



TALLERES PÚBLICOS

Jueves, 11 de abril

6:30 p.m. - 8:30 p.m.
Prince George's Sports and Learning Complex
8001 Sheriff Rd
Landover, MD 20785

Sábado, 13 de abril

10:00 a.m. - 12:00 p.m.
Thomas Pyle Middle School
6311 Wilson Ln
Bethesda, MD 20817

Martes, 23 de abril

6:30 p.m. - 8:30 p.m.
Eleanor Roosevelt High School
7601 Hanover Pkwy
Greenbelt, MD 20770

Miércoles, 24 de abril

6:30 p.m. - 8:30 p.m.
Eastern Middle School
300 University Blvd E
Silver Spring, MD 20901

Jueves, 25 de abril

6:30 p.m. - 8:30 p.m.
Thomas Wootton High School
2100 Wootton Pkwy
Rockville, MD 20850

Sábado, 27 de abril

10:00 a.m. - 12:00 p.m.
Suitland Community Center
5600 Regency Ln
Suitland-Silver Hill, MD 20746

Martes, 14 de mayo

6:30 p.m. - 8:30 p.m.
Oxon Hill High School
6701 Leyte Dr
Oxon Hill, MD 20745

Jueves, 16 de mayo

6:30 p.m. - 8:30 p.m.
Seneca Valley High School
19401 Crystal Rock Dr
Germantown, MD 20874

BIENVENIDO

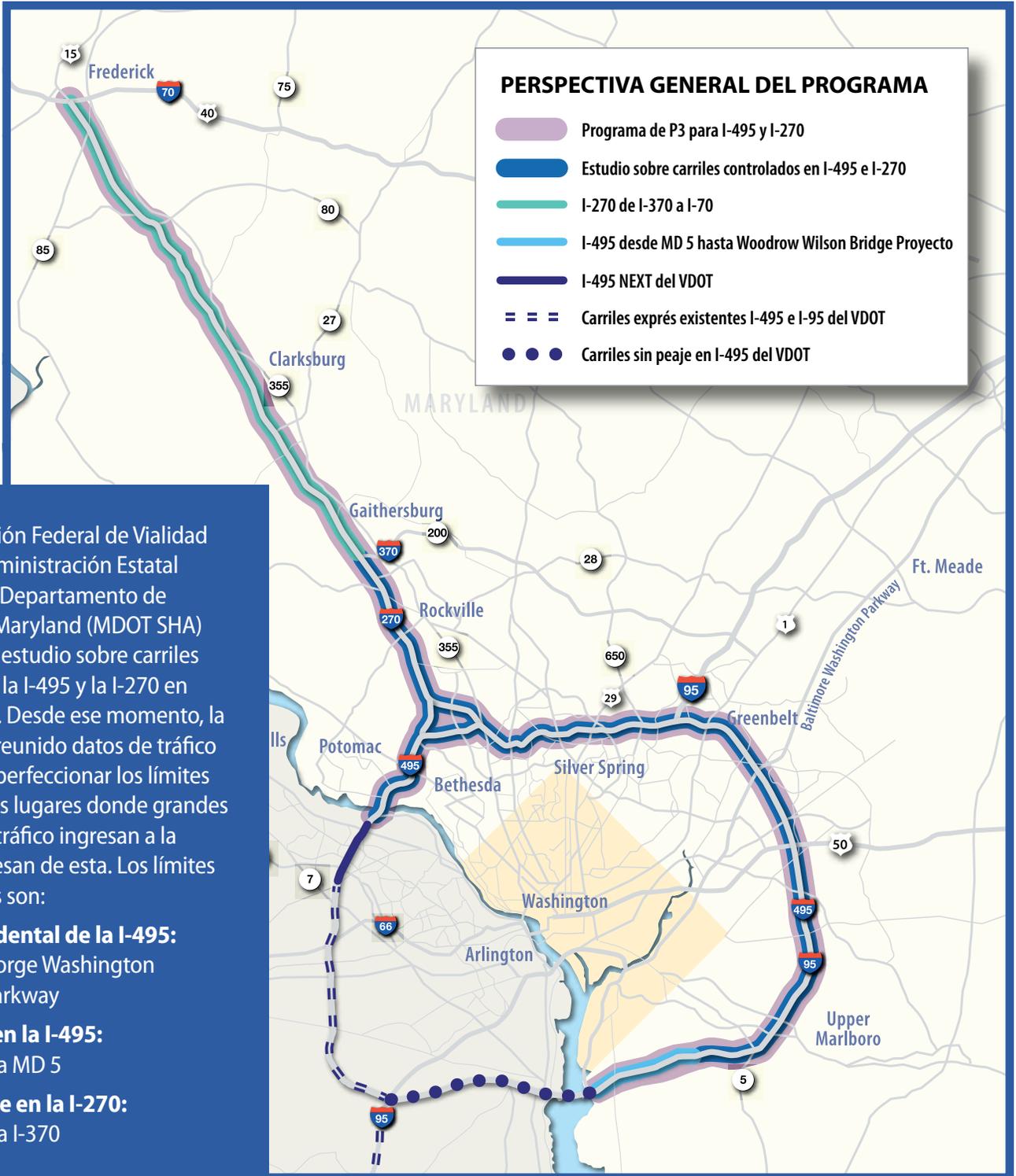
AL TALLER PÚBLICO SOBRE EL ESTUDIO SOBRE CARRILES CONTROLADOS EN I-495 Y I-270

Este folleto incluye:

