97 al:

- reducir al mínimo el número de lugares donde pueden ocurrir accidentes;
- promover la seguridad dentro de los límites del proyecto al ofrecer características para todos los usuarios de la vía e
- incluir características de paisajismo que mejoran la apariencia del corredor del estudio.

Soluciones contextuales

Soluciones contextuales (Context Sensitive Solutions, CSS) es un enfoque al proceso y los resultados de la toma de decisiones relacionadas con el transporte. Como parte de este proyecto, el equipo del proyecto considerará las sugerencias recibidas del público en el Taller público de alternativas y de las tarjetas para comentarios, cartas y correos electrónicos. A medida que las alternativas sigan desarrollándose o perfeccionándose, la SHA continuará coordinándose con el Condado de Montgomery para incorporar conceptos coherentes con las CSS, siempre que sea posible. El esfuerzo conjunto es una iniciativa para conservar y mejorar el carácter de la comunidad a la vez que se mejora el transporte en el área. Los conceptos de las CSS incluyen las siguientes **Medidas de efectividad (Measures of Effectiveness, MOE)**, que se han escalado en términos de sus niveles de mejora en la Tabla 3:

- Accesibilidad de automóviles
- Accesibilidad de peatones
- Accesibilidad de bicicletas
- Accesibilidad del tránsito
- Seguridad
- Otras consideraciones

Otros conceptos de las CSS que no forman parte de las MOE incluyen circulación y seguridad del tráfico residencial y comercial local, y oportunidades de estética y áreas verdes y paisajismo de las calles.

Use la tarjeta para comentarios adjunta para indicar sus ideas y sugerencias sobre temas relacionados con las CSS específicas del proyecto. Sus comentarios ayudarán a asegurar que las alternativas propuestas para el Estudio de planificación del proyecto de MD 97 Montgomery Hills reflejen las preferencias estéticas y el carácter local de la comunidad.

TABLA 3 - EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS DE EFECTIVIDAD

Medidas MOE		Alternativa 1: no construir	Alternativa 2: TSM/TDM	Alternativa 3: plan maestro	Alternativa 4: 3 carriles al norte y al sur	Alternativa 5: 3 carriles al norte, 4 al sur	Alternativa 6: Tránsito rápido en autobús	Alternativa 7: túnel en Georgia Avenue
1. Accesibilidad de automóviles		1	1	3	2	3	4	5
Se determina mediante factores de tiempo de viaje, incluida demora vehicular								
2. Accesibilidad de peatones		1	2	5	4	5	3	4
Se determina mediante factores de <i>Nivel de comodidad</i> de los peatones, presencia de área de refugio para peatones, distancia para cruzar y número de cruces								
3. Accesibilidad de bicicletas		1	4	3	4	5	4	4
Se determina mediante el uso de factores de Nivel de comodidad para las bicicletas y coherencia con el Plan maestro para bicicletas del Condado de Montgomery y los estándares para bicicletas de la SHA								
4. Accesibilidad del tránsito		1	4	3	4	4	5	3
Se determina mediante el uso de factores como disponibilidad de carriles alternativos, oportunidad de TSP, y carriles para autobuses en la calle								
5. Seguridad		1	2	4	5	5	3	5
Se determina mediante factores de puntos de acceso, puntos de conflicto, presencia de una barrera de seguridad, presencia de un bandejón central, número de cruces peatonales y rediseño de 16th Street								
6. Otras consideraciones		1	2	4	5	4	2	4
Se determina mediante el uso del factor de mejoras estéticas de construcción								
		5	4	3	3	3	3	1
Se determina según el número de desplazamientos, impactos e impactos en el estacionamiento								
		5	4	2	3	2	3	2

Designación	Peor			Mejor	
Número	1	2	3	4	5

Alternativas y opciones actualmente en consideración

Alternativa 1: no construir

No se proponen mejoras mayores en la Alternativa 1, la Alternativa de no construir. Se producirían mejoras menores a corto plazo como parte de las operaciones de seguridad y mantenimiento de rutina. La Alternativa de no construir no aborda el propósito y la necesidad del proyecto. Sirve como un punto de referencia para comparar los impactos y beneficios asociados con las alternativas de Construir.

Alternativa 2: *gestión de sistemas de transporte/gestión de demanda de transporte (Transportation Systems Management/Transportation Demand Management, TSM/TDM)*

La alternativa de TSM/TDM incluye mejoras en las intersecciones señalizadas existentes, **Prioridad de señalización de tránsito (Transit Signal Priority, TSP)**, **carriles alternativos** y consolidación del acceso. TSP permite que los autobuses que se acercan envíen una llamada a un transmisor en una intersección señalizada para modificar la coordinación de la señal y permitir que los autobuses puedan pasar por la señal sin detenerse. Los carriles alternativos permiten que los autobuses de tránsito en las intersecciones señalizadas pasen frente al tráfico de paso en una luz verde. La consolidación del acceso aumenta la seguridad y mejora el flujo de tráfico vehicular al reducir al mínimo las interrupciones causadas por los vehículos que viran. La Alternativa 2 también mantendría el carril reversible central e incluiría un carril de circulación exterior de 14 a 16 pies para dar cabida a los ciclistas en el camino (Consulte la descripción de la Opción A para obtener más información sobre los carriles alternativos y TSP).

Alternativa 3: plan maestro

La Alternativa de plan maestro es consecuente con el *Plan maestro de North and West Silver Spring* de Maryland-National Capital Park and Planning Commission (M-NCPCC), que se adoptó en 2000. La Alternativa 3 consta de cuatro carriles de circulación en la dirección hacia el sur a toda hora y un bandejón central de césped de 16 pies de ancho que reemplazaría al carril de viraje central. La dirección hacia el norte mantendría tres carriles de circulación desde 16th Street hasta Seminary Place y cuatro carriles de circulación desde Seminary Place pasando por Forest Glen Road. Se proporcionaría una acera de 13.5 pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue, y una nueva intersección en Flora Lane que ayudaría a los ciclistas y peatones a cruzar Georgia Avenue. Se incluirían carriles para viraje a la izquierda en Georgia Avenue en las intersecciones con Forest Glen Road, Flora Lane, Seminary Place y Seminary Road. (Las mejoras en Forest Glen Road se incluyen en todas las siguientes Alternativas de construir.) Si bien la Alternativa 3 no proporciona carriles de circulación exteriores más anchos para bicicletas, los ciclistas pueden usar el puente para peatones existentes y la red de caminos locales existentes para circular por el área.

Alternativa 4: tres carriles hacia el norte (NB) y hacia el sur (SB)

La Alternativa 4 tiene tres carriles de desplazamiento en cada dirección, con un bandejón central de césped de 17 pies de ancho. El carril de circulación exterior tendría un ancho de 14 a 16 pies para permitir el uso de bicicletas en el camino a lo largo de Georgia Avenue. Se proporcionarían carriles para viraje a la izquierda en Georgia Avenue en las intersecciones con Forest Glen Road, Seminary Place y Seminary Road. La rampa hacia 16th Street al sur se reubicaría en la intersección señalizada con la vía hacia el norte. Se proporcionaría una acera de cinco pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue, y estaría alejada de la cuneta cinco pies.

Alternativa 5: cuatro carriles al sur y tres carriles al norte

La Alternativa 5 proporciona cuatro carriles en dirección al sur y tres carriles en dirección al norte, con un bandejón central de césped de 17 pies de ancho. En un esfuerzo por minimizar los impactos de los derechos de paso, la alternativa cambiaría levemente la **línea central** de la vía cerca de Columbia Boulevard a fin de optimizar el **derecho de paso** disponible en esta área. Se proporcionarían carriles para viraje a la izquierda en Georgia Avenue en Forest Glen Road, Flora Lane y Seminary Road. La rampa hacia 16th Street al sur se reubicaría en la intersección señalizada con 16th Street al norte. La Alternativa 5 proporcionaría un carril de circulación exterior de 14 o 16 pies de ancho para permitir el uso de bicicletas en la vía. Se proporcionaría una acera de cinco pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue, y estaría alejada de la cuneta cinco pies.

