

## RESUMEN EJECUTIVO

### Visión general

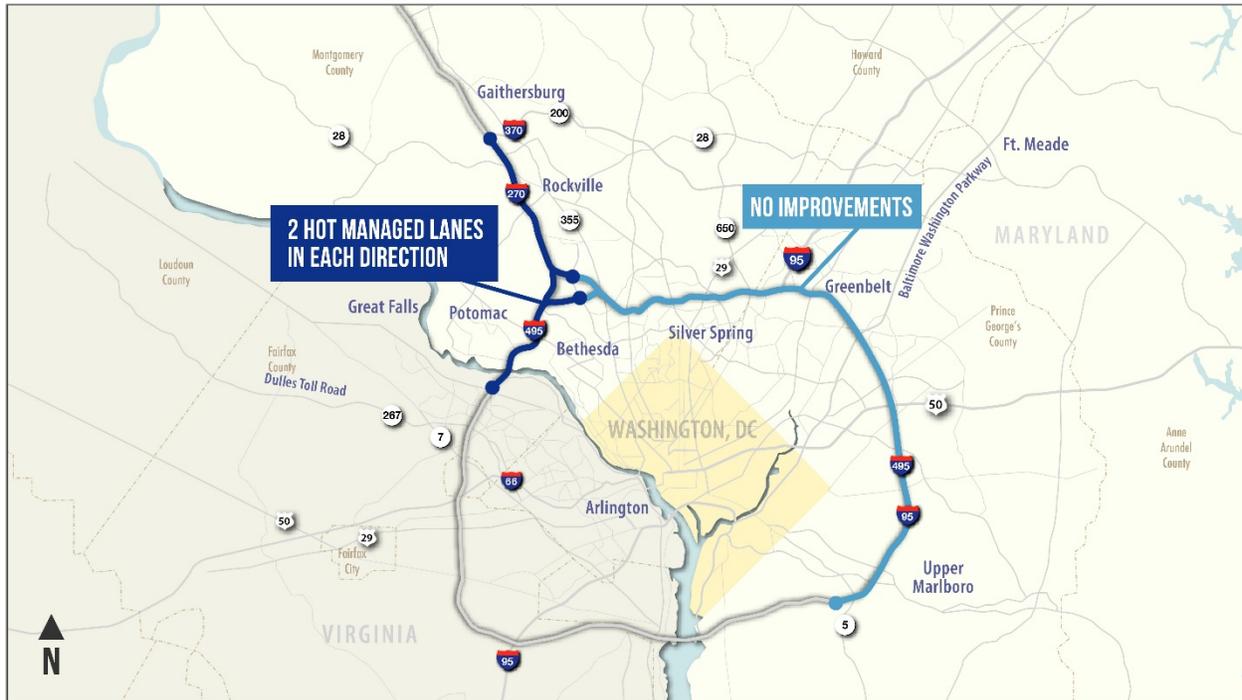
#### ¿Cuál es el objetivo del Borrador Suplementario de la Declaración de Impacto Ambiental?

De acuerdo con el 23 CFR 771.130, una Declaración de Impacto Ambiental (EIS, Environmental Impact Statement) puede ser suplementada en cualquier momento, cuando la Administración Federal de Carreteras (FHWA, Federal Highway Administration) determina que los cambios en la acción propuesta o la nueva información pertinente a las preocupaciones ambientales o los impactos de la acción propuesta no fueron evaluados en el Borrador EIS (DEIS, Draft Environmental Impact Statement). Este Borrador Suplementario de Declaración de Impacto Ambiental (SDEIS, Supplemental Draft Environmental Impact Statement) ha sido preparado para considerar nueva información relativa a la Alternativa Preferida, Alternativa 9 - Fase 1 Sur. Basándose en el análisis de la DEIS existente, la SDEIS revela nueva información relevante para la Alternativa Preferida, centrándose en la nueva información y haciendo referencia a la DEIS para la información que sigue siendo válida. La SDEIS también describe los antecedentes y el contexto en el que se identificó la Alternativa Preferida, la Alternativa 9 - Fase 1 Sur. La SDEIS estará disponible para que el público pueda revisar y comentar la Alternativa Preferida durante un período de comentarios de 45 días. Tras el período de comentarios de la SDEIS, la FHWA y la Administración de Carreteras del Estado del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA, Maryland Department of Transportation) considerarán los comentarios recibidos y responderán a los comentarios sustanciales sobre el DEIS y el SDEIS en la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS, Final Environmental Impact Statement).