- una guía para navegar el taller
- un resumen de la información presentada en el taller
- un formulario de comentarios para que lo deje aquí o lo envíe por correo más adelante

Estación 1: Descripción del estudio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Qué es el estudio sobre carriles controlados en I-495 e I-270? ▪ ¿Por qué es necesario el estudio? ▪ ¿Cuánto durará el estudio?
Estación 2: Desarrollo de alternativas y proceso de selección	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Cómo se desarrollaron las alternativas? ▪ ¿Cuáles son los criterios de selección de las alternativas? ▪ ¿Qué alternativas se conservan?
Estación 3: Análisis de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Cuál sería mi ahorro en tiempo de viaje?
Estación 4: Alternativas retenidas para análisis detallado (ARDS)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Están las alternativas cerca de mi propiedad/comunidad? ▪ ¿Cuáles son las necesidades y cómo las están reduciendo? ▪ ¿Cómo afectarán las alternativas al tráfico?
Estación 5: Posibles necesidades de propiedad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Qué pasa si mi propiedad es necesaria?
Estación 6: Ruido	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Qué pasa si mi propiedad se ve afectada por el ruido?
Estación 7: Siga conectado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Cómo puedo proporcionar comentarios sobre el estudio?
Presentaciones de Lisa Choplin y Jeff Folden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentaciones en días de semana a las 6:30 p. m. y 7:30 p. m. ▪ Presentaciones los sábados a las 10:00 a. m. y 11:00 a.m. ▪ Las presentaciones son las mismas y brindarán una visión general de dónde estamos hoy, con tiempo para preguntas y respuestas.





La Administración Federal de Vialidad (FHWA) y la Administración Estatal de Vialidad del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA) comenzaron el estudio sobre carriles controlados en la I-495 y la I-270 en marzo de 2018. Desde ese momento, la MDOT SHA ha reunido datos de tráfico adicional para perfeccionar los límites del estudio a los lugares donde grandes volúmenes de tráfico ingresan a la carretera y egresan de esta. Los límites perfeccionados son:

- **Límite occidental de la I-495:**
al sur de George Washington Memorial Parkway
- **Límite sur en la I-495:**
al oeste de la MD 5
- **Límite norte en la I-270:**
al norte de la I-370

Todos los materiales presentados en el taller público de hoy, incluidos los tableros, la presentación y este folleto, están disponibles en el sitio web del estudio, 495-270-p3.com. El mapa interactivo de alternativas que se muestra en la computadora en el taller público de hoy también está disponible en el sitio web del estudio.



DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ESTUDIO

Propósito de los talleres públicos

En el taller público de hoy, podrá ver los análisis ambientales, financieros, de ingeniería y tráfico, para las alternativas seleccionadas, así como las recomendaciones para las alternativas retenidas para análisis detallado (ARDS) en el Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).

Programa I-495 e I-270 P3 y estudio sobre carriles controlados en I-495 e I-270

El Programa de asociación público-privada (P3) en I-495 e I-270 general incluirá mejoras en más de 70 millas de la interestatal en Maryland. El Programa de P3 es necesario para abordar las condiciones de tráfico existentes y futuras.

El estudio sobre carriles controlados en I-495 e I-270, requerido para seguir el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), es el primer elemento del Programa de P3 en I-495 e I-270 P3. En última instancia, la Declaración de impacto Ambiental (EIS) del estudio sobre carriles controlados en I-495 e I-270 documentará el tráfico existente y futuro, las carreteras y las condiciones ambientales utilizadas para identificar alternativas y evaluar los efectos potenciales, incluidos los que se presentan hoy.

Necesidad del estudio

La gestión de tráfico en la región de la capital nacional se encuentra entre las peores de la nación. En la I-495 y la I-270, el tráfico pesado dura entre siete y diez horas cada día. Este embotellamiento se extiende a las carreteras locales, dado que los conductores buscan formas de evitar la congestión.

Se espera que la población regional crezca en casi 1.2 millones de personas en 2040, por lo que se espera también que el tiempo de viaje para todos en la I-495 y la I-270 aumente, causando aún más estrés sobre el sistema.

Los estudios de transporte muestran que se requieren mejoras tanto en el tránsito como en las carreteras para satisfacer las futuras necesidades de viaje. Para un sistema de autopistas tan extenso y vital como la I-495 y la I-270, la inversión necesaria para la mejora debe ser sostenible y a gran escala, o estaremos atascados en el tráfico interminable. La consecuencia de inacción afectará gravemente la calidad de vida de los ciudadanos de Maryland y perjudicará la economía del estado.

La Administración Federal de Vialidad (FHWA) y la Administración Estatal de Vialidad del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA) han emprendido el estudio sobre carriles controlados de la I-495 y la I-270 para evaluar las soluciones que podrían adaptarse al crecimiento de tráfico y proporcionar tiempos de viaje más confiables. En simultáneo con el estudio, la MDOT SHA ha comenzado un proceso independiente de asociación público-privada (P3) para habilitar el uso de los recursos e innovación del sector privado para el diseño, la construcción, la financiación, la operación y el mantenimiento de estas posibles mejoras en de transporte para abordar los objetivos del estudio.