Alternativa 6: tránsito rápido en autobús (Bus Rapid Transit, BRT)

La Alternativa 6 se desarrolló de conformidad con la Fase II del *Plan maestro funcional para corredores de tránsito a nivel del condado* preliminar del personal de M-NCPPC. Propone un **carril para autobuses** en un bandejón central para el **Tránsito rápido en autobús** (BRT) de dos carriles/dos vías en Georgia Avenue, con tres carriles de circulación para uso general en cada dirección. En Georgia Avenue se prohibirán los virajes a la izquierda si se proponen carriles para autobuses para el bandejón central. El carril de circulación exterior tendría un ancho de 14 a 16 pies para dar cabida al uso de bicicletas en el camino. Se proporcionarían plataformas centrales para estaciones de BRT en Forest Glen Road y Seminary Road. Se proporcionaría una acera de cinco pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue, y estaría alejada de la cuneta cinco pies.

Alternativa 7: túnel en Georgia Avenue

La Alternativa 7 propone un túnel de cuatro carriles (dos carriles de circulación en cada dirección) desde el sur del intercambio vial de I-495 hasta justo al sur de 16th Street, con tres carriles de circulación superficiales en cada dirección. Los carriles de circulación superficiales incluirían un bandejón central de césped de 25 pies de ancho. Solo los vehículos que circulan por Georgia Avenue y viran desde el oeste de la I-495 hacia el sur de Georgia Avenue se desplazarían dentro del túnel. El tráfico al este de Beltway hacia el sur de Georgia Avenue, el tráfico al norte de Georgia Avenue hacia Beltway, el tráfico local y el tráfico hacia el sur que desea ingresar a 16th Street permanecerían en los carriles de circulación superficiales. La Alternativa 7 también proporcionaría un carril de circulación exterior de 16 pies de ancho en la superficie para permitir el uso de bicicletas en la vía. Se proporcionaría una acera de cinco pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue, y estaría alejada de la cuneta cinco pies.

Opciones de intersección

Opción A: carriles alternativos/prioridad de señalización de tránsito (compatible con todas las alternativas de construir)

La Opción A incluye carriles alternativos en Georgia Avenue cerca de las intersecciones de Forest Glen Road y Seminary Place, junto con la **prioridad de señalización de tránsito** para mejorar el acceso del tránsito. Los **carriles alternativos** son carriles auxiliares cortos que se pueden combinar con carriles para virar a la derecha y se incluyen en diversas intersecciones a lo largo del corredor. Los autobuses que circulan por la intersección pueden ingresar en los carriles alternativos para recibir una señal verde que les permite pasar por el tráfico de paso y mejorar sus **tiempos de viaje** generales. La **prioridad de señalización de tránsito** es una estrategia operacional en la que un vehículo que se acerca envía una llamada a la señal de tránsito, la cual modifica la coordinación de la señal para mejorar las posibilidades de que el vehículo pase por la intersección sin detenerse.

Opción B: reubicación/modificación de señales (compatible con la Alternativa 5 solamente)

La Opción B elimina la señal de tránsito en Seminary Place y la reemplaza por una conexión de entrada/salida con Georgia Avenue. Los vehículos que intentan virar a la izquierda (norte) hacia Georgia Avenue se cambiarían a Seminary Road. Una señal de tránsito en Flora Lane también se incluiría para proporcionar un mejor acceso a los peatones y ciclistas por Georgia Avenue. La eliminación de la señal de Seminary Place aumentaría la distancia entre las intersecciones señalizadas. Esa acción podría ayudar con las colas en Georgia Avenue pero también podría causar atascos más largos en Seminary Road durante los periodos de alto flujo.

Resumen ambiental

SHA realizó análisis preliminares sobre las alternativas propuestas y las opciones asociadas para identificar el potencial de impactos sobre los recursos naturales, culturales y socioeconómicos dentro del área del proyecto. La Tabla 4 incluye un resumen de los posibles impactos.

Uso de terreno

El proyecto se ubica dentro del *Concepto propuesto de Montgomery Hills*, que se incluye en el *Plan maestro de North and West Silver Spring*, un plan maestro local adoptado por M-NCPPC en 2000. El Estudio de planificación del proyecto MD 97 incluirá una evaluación del plan concebido en el Plan maestro para el corredor Georgia Avenue dentro de los límites del estudio.

La *Ley de financiamiento de áreas prioritarias para crecimiento inteligente de 1997* se promulgó para limitar el crecimiento desmedido y dirigir el financiamiento del estado a proyectos relacionados con el crecimiento hacia las Áreas de financiamiento prioritarias (Priority Funding Areas, PFA) designadas por el condado. Las **áreas de financiamiento prioritarias** son áreas de crecimiento geográfico definidas por la ley del estado y designadas por jurisdicciones locales como objetivos para desarrollo económico. El área de estudio de MD 97 Montgomery Hills está ubicada completamente dentro de una PFA designada, y el proyecto es coherente con las **Iniciativas de crecimiento inteligente (Smart Growth Initiatives)** de Maryland.

No hay parques ni áreas recreativas dentro del área de estudio.

TABLA 4 - RESUMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES

Categoría de recurso		Alternativa 1: no construir	Alternativa 2: TSM/TDM	Alternativa 3: plan maestro	Alternativa 4: 3 carriles al norte y al sur	Alternativa 5: 3 carriles al norte, 4 al sur	Alternativa 6: Tránsito rápido en autobús	Alternativa 7: túnel en Georgia Avenue
Posibles desplazamientos (Número)								
Residenciales	Alternativa	0	0	0	0	0	0	0
	Opción	N/C	N/C	N/C	0	0	N/C	N/C
Comerciales	Alternativa	0	2 - 13	10 - 27	4 - 18	6 - 26	8 - 24	4 - 26
	Opción	N/C	N/C	N/C	0	0	N/C	N/C
Total		0	2 - 13	10 - 27	4 - 18	6 - 26	8 - 24	4 - 26
Propiedades afectadas (Número)								
Residenciales	Alternativa	0	0	0	0	0	0	0
	Opción	N/C	N/C	N/C	0	0	N/C	N/C
Comerciales	Alternativa	0	32	40	38	39	38	40
	Opción	N/C	N/C	N/C	0	0	N/C	N/C
Total		0	32	40	38	39	38	40
Derecho de paso requerido (Acres)								
Alternativa		0	1.12 - 3.10	4.76 - 6.64	2.18 - 5.78	3.07 - 7.23	3.03 - 4.85	2.36 - 6.88
	Opción	N/C	N/C	N/C	0.16	0.11	N/C	N/C
Total		0	1.12-3.10	5.21-7.26	2.34 - 5.94	3.18 - 7.34	3.03 - 4.85	2.39 - 7.20
Bosques (Acres)								
Alternativa		0	0.08	0.08	0.80	0.80	0.80	0.80
	Opción	N/C	N/C	N/C	0.00	0.00	N/C	N/C
Total		0	0.08	0.08	0.80	0.80	0.80	0.80
Costo estimado (Milliones)		0\$	\$30-\$40	\$75-\$85	\$55-\$65	\$70-\$80	\$60-\$70	\$180-\$200

Nota: los siguientes recursos no se verán afectados por el Estudio de planificación del proyecto MD 97 Montgomery Hills:
Arroyos, humedales, zonas inundables, áreas críticas

Recursos socioeconómicos

SHA posee aproximadamente 100 pies de **derechos de paso** a lo largo del corredor de Georgia Avenue dentro de los límites del estudio. Los derechos de paso adicionales (parcelas y edificios) a lo largo del corredor tendrán que permitir las reconfiguraciones de las vías adicionales propuestas para abordar el propósito y la necesidad del proyecto. Los impactos de los derechos de paso y los **desplazamientos** se proporcionan como rangos en la Tabla 4 y se revisarán durante el análisis detallado.

