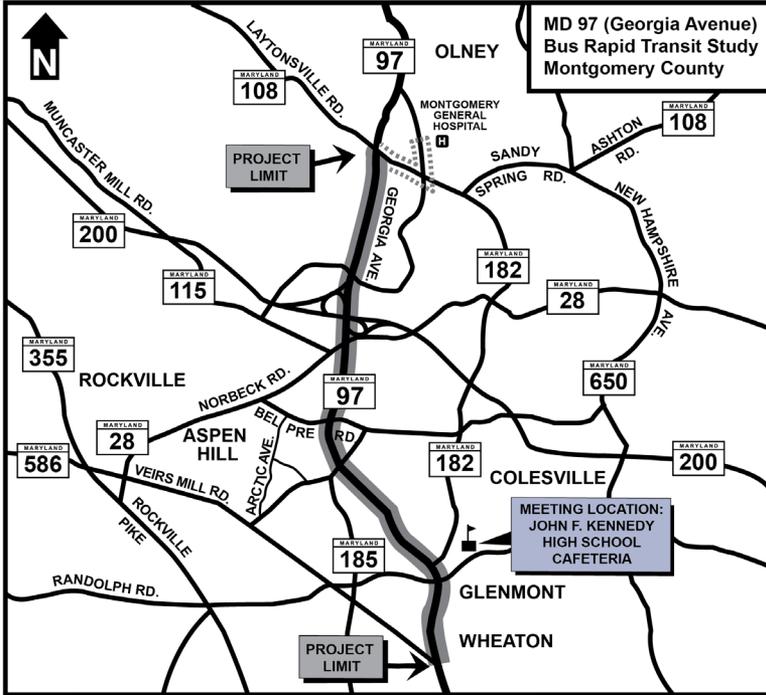


Estudio del sistema de transporte rápido de autobuses (BRT) por MD 97 - Georgia Avenue

desde la estación Wheaton del metro hasta el Hospital General de Montgomery

Taller público de alternativas



Proyecto No. MO973M11

Miércoles, 14 de mayo de 2014
5:30 p.m. a 7:30 p.m.

John F. Kennedy
Escuela secundaria - Cafetería
1901 Randolph Road
Silver Spring, MD 20906



SI DESEA UNA COPIA DE ESTE VOLANTE EN ESPAÑOL, POR FAVOR CONTACTARSE CON LA CARMELETTA HARRIS, GERENTE DE PROYECTO, LLAMANDO AL 410-545-8522 (GRATIS AL 1-800-548-5026), utilice este código QR para acceder vía Internet una copia traducida del volante, o visite nuestro sitio web en: www.roads.maryland.gov y haga clic en Projects and Studies, SHA Projects Page, Montgomery County, MD 97 (Georgia Avenue) Wheaton Metrorail Station to Montgomery General Hospital.



Equipo de planificación del proyecto

Después del taller, se pueden formular preguntas a cualquiera de los siguientes miembros del equipo:

Gregory I. Slater, Director
Oficina de Planificación y de Ingeniería Preliminar
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
707 North Calvert Street, Mail Stop C-411
Baltimore, MD 21202

Carmeletta Harris, Gerente de Proyectos de SHA
División de Gerencia de Proyectos
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
707 North Calvert Street, Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 545-8522
Línea gratuita en Maryland: (800) 548-5026
Correo electrónico: charris@sha.state.md.us

Rick Kiegel, Gerente de Proyectos de MTA
Administración de Tránsito de Maryland
Oficina de Planificación y Programación
6 St. Paul Street, Suite 902
Baltimore, MD 21202
Teléfono: (410) 767-1380
Línea gratuita en Maryland: (888) 218-2267
Fax: (410) 333-0489
Correo electrónico: rkiiegel@mta.maryland.gov

Brian Young
Ingeniero de Distrito, Distrito 3
Administración Estatal de Carreteras de Maryland
9300 Kenilworth Avenue
Greenbelt, MD 20770
Teléfono: (301) 513-7311
Línea gratuita en Maryland: (800) 749-0737
Correo electrónico: byoung@sha.state.md.us

Introducción

La Administración Estatal de Carreteras de Maryland (SHA) y la Administración de Tránsito de Maryland (MTA), en cooperación con el Departamento de Transporte del Condado de Montgomery (MCDOT), están llevando a cabo un estudio para evaluar las **alternativas*** de prestación de un nuevo servicio de **sistema de transporte rápido de autobuses (BRT)** a lo largo de MD 97 (Georgia Avenue) entre la estación Wheaton del metro y el Hospital General de Montgomery. El financiamiento del proyecto se puede solicitar a la Administración Federal de Tránsito una vez que se seleccione una alternativa preferida a nivel local.

Objetivo del taller

El objetivo del taller público de alternativas es dar a conocer a los interesados el proceso de planificación del proyecto y presentar alternativas preliminares del BRT. Los particulares y miembros de asociaciones, grupos de ciudadanos y organismos gubernamentales tendrán la oportunidad de presentar sus comentarios verbales o escritos sobre el estudio. También podrán recomendar las alternativas preliminares que les gustaría que el equipo estudiase en mayor detalle y aquellas que quisieran que el equipo desestimara.

El taller se realizará en un formato interactivo de asamblea pública para que los asistentes puedan analizar la información del proyecto a su propio ritmo en cualquier momento durante las horas del taller. Se exhibirán los mapas y otras presentaciones que ilustran las alternativas preliminares en consideración y los miembros del equipo estarán disponibles para responder las preguntas sobre el proyecto y recibir comentarios. **No se realizará una presentación formal.**

Cómo presentar comentarios sobre el proyecto

SHA lo invita a participar en el taller y en el proceso de planificación del proyecto. Envíe sus comentarios en el sobre adjunto con franqueo prepagado. En el mostrador de la recepción del taller habrá copias adicionales del sobre, que también se puede encontrar en el sitio web del proyecto en www.roads.maryland.gov. También puede presentar sus comentarios verbales y escritos a los representantes del proyecto durante el taller o comunicarse con Carmeletta Harris, Gerente de Proyectos de SHA, con la información de contacto que aparece en la parte interna de la portada del folleto. **El equipo del proyecto evaluará sus comentarios y los considerará en la medida en que el proyecto avance.**

Lista de correos del proyecto

Puede agregar su nombre a la lista de correos del proyecto rellenando el sobre adjunto o presentando su información en el taller. Si ha recibido este folleto por correo es porque ya se encuentra en la lista de correos del proyecto.

* En la parte posterior de este folleto se encuentra la definición de todos los términos que aparecen en **negrilla e itálicas**.

Propósito y necesidad del proyecto

El propósito del estudio de BRT de MD 97 (Georgia Avenue) es ofrecer un nuevo servicio altamente eficiente de autobuses a lo largo de Georgia Avenue entre la estación Wheaton del metro y el Hospital General de Montgomery. El equipo del proyecto ha identificado cuatro necesidades específicas:

- *Conectividad del sistema:* no se dispone de una conexión de tránsito de alta calidad en sentido norte-sur entre la estación Wheaton del metro y el Hospital General de Montgomery.
- *Movilidad:* el embotellamiento actual impide la movilidad de los autobuses y resulta en un servicio impredecible, mayores tiempos de recorrido y retrasos en los cronogramas.
- *Demanda e interés en el transporte:* la demanda de transporte y el volumen de pasajeros en el corredor vial de Georgia Avenue sigue creciendo. También se necesita un servicio de transporte de alta calidad para conservar los pasajeros actuales y atraer a nuevos pasajeros.
- *Calidad de vida:* se necesita mejorar el tráfico en todo el corredor vial de Georgia Avenue para crear una red que mejore las opciones de transporte para los usuarios y genere efectos positivos en las comunidades circundantes.