#### ¿En qué se centra el SDEIS?

El SDEIS se centra en la nueva información relacionada con la Alternativa Preferida para el Estudio de Carriles de Acceso Controlado de la I-495 y la I-270 (Estudio). El Estudio está considerando alternativas que abordan la congestión de las carreteras dentro del alcance específico del Estudio, el cual permanece sin cambios desde el DEIS: la I-495 desde el sur de la George Washington Memorial Parkway en el condado de Fairfax, Virginia, incluyendo el reemplazo del Puente American Legion sobre el río Potomac, hasta el oeste de la MD 5 y a lo largo de la I-270 desde la I-495 hasta el norte de la I-370, incluyendo los ramales este y oeste de la I-270, en los condados de Montgomery y Prince George, Maryland. La Alternativa Preferida, la Alternativa 9 - Fase 1 Sur (mostrada en **azul oscuro** en la **Figura 1** del **ES**), incluye mejoras de construcción únicamente dentro de los límites de la Fase 1 Sur. No hay ninguna acción o no se incluyen mejoras en este momento en la I-495 al este del ramal este de la I-270 a la MD 5 (mostrado en **azul claro** en la **Figura 1**). Aunque la Alternativa Preferida no incluye mejoras en las partes restantes de la I-495 dentro del alcance del Estudio, las mejoras en el resto del sistema interestatal pueden seguir siendo necesarias en el futuro y avanzarían por separado, sujetas a estudios ambientales adicionales, análisis y colaboración con el público, las partes interesadas y las agencias locales.

## ES-1: Corredores del Estudio de Carriles de Acceso Controlado de la I-495 y la I-270 - Alternativa Preferida



### ¿Cuál es el propósito y la necesidad del estudio?

La Declaración de Propósitos y Necesidades sigue siendo la misma presentada en el Capítulo 1 del DEIS y en la Declaración de Propósitos y Necesidades completa en el Apéndice A del DEIS. Sin embargo, a continuación, se reitera el propósito y las necesidades para facilidad del lector.

El propósito del estudio es desarrollar una o varias soluciones de gestión de demanda de viajes que aborden la congestión, mejoren la fiabilidad de los viajes en la I-495 y la I-270 dentro de los límites del estudio y mejoren la movilidad y la conectividad multimodal existente y prevista.

Las necesidades del Estudio son:

- Dar cabida al tráfico existente y al crecimiento del tráfico a largo plazo
- Mejorar la fiabilidad de los viajes
- Proporcionar más opciones de viaje por carretera
- Dar cabida a la Seguridad Nacional
- Mejorar la circulación de bienes y servicios

Se identificaron también dos objetivos para el Estudio, además de la finalidad y las necesidades: (1) el uso de enfoques de financiación alternativos para la viabilidad financiera y (2) la responsabilidad medioambiental. Consulte el Capítulo 1 y el Apéndice A del DEIS para obtener más información sobre el Propósito y la Necesidad del Estudio.

