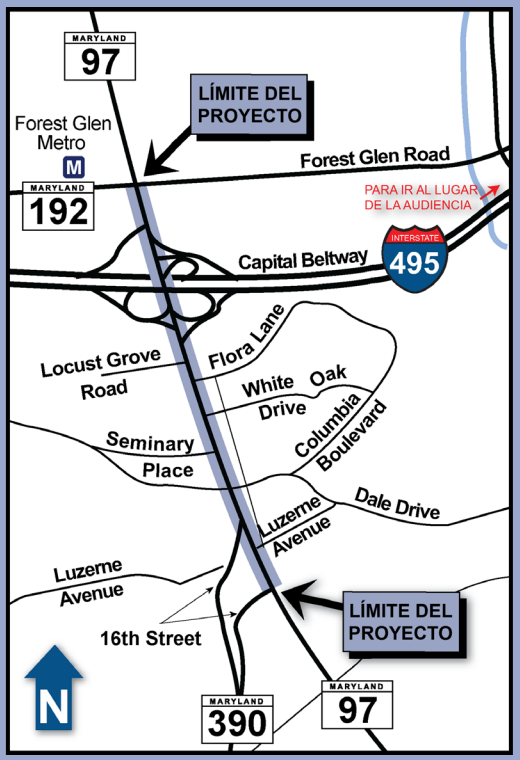
MD 97 en Montgomery Hills
Estudio de planificación del proyecto
desde MD 192 (Forest Glen Road) hasta MD 390 (16th Street)

AUDIENCIA PÚBLICA SOBRE LUGAR/DISEÑO



Martes,
1 de diciembre de 2015

Montgomery Blair High School
51 University Boulevard East
Silver Spring, MD 20901

6:00 p. m. – Mapas/exhibiciones disponibles

7:00 p. m. – Presentación/ testimonio

Fecha por nieve
Lunes, 14 de diciembre de 2015

La reunión se realizará en la fecha por nieve si las escuelas públicas del condado están cerradas o si el plan de emergencia por nieve del condado está en vigencia.

SI DESEA UNA COPIA DE ESTE FOLLETO EN ESPAÑOL, COMUNÍQUESE CON EL SR. JEREMY BECK, GERENTE DE PROYECTO, LLAMANDO AL 410-545-8518 (GRATIS AL 1-800-548-5026), utilice este código QR para obtener una copia traducida del folleto vía Internet, o visite nuestro sitio web en: www.roads.maryland.gov, y haga clic en Projects; SHA Projects Page; Montgomery County; MD 97, Georgia Ave. 16th Street to Forest Glen Road.

SHA State Highway Administration
Maryland Department of Transportation

U.S. Department of Transportation
Federal Highway Administration

MONTGOMERY COUNTY MARYLAND 1776

Proyecto n.º MO224M11

Equipo de planificación del proyecto

Gregory Slater, director
Oficina de Planificación e Ingeniería Preliminar
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
707 North Calvert Street, Mailstop C-411
Baltimore, MD 21202

Jeremy Beck, gerente de proyecto
División de Gerencia de Proyectos
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-8518
Número gratuito en Maryland: (800) 548-5026
Correo electrónico: **jbeck@sha.state.md.us**

Christina Brandt, gerente de medioambiente
División de Planificación Medioambiental
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-2874
Número gratuito en Maryland: (866) 527-0502
Correo electrónico: **cbrandt@sha.state.md.us**

Brian Young
Ingeniero de distrito, distrito 3
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
9300 Kenilworth Avenue
Greenbelt, MD 20770
Teléfono: (301) 513-7404
Número gratuito en Maryland: (800) 749-0737
Correo electrónico: **byoung@sha.state.md.us**

Keilyn Perez, ingeniera de área
Administración Federal de Carreteras, División de Maryland
City Crescent Building
10 South Howard Street, Suite 2450
Baltimore, MD 21201

Introducción

La Administración Estatal de Carreteras (SHA, por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de Maryland, el condado de Montgomery y la Administración Federal de Carreteras están llevando a cabo un estudio de planificación del proyecto en la carretera MD 97 (Georgia Avenue), entre la MD 192 (Forest Glen Road) y la MD 390 (16th Street), en una distancia de aproximadamente 0.7 millas. El área de estudio se ubica en el condado de Montgomery, Maryland.

Propósito del estudio

El propósito del estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills es establecer un enfoque equilibrado respecto del transporte en el corredor vial de Georgia Avenue al evaluar la movilidad y la seguridad vehicular, peatonal y de los ciclistas actual, al tiempo que se incorporan las mejoras de tránsito propuestas y se establece un ***sentido de pertenencia**** dentro de la comunidad de Montgomery Hills.

Propósito de la audiencia

El propósito de la audiencia pública sobre lugar/diseño es presentar formalmente los resultados de los estudios detallados sobre ingeniería y medioambiente que se han llevado a cabo para este proyecto. La audiencia pública brindará una oportunidad para que las personas, las asociaciones, los grupos de ciudadanos y los organismos gubernamentales interesados ofrezcan sus comentarios de manera verbal o por escrito para los registros del proyecto antes de que se seleccione una alternativa.

Formato de la audiencia

A partir de las 6:00 p. m. se exhibirán al público mapas y otras presentaciones que describirán las ***alternativas*** del estudio, además de otro tipo de información. Los representantes de la SHA, del condado de Montgomery y de la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) estarán disponibles para responder preguntas relacionadas con el estudio y para recibir comentarios. A las 7:00 p. m. comenzará una presentación formal que durará aproximadamente 30 minutos y que estará seguida de testimonios del público. También es posible que los testimonios se den de manera privada ante un reportero del tribunal. Se registrarán todos los procedimientos judiciales y se preparará una ***transcripción***. La transcripción estará disponible para revisión pública aproximadamente ocho semanas después de la audiencia, en el sitio web del proyecto, en las bibliotecas del área del proyecto y en las instalaciones del gobierno que figuran en el dorso de este folleto.

Cómo hacer comentarios sobre el proyecto

La SHA le recomienda que participe en la audiencia pública y durante el proceso de planificación del proyecto. El sobre predirigido con timbre pagado que se incluye en este folleto le permitirá enviar sus comentarios. Durante la audiencia habrá disponibles copias adicionales de estos sobres en el mostrador de recepción. Los comentarios por escrito que se deseen incluir en el registro del proyecto y en la transcripción de la audiencia se pueden enviar hasta el 31 de diciembre de 2015.

*****Todos los términos que aparecen en letra ***cursiva y negrita*** se definen en el glosario que figura en el dorso de este folleto.

Lista de correo del proyecto

Para agregar su nombre a la lista de correo del proyecto puede completar el sobre adjunto o brindarle su información a la recepcionista en la audiencia. Si envió anteriormente su nombre y dirección, o si ha recibido este folleto por correo, ya figura en la lista de correo del proyecto.

Estado del proyecto

El estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills está incluido en los siguientes programas y planes: (1) el programa de desarrollo y evaluación del *Programa de transporte consolidado del año fiscal 2015-2020* del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT, por sus siglas en inglés); (2) el plan a largo plazo de la SHA, llamado *Inventario de las necesidades de la carretera (Highway Needs Inventory)*; y (3) el *Plan maestro de North y West Silver Spring* de la Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional (M-NCPPC, por sus siglas en inglés), adoptado en 2000. El proyecto está actualmente financiado por el condado de Montgomery únicamente para la planificación del proyecto. Si la SHA elige una alternativa con obras que recibe ***aprobaciones de lugar y diseño*** por parte de la FHWA y la SHA, el proyecto posiblemente sea elegible para recibir financiamiento para el diseño final, la adquisición de los derechos de paso y la construcción.