En conformidad con el Decreto ejecutivo 12898, *Acciones federales para la justicia ambiental en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos*, la SHA evitará efectos adversos y/o desproporcionadamente altos sobre las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. Una revisión preliminar de la información del censo revela la posible presencia de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos dentro del área de estudio del proyecto. Un mayor trabajo de extensión y una investigación adicional de las características demográficas y económicas del área de estudio se completarán a medida que el estudio avance.

Recursos culturales

Ninguna propiedad en el área de estudio se encuentra citada en el **Registro Nacional de Lugares Históricos (National Register of Historic Places, NRHP)**. La SHA determinará la elegibilidad para el NRHP, en conjunto con el Fondo Histórico de Maryland (Maryland Historical Trust, MHT), de las siguientes cuatro propiedades dentro del área de estudio: Montgomery Hills Shopping Center, Grace Episcopal Cemetery and Confederate Monument, Calvary Evangelical Lutheran Church y Prestige Exceptional Fabricare. A medida que se desarrollen otros planes de diseño para el área, se coordinará nuevamente con el MHT para determinar los impactos que pueden tener las alternativas sobre los sitios históricos o arqueológicos importantes, de acuerdo con las disposiciones de **36 CFR 800.4**. En conformidad con los procedimientos de la Sección 106 de la **Ley de preservación histórica nacional (National Historic Preservation Act)**, este taller brinda la oportunidad para que el público opine sobre la elegibilidad y los impactos sobre las propiedades históricas.

Características ambientales naturales

Una investigación de campo reveló que no hay arroyos o **humedales** ubicados dentro del área de estudio para este proyecto. El área de estudio se encuentra completamente fuera de las **zonas inundables de 100 años**. El proyecto afectará hasta 0.8 acres de árboles. Este proyecto no está ubicado dentro del **Área crítica de Chesapeake y Atlantic Coastal Bay**. La Dirección de Pesca y Fauna Silvestre de EE.UU. y el Servicio de Fauna Silvestre y Patrimonio del Departamento de Recursos Naturales de Maryland han indicado que no se conoce la existencia de especies raras, amenazadas o en peligro de extinción estatales o federales dentro del área del proyecto.

Debido a los aumentos anticipados en los volúmenes de tráfico dentro del área del proyecto, existe el potencial de un aumento en el ruido generado por el tráfico y en las emisiones de los vehículos. SHA realizará análisis detallados de calidad del aire y ruido generado por el tráfico en la Etapa 2 del Estudio de planificación del proyecto durante los análisis de ingeniería detallados.

Hay cuatro estaciones de gasolina y tres tintorerías ubicadas dentro del área del estudio. Por lo general, estos tipos de negocios generan, manipulan o almacenan materiales peligrosos o productos de petróleo.

Plan de coordinación

El Plan de coordinación preliminar de la SHA tiene como finalidad definir el proceso mediante el cual la SHA comunicará información acerca del Estudio de planificación del proyecto MD 97 Montgomery Hills a las agencias participantes y a los miembros del público. El plan también identifica las formas en que los comentarios de las agencias y el público se solicitarán y considerarán. Este plan estará disponible para revisión y comentarios en el taller y en el sitio web del proyecto en www.roads.maryland.gov bajo Projects and Studies, SHA Projects Page, Montgomery County.

Grupo de partes interesadas

Se ha formado un Grupo de partes interesadas de residente locales, líderes de la comunidad y representantes empresariales en coordinación con el Condado de Montgomery y funcionarios electos. La SHA se reunió con el grupo en septiembre y noviembre de 2012 y marzo de 2013 para analizar el proyecto. El grupo hizo comentarios y sugerencias que se han evaluado e incorporado en las alternativas cada vez que ha sido posible. La coordinación con el Grupo de partes interesadas continuará hasta que haya finalizado el proceso de planificación del proyecto.

Encuesta del boletín informativo

En febrero de 2012, la SHA envió por correo el boletín informativo de inicio del Estudio de planificación del proyecto MD 97 Montgomery a los residentes y negocios del área de estudio. Dicho boletín recopiló comentarios del público mediante un breve formulario de encuesta, que también se entregó en el Taller informativo sobre el propósito y la necesidad el 13 de marzo de 2012. Le animamos a seguir haciendo comentarios y presentando sus inquietudes a medida que el estudio avance. En el taller se exhibirá un resumen de los comentarios recibidos a la fecha.

Programa del proyecto

- Taller público de alternativas: 25 de junio de 2013
- Audiencia pública para ubicación y diseño: invierno de 2014
- Conclusión de la planificación del proyecto: invierno de 2015

Proyectos de transporte relacionados

Los proyectos y estudios de transporte dentro del área de estudio de MD 97 se indican a continuación:

- Estudio de factibilidad del callejón de Forest Glen (Condado de Montgomery)
- Estudio de Seminary Road/Second Avenue (Condado de Montgomery)
- Estudio de factibilidad del tránsito rápido en autobús (Condado de Montgomery)

No discriminación en programas de asistencia federal y estatal

Para obtener información acerca de los programas de no discriminación en programas de asistencia federal y estatal, póngase en contacto con:

Sra. Doreen M. Winey, Directora
Office of Equal Opportunity
Maryland State Highway Administration
211 East Madison Street, Mail Stop MLL-3
Baltimore, Maryland 21202
Teléfono: (410) 545-0327
Teléfono gratuito dentro de Maryland: 1-888-545-0098
Correo electrónico: dwiney@sha.state.md.us

Asistencia con los derechos de paso y la reubicación

Es posible que el proyecto propuesto requiera la adquisición de un derecho de paso adicional. También es posible que sea necesario reubicar propiedades residenciales y comerciales. Para obtener información sobre la asistencia con los derechos de paso y la reubicación, póngase en contacto con:

Sr. Paul Lednak	Teléfono: (301) 513-7466
District 3, Office of Real Estate	Teléfono gratuito dentro de Maryland:
Maryland State Highway Administration	1-888-749-0737
9300 Kenilworth Avenue	Correo electrónico:
Greenbelt, MD 20770	pledak@sha.state.md.us

Participación pública

La SHA y el Condado de Montgomery mantendrán la participación pública durante el Estudio de planificación del proyecto MD 97 Montgomery Hills. Hay disponibles representantes de la agencia y del Condado para reunirse con grupos de la comunidad, asociaciones cívicas y otras organizaciones. Para solicitar una reunión, comuníquese con el Sr. Jeremy Beck (SHA). Para ello, use la información que contiene la portada interior del folleto.

La SHA proporcionará un intérprete telefónico para quienes necesiten ayuda con el idioma inglés. Durante el taller público de alternativas habrá disponible un intérprete de español. Para obtener una copia en inglés o español de este folleto, comuníquese con el Sr. Beck al (410) 545-8518/gratis al 1-800-548-5026, use este Código QR para ingresar al folleto traducido en línea, o visite www.roads.maryland.gov, y haga clic en Projects and Studies, SHA Projects Page, Montgomery County. El Servicio para personas con problemas auditivos y del habla de Maryland puede ayudar a los usuarios de teletipo en el 7-1-1.



Medios usados para notificar la reunión

Se publicó un anuncio en los siguientes periódicos para anunciar este Taller público de alternativas:

- Washington Post
- Gazette
- Afro American
- Sentinel
- El Tiempo Latino

Su opinión es importante

Este taller ofrece a los miembros del público la oportunidad de comentar sus pensamientos e inquietudes acerca del proyecto y de hacer comentarios orales y escritos. Revisaremos y consideraremos minuciosamente las inquietudes y las preferencias del proyecto expresadas en el taller. Para ayudarle a hacer comentarios, hemos incluido en este folleto una encuesta con franqueo prepago y la información de contacto para los miembros del Equipo de planificación del proyecto.