### ¿Siguen siendo válidos el Propósito y la Necesidad con la Alternativa Preferida?

La identificación de la Alternativa 9 - Fase 1 Sur como la Alternativa Preferida no altera el Propósito y la Necesidad del Estudio. La necesidad general de mejoras en el área de estudio sigue siendo válida, independientemente de las alternativas de construcción evaluadas y de cualquier cambio potencial en los

límites de construcción de una alternativa preferida. Las necesidades declaradas del proyecto, por ejemplo, para acomodar el crecimiento del tráfico existente y a largo plazo, para mejorar la fiabilidad de los viajes, y para proporcionar opciones adicionales de carreteras, siguen siendo necesarias para hacer frente a los desafíos de transporte en el área de estudio. Además, el MDOT SHA sigue considerando los posibles cambios en las tendencias del tráfico y la movilidad como resultado de la pandemia, tal y como se describe en el **Capítulo 3** de este SDEIS, e informará sobre esos resultados en el FEIS.

### ¿Se abordarán los comentarios del DEIS?

Todos los comentarios sustanciales recibidos sobre el DEIS y el SDEIS serán revisados y respondidos en la FEIS.

Durante el último año, el MDOT SHA y la FHWA han tenido en cuenta los casi 3.000 comentarios recibidos sobre el DEIS y han trabajado con nuestras agencias asociadas y las partes interesadas para abordar muchos de los comentarios comunes recibidos de la siguiente manera:

- Alineación de la Alternativa Preferida y del proceso de obtención de permisos con el enfoque de entrega por fases centrado en solucionar la grave congestión del Puente American Legion como prioridad.
- Prevención y reducción significativa de los impactos sobre la propiedad, la comunidad, el patrimonio histórico, los recursos naturales y los parques.
- Lograr que se eviten todos los desplazamientos residenciales y empresariales.
- Prevención de impactos en el Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery.
- Identificación de la gestión de las aguas pluviales dentro y fuera de las instalaciones para cumplir con los requisitos reglamentarios.
- Monitoreo y análisis de los impactos de tráfico asociados con la pandemia COVID-19 para entender cualquier impacto en el Estudio.
- Compromiso con las mejoras prioritarias para las bicicletas, los peatones y el tránsito para aumentar las opciones multimodales de viaje dentro de los corredores de estudio.
- Inclusión de viajes con peaje gratuito en la Alternativa Preferida para los Vehículos de Alta Ocupación (HOV, High Occupancy Vehicles) con tres (3) o más usuarios, autobuses de tránsito, viajes compartidos y motociclistas, a fin de reducir la dependencia de los vehículos de ocupación individual y proporcionar opciones de viaje equitativas.

Este esfuerzo fue posible gracias a la amplia coordinación de las agencias y las partes interesadas que se produjo desde la publicación del DEIS en julio de 2020, incluyendo:

- La creación de Grupos de Trabajo de Justicia Económica, de Tránsito y Medioambiental
- Realización de más de 60 reuniones individuales con municipios, organizaciones no gubernamentales, funcionarios electos y comunidades.
- Realización de más de 80 reuniones con agencias reguladoras y de recursos para discutir los comentarios del DEIS, la evitación, la minimización y las oportunidades de mitigación; y
- Realización de más de 60 reuniones presenciales y de oficina con las agencias reguladoras para discutir los impactos en los recursos naturales, la gestión de las aguas pluviales, el aumento de las alcantarillas y la obtención de permisos.

Consulte los **Capítulos 4 y 5** del SDEIS para obtener más detalles sobre los esfuerzos de evitación, minimización y mitigación y el **Capítulo 7** del SDEIS para obtener más detalles sobre la coordinación pública y de las agencias.

## ¿Cómo ha afectado al estudio la pandemia de COVID-19?

La pandemia mundial de COVID-19 causó un profundo impacto en las rutinas diarias de las personas de todo el mundo, afectando a la forma en que los residentes y los viajeros de la Región de la Capital Nacional trabajan, viajan y pasan su tiempo libre. Estos cambios han alterado la demanda de tráfico, el uso del tránsito y los volúmenes de tráfico en todas las carreteras de Maryland, el Distrito de Columbia y Virginia, incluidas la I-495 y la I-270. El MDOT SHA ha estado monitoreando de cerca los cambios en los patrones de tráfico durante la pandemia. Consulte el **SDEIS, Apéndice B** para ver el Plan de Análisis y Monitoreo de Viajes COVID-19. El plan incluye un análisis de sensibilidad que confirmará la necesidad del proyecto y verificará que la Alternativa Preferida proporcionaría beneficios si la demanda futura es menor que la proyectada. Los resultados serán incluidos en la FEIS.