PROPÓSITO Y NECESIDAD

PROPÓSITO

Desarrollar una solución, o soluciones, de gestión de la demanda de viajes que aborde la congestión, mejore la confiabilidad de viaje en la I-495 y la I-270 dentro de los límites del estudio, y refuerce la movilidad y conectividad multimodal existentes y previstas.

NECESIDADES

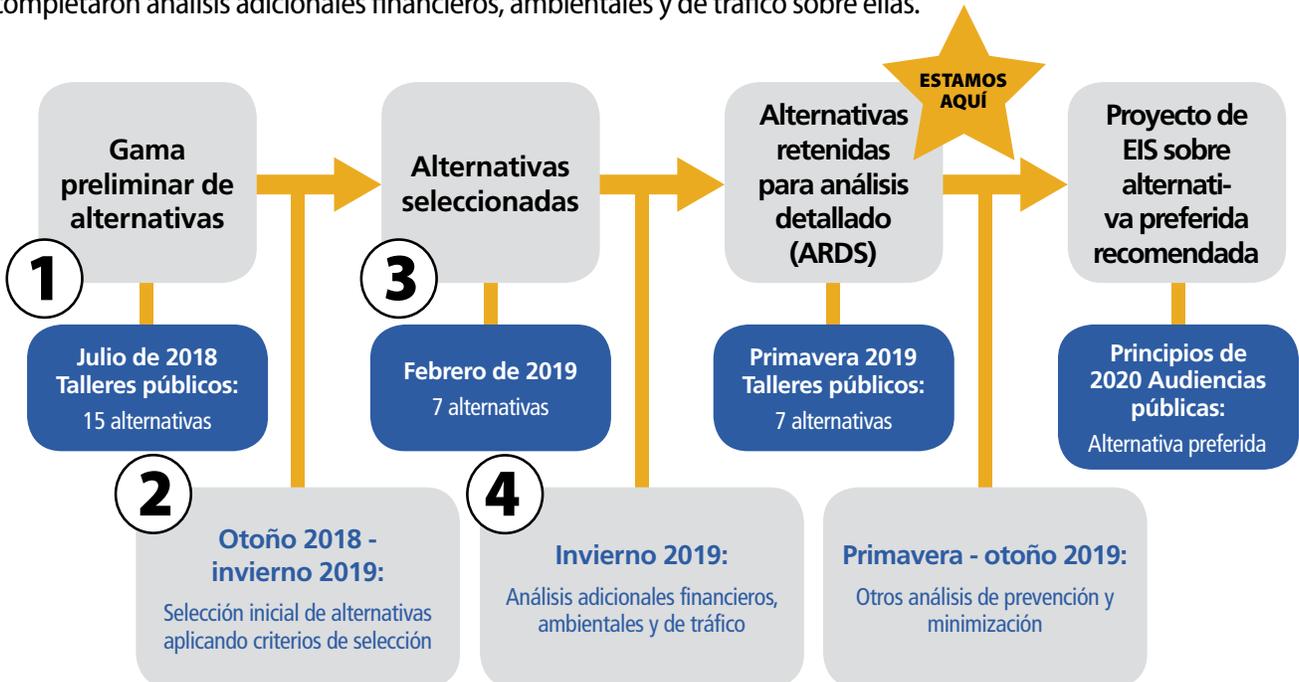
- Adaptarse al tráfico existente y el crecimiento del tráfico a largo plazo
- Aumentar la confiabilidad de viaje
- Proporcionar más opciones de desplazamiento por carretera
- Capacidad y seguridad de la nación
- Movimiento de bienes y servicios

METAS

- Viabilidad financiera
- Responsabilidad ambiental

ALTERNATIVAS DE DESARROLLO Y PROCESO DE SELECCIÓN

- 1 En julio de 2018, la MDOT SHA presentó al público la gama preliminar de alternativas. Para reducir las 15 alternativas de la gama preliminar, la MDOT SHA realizó una selección inicial para determinar la capacidad de cada alternativa de satisfacer el propósito y necesidad del estudio.
- 2 Los criterios de selección se basaron en las necesidades y objetivos de transporte descritos en el propósito y necesidad del estudio y se aplicaron a cada alternativa. Si una alternativa preliminar no cumplía los criterios de selección de propósito y necesidad, la MDOT SHA recomendaba que no continuara para mayor consideración.
- 3 Se conservaron siete alternativas de la gama preliminar de alternativas.
- 4 Se completaron análisis adicionales financieros, ambientales y de tráfico sobre ellas.



COMENTARIOS DE LA AGENCIA Y EL PÚBLICO A LO LARGO DEL PROCESO DE SELECCIÓN



ALTERNATIVAS RECOMENDADAS RETENIDAS PARA ANÁLISIS DETALLADO (ARDS)

Luego de completar los análisis adicionales de tráfico, financieros y ambientales, la MDOT SHA determinó que las siete alternativas seleccionadas cumplen con el propósito y la necesidad del estudio en cierta medida; por lo tanto, las siete alternativas se conservan como alternativas recomendadas retenidas para análisis detallado (ARDS). Estas alternativas se enumeran a continuación y se presentan para recibir sus comentarios en el taller público de hoy:

HOT - carril con peaje por alta ocupación

ETL - carril con peaje exprés

HOV - vehículo de alta ocupación

- **Alternativa 1:** No construir
- **Alternativa 5:** 1 carril controlado con HOT en la I-495 y la I-270
- **Alternativa 8:** 2 carriles controlados ETL en la I-495, más 1 carril controlado ETL y 1 carril controlado para HOV en la I-270
- **Alternativa 9:** 2 carriles controlados con HOT en la I-495 y la I-270
- **Alternativa 10:** 2 carriles controlados ETL en la I-495, más 2 ETL y 1 HOV en la I-270
- **Alternativa 13B:** 2 carriles controlados HOT en la I-495, más 2 carriles controlados HOT reversibles en la I-270
- **Alternativa 13C:** Carriles controlados ETL en la I-495 carril controlado ETL reversible, más 1 carril controlado HOV en la I-270

CRITERIOS DE SELECCIÓN

Los criterios de selección se utilizaron para ambos niveles de selección: 1) desde la gama preliminar de alternativas (julio de 2018) hasta las alternativas seleccionadas (febrero de 2019); y 2) desde las alternativas seleccionadas (febrero de 2019) hasta las alternativas retenidas para análisis detallado (ARDS) (abril de 2019). Los criterios de selección se describen a continuación:



INGENIERÍA

- Adaptarse al tráfico existente y el crecimiento del tráfico a largo plazo.
- Mejorar la fiabilidad del tiempo de viaje
- Proporcionar opciones de viaje adicionales al tiempo que se mantienen los carriles de uso general.
- Evaluar configuraciones de operación complejas que generan confusión en el conductor.



SEGURIDAD NACIONAL

- Adaptarse a la seguridad nacional al proporcionar capacidad adicional para ayudar a la evacuación de la población y la capacidad de coordinar rápidamente una respuesta de tránsito al permitir el uso por parte del personal de emergencia.



VIABILIDAD FINANCIERA

- Evaluar los posibles costos de construcción en comparación con el tráfico potencial en los carriles controlados.



MOVIMIENTO DE BIENES Y SERVICIOS

- Mejorar el movimiento de bienes a través de traslado en camiones y mejorar la circulación de servicios al mejorar el acceso a los centros de empleo.



CONECTIVIDAD MULTIMODAL

- Mejorar la conectividad multimodal al mejorar las el movimiento hacia y entre las instalaciones de tránsito existentes cerca del corredor y adaptarse al servicio de tránsito nuevo o modificado dentro de la alternativa.



AMBIENTAL

- Considerar los recursos ambientales clave: se requieren propiedades adicionales, hay un impacto en los parques, las propiedades históricas, los humedales y aguas

¿Qué sucede con las alternativas de tránsito?

Estudios anteriores han llegado a la conclusión de que ninguna solución única, ya sea en tránsito o en carretera, proporcionaría un alivio significativo a la demanda a largo plazo; por lo tanto, ambas son necesarias. El estudio de la Circunvalación de la Capital/Purple Line fue originalmente un estudio de planificación. Como Purple Line está en construcción; ahora estamos estudiando las mejoras en la circunvalación. Si bien el tránsito genera ingresos a través de las tarifas, no es viable desde el punto de vista financiero porque requiere una gran inversión/subsidios del gobierno y el estado no cuenta con estos recursos financieros. Si bien el Plan restringido a largo plazo de la Junta de Planificación de Transporte de la Región Capital propone mejoras tanto en la carretera como en el tránsito, incluida la Purple Line, el Corridor Cities Transitway Bus Rapid Transit, y una mayor capacidad/frecuencia de trenes a lo largo de las líneas de MARC, este estudio se centra en el aspecto de la autopista del plan.

Consideraciones multimodales

Los autobuses públicos podrán usar los carriles controlados para mejorar la movilidad y la conectividad del tránsito con las instalaciones de tránsito existentes y planificadas. La mejora del sistema de autopistas proporcionará una ruta menos congestionada y más confiable para el tránsito de autobuses. El MDOT se ha comprometido a trabajar con la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (WMATA) para considerar los resultados del Estudio de Autobús de Transformación del Área de Washington. El acceso directo e indirecto a las estaciones de tránsito existentes y los desarrollos orientados al tránsito se incluirán en las estaciones de metro de Greenbelt, New Carrollton, Branch Avenue, Silver Spring y Shady Grove.



Operaciones de tráfico

Las alternativas seleccionadas se evaluaron para determinar cómo funcionarían en condiciones de tráfico en el 2040 con las siguientes consideraciones:

- Retraso promedio: tiempo promedio que cada vehículo se retrasa al intentar llegar a su destino.
- Persona a través del proceso: número de personas que pasan un punto determinado en la red de carreteras en un tiempo determinado; tiene en cuenta los vehículos de alta ocupación y autobuses.
- Tiempo de viaje y velocidad: comparación del tiempo de viaje y la velocidad promedio durante las horas pico con el tiempo de viaje esperado y la velocidad en condiciones de no construir.

La alternativa 5 (1 carril HOT) tuvo el menor rendimiento en todas las categorías con los mayores retrasos y la menor cantidad de personas a través del proceso. En general, mostró mejoras en comparación con no construir, pero no tuvo un desempeño tan bueno como el de las otras alternativas seleccionadas.

La alternativa 8 (2 ETL - 495) (1 ETL y 1 HOV - 270) mostró mejoras en comparación con no construir y superó a la alternativa 5, pero no se desempeñó tan bien como las alternativas 9 o 10, particularmente en la I-270.