Condiciones actuales

Por Georgia Avenue, que se clasifica como una **arteria vial principal**, transitan a diario entre 30.000 y 50.000 vehículos, aproximadamente, dentro del corredor en estudio y por lo general se presentan embotellamientos. Es uno de los corredores de transporte y tránsito sin sistema ferroviario que más se utilizan en el condado de Montgomery.

En la actualidad, el servicio local de autobuses del corredor vial de Georgia Avenue lo proporciona Metrobus, de la Autoridad del Tránsito del Área Metropolitana de Washington (WMATA), y Ride On del condado de Montgomery. Treinta y cuatro rutas de autobuses prestan su servicio a lo largo de un segmento de Georgia Avenue o a través de Georgia Avenue dentro del corredor en estudio. De estas 34 rutas, WMATA opera diez; el condado de Montgomery, veinte, y el servicio de autobuses urbanos de MTA, cuatro. Las líneas Y de WMATA recorren Georgia Avenue en su totalidad entre la estación Wheaton del metro y el Hospital General de Montgomery.

Programación del proyecto y etapas pendientes del proceso de planificación del proyecto

- Realizar un taller público de alternativas - 14 de mayo de 2014
- Evaluar comentarios de interesados y del público y los efectos ambientales - Verano de 2014
- Enviar por correo el boletín **Alternativas consideradas en el estudio detallado (ARDS)** - Otoño de 2014

Operaciones de tráfico

Operaciones en vías

SHA calculó el volumen de tráfico de 2012 (actual) mediante la información recopilada a lo largo del corredor en estudio de Georgia Avenue en cada intersección señalizada. En la tabla 1 se presenta un resumen del **tráfico diario promedio (ADT)** de 2012 y 2040 de seis segmentos del corredor en estudio sin obras. En las condiciones **sin obras** de 2040, se presume que se ha implementado el intercambiador vial Randolph Road - Georgia Avenue, pero que no se han realizado mejoras viales adicionales (además del mantenimiento y las operaciones de rutina).

Tabla 1: Rangos de tráfico diario promedio (ADT) por MD 97 (Georgia Avenue)

Segmento de MD 97	Rangos de tráfico diario promedio (vehículos por día)		
	2012	2040	Aumento porcentual
Prince Phillip Drive a MD 108	21.000	26.000	24%
MD 108 a Old Baltimore Road	33.350	40.300	21 %
Old Baltimore Road a MD 28	44.100 – 47.100	53.150 – 55.450	18% - 21%
MD 28 a MD 185	44.950	52.600	17 %
MD 185 a Randolph Road	30.150 – 42.200	35.050 – 48.650	16 %
Randolph Road a MD 586	37.900 – 50.000	40.800 – 56.450	8 % - 13 %

SHA realizó un análisis del nivel de servicio (LOS) en las condiciones actuales (2012) y futuras (2040) sin obras de las intersecciones del área de estudio. El nivel de servicio es una medida del embotellamiento que experimentan los conductores y va desde "A" (flujo libre con pocos o ningún embotellamiento) hasta "F" (fallas con embotellamientos). Normalmente, el nivel de servicio se calcula durante las horas habituales de mayor demanda entre semana y, por lo general, se considera que un nivel D (un flujo casi inestable) o mejor es aceptable en intersecciones o autopistas de áreas urbanas y suburbanas. En el nivel E de servicio, el volumen está en toda su capacidad o casi llega a este punto. Una vez que una intersección supere su capacidad teórica, comienzan los retrasos prolongados. Un nivel F representa condiciones en que la demanda supera la capacidad y hay fallas operativas de embotellamiento y los tiempos de espera en intersecciones señalizadas o sin señalizar son muy prolongados.

SHA analizó varios segmentos de la vía en toda el área de estudio de Georgia Avenue para determinar el nivel de servicio en los períodos de mayor demanda de la mañana y la tarde (véase la tabla 2). En la tabla también se presenta el nivel de servicio de **arterias viales** (nivel de servicio del segmento de la vía principal que no es afectado por el tráfico en la intersección) de Georgia Avenue en ambos sentidos entre intersecciones clave en las condiciones actuales de 2012 y sin obras de 2040.

Tabla 2: Nivel de servicio (LOS) de vías arterias por MD 97 (Georgia Avenue)

Nivel de servicio de vías arterias	2012 actual		2040 sin obras	
	AM	PM	AM	PM
MD 97 hacia el norte				
MD 586 a MD 193	C	C	D	D
MD 193 a Randolph Road	D	E	E	F
Randolph Road a MD 182 (Layhill Road)	D	C	C	E
MD 182 (Layhill Road) a Glenallan Avenue	E	D	D	C
Glenallan Avenue a MD 185	C	C	C	D
MD 185 a Bel Pre Road	C	E	B	C
Bel Pre Road a MD 28	E	F	F	E
MD 28 a rampas de ICC hacia el occidente	C	C	F	C
Rampas de ICC hacia el occidente a Old Baltimore Road	C	C	B	D
Old Baltimore Road a Prince Phillip Drive	B	D	C	F
Prince Phillip Drive a MD 108	C	F	D	F
MD 108 a Queen Elizabeth Drive	A	B	A	C
MD 97 hacia el sur				
Queen Elizabeth Drive a MD 108	F	C	F	D
MD 108 a Prince Phillip Drive	C	B	C	C
Prince Phillip Drive a Old Baltimore Road	D	B	F	B
Old Baltimore Road a rampas de ICC hacia el occidente	C	C	D	B
Rampas de ICC hacia el occidente a MD 28	F	E	F	D
MD 28 a Bel Pre Road	D	C	C	C
Bel Pre Road a MD 185	E	D	F	C
MD 185 a Glenallan Avenue	B	C	E	C
Glenallan Avenue a MD 182 (Layhill Road)	D	B	D	B
MD 182 (Layhill Road) a Randolph Road	F	F	F	F
Randolph Road a MD 193	C	D	D	E
MD 193 a MD 586	C	E	D	E

Operaciones de tránsito

En la actualidad SHA está evaluando la manera de integrar el servicio BRT propuesto para el corredor vial de Georgia Avenue con los servicios de autobús actuales. Se pueden ajustar los cronogramas, la ubicación de las rutas o de las paradas de autobuses de las rutas de WMATA y Ride On para complementar el BRT propuesto. Dependiendo del sentido del recorrido, los autobuses necesitan entre 27 y 35 minutos para realizar todo el recorrido en una dirección entre el Hospital General de Montgomery y la estación Wheaton del metro durante las horas de mayor demanda. Los automóviles necesitan entre 16 y 19 minutos para recorrer la misma ruta en las horas de mayor demanda.

En la actualidad los autobuses transportan cerca de 8.600 pasajeros a diario por el corredor en estudio y en los análisis de la demanda futura se proyecta que este volumen aumente a más del doble para el 2040.