Antecedentes del proyecto

El estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills comenzó en julio de 2011 y, en febrero de 2012, se distribuyó entre el público un boletín informativo sobre el comienzo del proyecto. El 13 de marzo de 2012, el equipo del proyecto llevó a cabo una asamblea pública sobre el propósito y la necesidad, en la escuela Woodlin Elementary School, en Silver Spring, para presentar el estudio ante el público y pedir sus comentarios. Al taller asistieron 75 personas y se recibieron 776 comentarios de los interesados.

En el taller público sobre las alternativas, que se llevó a cabo en la escuela Woodlin Elementary School el 25 de junio de 2013, la SHA le presentó al público siete alternativas preliminares y dos opciones. Se elaboró un resumen con el costo estimativo, los requisitos para los derechos de paso, los ***desplazamientos***, la cantidad de propiedades afectadas y los impactos naturales en el medioambiente previstos de cada una de las alternativas preliminares. Previo al taller, la SHA distribuyó un folleto con un resumen del proyecto. Al taller asistieron 118 personas.

El equipo del proyecto llevó a cabo varias reuniones específicas con asociaciones comunitarias y representantes comerciales del área para presentar la información sobre el proyecto y responder preguntas relacionadas con el proyecto. Además, el equipo del proyecto formó un ***grupo de interesados*** de 18 integrantes que representan a asociaciones cívicas, a comunidades religiosas, a Holy Cross Hospital, a los negocios de la zona, a los partidarios de las bicicletas, a la Cámara de Comercio del Condado de Montgomery, a los trabajadores que deben movilizarse al trabajo, a los residentes, a los usuarios del tránsito y a otros integrantes recomendados por funcionarios locales seleccionados. A la fecha se han llevado a cabo seis reuniones con el grupo de interesados. El grupo ha brindado comentarios y sugerencias que se han evaluado e incorporado a

las alternativas, en la medida de lo posible. La coordinación con el grupo de interesados continuará hasta que finalice el proceso de planificación del proyecto. Durante el verano de 2015, la SHA realizó una encuesta entre los clientes y dueños/operadores de negocios de Montgomery Hills para ayudar al equipo del proyecto a entender qué mejoras serían útiles a la hora de animar a los clientes a que realicen sus compras en el vecindario con más frecuencia. Se enviaron tarjetas postales por correo que anunciaban la existencia de una encuesta en línea a aproximadamente 17,000 familias del área del proyecto. Además, el 3 de septiembre de 2015, los integrantes del equipo del proyecto realizaron encuestas en el lugar, lo que les brindó a los compradores y a los dueños/operadores de los negocios la oportunidad de completar la encuesta personalmente. Los resultados de la encuesta se presentarán en la audiencia pública.

Condiciones actuales
Entre 16th Street y el intercambiador de la autopista I-495 (Capital Beltway), el corredor vial de Georgia Avenue cuenta con tres carriles de circulación en cada dirección. Al sur de Capital Beltway, un carril central reversible brinda un cuarto carril en sentido sur a la mañana y en sentido norte a la noche, para permitir el desplazamiento de los pasajeros durante las horas pico. Durante las épocas de menor tránsito vehicular, este carril reversible funciona como un carril central de doble vía para girar a la izquierda. Los giros a la izquierda desde Georgia Avenue hacia calles laterales están restringidos durante los períodos de circulación en horas pico. Entre la autopista I-495 y Forest Glen Road, Georgia Avenue tiene cuatro carriles de circulación en cada dirección, separados por una ***mediana***.

El límite de velocidad establecido para el área del proyecto es de 35 millas por horas. Las siguientes intersecciones a lo largo de Georgia Avenue están señalizadas:

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

A lo largo de Georgia Avenue hay 42 propiedades comerciales, 22 puntos de acceso, tres callejones de acceso local y dos estacionamientos públicos propiedad del condado. Una instalación para peatones/ciclistas 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 brinda acceso directo a la estación Metrorail de Forest Glen.

Necesidad del proyecto

La mezcla actual del tráfico local y regional (interurbano), junto con el diseño de la calzada y las condiciones de las aceras actuales, crean un entorno dominado por los automóviles que no siempre es propicio para otros medios de transporte. Como resultado, la accesibilidad a los negocios locales, la accesibilidad de los peatones, la conectividad para los ciclistas y el uso del tránsito se han convertido en importantes desafíos dentro del área del proyecto.

Operaciones de tráfico

Para este estudio, la SHA desarrolló volúmenes de ***tráfico diario promedio anual (AADT, por sus siglas en inglés)*** durante las horas pico de la mañana y la noche. La **Tabla 1** muestra el AADT sin obras actual en 2011 y el proyectado para 2040, y el porcentaje de crecimiento en Georgia Avenue.

TABLA 1: AADT sin obras actual en 2011 y el proyectado para 2040

Segmento de Georgia Avenue	Tráfico diario promedio (vehículos por día)		
	2011 Actual	2040 Proyectado	Porcentaje de crecimiento
Norte de Forest Glen Road (MD 192)	65,000	75,000	15.3 %
Desde Forest Glen Road hasta la I-495	73,000	84,000	15.1 %
Desde la I-495 hasta Seminary Place	81,000	93,000	14.8 %
Desde Seminary Place hasta Seminary Road/Columbia Boulevard	71,000	82,000	15.5 %
Desde Seminary Road hasta 16th Street en sentido sur	66,000	76,000	15.2 %
De sur a norte de 16th Street	51,000	59,000	15.7 %
Sur de 16th Street	35,000	41,000	17.1 %

Nivel de servicio

La SHA realizó un análisis de nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) de las condiciones actuales (2011) y las proyectadas (2040) sin obras y con obras para las alternativas preliminares. El LOS es una medición del embotellamiento que experimentan los conductores y que se clasifica desde la “A” (circulación libre, con poco embotellamiento o sin embotellamiento) hasta la “F” (fallas, con condiciones de parada y arranque). Normalmente, el LOS se calcula durante las horas pico de un típico día de semana y, en general,
se considera que un LOS de clase D (con un flujo casi inestable) o mejor es aceptable para las intersecciones o autopistas en áreas urbanas y suburbanas. Con un LOS de clase E, los volúmenes han alcanzado su máxima capacidad o están a punto de alcanzarla. Cuando un segmento supera su capacidad, se producen las ***demoras*** prolongadas. Un LOS de clase F representa condiciones en donde la demanda supera la capacidad. El tráfico presenta fallas operativas, condiciones de parada y arranque, y demoras extremadamente prolongadas en intersecciones señalizadas. En la **Tabla 2** figuran los tiempos de demora y el LOS de las condiciones actuales de 2011 y las proyectadas para 2040 sin obras.