Los datos de tráfico indican una grave caída de los volúmenes de tráfico en abril de 2020 después de que se emitieran órdenes para permanecer en casa en todo Maryland, con volúmenes de tráfico diarios en la I-270 y la I-495 que se redujeron en más del 50 por ciento en comparación con abril de 2019. Con el despliegue de las vacunas a principios de 2021, la correspondiente caída de los casos de COVID-19 y la reapertura gradual de las escuelas y las empresas, los volúmenes de tráfico han seguido recuperándose y han vuelto a más del 90% de lo normal a partir de agosto de 2021. El uso del tránsito ha sido más lento en recuperarse, puesto que el uso de los servicios de la Administración de Tránsito de Maryland (MDOT MTA) del Departamento de Transporte de Maryland sigue siendo aproximadamente un 50% menor en comparación con los niveles prepandémicos a partir de agosto de 2021, según los datos presentados en el sitio web de seguimiento del coronavirus del MDOT.

El Plan de Análisis y Monitoreo de Viajes COVID-19 continuará evaluando las tendencias de transporte y confirmará que los mejoramientos de capacidad propuestos bajo la Alternativa Preferida serían necesarios y efectivos si la demanda futura varía sustancialmente de los pronósticos previos a la pandemia. El MDOT SHA debe asegurarse de que las mejoras en el transporte se desarrollan para satisfacer las necesidades de nuestro Estado no sólo para hoy, sino para los próximos 25 años o más. Debido a que las tendencias de viaje a largo plazo están lejos de estar establecidas y debido a que los datos más recientes sugieren que el tráfico está repuntando cerca de los niveles pre-pandémicos, las proyecciones del SDEIS continúan aplicando modelos que fueron desarrollados y calibrados antes de 2020 para su uso en la evaluación de las condiciones proyectadas para 2045 en este documento. Sin embargo, el MDOT SHA seguirá revisando los nuevos datos a medida que estén disponibles. El análisis de sensibilidad que evalúa varios escenarios hipotéticos relacionados con la futura demanda de tráfico debido a posibles cambios a largo plazo en el teletrabajo, el comercio electrónico y el uso del tránsito como parte del Plan de Análisis y Seguimiento de Viajes COVID-19 (**SDEIS, Apéndice B**) está en curso.

Consulte la **Sección 3.1.4** del **Capítulo 3** y el **Apéndice B** del SDEIS para obtener más detalles sobre el impacto de la pandemia COVID-19 en el estudio. Los resultados se presentarán en la FEIS.

## **Borrador Suplementario de Declaración de Impacto Ambiental**

### ¿Qué se incluye en el Borrador Suplementario de la Declaración de Impacto Ambiental en comparación con la Declaración de Impacto Ambiental Final?

Este SDEIS ha sido preparado para presentar nueva información relativa a la Alternativa Preferida, Alternativa 9 - Fase 1 Sur. La FHWA y el MDOT SHA han identificado la Alternativa 9 Fase 1 Sur como la Alternativa Preferida.

Este SDEIS suplementa el DEIS existente que fue publicado el 10 de julio de 2020. El SDEIS se limita a centrarse en la nueva información, mientras que hace referencia al DEIS para la información que sigue siendo válida. La documentación detallada de las condiciones existentes, las metodologías, las

evaluaciones de los efectos de las alternativas de construcción del DEIS, y la mitigación conceptual, cuando sea aplicable, se incluyen en los informes técnicos del Estudio anexos al DEIS (Apéndices A a la S) y están disponibles a través del sitio web del Programa (<https://495-270-p3.com/deis/#DEIS>).