Alternativas y opciones en consideración

Durante la elaboración de las alternativas conceptuales, SHA consideró las operaciones de tránsito, la circulación del tráfico, la seguridad, la **estética**, la circulación de peatones y ciclistas, y los efectos de las mejoras viales propuestas en los tiempos de respuesta de los proveedores de servicios de emergencia. Para evaluar los méritos de cada alternativa, el equipo del estudio dividió el corredor en estudio de Georgia Avenue, de 8,6 millas de longitud (13,8 Km) en los siguientes segmentos:

Segmento norte: MD 108 (Sandy Spring Road/Olney Road) hasta Emory Church Road

Segmento central: Emory Church Road hasta Aspen Hill Road

Segmento sur: Aspen Hill Road hasta la estación Wheaton del metro

SHA ha creado cinco alternativas conceptuales para su consideración:

Alternativa 1, sin obras: solo incluiría tránsito planificado y programado y mejoras en la vía, como aparece actualmente en el **Plan limitado de largo alcance**. (Véase la figura I en la página 8)

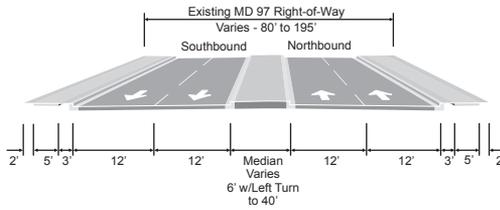
Alternativa 2, administración de sistemas de transporte (TSM): incluiría mejoras en el servicio de autobuses de WMATA y Ride On, mejoras operativas y mejoras físicas menores, como **carreles alternos, medidas de prioridad de señales de tránsito (TSP)** y restauración de paradas de autobuses. Otras posibles mejoras de TSM incluyen plataformas de paradas de autobuses en nuevos lugares y mejor acceso o servicios para ciclistas y peatones, como paradas de autobuses con marquesinas, estacionamientos para bicicletas y señales informativas para pasajeros. La alternativa 2 implicaría ampliar secciones de Georgia Avenue o aumentar la capacidad del tráfico para incorporar vehículos solo en ciertas intersecciones señalizadas. La alternativa 2 resultaría en un **menor** ahorro en el tiempo de recorrido de los autobuses que se desplazan por todo el corredor, en comparación con la alternativa 1.

Alternativa 3, acceso y tránsito comercial (BAT): se mantendría el número actual de carriles de uso general en Georgia Avenue y se ampliaría la vía de cada sentido para tener un carril exclusivo junto al carril lateral exterior en el que funcionaría el servicio de BRT propuesto y el servicio actual de autobuses. A los vehículos que giran a la derecha y a los ciclistas se les permitiría transitar por el carril de BAT. Los autobuses locales utilizarían las plataformas de las nuevas estaciones de BRT y seguirán funcionando en un tráfico mixto donde no sea posible tener carriles exclusivos. A lo largo del carril lateral exterior de cada sentido habría un carril de seis pies (1,8 m) de ancho para bicicletas y una acera de cinco pies (1,5 m). La alternativa 3 resultaría en un ahorro de tiempo **sustancial** en el recorrido de los autobuses que se desplazan por todo el corredor, en comparación con las alternativas 1 o 2. (Véase la figura II en la página 9)

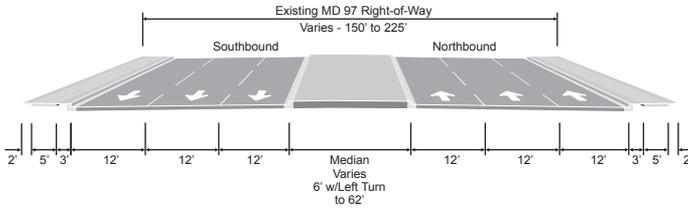
Alternativa 4, nuevo BRT en un solo carril exclusivo de contraflujo en el camellón con ciclovía: se proporcionaría un carril adicional en el **camellón** de Georgia Avenue para el nuevo servicio de BRT. Los vehículos del BRT operarían exclusivamente en el carril de contraflujo, que estaría físicamente separado del tráfico general que se desplaza hacia el sur durante la hora de mayor demanda de la mañana y hacia el norte durante la hora de mayor demanda de la tarde. Se proporcionaría una ciclovía de ocho pies (2,4 m) de ancho en el camellón, junto al carril de BRT. La vía exterior se ampliaría en algunas áreas para integrar el nuevo carril de BRT y las plataformas de las nuevas estaciones se ubicarían en el camellón, cerca de las áreas de cruces peatonales seguros. Las puertas de los dos lados de los vehículos del BRT permitirán que los pasajeros que se desplazan en cualquiera de los dos sentidos accedan a la misma plataforma. Los autobuses locales seguirán utilizando el carril lateral de uso general y las paradas actuales de autobús. En la parte externa de cada carril lateral, se proporcionaría una acera de cinco pies (1,5 m) de ancho. La alternativa 4 resultaría en un ahorro de tiempo **sustancial** en el recorrido de los autobuses que se desplazan por todo el corredor, en comparación con las alternativas 1 o 2. (Véase la figura III en la página 10)

Alternativa 5, nuevo BRT de dos sentidos en dos carriles exclusivos en el camellón: se prestaría un servicio exclusivo de BRT a lo largo de una vía de dos carriles nuevos separados físicamente en el camellón de Georgia Avenue. Los vehículos del BRT en los carriles de dos sentidos se detendrían en las nuevas estaciones de BRT dentro del camellón. Con dos carriles para los vehículos del BRT, las plataformas se ubicarían en el lado derecho del camellón y los pasajeros abordarían y saldrían por el lado derecho del autobús. Luego de otra evaluación, se determinaría si los autobuses locales tendrían acceso a los carriles del camellón o si seguirían funcionando de manera exclusiva en el carril lateral de uso general. La vía exterior se podría ampliar en algunas zonas para incorporar los nuevos carriles del BRT en el camellón. A lo largo del carril lateral exterior de cada sentido habría un carril de seis pies (1,8 m) de ancho para bicicletas y una acera de cinco pies (1,5 m). La alternativa 5 resultaría en un ahorro de tiempo **sustancial** en el recorrido de los autobuses que se desplazan por todo el corredor, en comparación con las alternativas 1 o 2. (Véase la figura IV en la página 11)

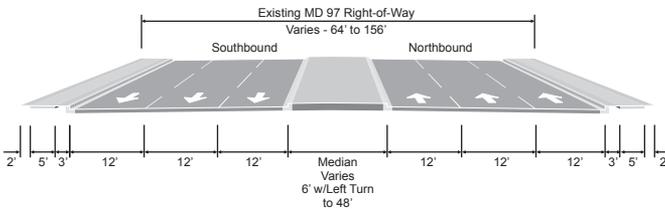
Alternative 1 - No-Build



Northern Segment - MD 108 (Sandy Spring Road / Olney Road) to
Emory Church Road



Central Segment - Emory Church Road to Aspen Hill Road



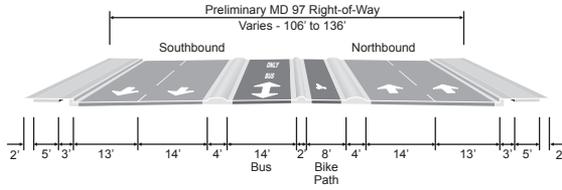
Southern Segment - Aspen Hill Road to Wheaton Metrorail Station

NOTE:

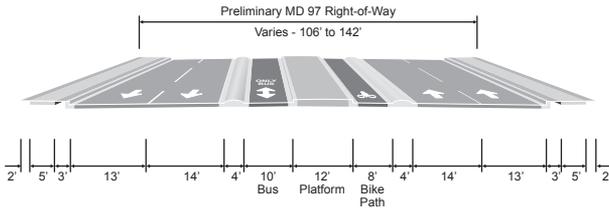
Typical Sections do not show left- or right-turn lanes at individual locations.