La alternativa 9 (2 carriles HOT) y **la alternativa 10** (2 ETL - 495) (2 ETL y 1 HOV - 270) generalmente tuvieron el mejor desempeño, ya que ambas redujeron el retardo promedio en todo el sistema en más del 30 % en comparación con no construir en los períodos pico de a. m. y p. m. Las alternativas 9 y 10 también tuvieron aumentos significativos en la cantidad de personas en las ubicaciones clave del corredor durante ambos períodos pico.

La alternativa 13B (2 HOT - 495) (2 REV. HOT - 270) y **la alternativa 13C** (2 ETL - 495) (2 REV. ETL y 1 HOV - 270) mostraron mejoras en comparación con no construir y la alternativa 5; sin embargo, ninguno de ellos funcionó tan bien como las alternativas 9 y 10. La alternativa 13C superó ligeramente a la alternativa 13B.

Además, existen desafíos con los carriles reversibles y los sistemas de un solo carril que son difíciles de observar en los modelos de tráfico. En los sistemas de un solo carril (alternativas 5 y 8), los vehículos que se mueven lentamente pueden crear un "efecto caracol", lo que ralentiza a todos los demás vehículos que se encuentran detrás de ellos. Cuando se cambia la dirección en los carriles reversibles (alternativas 13B y 13C), existen desafíos con el tiempo de inactividad, no hay una mejora en la dirección fuera del horario pico, y hay impacto negativo sobre los vehículos de tránsito en la dirección fuera del horario pico.

Mi viaje



Visite la estación "My Commute" (Mi viaje) para calcular los beneficios del ahorro de tiempo de viaje y de velocidad de viaje proyectados a lo largo de la autopista, personalizados para su ruta específica.

RESULTADOS DE LA CALCULADORA DE TIEMPO DE VIAJE

Mi viaje

Período: AM PM
(ELIJA UNO)

Desde el intercambio:

Para intercambio:

	Tiempo (minutos)	Velocidad (mph)
No construir		
Construir (propósito general)		
Construir (HOT/ETL)		
Mejora por viaje	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	minutos	mph

ALTERNATIVAS RECOMENDADAS RETENIDAS PARA ANÁLISIS DETALLADO (ARDS)

ALT 1: No construir (existente)

Todos los proyectos en el Plan de Transporte de Largo Alcance Financieramente Limitado (CLRP), incluidas las Mejoras en la Gestión de la Congestión Innovadora (ICM) en la I-270, la Purple Line, el Corridor City Transitway BRT y una mayor capacidad y frecuencia de viajes en todas las líneas del MARC.



ALT 5: 1 carril controlado HOT

Agregar un carril administrado HOT en cada dirección en la I-495 y convertir un carril HOV existente en un carril controlado HOT en la I-270.



ALT 10: 2 carriles controlados ETL y 1 carril controlado HOV (solo en la I-270)

Agregar dos carriles controlados ETL en cada dirección en la I-495 y la I-270, y retener un carril HOV existente en cada dirección solo en la I-270.



ALT 13B: 2 carriles controlados HOT en la I-495 y 2 carriles controlados HOT reversibles en la I-270

Agregar dos carriles controlados HOT en cada dirección en la I-495 y convertir los carriles HOV existentes en dos carriles controlados reversibles HOT en la I-270, al mantener los carriles de uso general.



Después de un análisis adicional financiero, ambiental y de tráfico, se recomienda que todas las alternativas seleccionadas se conserven para un estudio detallado en la Declaración de Impacto Ambiental porque cada una cumple con el Propósito y la Necesidad del Estudio hasta cierto punto.

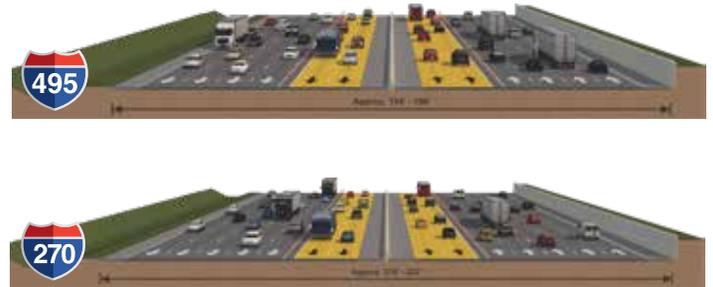
ALT 8: 2 carriles controlados ETL en la I-495 y 1 carril controlado ETL y 1 carril controlado para HOV en la I-270

Agregar dos carriles controlados ETL en cada dirección en la I-495, agregar un carril controlado ETL y retener un carril HOV en cada dirección en la I-270.



ALT 9: 2 carriles controlados HOT

Agregar dos carriles controlados HOT en cada dirección en la I-495, convertir un carril HOV existente en un carril controlado HOT y agregar un carril controlado HOT en cada dirección en I-270.



ALT 13C: Dos carriles controlados ETL en la I-495 y un carril controlado ETL reversible, más 1 carril controlado HOV en la I-270

Agregar dos carriles controlados ETL en cada dirección en la I-495 y agregar dos ETL controlados y reversibles en la I-270, y retener los carriles HOV adyacentes a los carriles de uso general.



¿Qué son los carriles con peaje por alta ocupación (HOT)?

Carriles controlados dedicados dentro de los derechos de paso de la autopista que los automovilistas de vehículos de ocupación única (SOV) pueden usar pagando un peaje de precio variable y que los conductores de vehículos de alta ocupación pueden usar pagando un peaje con descuento o sin pagar peaje. Los pagos del peaje pueden variar según la hora del día y el nivel de congestión.