TABLA 2 – Descripción general del tráfico actual de 2011 y el proyectado para 2040

LOS de intersección señalizada	Condiciones actuales (2011)				Alternativa 1: sin obras (2040)			
	Mañana		Noche		Mañana		Noche	
	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)
Forest Glen Road (MD 192)	D	48	C	32	E	66	C	32
Rampas del carril externo de la I-495	B	14	B	16	B	16	B	16
Rampas del carril interno de la I-495	C	34	A	8	D	43	B	11
Flora Lane	-	-	-	-	-	-	-	-
Seminary Place	D	41	B	11		47	B	12
Seminary Road	C	25	C	32	C	25	D	36
16th Street (MD 390)	C	25	C	27	C	26	C	26

LOS de intersección señalizada	Alternativa 2: TSM/TDM (2040)			
	Mañana		Noche	
	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)
Forest Glen Road (MD 192)	F	133	D	41
Rampas del carril externo de la I-495	D	53	C	27
Rampas del carril interno de la I-495	E	63	B	14
Flora Lane	-	-	-	-
Seminary Place	E	59	B	17
Seminary Road	C	31	D	46
16th Street (MD 390)	D	51	F	123

Leyenda	
LOS	Demoras (seg.)
A	<10
B	10-20
C	20-35
D	35-55
E	55-80
F	>80

TABLA 2 (continuación) – Descripción general del tráfico actual de 2011 y el proyectado para 2040

LOS de intersección señalizada	Alternativa 3: plan maestro (2040)				Alternativa 5: cuatro carriles en sentido sur; de tres a cuatro carriles en sentido norte (2040)			
	Mañana		Noche		Mañana		Noche	
	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)
Forest Glen Road (MD 192)	F	81	E	79	D	52	D	42
Rampas del carril externo de la I-495	C	22	F	87	B	11	C	21
Rampas del carril interno de la I-495	C	33	C	34	-	-	-	-
Flora Lane	A	7	B	16	-	-	-	-
Seminary Place	D	47	C	34	D	35	B	14
Seminary Road	C	24	D	38	C	23	C	34
16th Street (MD 390)	C	24	F	148	B	15	F	94

LOS de intersección señalizada	Alternativa 5, opción B: intersección en Flora Lane (2040)				Alternativa 5: opción con vía para bicicletas (2040)			
	Mañana		Noche		Mañana		Noche	
	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)	LOS	Demoras (seg.)
Forest Glen Road (MD 192)	E	64	D	51	E	64	D	51
Rampas del carril externo de la I-495	C	25	B	19	C	25	B	19
Rampas del carril interno de la I-495	-	-	-	-	-	-	-	-
Flora Lane	A	10	A	10	A	10	A	10
Seminary Place	E	60	D	46	E	60	D	46
Seminary Road	D	27	D	36	D	27	D	36
16th Street (MD 390)	B	16	F	81	B	16	F	81

Leyenda	
LOS	Demoras (seg.)
A	<10
B	10-20
C	20-35
D	35-55
E	55-80
F	>80

Seguridad

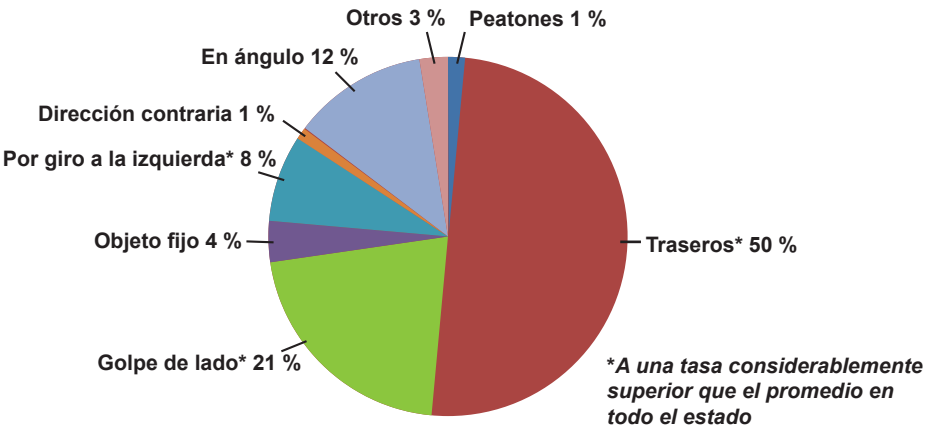
Durante el período de tres años, desde 2012 hasta 2014, se produjeron 297 accidentes informados por la policía en los límites del estudio. En aproximadamente el 94 de dichos accidentes (32 por ciento) se produjeron lesiones. No se documentaron víctimas mortales. Los accidentes provocados por un golpe trasero, un golpe de lado y un golpe por giro a la izquierda ocurrieron a una tasa considerablemente superior que el promedio en todo el estado para esos tipos de accidentes en calzadas similares. En el cuadro que figura abajo, se muestran los porcentajes de todos los tipos de accidentes a lo largo del corredor del proyecto.

Los volúmenes de tráfico pesado durante las horas pico son los que tienen el mayor impacto en la seguridad del corredor del estudio, tal como se ve reflejado en los numerosos casos de choques traseros y de lado. Los volúmenes de tráfico pesado disminuyen la distancia de seguimiento entre los vehículos, lo que reduce el tiempo de respuesta del conductor y provoca choques traseros, los cuales representan casi la mitad de todos los choques en el corredor. Aproximadamente el 21 por ciento de los accidentes involucraron golpes de lado entre vehículos, los cuales están normalmente asociados con un alto volumen de confluencia de vehículos y de cambios de carril. Los choques por giros a la izquierda están relacionados con dificultades en las maniobras de giro y con caminos muy congestionados.

Durante las épocas de menor tránsito vehicular, el carril central de doble vía con giro a la izquierda fomenta patrones de circulación no controlada y aumenta las inquietudes con respecto a la seguridad, tal como lo evidencia la gran proporción de golpes de lado, por giro a la izquierda y en ángulo, que representan casi la mitad de todos los accidentes a lo largo del corredor. En general, estos tipos de accidentes reflejan maniobras riesgosas de cambio de carril y de giro. Debido a que el carril central de giro permite realizar maniobras de giro no controladas, los automovilistas no pueden anticipar con exactitud situaciones en las que tengan que lidiar con vehículos que giran. Los automovilistas que usan el carril central de doble vía deben suponer las intenciones de los conductores de los vehículos que se aproximan y determinar si dichos conductores girarán o se mantendrán en su carril actual.

Además, la seguridad de los peatones, ciclistas y automovilistas que circulan por el corredor MD 97 de Montgomery Hills también se ve impactada de manera negativa debido a la gran cantidad de puntos de acceso comercial y a la consolidación limitada del acceso en ambas direcciones.

Accidentes en la MD 97 entre 2012 y 2014



Movilidad y tráfico vehicular
Hay varios factores que obstruyen la movilidad vehicular en Montgomery Hills, entre los que se incluyen volúmenes altos de tráfico a lo largo de Georgia Avenue, giros restringidos a la izquierda durante las horas pico de la mañana y la noche (lo que dificulta aún más el acceso a los vecindarios y negocios) y numerosos puntos de acceso comercial.

Accesibilidad para peatones y ciclistas
Las aceras de este corredor generalmente no cumplen con las normas de la ***Ley de Estadounidenses con Discapacidad (ADA, por sus siglas en inglés)***. Los letreros y los postes de electricidad en las aceras en ambas direcciones a lo largo de Georgia Avenue presentan numerosos obstáculos y reducen el ancho del área destinada a las personas que usan sillas de ruedas. Las personas que caminan o andan en bicicleta en el área de estudio del proyecto deben estar constantemente alertas ante el tráfico vehicular que se aproxima, los conductores que salen de los puntos de acceso y los conductores que giran por el carril central de giro no controlado durante las épocas de menor tránsito vehicular.