Figura I

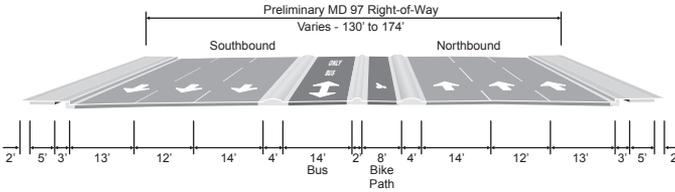
Alternative 4 - One-Lane Reversible BRT



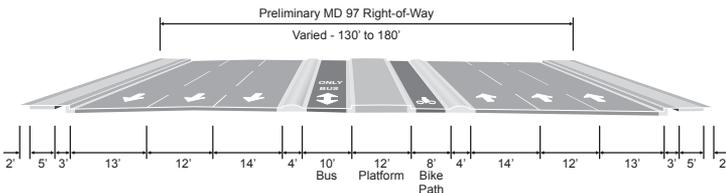
Northern Segment - MD 108 (Sandy Spring Road / Olney Road) to Emory Church Road



Northern Segment with Bus Platform



Central Segment - Emory Church Road to Aspen Hill Road
Southern Segment - Aspen Hill Road to Wheaton Metrorail Station

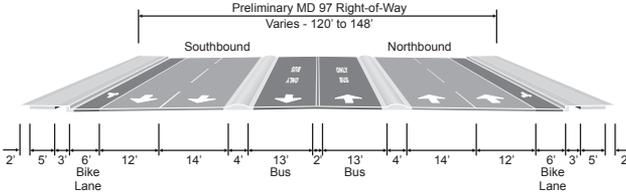


Central and Southern Segments with Bus Platform

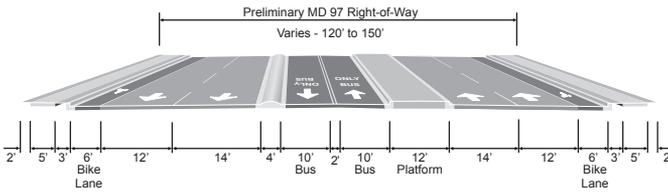
NOTE:
Typical Sections do not show left- or right-turn lanes at individual locations.

Figura III

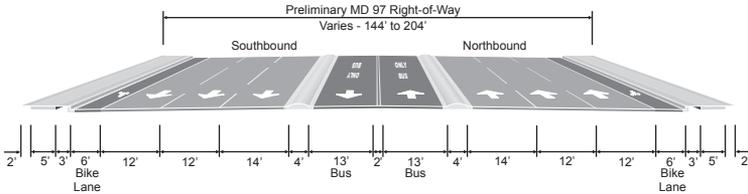
Alternative 5 - Two-Lane, Two-Way BRT



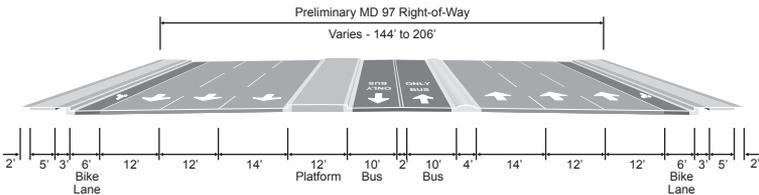
Northern Segment - MD 108 (Sandy Spring Road / Olney Road) to Emory Church Road



Northern Segment with Bus Platform



Central Segment - Emory Church Road to Aspen Hill Road
Southern Segment - Aspen Hill Road to Wheaton Metrorail Station



Central and Southern Segments with Bus Platform

NOTE:
Typical Sections do not show left- or right-turn lanes at individual locations.

Figure IV

Análisis del servicio de tránsito y opciones por crear

SHA está llevando a cabo un análisis para determinar la forma de coordinar el nuevo servicio de BRT con el servicio actual de autobuses y de integrarlo con los centros de actividad actuales y propuestos en todo el corredor. Algunos ejemplos de los problemas que se están analizando y las opciones que se están creando son:

- SHA considerará varias opciones de asignación de rutas de BRT para determinar las mejores formas de servir el área de Olney en el extremo norte del corredor en estudio, que incluye el Hospital General de Montgomery y los centros comerciales y comunidades residenciales cerca de la intersección MD 108-Georgia Avenue. En toda el área de Olney, se considerarán varias combinaciones de opciones de ubicación de estaciones, cada una de las cuales incluirá una estación en el hospital.
- SHA evaluará todas las alternativas de BRT segmento por segmento y creará escenarios opcionales para cada segmento que se combinen y ajusten a las alternativas para minimizar los efectos negativos en propiedades y optimizar el servicio de tránsito. Por ejemplo, las medidas de TSM descritas en la alternativa 2 en los segmentos norte y sur del corredor se pueden combinar con las alternativas de BRT (alternativas 3, 4 y 5) en el segmento central del corredor.
- A medida que SHA siga desarrollando las alternativas de BRT durante la siguiente etapa del estudio, los miembros del equipo trabajará en coordinación con los planificadores de tránsito de WMATA y Ride On del condado de Montgomery para identificar los cambios que se pueden necesitar en asignación de rutas, programación e instalaciones para el servicio actual y determinar la mejor forma de integrar el BRT y el servicio actual de tránsito. Por ejemplo, las rutas de Ride On se pueden ajustar para que lleguen a las estaciones de BRT.

Resumen ambiental

SHA ha realizado investigaciones y estudios de campo para identificar las siguientes condiciones y recursos dentro del área de estudio.

Uso del suelo

El corredor del proyecto se aborda en diversos **planes maestro**, como el *Plan del sector de Glenmont* (en actualización), el *Plan maestro de Olney* (2005), el *Plan del distrito comercial central de Wheaton y sus alrededores* (2012), el *Plan maestro de Aspen Hill* (1994) y el *Plan maestro de Kensington-Wheaton* (1989). De acuerdo con estos planes, el uso futuro del suelo dentro del corredor vial de Georgia Avenue incluye un **tránsito mejorado** en toda el área para incorporar un **desarrollo de uso mixto** de alta densidad alrededor de las estaciones de Glenmont y Wheaton del metro.

La *Ley de Zonas de Financiamiento Prioritario para Crecimiento Inteligente de 1997* se promulgó para limitar el crecimiento descontrolado y encauzar los fondos estatales de proyectos de crecimiento a zonas de financiamiento prioritario (PFA) designadas por el condado. Las zonas de financiamiento

prioritario son áreas de crecimiento geográfico que las leyes estatales definen y las jurisdicciones locales designan como objetivos de desarrollo económico. El área de estudio de Georgia Avenue se encuentra en su totalidad dentro de una zona de financiamiento prioritario designada con la excepción de un área pequeña (una milla o 1,6 Km) al norte de Norbeck Road (MD 28), y el proyecto es consistente con las **iniciativas de crecimiento inteligente** de Maryland.

Recursos socioeconómicos

Los **derechos de paso** actuales de propiedad de SHA a lo largo de Georgia Avenue dentro de los límites del estudio varían entre los 80 y los 270 pies (24 y 82 m) en el segmento norte, entre los 150 y los 350 pies (46 y 107 m) en el segmento central y entre los 65 y 200 pies (20 a 61 m) en el segmento sur. Se necesitará derechos de paso adicionales (parcelas y edificios) a lo largo del corredor para incorporar las reconfiguraciones viales propuestas a fin de cumplir con el objetivo y la necesidad del proyecto.