Puede dirigir sus preguntas o comentarios luego del taller a cualquiera de los miembros del equipo del proyecto indicados en el interior de la portada del folleto.

Muchas Gracias

Gracias por participar en el Taller público de alternativas del Estudio de planificación del proyecto MD 97 Montgomery Hills. Agradecemos sus comentarios. Dirija sus preguntas o inquietudes a los miembros del equipo del proyecto por correo, teléfono o correo electrónico.

Para obtener más información sobre este proyecto y otros, visite nuestro sitio web en: www.roads.maryland.gov. Haga clic en Projects and Studies, SHA Projects Page, Montgomery County o use el Código QR que se entrega aquí:



Desplazamiento de edificios: un edificio que se debe remover para realizar un proyecto de construcción.

Tránsito rápido en autobús (Bus Rapid Transit, BRT): un servicio de autobús de alto rendimiento que combina carriles para autobuses con estaciones de autobuses de alta calidad, vehículos y otras mejoras para lograr el rendimiento y la calidad de un sistema de metro o trenes livianos, con la flexibilidad, costo y simplicidad de un sistema de autobús.

Carril para autobús: una sección de la vía reservada exclusivamente para autobuses.

Línea central: el punto en el cual una vía se divide en dos. El centro del derecho de paso de cualquier corredor de transporte en el cual se realizaron mediciones de ingeniería inicialmente.

Área crítica de Chesapeake y Atlantic Coastal Bays: todas las aguas y los terrenos en Chesapeake Bay y sus ríos afluentes, así como todo el terreno dentro de 1,000 pies de aguas sujetas a mareas de Chesapeake Bay.

Demora: medición del tiempo promedio (en segundos) requerido para que un vehículo pase por una intersección.

Zona inundable: el terreno plano o casi plano a lo largo de un río o arroyo en áreas sujetas a mareas que se cubre de agua durante una inundación.

Zona inundable de 100 años: inundación que tiene una posibilidad de 1% de ser igualada o superada en un año cualquiera.

Nivel de comodidad (Level of Comfort, LOC): según el diseño y las características del camino, el LOC mide la sensación de seguridad que experimentan los peatones y ciclistas al desplazarse por la vía. El LOC varía de A a F.

Nivel de servicio (Level of Service, LOS): medición de la congestión que experimentan los conductores. El LOS varía de A (flujo libre, con poca congestión o sin congestión) a F (falla, con condiciones de parada y arranque).

Aprobación de ubicación y diseño: las aprobaciones formales de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration) (Ubicación) y la Administración Estatal de Carreteras (State Highway Administration) (Diseño) que indican que se han cumplido los requisitos de la Ley nacional de políticas ambientales (National Environmental Policy Act, NEPA), y que ambas agencias acuerdan la alternativa seleccionada. Esto provoca que la alternativa seleccionada elegible avance a las etapas de Diseño final, Adquisición de derechos de paso y Construcción del desarrollo del proyecto.

Medidas de efectividad (Measures of Effectiveness, MOE): herramienta de evaluación utilizada para evaluar y comparar las mejoras propuestas en las vías, incluida accesibilidad vehicular, de tránsito, peatonal y de ciclistas, y mejoras en la seguridad y la calidad de vida.

Ley de preservación histórica nacional: legislación cuyo objetivo es preservar los sitios históricos y arqueológicos en los Estados Unidos. La ley de 1966 creó el Registro Nacional de Lugares Históricos.

Registro Nacional de Lugares Históricos (National Register of Historic Places, NRHP): lista oficial de los lugares históricos del país que son dignos de preservación. Autorizado por la Ley de preservación histórica nacional, el NRHP forma parte de un programa nacional para coordinar y apoyar iniciativas públicas y privadas destinadas a identificar, evaluar y proteger los recursos históricos y arqueológicos de Estados Unidos.

Carril alternativo: carril adicional corto para el tránsito de vehículos, que se puede combinar con un carril para virar a la derecha al acercarse a una intersección. El carril alternativo recibe una luz verde que permite que los vehículos en tránsito sigan por la intersección mientras el resto del tráfico en los carriles de paso espera en una luz roja.

Derecho de paso: terreno o propiedad (generalmente una franja) que se adquirirá para fines de transporte, como ampliación o mejoras de una vía.

Iniciativa para crecimiento inteligente: los objetivos generales de la iniciativa para Crecimiento inteligente de 1997 de Maryland son mejorar las comunidades existentes del estado y otras áreas de crecimiento designadas a nivel local, identificar y proteger los terrenos más valiosos y otros recursos naturales del estado, y ahorrar a los contribuyentes el costo de construcción de nueva infraestructura para apoyar un desarrollo mal planificado.

Prioridad de señalización de tránsito (Transit Signal Priority, TSP): sistema a bordo que permite que los autobuses que se acercan alerten a un transmisor que modifica la coordinación de la señal en una intersección y les permite pasar por la señal sin detenerse.

Gestión de demanda de transporte (Transportation Demand Management, TDM): acciones que reducen la congestión de tráfico en periodos de alto flujo y/o de tráfico general. Algunos ejemplos de TDM incluyen vehículos de alta ocupación, andar en bicicleta y caminar.

Gestión de sistemas de transporte (Transportation Systems Management, TSM): alternativa de transporte que consta de mejoras localizadas y gestión de acceso para abordar los problemas a corto plazo de seguridad, operacionales y públicos en lugares específicos en una vía. Por lo general, las mejoras de la TSM procuran reducir la congestión de tránsito sin alterar considerablemente la vía existente.

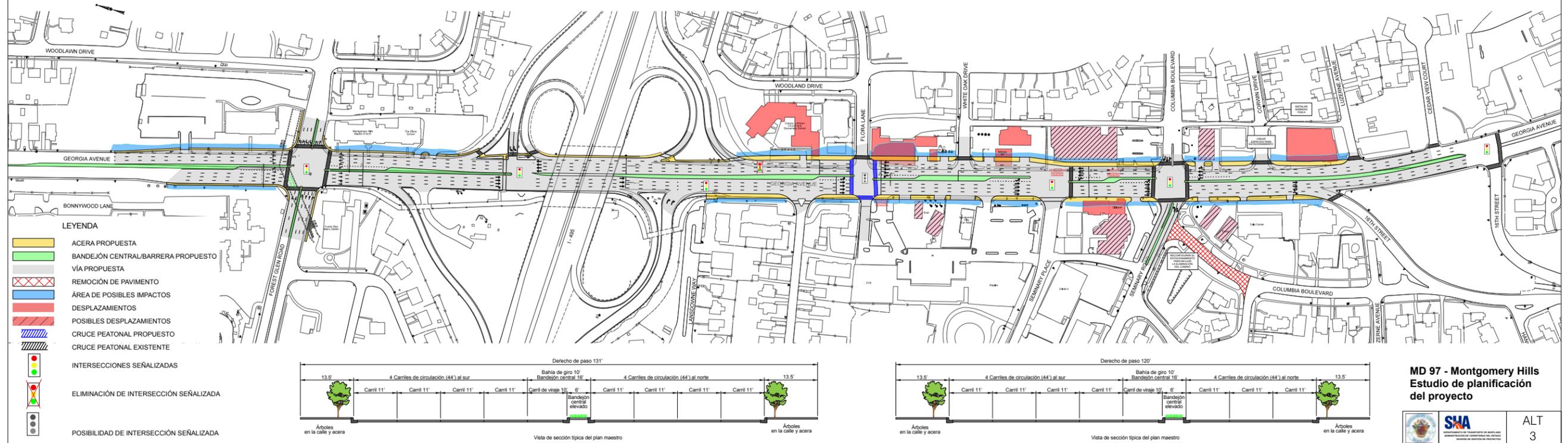
Tiempo de viaje: la cantidad promedio de segundos que los vehículos tardan en recorrer un segmento de la vía, incluidas las demoras en las intersecciones.