Accesibilidad del tránsito
La accesibilidad del tránsito se ve obstruida por varios factores, que incluyen volúmenes altos de tráfico, además de los obstáculos para los peatones y ciclistas que se mencionaron en la sección anterior del folleto. El acceso directo a la estación Metrorail de Forest Glen desde Georgia Avenue que exige la ADA no existe. Las restricciones para los giros a la izquierda desde Georgia Avenue hacia Forest Glen Road durante las horas pico y los tiempos de señalización relativamente cortos para los peatones que cruzan Georgia Avenue dificultan el acceso de los pasajeros a la estación, especialmente durante las horas pico.

Sentido de pertenencia
El proyecto busca crear un carácter distintivo para la comunidad y mejorar la calzada a lo largo del corredor del proyecto de Georgia Avenue mediante las siguientes medidas:

- Minimizar la cantidad de lugares en donde se podría producir un accidente.
- Promover la seguridad dentro de los límites del proyecto al proporcionar características que se adapten a todos los usuarios de la calzada.
- Mejorar el aspecto del corredor del proyecto al incluir características de paisajismo.

Medidas de efectividad

En un esfuerzo por preservar y mejorar el carácter de la comunidad, mientras se mejora la accesibilidad del transporte, la SHA y el condado de Montgomery han adoptado un enfoque holístico para desarrollar las alternativas del proyecto. El equipo del proyecto está evaluando una gran variedad de factores, los cuales se incluyen en las siguientes ***medidas de efectividad (MOE, por sus siglas en inglés)***:

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

TABLA 3: estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills
Evaluación de las medidas de efectividad

Medidas de efectividad	Alternativa 1 Sin obras	Alternativa 2 TSM/TDM	Alternativa 3 plan maestro	Alternativa 5	Alternativa 5B	Vía para bicicletas
1. Accesibilidad de automóviles						
Se determina mediante factores de tiempo de viaje, incluida la demora vehicular.	1	1	3	3	3	3
2. Accesibilidad de peatones						
Se determina mediante factores relacionados con el nivel de comodidad de los peatones, la presencia de áreas de resguardo para peatones, la distancia de cruce y la cantidad de cruces.	1	2	5	4	5	5
3. Accesibilidad de ciclistas						
Se determina mediante factores relacionados con el nivel de comodidad de los ciclistas y la coherencia con el Plan maestro para bicicletas del condado de Montgomery y las normas de la SHA asociadas con las bicicletas.	1	4	3	4	4	5
4. Accesibilidad del tránsito						
Se determina mediante factores como la disponibilidad de carriles alternativos, la oportunidad de implementar la TSP y la disponibilidad de carriles para autobuses en la calle.	1	4	3	3	3	3
5. Seguridad						
Se determina mediante factores como puntos de acceso, puntos de conflicto, la presencia de un área de seguridad, la presencia de una mediana, la cantidad de cruces peatonales y el rediseño de 16th Street.	1	2	4	5	5	5
6. Consideraciones de la comunidad						
Se determina según el potencial de mejoras estéticas.	1	2	4	4	4	4
Se determina según la cantidad de desplazamientos, impactos generales e impactos en el estacionamiento.	5	4	2	2	2	2

LEYENDA					
Designación:	Peor				Mejor
Código de color:	1	2	3	4	5

En la **Tabla 3**, a las alternativas se les asigna un número entre uno (1) y cinco (5), en donde 1 es lo peor y 5 es lo mejor, a fin de clasificar la eficacia con que cada alternativa logra los objetivos de cada MOE, en relación con las demás alternativas.

Otros factores que no son parte de las MOE incluirían la circulación y la seguridad del tráfico residencial y comercial local, como también las oportunidades de estética, paisajismo y paisaje urbano.

Como parte de este proyecto, el equipo del proyecto considerará las sugerencias que se reciban del público en la audiencia pública sobre lugar/diseño; de la coordinación del grupo de interesados; y de comentarios, cartas y correos electrónicos. Use la tarjeta de comentarios de que adjunta para brindar sus opiniones y sugerencias sobre los asuntos relacionados con las MOE. Sus comentarios ayudarán a garantizar que las alternativas propuestas para el estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills reflejen el carácter y las preferencias estéticas de la comunidad local.

Alternativas conservadas para estudio detallado (ARDS)

(Consulte el paquete de mapas que se incluye con este folleto).

Luego de haber llevado a cabo el taller público sobre las alternativas el 25 de junio de 2013 y de haber considerado atentamente los comentarios del público y de la agencia, la SHA decidió qué alternativas/opciones se considerarían para un análisis más detallado y cuáles no. Las siguientes alternativas y opciones se conservaron para un estudio más detallado:

Alternativa 1: sin obras
La alternativa sin obras no incluye mejoras considerables. Incluye mejoras menores a corto plazo como parte del mantenimiento de rutina y de las operaciones de seguridad. La alternativa sin obras no aborda el propósito ni la necesidad del proyecto. Sirve como base para comparar los impactos y los beneficios asociados con las alternativas con obras.

Alternativa 2: *gestión de sistemas de transporte/gestión de la demanda de transporte (TSM/TDM)*
La alternativa de gestión de sistemas de transporte/gestión de la demanda de transporte (TSM/TDM, por sus siglas en inglés) incluiría mejoras en intersecciones señalizadas existentes, como la prioridad de señal de tránsito (TSP, por sus siglas en inglés), los carriles alternativos y la consolidación del acceso. La TSP permite que los autobuses que se aproximan le envíen una señal a un transmisor en una intersección señalizada para que modifique el cronometraje de la señal y les permita a los autobuses pasar por la señal sin detenerse. Los carriles alternativos son carriles cortos adicionales para los vehículos en tránsito que se pueden combinar con carriles con giro a la derecha e introducir en varias intersecciones a lo largo del corredor. Los carriles alternativos permiten que los autobuses en tránsito en intersecciones señalizadas pasen frente al tráfico de paso en una luz verde. La consolidación del acceso aumenta la seguridad y mejora el flujo del tráfico al minimizar las interrupciones provocadas por los vehículos que giran mediante la reducción de puntos de acceso. La alternativa 2 también conservaría el carril central reversible existente e incluiría un carril de circulación exterior de 16 pies de ancho en cada dirección para dar lugar a los ciclistas que circulen por el camino. La alternativa 2 aborda parcialmente el propósito y la necesidad del proyecto; no eliminaría el carril central reversible ni abordaría las inquietudes relacionadas con la movilidad y la seguridad de los peatones.

Alternativa 3: plan maestro
La alternativa del plan maestro es consecuente con el *Plan maestro de North y West Silver Spring* de la M-NCPPC, adoptado en el año 2000. La alternativa 3 consistiría en cuatro carriles de circulación en dirección sur permanente y una mediana con césped de 16 pies de ancho que reemplazaría al carril central reversible de giro existente. Se conservarían tres carriles de circulación en sentido norte, desde 16th Street hasta Seminary Place, y se ensancharía la calzada para brindar cuatro carriles de circulación en sentido norte, desde Seminary Place hasta Forest Glen Road. Se incluiría una acera de 13.5 pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue y una nueva señalización en Flora Lane ayudaría a los ciclistas y peatones a cruzar Georgia Avenue. Se cambiaría el sentido de Flora Lane hacia el sur para que se intersecte con Georgia Avenue, frente a la entrada para automóviles del centro comercial. Se incluirían carriles con giro a la izquierda en Georgia Avenue, en las intersecciones con Forest Glen Road, Flora Lane, Seminary Place y Seminary Road. Para mantener la coherencia con el *Plan maestro de North y West Silver Spring* de la M-NCPPC para esta porción de Georgia Avenue, se limitarían las instalaciones para bicicletas al puente para ciclistas/peatones existente y la red de calles local. Por lo tanto, la alternativa del plan maestro no incluiría instalaciones para bicicletas en el camino, a lo largo de Georgia Avenue, hasta Montgomery Hills.