De conformidad con la Orden Ejecutiva 12898, *Medidas Federales para Responder a la Justicia Ambiental en Poblaciones de Minorías y de Bajos Ingresos*, SHA evitará los efectos desmesurados o adversos para las poblaciones de minorías o de bajos ingresos de toda el área de estudio. Un análisis preliminar de información censal revela que existen poblaciones de minorías y de bajos ingresos dentro del área de estudio del proyecto. En la medida en que el estudio avance, se realizarán investigaciones de alcance, entre otras, sobre las características demográficas y económicas del área de estudio.

Recursos culturales

Con base en los estudios arqueológicos que se han realizado en todas las secciones del corredor de BRT de Georgia Avenue, se han identificado cinco sitios arqueológicos que sería necesario evaluar para saber si cumplen los requisitos del **Registro nacional de lugares históricos (NRHP)**. Asimismo, a lo largo del corredor o en áreas que no se habían verificado, se pueden encontrar vestigios arqueológicos relacionados con varios bienes históricos. Se necesita un estudio para examinar zonas sin probar y determinar si los sitios arqueológicos actuales de la **zona de efectos potenciales** cumplen los requisitos.

Los cinco bienes históricos del área de estudio aparecen en la lista de NRHP o cumplen los requisitos para incluirlos en ella:

- Distrito histórico de Hammond Wood
- Complejo de apartamentos de Glenmont Forest
- Iglesia Metodista Unida Oakdale-Emory
- Cementerio Aspin Hill (cementerio de mascotas)
- Ferretería White

En la medida en que se elaboren los planes de diseño del área, SHA trabajará en coordinación con el **Fideicomiso Histórico de Maryland** para determinar las posibles repercusiones que pueden tener las alternativas en sitios de importancia histórica y arqueológica, como lo exige la **sección 800.4 del título 36 del CFR**. De acuerdo con los **procedimientos de la sección 106 de la**

Ley Nacional de Preservación Histórica, este taller ofrece la oportunidad de presentar comentarios públicos sobre las repercusiones en los bienes históricos.

Características ambientales naturales

Las zonas naturales, como los parques y las zonas recreativas de propiedad pública que colindan con el corredor vial de Georgia Avenue, se concentran principalmente dentro de la **Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional (M-NCPPC)** y el Parque Estatal Matthew Henson y senderos de propiedad del estado y dentro de otros cuatro parques públicos propiedad de M-NCPPC: Parque Comunitario Evans Parkway, Parque Recreativo Olney Manor, Parque Comunitario Harmony Hills y Parque Urbano Glenmont Greenway. Será necesario evaluar la **sección 4(f)** para considerar cualquier efecto negativo de la propuesta y se debe incluir una descripción de las medidas para evitar, minimizar y mitigar tales efectos.

En coordinación con el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de EE.UU. (FWS), la Unidad de Políticas y Análisis Integrados del Departamento de Recursos Naturales de Maryland (DNR) y los Servicios de Fauna Silvestre y Herencia del DNR han comenzado a identificar en el área del proyecto la presencia de especies exóticas, amenazadas o en peligro incluidas en las listas federales o estatales. Los estudios de campo y las investigaciones de sistemas **SIG** que se realizaron para complementar la coordinación con el DNR han indicado la presencia de **afuentes, humedales, arroyos y llanuras aluviales con probabilidad de inundación del 1%** relacionada con Rock Creek y Turkey Branch dentro del área inmediata del proyecto. **Los arroyos de uso I** están sujetos a un período de cierre por construcción del 1 de marzo al 15 de junio. Cualquier actividad de construcción dentro de arroyos requerirá permisos del Departamento de Medio Ambiente de Maryland (MDE) y del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU. Se documentarán las repercusiones en zonas forestales. Los efectos adversos en la calidad del agua se minimizarán mediante el estricto cumplimiento de los procedimientos estatales de sedimentación y erosión, de conformidad con los criterios del MDE sobre aguas pluviales.

El aumento previsto del volumen del tráfico dentro del área del proyecto puede resultar en el aumento del ruido del tráfico y las emisiones de vehículos. SHA realizará análisis detallados del ruido del tráfico y la calidad del aire durante la fase de ingeniería de detalle.

Al realizar un inventario de lugares peligrosos, se identificaron nueve instalaciones de limpieza en seco, tres estaciones de servicio y tres establecimientos de servicio automotriz. Estas instalaciones y negocios por lo común generan, manipulan o almacenan materiales peligrosos o productos del petróleo. En caso necesario, se realizará una coordinación con el MDE durante las actividades de construcción para minimizar el potencial de los efectos adversos como resultado del tratamiento, almacenamiento, limpieza o eliminación de residuos peligrosos.

Tabla 3: BRT por MD 97 (Georgia Avenue)

Categoría	ALTERNATIVAS CONCEPTUALES y SEGMENTOS					
	Alternativa 1 Sin obras	Alternativa 2 Administración de sistemas de transporte (TSM)			Alternativa 3 Carril de acceso y tránsito comercial (BAT)	
		Norte	Central	Sur	Norte	Central
Entorno sociocultural						
1. Posibles desplazamientos (No.)						
A. Residencial	0	0	0	0	1	0
B. Comercial	0	0	0	0	9	0
C. Eclesial o escolar	0	0	0	0	0	0
D. Histórico	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	10	0
2. Bienes o recursos afectados (No.)						
A. Residencial	0	0-4	0	0	34	35
B. Comercial	0	1	1-2	3-7	23	13
C. Eclesial o escolar	0	0	0-1	0-2	5	3 ¹
D. Histórico	0	0	0	0	0	1 ¹
E. Parques o instalaciones recreativas	0	0	0	1 ²	0	1 ²
Total	0	1-5	1-3	6-7	62	52¹
3. Derechos de paso requeridos (acres)						
A. Residencial	0	0-0,2	0	0	8	3
B. Comercial	0	0,01	0,01-0,02	0,05-0,14	4	1
C. Eclesial o escolar	0	0	0-0,2	0-0,07	1	1 ¹
D. Histórico	0	0	0	0	0	1 ¹
E. Parques o instalaciones recreativas	0	0	0	0-0,12	0	1
Total	0	0,01-0,2	0,01-0,3	0,05-0,3	13	6¹
Ambiente natural						
Humedales (acres)	0	0	0	0	0	0
Cruces de arroyos (No.)	0	0	0	2	0	0
Arroyos (pies lineales)	0	0	0	0	0	0
Bosques (acres)	0	0-0,2	0-0,01	0	3,8	8,4
Llanuras aluviales con probabilidad de inundación del 1% (acres)	0	0	0	0	0	0
Costo (millones de dólares)						
Rango de costos totales preliminares de construcción ³	\$0	\$10 - \$20M			\$220 - \$250M	

¹ La Iglesia Metodista Unida Oakdale Emory se incluye tanto en la categoría de sitios históricos como eclesiales o escolares, pero los impactos se calculan solo una vez.

² Algunas iglesias o escuelas y parques o instalaciones recreativas contienen varias propiedades dentro de los linderos de recursos.

³ No se incluyen los posibles costos de los derechos de paso, que podrían aumentar significativamente el costo total del proyecto.