¿Qué son los carriles con peaje exprés (ETL)?

Carriles controlados dedicados dentro de los derechos de paso de la autopista que cualquier conductor, independientemente de la ocupación del vehículo, puede utilizar pagando un peaje de precio variable.

COMPARACIÓN PRELIMINAR DE EFECTOS DE LAS ALTERNATIVAS SELECCIONADAS POR FASE DE PROGRAMA

FASE 1 DEL PROGRAMA: I-495 desde George Washington Parkway hasta I-95

	Recursos	Alt 1 no construir	Alt 5	Alt 8	Alt 9	Alt 10	Alt 13B	Alt 13C
AMBIENTAL	Cantidad de parques o espacios de recreación	0	17	18	18	18	18	18
	Cantidad de propiedades históricas del Registro Nacional	0	9	9	9	9	9	9
	Terreno inundable de 100 años (acres)	0	97	98	98	98	98	98
	Áreas únicas y vulnerables (acres)	0	278	283	283	283	283	283
	Cubierta forestal (acres)	0	560	574	574	575	574	574
	Humedales (acres)	0	4	4	4	4	4	4
	Aguas estadounidenses (millas)	0	11	11	11	11	11	11
	Receptores de ruido impactados	0	1714	2152	2152	2152	2152	2152
INGENIERÍA	Prioridad de paso total necesaria (acres)	0	112	125	125	126	125	125
	Cantidad de propiedades afectadas directamente	0	463	552	552	554	552	552
	Cantidad de reubicaciones residenciales	0	25	34	34	34	34	34
	Cantidad de reubicaciones empresariales	0	3	3	3	3	3	3
	Ancho del pavimento en I-495 (pies)	138-146	170-174	194-198	194-198	194-198	194-198	194-198
	Ancho del pavimento en I-270 (pies)	218-230	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

FASE 2A DEL PROGRAMA: I-270 de I-495 a I-370

	Recursos	Alt 1 no construir	Alt 5	Alt 8	Alt 9	Alt 10	Alt 13B	Alt 13C
AMBIENTAL	Cantidad de parques o espacios de recreación	0	12	12	12	12	12	12
	Cantidad de propiedades históricas del Registro Nacional	0	8	8	8	8	8	8
	Terreno inundable de 100 años (acres)	0	6	6	6	6	6	6
	Áreas únicas y vulnerables (acres)	0	46	47	47	50	47	49
	Cubierta forestal (acres)	0	274	277	277	286	277	282
	Humedales (acres)	0	2	2	2	2	2	2
	Aguas estadounidenses (millas)	0	3	3	3	3	3	3
	Receptores de ruido impactados	0	537	634	634	745	575	625
INGENIERÍA	Prioridad de paso total necesaria (acres)	0	65	68	68	76	68	73
	Cantidad de propiedades afectadas directamente	0	178	197	197	234	197	213
	Cantidad de reubicaciones residenciales	0	0	0	0	0	0	0
	Cantidad de reubicaciones empresariales	0	0	0	0	0	0	0
	Ancho del pavimento en I-495 (pies)	138-146	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Ancho del pavimento en I-270 (pies)	218-230	194-198	218-222	218-222	242-248	202-206	226-230

FOLLETO DEL TALLER



POSIBLE ORGANIZACIÓN DE FASES

- Para implementar las mejoras de una alternativa de construcción, se podría considerar un posible plan de organización de fases. Se propondrán tres fases.
- La fase 1 comenzaría en I-495 en George Washington Parkway, incluiría mejoras en el American Legion Bridge, y se extendería hasta la I-95.
- La fase 2A en la I-270 comenzaría en la I-495 y se extendería hasta la I-370.
- La fase 2B en la I-495 comenzaría en la I-95 y se extendería hasta la parte oeste de MD 5.
- Esta organización en fases trabajaría, en primer lugar, con los segmentos de autopista más congestionados y permitiría que las fases 2A y 2B finalicen al mismo tiempo.
- Se espera que la fase 1 comience inmediatamente después de la aprobación del Registro de decisión, y que las fases 2A y 2B comiencen dentro de los dos años desde el comienzo de la fase 1.

PROGRAMA DE LA FASE 2B: I-495 desde I-95 hasta el oeste de MD 5

	Recursos	Alt 1 no construir	Alt 5	Alt 8	Alt 9	Alt 10	Alt 13B	Alt 13C
AMBIENTAL	Number of Parks/ Recreation Facilities	0	15	15	15	15	15	15
	Cantidad de propiedades históricas del Registro Nacional	0	8	8	8	8	8	8
	Terreno inundable de 100 años (acres)	0	21	23	23	23	23	23
	Áreas únicas y vulnerables (acres)	0	84	84	84	84	84	84
	Cubierta forestal (acres)	0	582	598	598	598	598	598
	Humedales (acres)	0	14	15	15	15	15	15
	Aguas estadounidenses (millas)	0	14	14	14	14	14	14
	Receptores de ruido impactados	0	1410	1684	1684	1684	1684	1684
INGENIERÍA	Prioridad de paso total necesaria (acres)	0	129	146	146	146	146	146
	Cantidad de propiedades afectadas directamente	0	587	708	708	708	708	708
	Cantidad de reubicaciones residenciales	0	0	0	0	0	0	0
	Cantidad de reubicaciones empresariales	0	1	1	1	1	1	1
	Ancho del pavimento en I-495 (pies)	138-146	170-174	194-198	194-198	194-198	194-198	194-198
	Ancho del pavimento en I-270 (pies)	218-230	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

NOTAS:

- Todas las alternativas se basan en las autopistas existentes, por lo tanto, las cantidades son similares.
- Las necesidades ambientales y de propiedad son preliminares a esta altura en el Estudio de rutas controladas. A medida que el estudio avanza, se evaluará y se priorizará cómo reducir las necesidades ambientales y de propiedad. Esto incluye incentivar el sector privado mediante innovación.