Alternativa 5: cuatro carriles en sentido sur; de tres a cuatro carriles en sentido norte
La alternativa 5 brindaría cuatro carriles en dirección sur con una mediana central de 17 pies de ancho con césped. Se conservarían tres carriles de circulación en sentido norte, desde 16th Street hasta Seminary Place, y se ensancharía la calzada para brindar cuatro carriles de circulación en sentido norte, desde Seminary Place hasta Forest Glen Road. En un esfuerzo por minimizar los impactos de los derechos de paso, la ***línea central*** de la calzada se cambiaría ligeramente cerca de Columbia Boulevard para optimizar el derecho de paso disponible en dicha área. Se incluirían carriles con giro a la izquierda en Georgia Avenue a la altura de Forest Glen Road y Seminary Road. La rampa de 16th Street en sentido sur se reubicaría en la intersección señalizada con la vía en sentido norte de 16th Street. Alternativa 5
incluye un carril de circulación exterior de 16 pies de ancho para permitir el uso de bicicletas en el camino. Se incluiría una acera de 5 pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue que estaría alejada a 5 pies de la cuneta, donde el espacio lo permita.

Alternativa 5 con opción B: intersección en Flora Lane
La alternativa 5 con opción B incluye la adición de un nuevo semáforo en Georgia Avenue, a la altura de Flora Lane. Se cambiaría el sentido de Flora Lane hacia el sur para que se intersecte con Georgia Avenue, frente a la entrada para automóviles del centro comercial. La nueva intersección señalizada permitiría los giros a la izquierda, hacia Flora Lane, y proporcionaría un acceso mejorado para los vehículos, peatones y ciclistas que accedan a Georgia Avenue y a la estación Metrorail de Forest Glen.

Alternativa 5 con opción de vía para bicicletas
La alternativa 5 con opción de ***vía para bicicletas*** brindaría una configuración de carriles similar a la de la alternativa 5. Sin embargo, con esta opción, se proporcionaría una vía para bicicletas de dos carriles/doble vía en el lado oeste de Georgia Avenue, que se extendería desde el puente para ciclistas/peatones existente hasta la rampa en sentido sur de 16th Street existente. La vía para bicicletas incluiría dos carriles para bicicletas de 4 pies de ancho y un área de seguridad de 3 pies de ancho que separaría

el tráfico vehicular del tráfico de bicicletas. Desde la rampa en sentido sur de 16th Street hasta la intersección con la vía en sentido norte de 16th Street, se incluirían carriles para bicicletas en el camino en ambos lados de Georgia Avenue. La rampa de 16th Street en sentido sur se reubicaría en la intersección señalizada con la vía en sentido norte de 16th Street. Se incluiría una acera de 5 pies de ancho en ambos lados de Georgia Avenue que estaría alejada a 5 pies de la cuneta, donde el espacio lo permita.

Alternativas y opciones desestimadas

Las siguientes alternativas y opciones no se siguieron estudiando:

Alternativa 4: tres carriles en sentido norte y en sentido sur
Esta alternativa no se siguió estudiando porque, si bien tendría menos impactos que algunas de las otras alternativas con obras, la capacidad de circulación del carril se vería reducida de siete carriles (incluido el carril central reversible con giro) a seis (tres carriles en cada dirección). Esta reducción afectaría negativamente la operaciones de tráfico dentro del corredor y posiblemente en la autopista I-495.

Alternativa 6: Tránsito rápido en autobús (BRT)
La alternativa de ***tránsito rápido en autobús (BRT, por sus siglas en inglés)*** no se siguió estudiando porque la mediana del ***carril para autobuses*** reduciría la cantidad de carriles de circulación de usos múltiples de siete a seis, y podría afectar negativamente las operaciones de tráfico a lo largo del corredor. La ausencia de carriles específicos para giros a la izquierda dificultaría los giros hacia la izquierda y limitaría el acceso a los negocios y vecindarios de los alrededores. La alternativa 6 incluye mejoras mínimas en el acceso para peatones/ciclistas a través del corredor y ofrece unas cuantas opciones desde el punto de vista de la estética.

Alternativa 7: túnel de Georgia Avenue
El túnel de Georgia Avenue no se siguió estudiando porque las inquietudes respecto de la edificabilidad, el aumento de los desplazamientos/impactos y los costos de mantenimiento a largo plazo asociados con la alternativa superan cualquier tipo de beneficio respecto del tráfico o la estética que puedan resultar de la eliminación del tráfico exterior de la vía principal de Georgia Avenue, en el corredor de Montgomery Hills. Otras inquietudes incluyen la capacidad del túnel para albergar un porcentaje limitado de vehículos debido a la cercanía de importantes generadores de tráfico, como el intercambiador de la autopista I-495 y 16th Street. Durante la construcción, el ***mantenimiento del tránsito (MOT, por sus siglas en inglés)*** se dificultaría y podría reducir la cantidad de carriles de circulación a tres o cuatro durante un período prolongado. La cercanía de Capital Beltway y su acceso limitado dificultaría los desvíos adecuados, y el período de construcción de tres a cuatro años podría tener un impacto negativo en los negocios del área.

Opción de intersección

Opción A: carriles alternativos/prioridad de señal de tránsito (correspondiente a las alternativas 4 y 5)
Según los estudios de ingeniería detallados llevados a cabo después de que se seleccionaran las alternativas conservadas para estudio detallado (ARDS, por sus siglas en inglés), se desestimó la alternativa 5, opción A. La adición de los carriles alternativos tendría como resultado varios desplazamientos adicionales y los impactos no se justifican cuando se comparan con los beneficios de la mejora.

Resumen medioambiental

Se realizaron análisis detallados de las ARDS para identificar los posibles impactos en los recursos naturales, culturales y socioeconómicos dentro del área del estudio. En la **Tabla 4** (página 16) se incluye una comparación de los posibles impactos de cada alternativa y opción.

Uso del terreno
En el corredor de Georgia Avenue, en Montgomery Hills, predomina el uso del terreno para fines urbanos y suburbanos, e incluye espacio para negocios minoristas, oficinas, uso comercial e institucional inmediatamente adyacente a Georgia Avenue, con comunidades residenciales de densidad media y alta ubicadas principalmente detrás de los espacios destinados para usos comerciales adyacentes a Georgia Avenue. El estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills incluye una evaluación de las mejoras en el transporte para Georgia Avenue que forman parte del Plan maestro de North y West Silver Spring de la M-NCPPC.

La legislación sobre crecimiento inteligente de Maryland se promulgó para limitar la expansión y dirigir el financiamiento estatal para proyectos relacionados con el crecimiento hacia ***áreas de financiamiento prioritario*** designadas por el condado. Las áreas de financiamiento prioritario (PFA, por sus siglas en inglés) son áreas geográficas de crecimiento definidas por la ley estatal y designadas por jurisdicciones locales como objetivos para el desarrollo económico. Debido a que el área del estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills está ubicada íntegramente dentro de un PFA, el proyecto es coherente con las ***iniciativas de crecimiento inteligente*** de Maryland.