Resumen de efectos ambientales potenciales y costos

Alternativa 4 BRT en 1 carril de contraflujo en camellón				Alternativa 5 BRT de 2 carriles en dos sentidos en camellón		
Sur	Norte	Central	Sur	Norte	Central	Sur
47	0	0	72	2	0	79
55	11	2	57	12	2	59
0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0
102	11	2	129	14	2	139
121	23	16	132	40	35	148
99	21	11	100	25	16	100
4 ²	4	3 ¹	5 ²	5	4 ¹	5 ²
2	0	1 ¹	2	0	2 ¹	2
4 ²	0	1	4 ²	0	1 ²	4 ²
230	48	31¹	243	70	57¹	259
14	3	1	17	10	3	18
26	4	2	27	5	3	29
1	1	1 ¹	1	1	2 ¹	4
1	0	1 ¹	1	0	1 ¹	1
6	0	1	5	0	1	6
48	8	5¹	51	16	9¹	58
0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	2	0	0	2
120	0	0	95	0	0	160
2,7	3,5	6,6	1,8	6,5	10,5	3,4
0,7	0	0	0,8	0	0	0,9
\$300 - \$340M				\$340 - \$380M		

Descripción de segmentos

Segmento norte: MD 108 (Sandy Spring Road/Olney Road) hasta Emory Church Road (1,6 millas o 2,6 Km)

Segmento central: Emory Church Road hasta Aspen Hill Road (3,5 millas o 5,6 Km)

Segmento sur: Aspen Hill Road hasta la estación Wheaton del metro (3,5 millas o 5,6 Km)

Proyectos de transporte relacionados

- *Plan maestro funcional de corredores viales en todo el condado*: En este plan se identifica una red de BRT en todo el condado, se recomiendan los derechos de paso de los corredores viales individuales y la ubicación de estaciones de la red de tránsito propuesta, y se presentan otras recomendaciones viales para apoyar la red. Uno de los corredores que se incluyen en el plan maestro es el norte de Georgia Avenue desde el Hospital General de Montgomery hasta la estación Wheaton del metro. La M-NCPPC aprobó el plan preliminar el 11 de julio de 2013. La audiencia pública del Consejo del Condado se realizó el 24 de septiembre de 2013. El 18 de diciembre de 2013, la M-NCPPC adoptó la versión preliminar del *Plan maestro funcional de corredores viales en todo el condado* del Comité de Planificación, y las modificaciones realizadas por el Consejo del Condado el 25 de noviembre de 2013.
- *Ruta de tránsito de las ciudades del corredor (Corridor Cities Transitway (CCT))*: La CCT es un proyecto de BRT de 15 millas (24,15 Km) de longitud en el condado de Montgomery, desde las **instalaciones de COMSAT** cerca de Clarksburg hasta la estación Shady Grove del metro. Se está procediendo con el análisis de ingeniería y medio ambiente de la parte del proyecto desde la estación Metropolitan Grove hasta Shady Grove, se está financiando la documentación ambiental formal, y se finalizará en otoño de 2015. También se está financiando el diseño final y la adquisición de los derechos de paso del proyecto.
- *Estudio del sistema de transporte rápido de autobuses por MD 586 (Veirs Mill Road)*: En este estudio se está evaluando el servicio de BRT a lo largo de MD 586 desde la estación Rockville hasta la estación Wheaton del metro. La parte sur de este estudio se encuentra junto al área de estudio de BRT de Georgia Avenue y se están coordinando los dos estudios. En la actualidad solamente se está financiando la planificación del proyecto del estudio de BRT de MD 586.
- *Estudio de planificación del proyecto de MD 97 (Montgomery Hills)*: En este estudio se están evaluando las mejoras en el corredor vial de Georgia Avenue entre MD 192 (Forest Glen Road) y MD 390 (16th Street). El objetivo del estudio es establecer un enfoque equilibrado en el transporte en el corredor vial de Georgia Avenue al evaluar la movilidad y seguridad actual de vehículos, peatones y ciclistas, a la vez que se integran las mejoras propuestas en el tránsito y se establece un **sentido de pertenencia** dentro de la comunidad de Montgomery Hills. Solamente se está financiando la planificación de este proyecto.
- *Estudio de la línea violeta*: En la actualidad se está financiando el diseño y la adquisición de los derechos de paso de esta línea de tren ligero de 16 millas (25,75 Km) de longitud que va desde Bethesda en el condado de Montgomery hasta New Carrollton en el condado de Prince George. Hace poco concluyó el período de revisión del público del documento ambiental definitivo. Se espera que las labores de construcción inicien en 2015.

- *MD 97 en el proyecto vial de Randolph Road:* El propósito de este proyecto es construir un intercambiador en Georgia Avenue y Randolph Road. El proyecto incluirá aceras donde se necesiten y la ampliación de los carriles laterales para incorporar ciclistas. Se espera que las labores de construcción inicien en 2014.

Antidiscriminación en los programas que reciben ayuda federal y de ayuda estatal

Para obtener información sobre antidiscriminación, comuníquese con:

David Pinckney, Subdirector

Oficina de Igualdad de Oportunidades

Administración Estatal de Carreteras de Maryland

707 North Calvert Street, Mail Stop LL3

Baltimore, MD 21202

Teléfono: (410) 545-0330

Línea gratuita en Maryland: (888) 545-0098

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

Derechos de paso y ayuda en reubicación

Es posible que en el proyecto propuesto se requieran derechos de paso adicionales. También se puede necesitar reubicación residencial y comercial.

Para obtener información sobre derechos de paso y ayuda en reubicación, comuníquese con:

Paul Lednak

Distrito 3, Oficina de Bienes Raíces

Administración Estatal de Carreteras de Maryland

9300 Kenilworth Avenue

Greenbelt, MD 20770

Teléfono: (301) 513-7466

Línea gratuita en Maryland: (800) 749-0737

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

Participación del público

SHA, condado de Montgomery y MTA mantendrán la participación del público durante todo el estudio del BRT de Georgia Avenue. Los representantes de organismos y del condado estarán disponibles para reunirse con grupos comunitarios, asociaciones cívicas y otras organizaciones. Para solicitar una reunión, comuníquese con Carmeletta Harris (SHA) a través de la información que aparece en la parte interna de la portada de este folleto.

SHA les facilitará un intérprete telefónico a las personas que necesiten ayuda con el inglés. Durante el taller público de alternativas, habrá un intérprete de español.

Para obtener un ejemplar de este folleto en español, comuníquese con la señora Harris al (410) 545-8522 o la línea gratuita 1-800-548-5026, utilice el código QR para acceder vía Internet a una traducción del folleto o ingrese a www.roads.maryland.gov y haga clic en Projects and Studies, SHA Projects Page, Montgomery County, MD 97 (Georgia Avenue) Wheaton Metrorail Station to Montgomery General Hospital.



El servicio de retransmisión de Maryland puede brindarles ayuda a los usuarios de teletipos en el 7-1-1.

Medios utilizados para avisos a medios de comunicación

En los siguientes periódicos aparecerá un anuncio de este taller público de alternativas:

<u>PUBLICACIÓN</u>	<u>FECHA</u>
Gazette – zonas R y S	30/04/2014
Washington Post	30/04/2014
Afro-American	02/05/2014
El Tiempo Latino	02/05/2014

Su opinión cuenta

Este taller le ofrece al público la oportunidad de expresar sus ideas e inquietudes sobre el proyecto y de presentar sus comentarios verbales y escritos. Analizaremos y consideraremos con detenimiento las preocupaciones y preferencias que se expresen en el taller. Como ayuda para que presente sus comentarios, hemos incluido en este folleto un sobre con franqueo prepago y la información de contacto de los miembros del equipo del proyecto.