Humedales: áreas que regularmente están mojadas o inundadas, con vegetación adaptada para la vida en dichas condiciones de suelo. Por lo general, los humedales incluyen pantanos, ciénagas, marjales y áreas similares.

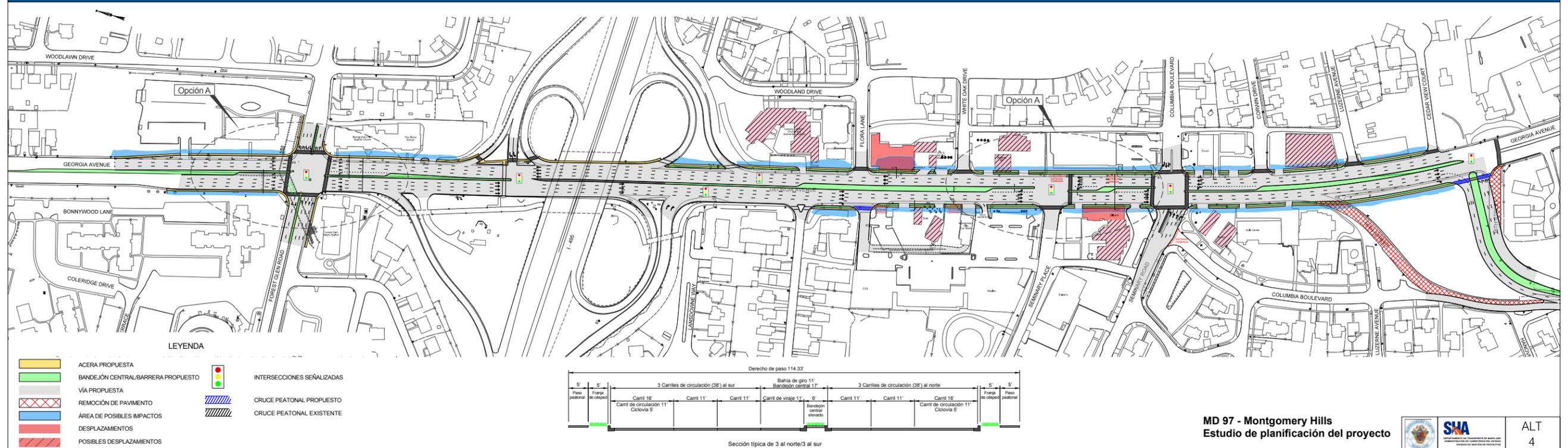
36 CFR 800.4 (Identificación de propiedades históricas): normativas federales que implementan la Sección 106 de la Ley de preservación histórica nacional de 1966. 36 CFR 800.4 considera los efectos de las tareas de las agencias federales relacionadas con las propiedades históricas y aborda lo siguiente:

- a. Determinar el alcance de los esfuerzos de identificación
- b. Identificar las propiedades históricas
- c. Evaluar el significado histórico
- d. Resultados de la identificación y evaluación

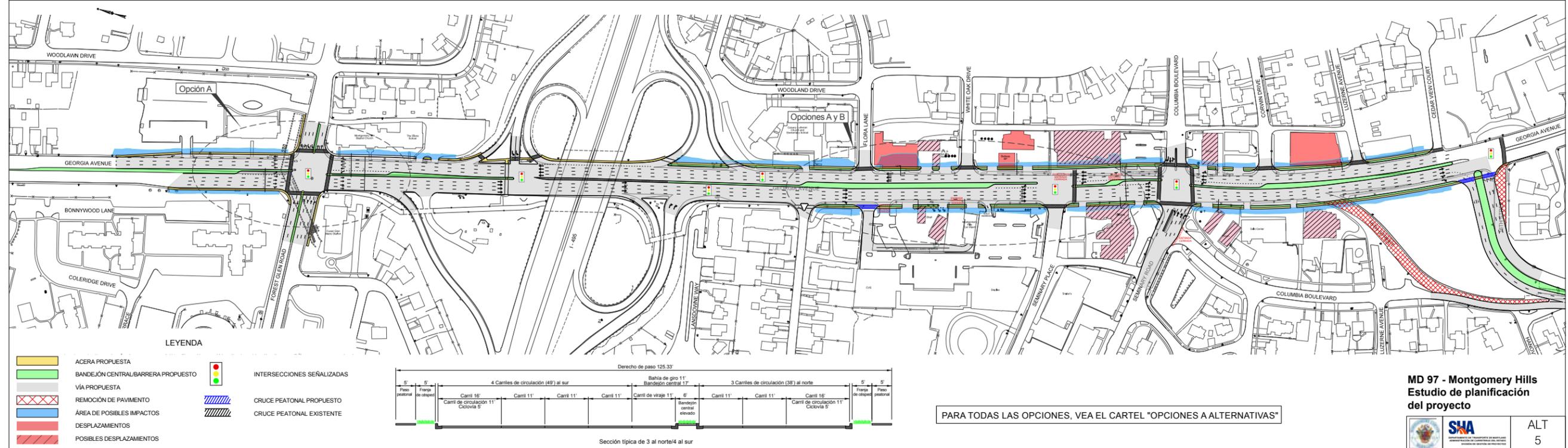
Alternativa 3: plan maestro



Alternativa 4: 3 carriles al norte / 3 carriles al sur



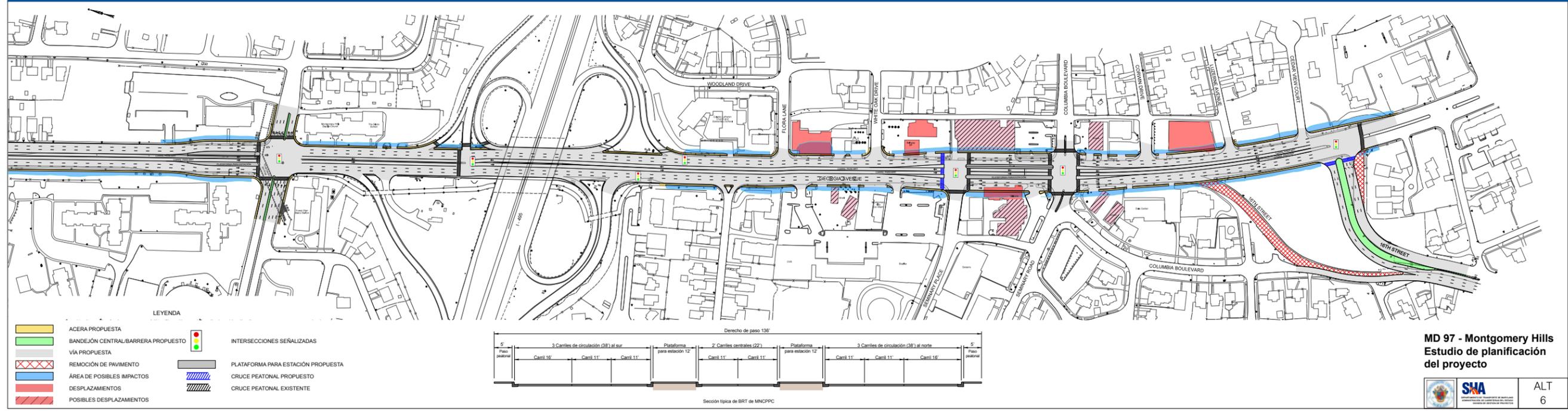
Alternativa 5: 4 carriles al sur / 3 carriles al norte