Recursos socioeconómicos
La SHA posee aproximadamente 100 pies de ***derecho de paso*** a lo largo del corredor de Georgia Avenue, dentro de los límites del estudio. Será necesario adquirir más derechos de paso (lotes y edificios) a lo largo del corredor para incorporar las reconfiguraciones viales adicionales propuestas, a fin de abordar el propósito y la necesidad del proyecto. La TSM/TDM y las alternativas con obras demandarían hasta 3.8 acres de derecho de paso. Cada alternativa con obras, salvo la alternativa 2, involucraría cinco desplazamientos de negocios. La **Tabla 4** muestra los impactos y los desplazamientos a raíz de los derechos de paso. El área del estudio no incluye parques ni áreas de recreación.

Una revisión de los datos del censo ha revelado la presencia de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos dentro del área de estudio del proyecto. De conformidad con el Decreto Ejecutivo 12898, *Acciones Federales para Abordar la Justicia Ambiental en Poblaciones Minoritarias y de Bajos Ingresos*, la SHA evitará los efectos adversos o desproporcionadamente elevados sobre las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos en toda el área del estudio.

La inclusión de las poblaciones con un ***dominio limitado del inglés (LEP, por sus siglas en inglés)*** ha involucrado anuncios publicitarios para reuniones públicas en periódicos en español, la traducción de tarjetas postales y folletos para reuniones públicas en español y una inclusión de puerta en puerta a lo largo de Georgia Avenue antes del taller público sobre las alternativas del 25 de junio de 2013, además de la presencia de un intérprete al español durante el taller. También se tradujeron al español las encuestas de los clientes y los dueños/operadores de los negocios de Montgomery Hills. A medida que el estudio avance, se completarán medidas adicionales respecto de la inclusión y la investigación de las características demográficas y económicas del área del estudio.

TABLA 4 – Resumen de los impactos medioambientales							
Recursos		**Alternativa 1: sin obras**	**Alternativa 2: TSM/TDM**	**Alternativa 3: plan maestro**	**Alternativa 5**	**Alternativa 5 con opción B**	**Alternativa 5 Con vía para bicicletas**
Reubicaciones/propiedad	Desplazamientos residenciales	0	0	0	0	0	0
	Desplazamientos comerciales	0	0	5	5	5	5
	Impactos en la propiedad	0	42	44	44	44	44
	Derechos de paso obligatorios (acres)	0	1.4	3.8	3.8	3.8	3.4
Recursos naturales	Impactos en zonas boscosas (acres)	0	0.2	0.5	0.7	0.7	0.7
	Lugares con desechos peligrosos (cant.)	0	13	13	13	13	13
Recursos culturales	Sitios históricos (cant.)	0	0	1	1	1	1
	Sitios arqueológicos (cant.)	0	0	0	0	0	0
Recursos de la Recursos	Nombre de los recursos	N/C	N/C	Calvary Evangelical Lutheran Church	Calvary Evangelical Lutheran Church	Calvary Evangelical Lutheran Church	Calvary Evangelical Lutheran Church
	Impacto en el recurso (acre)	N/C	N/C	0.26	0.24	0.27	0.24
Costo total (millones $)		$0	$17 - $24	$25 - $34	$30 - $40	$31 - $41	$33 - $43

*Los siguientes recursos no sufrirán ningún impacto debido a las alternativas: ***especies raras, amenazadas o en peligro de extinción***; arroyos; ***zona de inundación de los 100 años***; ***humedales; tierra de cultivo de primera clase***; ***área crítica de la bahía de Chesapeake***

Recursos culturales
Es poco probable que el proyecto afecte algún recurso arqueológico intacto o potencialmente importante. Hay dos propiedades dentro del área del estudio (Grace Episcopal Cemetery y el monumento confederado, y Calvary Evangelical Lutheran Church) que son elegibles para ser incluidas en la lista del ***Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés)***. Las alternativas 3 y 5 demandarían derecho de paso desde la Calvary Evangelical Lutheran Church. El 4 de agosto de 2015, el ***Fondo Histórico de Maryland (MHT, por sus siglas en inglés)*** estuvo de acuerdo en que estas alternativas tendrían efectos adversos en la Calvary Evangelical Lutheran Church. De acuerdo con el ***título 23, parte 774 del Código de Reglamentaciones Federales (CFR, por sus siglas en inglés)*** y el ***título 49, párrafo 303 del Código de los Estados Unidos (USC, por sus siglas en inglés)***, la SHA completó una evaluación de la sección 4(f) para analizar los efectos probables del proyecto en la Calvary Lutheran Church y para analizar las opciones que previenen o minimizan los impactos en dichos recursos provocados por las alternativas con obras. La evaluación de la sección 4(f) determinará si existen alternativas factibles y prudentes para evitar el uso de la propiedad de la iglesia y si se han realizado todas las posibles planificaciones para minimizar el daño a los recursos. En la audiencia pública habrá disponible una copia de la evaluación de la sección 4(f) para su revisión. De acuerdo con la ***Sección 106*** de la ***Ley de Preservación Histórica Nacional***, es necesario solicitar comentarios públicos con respecto a las propiedades históricas.

Recursos naturales
Una investigación de campo reveló que no hay arroyos ni ***humedales*** dentro del área del estudio para este proyecto. El área del estudio está ubicada completamente fuera de cualquier ***zona de inundación de los 100 años***. El proyecto afectará una zona de hasta 0.7 acres de árboles. Este proyecto no está ubicado dentro del ***área crítica de la bahía de Chesapeake***. 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***, a nivel estatal o federal, dentro del área del proyecto.

Materiales peligrosos
La SHA llevó a cabo una evaluación inicial de área del estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills para identificar los lugares en donde probablemente haya materiales peligrosos, desechos o productos de petróleo. La evaluación identificó 109 lugares dentro del área del estudio cuyos niveles de preocupación medioambiental eran variados. Se recomienda realizar un análisis de investigación preliminar en el lugar para 29 del total de lugares, a fin de recopilar información adicional sobre una posible contaminación.

Calidad del aire e impactos del ruido
Se llevó a cabo un análisis de la calidad del aire a nivel del proyecto de acuerdo con las pautas de la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) de los EE. UU. y de la FHWA. El propósito de este análisis era evaluar los posibles efectos de las alternativas propuestas en la calidad del aire dentro del área del proyecto. Los resultados del análisis indicaron que el proyecto no provocará una nueva violación de los ***Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental*** ni contribuirá a ello, ni aumentará la frecuencia o la gravedad de una violación existente. Actualmente, la SHA lleva a cabo un análisis detallado del ruido para este proyecto e identificó tres ***áreas sensibles al ruido (NSA, por sus siglas en inglés)*** para la supervisión de campo. Los resultados completos del análisis están pendientes y estarán disponibles en la audiencia pública el 1 de diciembre de 2015.