Las preguntas o comentarios después del taller se pueden dirigir a cualquiera de los miembros del equipo del proyecto que se indican en la parte interior de la portada de este folleto.

Agradecimientos

Gracias por participar en el taller público de alternativas del estudio del sistema de transporte rápido de autobuses (BRT) por MD 97 (Georgia Avenue). Agradecemos sus comentarios. Envíe sus preguntas o comentarios a los miembros del equipo del proyecto por correspondencia, vía telefónica o correo electrónico.

Para obtener información sobre otros proyectos de SHA en el condado de Montgomery, ingrese a nuestro sitio web www.roads.maryland.gov y haga clic en **Projects and Studies, SHA Projects Page, Montgomery County**, o utilice el código QR que aparece en esta página.



Acceso y tránsito comercial (BAT):

Carriles exteriores de una vía que se reservan exclusivamente para autobuses, bicicletas y vehículos que giran a la derecha. Mejoran el acceso a empresas y residencias y les ahorran tiempo a los pasajeros. Los carriles de BAT también mejoran la capacidad de los demás carriles de tránsito al retirar a los autobuses del tráfico general.

Afluentes: Ríos o arroyos que desembocan en un río más grande o un lago.

Alternativas consideradas en el estudio detallado (ARDS):

Documento donde se resumen y comparan las alternativas iniciales y se recomiendan aquellas que se adelantarán en el estudio detallado.

Alternativas: Soluciones potenciales que se evalúan para determinar si consideran el objetivo y la necesidad del proyecto.

Aprobación de lugares o diseños:

Aprobaciones formales de la Administración Federal de Carreteras (lugares) y de la Administración Estatal de Carreteras (diseño) que indican que se han cumplido los requisitos de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y que los dos organismos concuerdan en la alternativa seleccionada. De esta manera, se adelanta la alternativa seleccionada a las etapas de diseño final, adquisición de derechos de paso y construcción en el desarrollo del proyecto.

Arroyos de uso I: El Departamento de Recursos Naturales define los arroyos de uso I como recreación por contacto con el agua y protección de vida acuática en aguas cálidas sin mareas.

Arteria vial principal: Las arterias viales se clasifican en principales y secundarias. En los dos tipos de arterias el tráfico recorre distancias prolongadas entre centros de actividades importantes. Las arterias viales se trazan como las troncales de una red de tránsito y deben cumplir la finalidad de ofrecer el mayor nivel de servicio posible.

Camellón: Área que divide el tráfico que se desplaza en sentidos opuestos en una sola vía.

Carril alternativo: Carril corto adicional para vehículos de transporte, que puede combinarse con un carril de giro a la derecha cuando se aproxima a una intersección. El semáforo del carril alternativo está en verde para que los vehículos de transporte puedan cruzar la intersección mientras el tráfico de los otros carriles espera en el semáforo en rojo.

Comisión de Parques y Planificación de Maryland – Área de la Capital Nacional (M-NCPPC):

Organismo que pertenece a dos condados, creado por la Asamblea General de Maryland en 1927. Se encarga de la administración de parques y de la planificación en los condados de Montgomery y Prince George. La comisión también ofrece clases de recreación y presta servicios y programas educativos sobre conservación, naturaleza, historia local y arte.

Derechos de paso: Tierras o propiedades (con frecuencia en una franja) que se necesitan con fines de transporte, como en la ampliación y mejora de vías.

Desarrollo de uso mixto: Edificio o complejo de edificios, o distrito municipal que combina usos residenciales, comerciales, culturales, institucionales o industriales, donde estas funciones se integran a nivel físico y funcional, y que ofrece conexiones peatonales.

Estética: Belleza o atractivo y la respuesta de las personas a ella.

Fideicomiso Histórico de Maryland: Organismo del Departamento de Planificación de Maryland que colabora con investigación, conservación y educación sobre la herencia histórica y cultural de Maryland.

Humedales: Zonas que por lo regular son húmedas o están inundadas, con vegetación adaptada para la vida en tales condiciones de suelos. Por lo general, los humedales incluyen pantanos, ciénagas y zonas similares.

Iniciativas de crecimiento inteligente: Primeras iniciativas que se implementan en Maryland en 1997 con la aprobación de la iniciativa de crecimiento inteligente y conservación de vecindarios. El crecimiento inteligente concentra los nuevos desarrollos y reurbanizaciones en áreas con una infraestructura existente o planificada con el fin de evitar el crecimiento descontrolado. Su objetivo es conservar recursos naturales valiosos mediante el uso eficiente del suelo, el agua y el aire, crear sentido de comunidad y pertenencia, ampliar el transporte, el empleo y las opciones de vivienda y promover la salud pública.

Instalaciones de COMSAT: COMSAT es la abreviatura en inglés de la Corporación de Satélites de Comunicaciones, empresa creada en 1962 con la aprobación de la Ley de Satélites de Comunicaciones. La mayoría de las instalaciones de COMSAT, que se encuentran al norte de West Old Baltimore Road en I-270, están vacías. Para el futuro se planea un desarrollo comercial, minorista y residencial alrededor de la parada propuesta para este lugar de la Ruta de tránsito de las ciudades del corredor (CCT). Se está planeando la prolongación de Observation Drive al norte a través de esta área hacia Clarksburg.

Llanuras aluviales con probabilidad de inundación del 1%: Se refiere a las zonas en o cerca de corrientes o cuerpos de agua que pueden almacenar o transportar inundaciones durante una tormenta que tiene una probabilidad del 1% de que ocurra. La Orden 5650.2 del Departamento de Transporte de EE.UU., “Gestión y protección de llanuras aluviales”, formula las políticas y procedimientos para garantizar que se considere de manera adecuada la eliminación y mitigación de efectos negativos para las llanuras aluviales.

Plan limitado de largo alcance (CLRP): En el CLRP se identifican todos los proyectos y programas de transporte de importancia regional que se planifican en el área metropolitana de Washington entre el 2013 y el 2040. Comprende más de 750 proyectos que van desde la simple arborización de carreteras hasta proyectos de tránsito y carreteras de miles de millones de dólares. El CLRP se actualiza cada año.

Plan maestro: Documento que incluye objetivos y políticas para informar las decisiones de largo alcance sobre el uso del suelo.

Prioridad de señales de tránsito (TSP): Sistema abordo que les permite a los autobuses que se acercan alertar a un transmisor que modifica la temporización de las señales en una intersección y permite que los autobuses sobrepasen la señal sin detenerse.

Procedimientos de la sección 106: Estos procedimientos, que provienen de la sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica de 1966, rigen la identificación, evaluación y protección de recursos históricos y arqueológicos afectados por los proyectos de transporte estatales y federales.

Registro nacional de lugares históricos: Lista oficial de los lugares históricos de Estados Unidos que merecen ser preservados. Bajo la autoridad de la Ley Nacional de Preservación Histórica, el NRHP forma parte del programa nacional de coordinación y apoyo de iniciativas públicas y privadas que buscan identificar, evaluar y proteger los recursos históricos y arqueológicos de Estados Unidos.