- Los impactos preliminares en los cuadros asumen impactos totales. Los impactos temporales y permanentes se diferenciarán en el DEIS.
- El análisis de calidad de aire para el estudio aún está en proceso. Las metodologías y las suposiciones usadas en la evaluación se describirán en el DEIS y la documentación de respaldo.
- Los receptores de ruido son tierras sensibles al ruido que incluyen residencias, escuelas, lugares de culto, parques, entre otros.

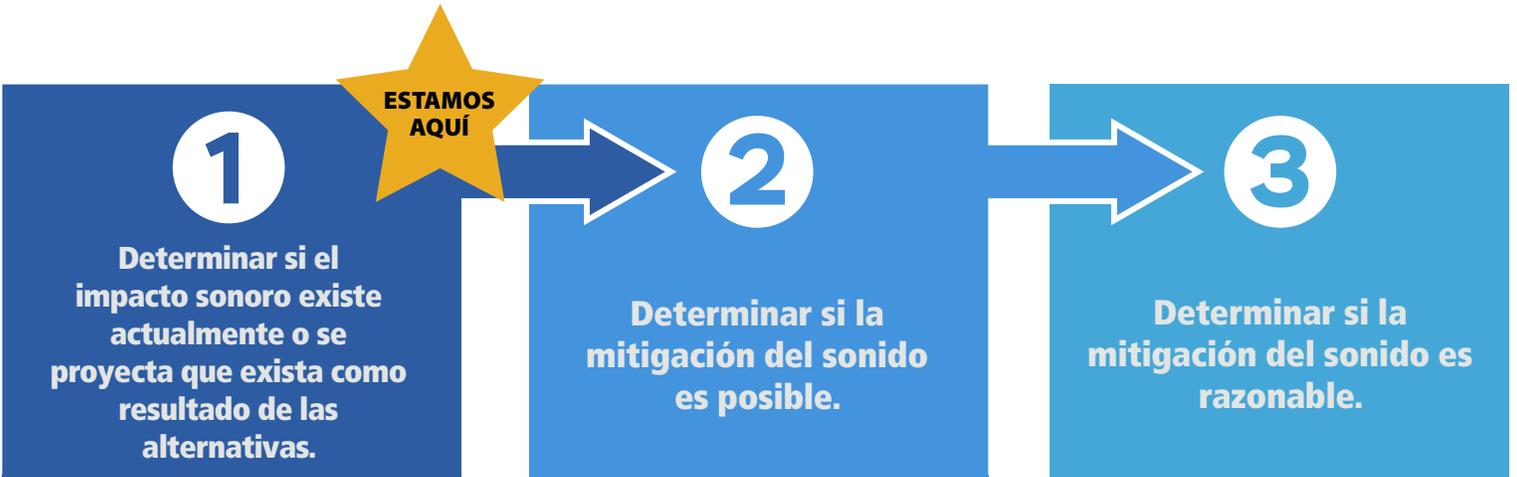
Estimaciones de costo de capital preliminares

Las estimaciones de costo preliminares para cada alternativa evaluada se desarrollaron para el alcance completo de los límites del estudio. Estas estimaciones incluyen costos para la construcción, ingeniería, prioridad y contingencias, para poder responder al nivel preliminar el estudio actual.

Alternativa 1 (No construir)	Alternativa 5 (1 carril HOT)	Alternativa 8 (2 ETL - 495) (1 ETL y 1 HOV - 270)	Alternativa 9 (2 carriles HOT)	Alternativa 10 (2 ETL - 495) (2 ETL y 1 HOV - 270)	Alternativa 13B (2 HOT - 495) (2 REV. HOT - 270)	Alternativa 13C (2 ETL - 495) (2 REV. ETL y 1 HOV - 270)
N/A	\$7.72B - \$8.56B	\$8.76B - \$9.70B	\$8.71B - \$9.64B	\$9.05B - \$10.02B	\$8.61B - \$9.54B	\$8.92B - \$9.87B

¿Cómo estudiamos el impacto sonoro?

Como parte de la NEPA, la MDOT SHA evalúa la necesidad de mitigación de ruido cuando las alternativas consideran ampliar una autopista existente. Esta evaluación incluye tres requisitos:



PROGRAMA DE ESTUDIO DE LOS CARRILES CONTROLADOS I-495 Y I-270



Reducción de necesidades potenciales de propiedad

Las necesidades ambientales y de pobreza son preliminares a esta altura en el Estudio de rutas controladas. A medida que el estudio avanza, se evaluará y se priorizará cómo reducir las necesidades ambientales y de pobreza. Esto incluye incentivar el sector privado mediante innovación.