Pasos pendientes en el proceso de planificación del proyecto

- Evaluary abordar los comentarios de la audiencia pública, y coordinar con los organismos reguladores y de revisión medioambiental estatales y federales – Invierno 2015/2016
- Identificar la alternativa preferida de la SHA – Invierno 2015/2016
- Obtener las aprobaciones del lugar/diseño – Verano 2016

No discriminación en los programas de asistencia federal y estatal

Para obtener información sobre las políticas de no discriminación en los programas de asistencia federal y estatal, comuníquese con la siguiente persona:

Wanda Dade, directora
Oficina de Igualdad de Oportunidades
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
707 North Calvert Street, Mail Stop M-LL3
Baltimore, Maryland 21202
Teléfono: (410) 545-0327
Número gratuito en Maryland: 1-888-545-0098
Correo electrónico: wdade@sha.state.md.us

Derecho de paso y asistencia para la reubicación

El proyecto propuesto podría demandar derechos de paso adicionales. También es posible que sea necesaria la reubicación residencial y comercial. Para obtener información sobre la adquisición de derechos de paso y la asistencia para la reubicación, comuníquese con la siguiente persona:

Robert Hammond-Bey
Distrito 3, Oficina de Bienes Raíces
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
9300 Kenilworth Avenue
Greenbelt, MD 20770
Teléfono: (301) 513-7461
Número gratuito en Maryland: 1-800-749-0737
Correo electrónico: rhammondbey@sha.state.md.us

Participación pública

La SHA y el condado de Montgomery mantendrán la participación pública durante todo el estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills. Los representantes de la agencia y del condado están disponibles para reunirse con los grupos de la comunidad, las asociaciones cívicas y otras organizaciones. Para solicitar una reunión, comuníquese con el señor Jeremy Beck, gerente del proyecto, con la información que figura en la cubierta del folleto.

La SHA proporcionará un intérprete telefónico para aquellos que necesiten ayuda con el idioma inglés. Un intérprete al español estará disponible durante la audiencia pública sobre lugar/diseño. Para obtener una copia de este folleto en español, comuníquese con el señor Beck al (410) 545-8518/número gratuito 1-800-548-5026, use el código QR para acceder al folleto traducido en línea o visite: **www.roads.maryland.gov** y haga clic en **Projects**; **SHA Projects Page**; **Montgomery County; MD 97, Georgia Ave. 16th Street to Forest Glen Road**.

SI DESEA UNA COPIA DE ESTE FOLLETO EN ESPAÑOL, COMUNÍQUESE CON EL SR. JEREMY BECK, GERENTE DE PROYECTO, LLAMANDO AL 410-545-8518 (GRATIS AL 1-800-548-5026), utilice este código QR para obtener una copia traducida del folleto vía Internet, o visite nuestro sitio web en: www.roads.maryland.gov, y haga clic en Projects; SHA Projects Page; Montgomery County; MD 97, Georgia Ave. 16th Street to Forest Glen Road.

El Servicio de Relevo de Maryland puede ayudar a los usuarios de teletipos si se disca 7-1-1.

Medios usados para la notificación de las reuniones

Se publicó un anuncio en los siguientes periódicos para divulgar la audiencia pública sobre lugar/diseño:

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

Su opinión importa

Esta audiencia le ofrece al público la oportunidad de analizar sus opiniones e inquietudes sobre el proyecto y de brindar comentarios en forma oral y escrita. Consideraremos y revisaremos atentamente las inquietudes y las preferencias sobre el proyecto que se expresen en la audiencia. Para ayudarlo a que brinde sus comentarios, hemos incluido en este folleto un sobre con timbre pagado y la información de contacto de los integrantes del equipo de planificación del proyecto.

Las preguntas y los comentarios que surjan después del taller se pueden dirigir a cualquiera de los integrantes del equipo proyecto que figuran en la cubierta del folleto.

Documentos disponibles para revisión

La transcripción de la audiencia pública sobre lugar/diseño estará disponible para su revisión aproximadamente ocho semanas después de la audiencia, durante el horario normal de atención, en los lugares que figuran abajo. Para confirmar disponibilidad, llame antes a los siguientes lugares:

Biblioteca de Silver Spring
900 Wayne Avenue
Silver Spring, MD 20910
Teléfono: (240) 773-9420

Oficina de la SHA del distrito 3
9300 Kenilworth Avenue
Greenbelt, MD 20770
Teléfono: (301) 513-7300
Número gratuito en Maryland: (800) 749-0737

División de Gerencia de Proyectos de la SHA
707 North Calvert Street, 3rd Floor
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-2874
Número gratuito en Maryland: (800) 548-5026

Gracias

Gracias por participar en la audiencia pública sobre lugar/diseño del estudio de planificación del proyecto de la MD 97 en Montgomery Hills. ¡Apreciamos mucho sus comentarios!

Para obtener más información sobre este y otros proyectos, visite nuestro sitio en Internet:
www.roads.maryland.gov. Haga clic en **Projects**, **SHA Project Page**, **Montgomery County**, o use el código QR que se brinda aquí:

511 Know before you go!

Glosario

Alternativas: posibles soluciones que se evalúan para determinar si se abordarán el propósito y la necesidad del proyecto.

Aprobaciones de lugar y diseño: aprobaciones formales de la Administración Federal de Carreteras (lugar) y la Administración Estatal de Carreteras (diseño) que indican que se han cumplido los requisitos de la Ley Nacional de Políticas Ambientales (NEPA, por sus siglas en inglés) y que ambas agencias están de acuerdo con la alternativa seleccionada. Esto hace que sea posible avanzar con la alternativa seleccionada.

Área crítica de la bahía de Chesapeake: todas las aguas y las tierras en la bahía de Chesapeake y sus afluentes, como también todas las tierras dentro de los 1,000 pies de las mareas de la bahía de Chesapeake.

Área de resguardo para peatones: sección de la calzada o la acera en una intersección o entre carriles de tráfico donde los peatones pueden esperar de manera segura para cruzar la calle.

Áreas sensibles al ruido (NSA): área que, debido al uso que le dan los seres humanos o ciertas especies silvestres y la importancia de los niveles reducidos de ruido para dicho uso, está diseñada para ser administrada de manera tal que se limiten las fuentes que producen niveles de ruido continuo o a largo plazo. Entre los ejemplos de usos del terreno que se podrían incluir en las NSA figuran las residencias, las escuelas, los centros de cuidado diurno y los lugares de culto.

Carril para autobuses: sección de la calzada reservada exclusivamente para autobuses. También conocida como “vía del autobús”.

Demora: medida del tiempo promedio (en segundos) que se necesita para que un vehículo pase por una intersección.

Derecho de paso: tierra o propiedad (con frecuencia en una franja) indispensable para fines de transporte, como ensanchamiento o mejoras de caminos.

Desplazamiento: edificio que se debe eliminar para completar un proyecto de construcción.

Disminución (ruido): reducción efectiva de los niveles de ruido existentes o previstos producto del tráfico en la autopista. En general, la barrera acústica es la primera medida de disminución que se usa para reducir los niveles de ruido producto del tráfico en las autopistas.

Especies raras, amenazadas o en peligro de extinción (RTE): en Maryland: especies de plantas y animales que figuran en la Lista federal de especies en peligro de extinción o son candidatas para figurar en dicha lista, y especies adicionales que el Servicio de Fauna Silvestre y Patrimonio de Maryland considera raras.

Estándares Estatales y Nacionales de Calidad del Aire Ambiental: la Ley de Aire Limpio, que se modificó por última vez en 1990, exige que la Agencia de Protección Ambiental (EPA) establezca Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS, por sus siglas en inglés) para sustancias contaminantes de uso extendido

provenientes de fuentes que se consideran perjudiciales para la salud pública y el medioambiente.

Estética: belleza o atractivo; respuesta de las personas ante dicha belleza o atractivo.

Fondo Histórico de Maryland (MHT): agencia del Departamento de Planificación de Maryland que asiste con la investigación, la conservación y la educación sobre el patrimonio cultural e histórico de Maryland.

Gestión de la demanda de transporte (TDM): acciones que reducen el embotellamiento del tráfico durante las horas pico o en general. Entre los ejemplos de TDM se incluyen vehículos de alta ocupación, los ciclistas y los peatones.