Sección 4(f): La sección 4(f), que se promulgó como parte de la Ley del Departamento de Transporte de 1966, exige que el uso del suelo propuesto en un parque público o área de recreación de propiedad pública o refugio de fauna silvestre o aves acuáticas, o cualquier lugar de importancia histórica, como parte de un proyecto de transporte financiado con fondos federales o que cuenta

con aprobación federal, se autorice solo si no hay una alternativa factible y prudente a tal uso.

Sección 800.4 del título 36 del CFR: PROTECCIÓN DE BIENES HISTÓRICOS: los organismos federales deben considerar los efectos de sus acciones en los bienes históricos.

Sentido de pertenencia: Cualidades de una comunidad que conforman su carácter único.

SIG: El sistema de información geográfica es un sistema que integra, almacena, edita, analiza, comparte y presenta información geográfica para ayudar a la toma de decisiones. Las aplicaciones de SIG les permiten a los usuarios crear búsquedas, analizar información espacial, editar información en mapas y presentar los resultados de estas operaciones.

Sin obras: Alternativa que incluye mejoras que no son importantes y que sirven como punto de referencia para comparar los efectos y beneficios de las otras alternativas (con obras).

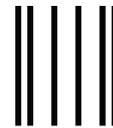
Sistema de transporte rápido de autobuses (BRT): Servicio de autobuses de alto rendimiento que combina carriles para autobuses con estaciones de alta calidad, vehículos de transporte y otras mejoras para lograr el rendimiento y la calidad de un sistema de tren ligero o de metro, con la flexibilidad, el costo y la sencillez de un sistema de autobuses.

Tráfico diario promedio (ADT): Medida útil y sencilla del grado de ocupación de una vía. Se calcula al dividir el volumen del tráfico vehicular de una autopista o calle por 365 días.

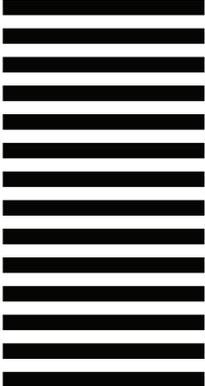
Tránsito mejorado: Servicio de transporte que en ocasiones incluye vehículos personalizados, mejoras en vías para los vehículos de transporte, paradas limitadas en estaciones modernizadas y otros elementos para minimizar los retrasos del transporte.

Vía arteria: Vía por la que el tráfico circula una mayor distancia entre importantes centros de actividad. Las arterias viales se trazan como las troncales de una red de tránsito y deben cumplir la finalidad de ofrecer el mayor nivel de servicio posible.

Zona de efectos potenciales: Zona(s) geográfica(s) en las que un proyecto puede ocasionar cambios de forma directa o indirecta en el carácter o uso de bienes históricos, en caso de que existan.



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 PUBLIC INVOLVEMENT SECTION
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 ESTATAL DE CARRETERAS
Oficina de Planificación y de Ingeniería Preliminar
707 North Calvert Street
Mail Stop C-301
Baltimore, MD 21202



Martin O'Malley
Governador

Anthony G. Brown
Vicegovernador

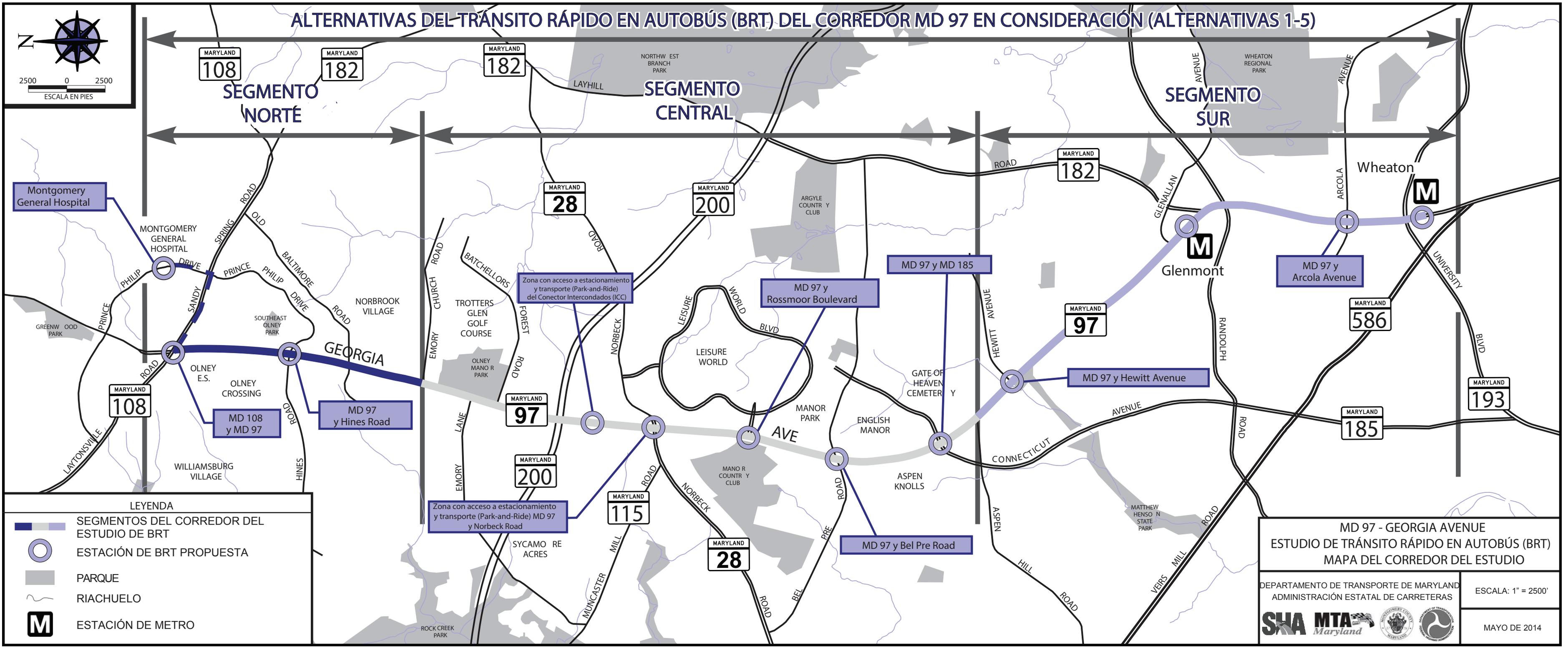
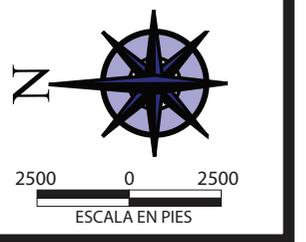
James T. Smith, Jr.
Secretaria

Melinda B. Peters
Administradora



Impreso en papel reciclado

ALTERNATIVAS DEL TRÁNSITO RÁPIDO EN AUTOBÚS (BRT) DEL CORREDOR MD 97 EN CONSIDERACIÓN (ALTERNATIVAS 1-5)



LEYENDA

- SEGMENTOS DEL CORREDOR DEL ESTUDIO DE BRT
- ESTACIÓN DE BRT PROPUESTA
- PARQUE
- RIACHUELO
- M ESTACIÓN DE METRO

MD 97 - GEORGIA AVENUE
ESTUDIO DE TRÁNSITO RÁPIDO EN AUTOBÚS (BRT)
MAPA DEL CORREDOR DEL ESTUDIO

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE MARYLAND
 ADMINISTRACIÓN ESTATAL DE CARRETERAS

ESCALA: 1" = 2500'

MAYO DE 2014