MD 97 - Montgomery Hills
Estudio de planificación del proyecto

ALT 5

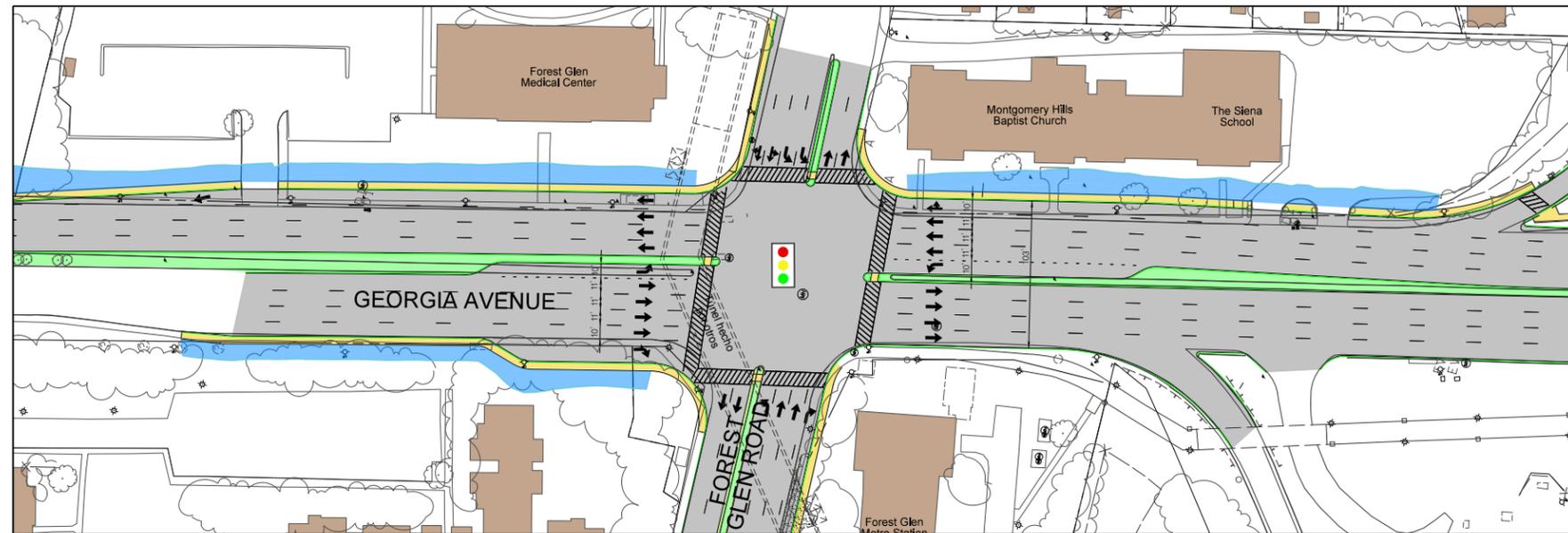
Alternativa 6: tránsito rápido en autobús (BRT)



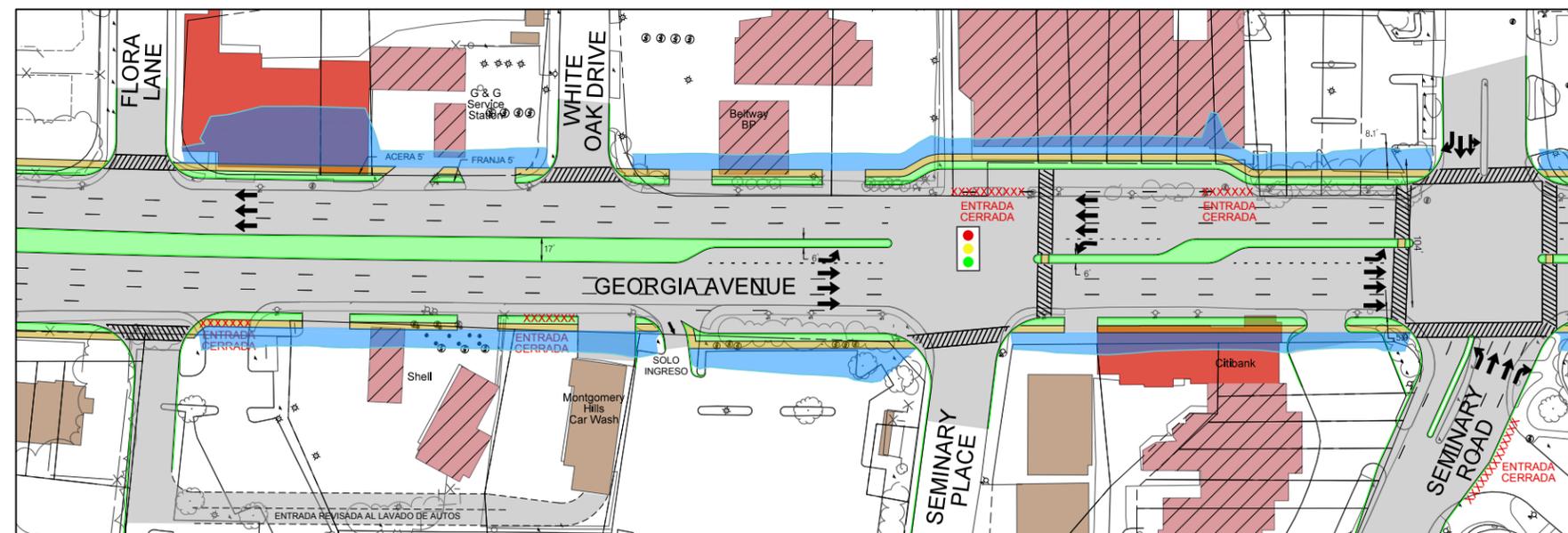
MD 97 - Montgomery Hills
Estudio de planificación del proyecto

ALT 6

Alternativa 4: opciones



Opción A: carril alternativo en Forest Glen Road

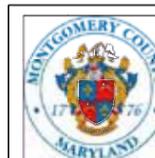


Opción A: carril alternativo en Seminary Place

LEYENDA

- | | | | |
|--|------------------------------------|--|----------------------------|
| | ACERA PROPUESTA | | DESPLAZAMIENTOS |
| | BANDEJÓN CENTRAL/BARRERA PROPUESTO | | POSIBLES DESPLAZAMIENTOS |
| | VÍA PROPUESTA | | INTERSECCIONES SEÑALIZADAS |
| | REMOCIÓN DE PAVIMENTO | | |
| | ÁREA DE POSIBLES IMPACTOS | | |

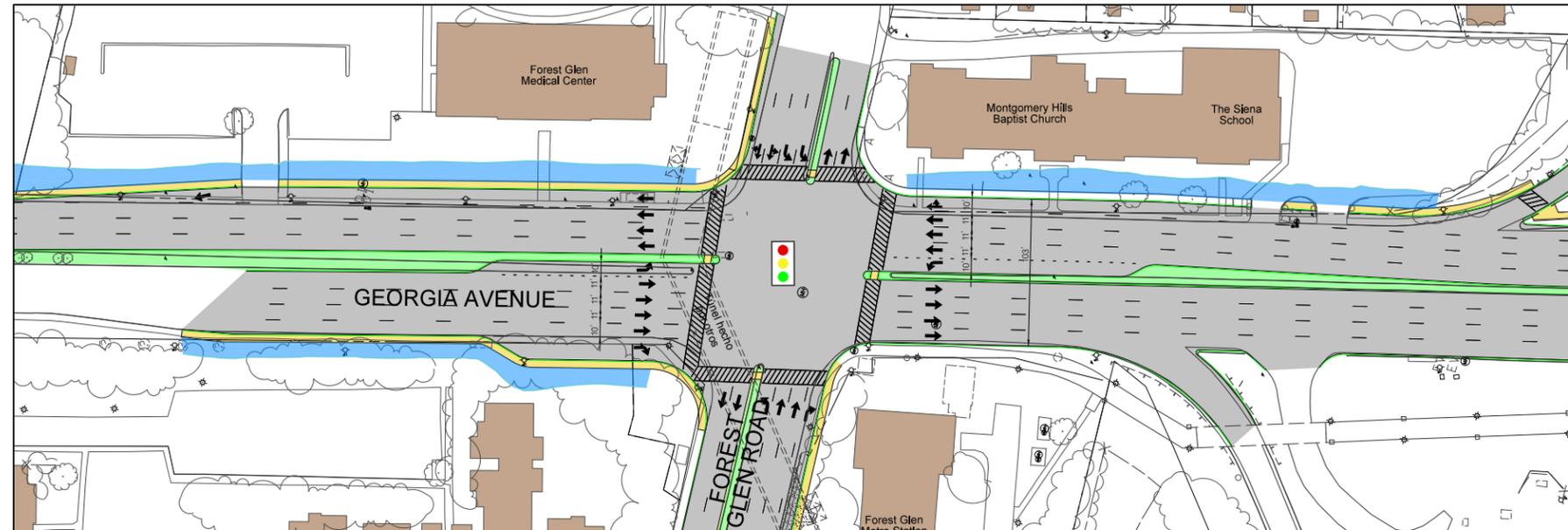
MD 97 - Montgomery Hills
Estudio de planificación del proyecto