Gestión de sistemas de transporte (TSM): alternativa de transporte que consta de mejoras específicas y gestión del acceso, a fin de abordar inquietudes operativas, públicas y de seguridad a corto plazo en lugares específicos a lo largo de un camino. Las mejoras de la TSM generalmente buscan reducir el embotellamiento del tráfico sin alterar significativamente el camino existente.

Grupo de interesados: grupo formado por integrantes de diferentes secciones de la comunidad impactada —residentes locales, gobierno local y dueños/operadores de negocios locales— que se reúnen para analizar objetivos, inquietudes y preferencias de la comunidad en relación con el proyecto. El grupo de interesados se reúne periódicamente con la SHA durante el proceso de la toma de decisiones para elegir una alternativa que satisfaga las necesidades y preferencias de la comunidad tanto como sea posible, teniendo en cuenta las restricciones del proyecto. Los integrantes del grupo de interesados actúan como "intermediarios" que comparten los comentarios y las inquietudes de los residentes y los dueños de los negocios con la SHA, y le informan a la comunidad sobre los problemas y los desarrollos del proyecto.

Humedales: áreas que habitualmente están húmedas o inundadas, cuya vegetación está adaptada a la vida en dichas condiciones del suelo. En general, los humedales incluyen pantanos, esteros, marismas y áreas similares.

Iniciativas de crecimiento inteligente: los objetivos generales de la iniciativa de crecimiento inteligente de 1997 de Maryland son mejorar las comunidades estatales actuales y otras áreas de crecimiento designadas localmente; identificar y proteger las tierras de cultivo más valiosas del estado y otros recursos naturales; y ahorrarles a los contribuyentes el costo de construir nuevas infraestructuras para respaldar proyectos de urbanización planificados de manera deficiente. El crecimiento inteligente concentra los proyectos de urbanización y reurbanización en áreas que cuentan con infraestructuras existentes o planificadas para evitar la expansión.

Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) (en relación con las aceras): se considera que las aceras cumplen con las disposiciones de la ADA cuando conservan las siguientes características: ancho mínimo de 60 pulgadas; 2 por ciento, como máximo, de pendiente transversal; rampas perpendiculares a la cuneta.

Ley de Preservación Histórica Nacional: legislación que pretende preservar los sitios históricos y arqueológicos en los Estados Unidos. La ley de 1966 creó el Registro Nacional de Lugares Históricos.

Línea central: punto en el cual la calzada se divide a la mitad. El centro del derecho de paso de cualquier corredor de transporte en el cual se realizan las mediciones iniciales de ingeniería.

Mantenimiento del tránsito (MOT): cambios en el flujo normal del tránsito, incluidos desvíos planificados y rutas alternativas por caminos cerrados. El MOT se implementa con más frecuencia durante la construcción de caminos.

Mediana: área que divide el tráfico que se mueve en direcciones opuestas en un único camino.

Medidas de efectividad (MOE): herramienta de evaluación que se usa para evaluar y comparar las mejoras propuestas para el camino, incluidas la accesibilidad vehicular, del tránsito, de los peatones y de las bicicletas; la seguridad; y las mejoras respecto de la calidad de vida.

Nivel de comodidad (LOC): según el diseño y las características de la calzada, el LOC mide la sensación de seguridad que experimentan los peatones y ciclistas mientras transitan por la calzada o a lo largo de esta. El LOC varía de la A a la F.

Paisaje urbano: diseño y condiciones de caminos urbanos que afectan a los usuarios de las calles y a los residentes del área. El paisajismo urbano reconoce que las calles son lugares en donde las personas realizan diferentes actividades, entre ellas, viajar en vehículos motorizados. El paisaje urbano ayuda a determinar la calidad estética, la identidad, la actividad económica, la salud, la cohesión social y las oportunidades de una comunidad. Las características del paisaje urbano, como el alumbrado público, los árboles y el paisajismo, además del mobiliario urbano, pueden contribuir con el carácter único de una manzana o de todo un vecindario.

Población con dominio limitado del inglés (LEP): personas que no pueden comunicarse eficazmente en inglés debido a que no es su idioma materno. Una persona con un dominio limitado del inglés puede tener dificultades para hablar o leer en inglés, o posiblemente no pueda leer ni comunicarse en inglés en absoluto.

Procedimientos de la Sección 106 de la Ley de Preservación Histórica Nacional: derivados de la Sección 106 de la Ley de Preservación Histórica Nacional de 1966, que rige la identificación, la evaluación y la protección de los recursos históricos y arqueológicos afectados por proyectos de transporte estatales y federales. Las áreas principales incluyen la presencia o la ausencia de lugares, su elegibilidad según los criterios del Registro Nacional de Lugares Históricos, y la importancia y el efecto de un proyecto propuesto sobre dichos lugares.

Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP): lista oficial de lugares históricos de la nación que merecen ser preservados. Autorizado por la Ley de Preservación Histórica Nacional, el NRHP es parte de un programa nacional para coordinar y apoyar las medidas públicas y privada destinadas a identificar, evaluar y proteger los recursos históricos y arqueológicos de los Estados Unidos.

Sección 4(f): promulgada como parte de la Ley del Departamento de Transporte de 1966, la Sección 4(f) exige que el uso propuesto del terreno de un parque, área de recreación, refugio de vida silvestre o aves acuáticas públicos, o de cualquier sitio histórico importante, como parte de un proyecto de transporte con financiamiento

o aprobación federal, se apruebe únicamente si no existe una alternativa factible y prudente para dicho uso.

Sentido de pertenencia: cualidades de una comunidad que contribuyen a la creación de su carácter único.

Tierra de cultivo de primera clase: una designación del Departamento de Agricultura de los EE. UU. para definir la tierra que posee la mejor combinación de características físicas y químicas para producir alimentos, pienso, forraje, fibra y plantas de semillas oleaginosas, y que también está disponible para estos usos de la tierra.

Transcripción: copia escrita literal oficial de todos los testimonios orales o escritos presentados durante la parte formal de las audiencias públicas de la SHA. Un reportero contratado del tribunal es el encargado de realizar la transcripción, la cual está a disposición del público para su revisión ocho semanas después de que concluye la audiencia.

Tráfico diario promedio anual (AADT): la cantidad promedio de vehículos que pasan por un lugar determinado de la calzada en un período de 24 horas.

Tránsito rápido en autobús (BRT): 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 tren ligero o sistema de metro con la flexibilidad, el costo y la simplicidad de un sistema de autobuses.

Título 23, parte 774 del Código de Reglamentaciones Federales: reglamentaciones implementadas por la FHWA para la Sección 4(f).

Título 49, párrafo 303 del Código de los Estados Unidos: sección de la Ley del Departamento de Transporte de los EE. UU. que incluye la Sección 4(f).

Vía para bicicletas: instalación exclusiva para bicicletas que combina la experiencia del usuario de una senda separada con la infraestructura en el camino de un carril convencional para bicicletas. Una vía para bicicletas está físicamente separada del tráfico motorizado y se diferencia de la acera.

Zona de inundación (zona de inundación de los 100 años): terreno llano o casi llano a lo largo de un río o arroyo en zonas de marea que se cubre de agua durante una inundación. Una inundación de los 100 años tiene un 1 por ciento de probabilidades de ser igualada o superada en cualquier año dado.

Notas

Notas

Notas

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

Larry Hogan
Gobernador

Boyd K. Rutherford
Vicegobernador

Pete K. Rahn
Secretario

Gregory C. Johnson, P. E.
Administrador

impreso en papel reciclado