¿Cómo hemos reducido las necesidades potenciales de propiedad?

En esta etapa temprana, considerando la información disponible y el nivel de diseño para cada alternativa, hemos intentado mantenernos dentro de las prioridades lo máximo posible para evitar o minimizar necesidades potenciales de propiedad de residentes y empresas.

En lugares donde se identificaron necesidades potenciales de propiedad, se aplicó una serie de ajustes para reducir la cantidad de propiedades potenciales necesarias. Esto incluye la reducción de áreas verdes y áreas de nivelación junto a la calzada, incluso muros de retención.

¿Cómo continuaremos reduciendo las necesidades potenciales de propiedad?

La MDOT SHA está comprometida a trabajar con residentes y empresas para identificar enfoques que puedan reducir aún más las necesidades potenciales de propiedad o mitigar cualquier efecto sobre la propiedad a medida que este proceso avanza.

Evitar y minimizar es una prioridad a medida que el proceso de desarrollo avanza. Esto incluye continuar evaluando la reducción de necesidades de propiedad a medida que se identifican y se redefinen las mejores alternativas. Además, la MDOT SHA invitará a participar e incentivará al sector privado mediante innovación para reducir las necesidades de propiedad.

Peaje

Una vez que la MDO SHA reciba comentarios de la agencia y el público sobre las alternativas retenidas recomendadas para el estudio detallado, la alternativa preferida puede involucrar nuevos carriles de autopista con peaje.

La elección de usar carriles con peaje o carriles de propósito general siempre estará en manos del viajante. Los carriles de propósito general que hoy en día son gratuitos continuarán siendo gratuitos, independientemente de la alternativa preferida que se seleccione.

Los carriles controlados ayudan a todos. Ejemplo:

- Los carriles con peaje exprés en la I-95 norte de Baltimore han dado como resultado un 12 % de reducción del retraso para quienes circulan en los carriles de propósito general.
- En Virginia, durante los últimos 5 años, las tendencias muestran un 7 % de reducción del tiempo de viaje en el carril de propósito general en dirección norte de la I-495 en el horario pico matutino, y un 15 % de reducción en el tiempo de viaje en los carriles de propósito general en dirección sur de la I-95 durante el horario pico de la tarde.
- La experiencia en Virginia en la I-495 y la I-95 muestra que la mayoría de los usuarios gastan menos por mes en peaje que en un solo tanque de combustible.



SIGA CONECTADO

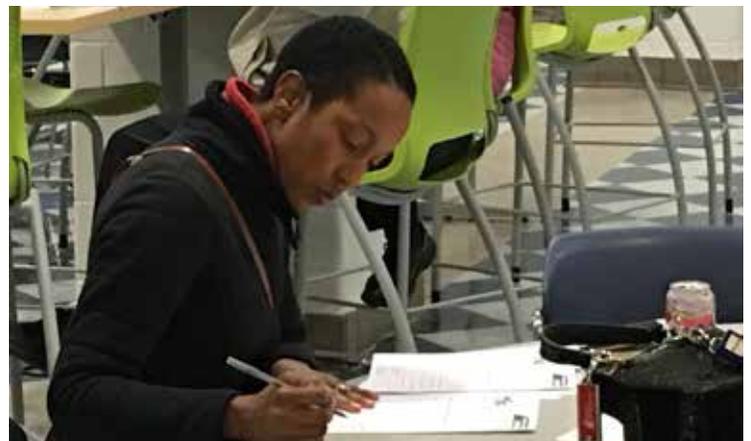
La MDOT SHA se compromete a mantener al público informado sobre este importante estudio. Conozca más sobre el estudio:

-  Visite **495-270-p3.com**
-  Llame a la línea gratuita **833-858-5960**
-  Envíe un correo electrónico al equipo del estudio **495-270-p3@sha.state.md.us**
-  Regístrese para recibir notificaciones de correo electrónico en el sitio web **495-270-p3.com**

ENVÍE COMENTARIOS

Queremos conocer sus comentarios sobre las siete alternativas retenidas para análisis detallado (ARDS). Los comentarios sobre las ARDS se aceptarán hasta el 14 de junio de 2019. Comente mediante uno de estos métodos:

-  Formulario de comentarios en copia impresa que puede entregarse en los talleres o por correo.
-  Correo electrónico a **495-270-p3@sha.state.md.us**
-  Proporcione comentarios orales en la grabadora.
-  Por correo a:
Maryland Department of Transportation
State Highway Administration
I-495 & I-270 P3 Office
707 North Calvert Street
Mail Stop P-601
Baltimore, MD 21202
-  Formulario de comentarios en línea **495-270-p3.com**

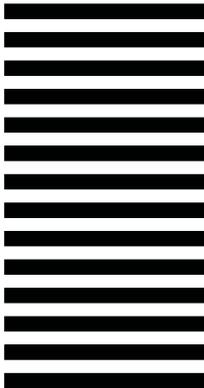




ATTN: LISA B. CHOPLIN, DIRECTOR
 I-495 & I-270 P3 OFFICE
 MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
 STATE HIGHWAY ADMINISTRATION
 707 NORTH CALVERT STREET MS P-601
 BALTIMORE MARYLAND 21298-6521

POSTAGE WILL BE PAID BY ADDRESSEE

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



NO POSTAGE
 NECESSARY
 IF MAILED
 IN THE
 UNITED STATES