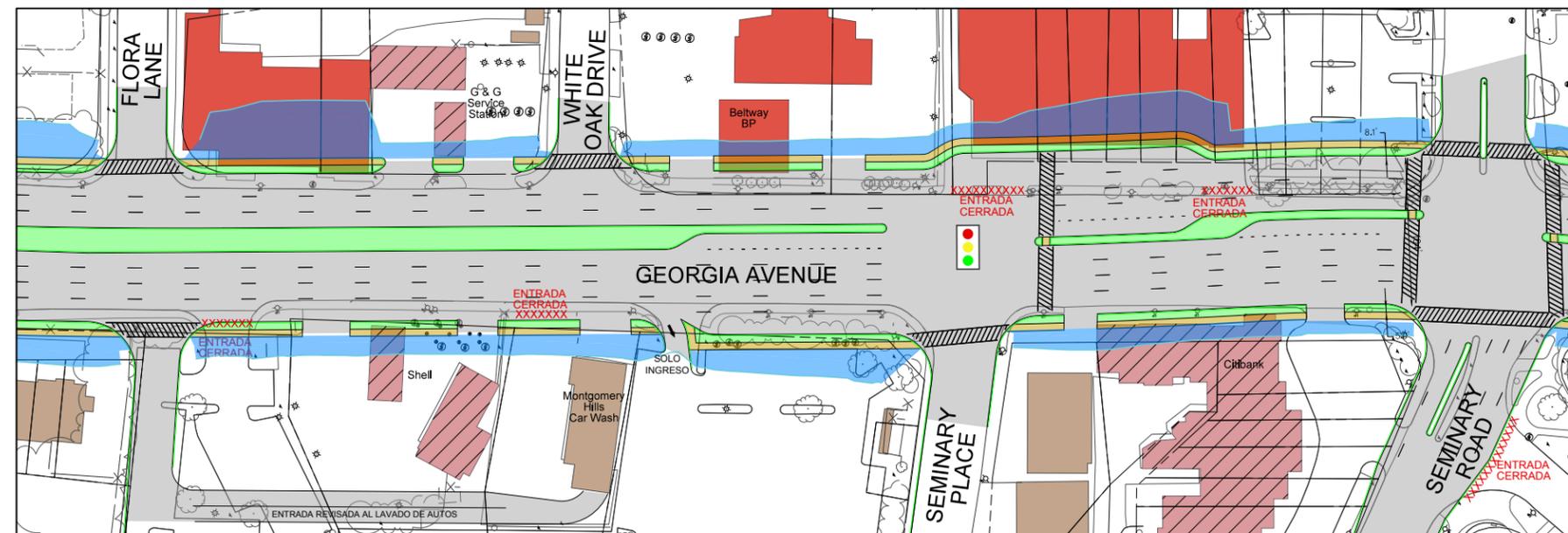
SHA
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE MARYLAND
ADMINISTRACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
DIVISIÓN DE GESTIÓN DE PROYECTOS

ALT 4
OPT

Alternativa 5: opciones



Opción A: carril alternativo en Forest Glen Road



Opción A: carril alternativo en Seminary Place

LEYENDA

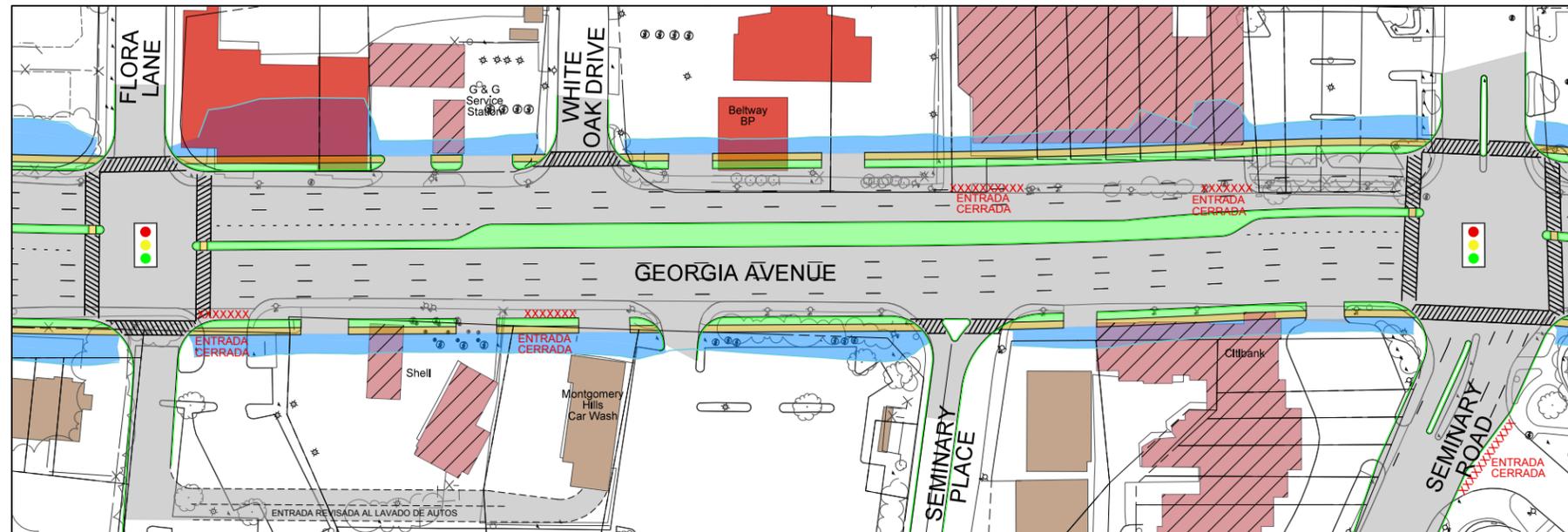
- | | | | |
|--|------------------------------------|--|----------------------------|
| | ACERA PROPUESTA | | DESPLAZAMIENTOS |
| | BANDEJÓN CENTRAL/BARRERA PROPUESTO | | POSIBLES DESPLAZAMIENTOS |
| | VÍA PROPUESTA | | INTERSECCIONES SEÑALIZADAS |
| | REMOCIÓN DE PAVIMENTO | | |
| | ÁREA DE POSIBLES IMPACTOS | | |

MD 97 - Montgomery Hills
Estudio de planificación del proyecto

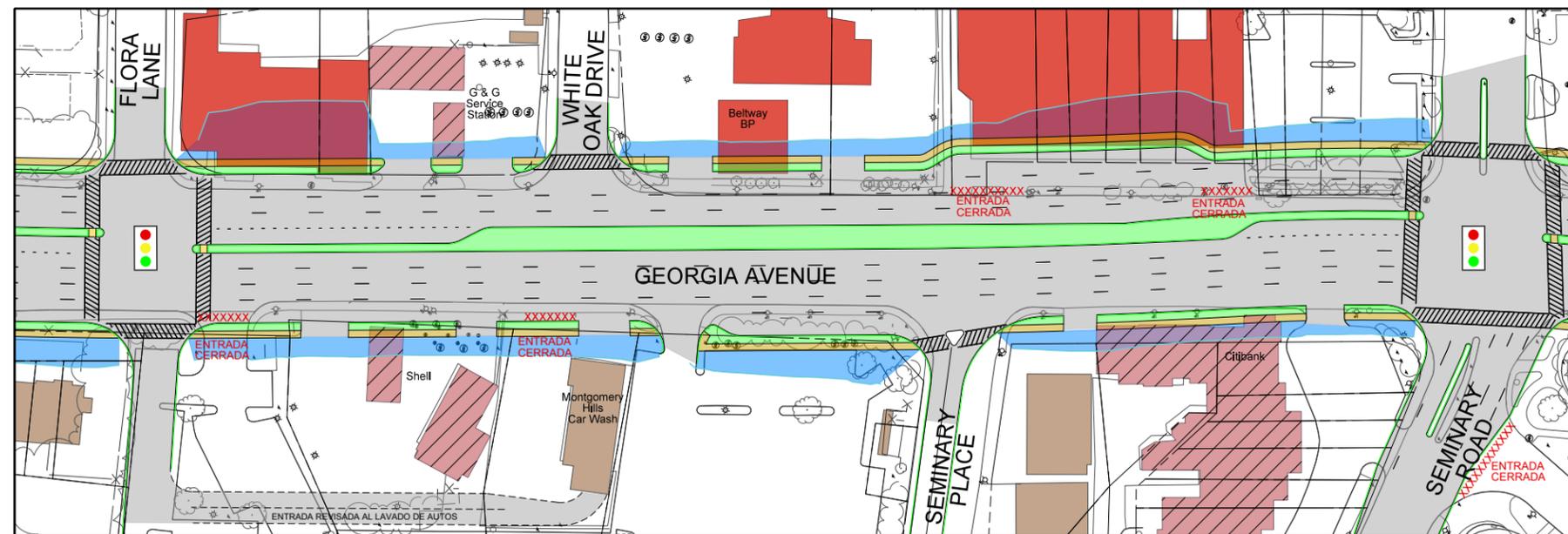


ALT 5
OPT

Alternativa 5: opciones



Opción B: reubicación/modificación de señalización



Opción A/B: reubicación/modificación de señalización con carriles alternativos

MD 97 - Montgomery Hills
Estudio de planificación
del proyecto

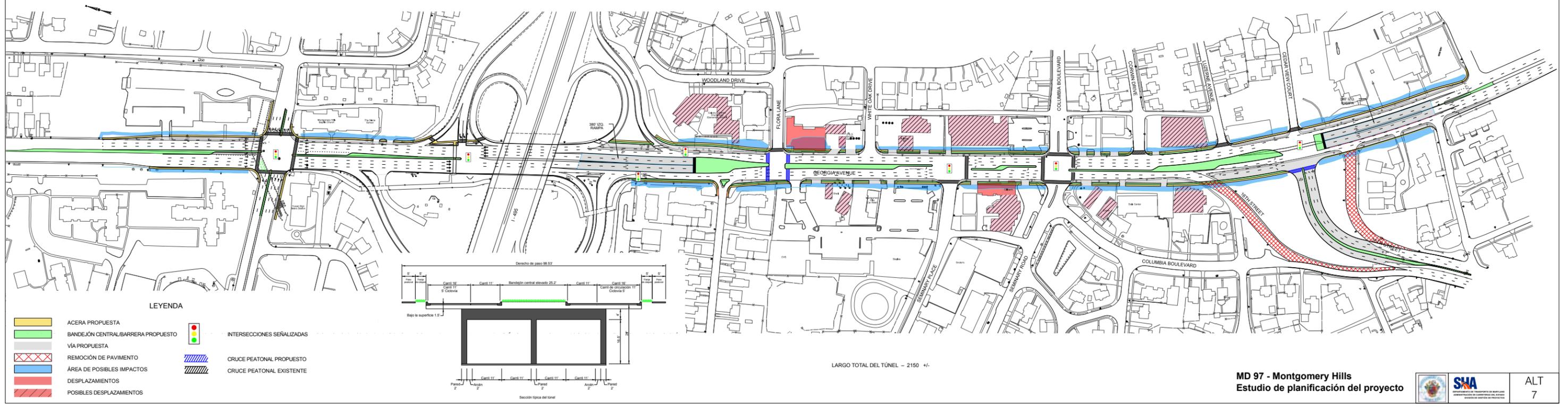
LEYENDA

- | | | | |
|--|------------------------------------|--|----------------------------|
| | ACERA PROPUESTA | | DESPLAZAMIENTOS |
| | BANDEJÓN CENTRAL/BARRERA PROPUESTO | | POSIBLES DESPLAZAMIENTOS |
| | VÍA PROPUESTA | | INTERSECCIONES SEÑALIZADAS |
| | REMOCIÓN DE PAVIMENTO | | |
| | ÁREA DE POSIBLES IMPACTOS | | |



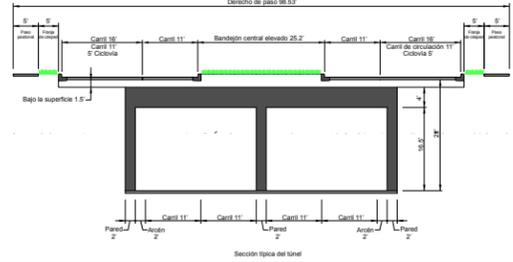
ALT 5
OPT

Alternativa 7: túnel en Georgia Avenue



LEYENDA

- ACERA PROPUESTA
- BANDEJÓN CENTRAL/BARRERA PROPUESTO
- VÍA PROPUESTA
- REMOCIÓN DE PAVIMENTO
- ÁREA DE POSIBLES IMPACTOS
- DESPLAZAMIENTOS
- POSIBLES DESPLAZAMIENTOS
- INTERSECCIONES SEÑALIZADAS
- CRUCE PEATONAL PROPUESTO
- CRUCE PEATONAL EXISTENTE



LARGO TOTAL DEL TÚNEL - 2150 +/-

MD 97 - Montgomery Hills
Estudio de planificación del proyecto

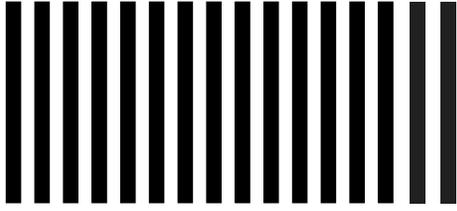




MD 97 Montgomery Hills
ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO
PAQUETE DE MAPAS



NO POSTAGE
NECESSARY
IF MAILED
IN THE
UNITED STATES



BUSINESS REPLY MAIL
FIRST-CLASS MAIL PERMIT NO. 17715 BALTIMORE MD

POSTAGE WILL BE PAID BY ADDRESSEE

ATTN PROJECT MANAGEMENT DIVISION - JEREMY BECK
OFFICE OF PLANNING AND PRELIMINARY ENGINEERING
MD STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
707 N CALVERT STREET MS C-301
BALTIMORE MARYLAND 21298-6521





Departamento de Transporte de Maryland
ADMINISTRACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
Oficina de Planificación e Ingeniería Preliminar
707 North Calvert Street
Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202

PSRST FIRST CLASS
U.S. POSTAGE
PAID
BALTIMORE, MD
PERMIT NO. 4315

Martin O'Malley
Governador

Anthony G. Brown
Vicegobernador

James T. Smith
Secretaria

Melinda B. Peters
Administradora



printed on recycled paper