El SDEIS presenta una descripción de la Alternativa Preferida, así como el análisis de tráfico asociado junto con los impactos permanentes y temporales asociados a la Alternativa Preferida. Con el avance de la Alternativa Preferida, ha continuado la coordinación con las agencias de recursos sobre la evitación, minimización y mitigación conceptual. El SDEIS describe los esfuerzos actuales para evitar, minimizar y mitigar los impactos desde la publicación del DEIS en julio de 2020 hasta el verano de 2021. La mitigación y los compromisos finales se incluirán en el Registro de Decisión (ROD, Record of Decision).

El SDEIS está disponible para que los ciudadanos interesados, los funcionarios electos, las agencias gubernamentales, las empresas y otras partes interesadas puedan revisar y comentar la Alternativa Preferida durante un período de comentarios de 45 días y durante una consulta pública virtual el 1 de noviembre de 2021 (consulte [oplanesmd.com/SDEIS](https://oplanesmd.com/SDEIS) para obtener los últimos detalles sobre la consulta pública virtual).

Tras la difusión del SDEIS y la revisión y consideración de los comentarios recibidos, se elaborará una FEIS. La FEIS se centrará en cualquier análisis adicional y en el perfeccionamiento de los datos, así como en la respuesta a los comentarios sustanciales recibidos sobre el DEIS y el SDEIS. Los análisis adicionales o finales que se presentarán en la FEIS incluyen:

- Evaluación de Impactos Visuales final para la Alternativa Preferida, incluyendo representaciones y mitigación final.
- Análisis de Calidad del Aire final para la Alternativa Preferida incluyendo CO, MSATs, Emisiones de Gases de Efecto Invernadero e impactos de calidad del aire relacionados con la construcción.
- Evaluación de la Sección 4(f) final con el Análisis del Menor Daño Global final.
- Análisis de Justicia Ambiental (EJ) final que incluye la consideración de la mitigación, la comparación de los efectos adversos de la Alternativa Preferida dentro de las poblaciones EJ con los efectos adversos dentro de una comunidad de referencia de población no EJ y la conclusión final de si se producirían efectos desproporcionadamente altos y adversos.
- Paquete de Mitigación final incluyendo todas las medidas finales para mitigar los impactos inevitables para todos los recursos identificados a través de la coordinación con las agencias jurisdiccionales.
- Declaración de Conclusiones sobre Humedales e Inundaciones final que identifica la mitigación final de los impactos en los humedales y en la llanura de inundación en la propiedad del Servicio de Parques Nacionales.
- Solicitud Conjunta Federal/Estatal final y documentación de apoyo para la alteración de cualquier llanura aluvial, vía fluvial, humedal mareal o no mareal.

## ¿Cuál es el formato del SDEIS?

El formato del SDEIS sigue el mismo formato que el DEIS del 10 de julio de 2020 y contiene diez capítulos.

- El **Capítulo 1** presenta el Propósito y la Necesidad del Estudio, el cual no se ha modificado con respecto al DEIS, pero se repite para facilitar al lector. Este capítulo está respaldado por la

Declaración de Propósito y Necesidad (DEIS, Apéndice A, [https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS\\_AppA\\_PN\\_web.pdf](https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppA_PN_web.pdf)).

- El **Capítulo 2** presenta una descripción de la Alternativa Preferida. También describe otros elementos comunes de la Alternativa Preferida como los límites de interferencia (LOD, limits of disturbance),<sup>1</sup> acceso a carriles controlados, gestión de aguas pluviales, alcantarillas, construcción y efectos a corto plazo, elementos de tránsito, consideraciones para peatones y bicicletas, y peaje.
- El **Capítulo 3** presenta los resultados de los análisis operativos de tráfico realizados para la Alternativa de No Construir 2045 y la Alternativa Preferida. También discute cómo se consideran los efectos de la pandemia en el análisis de tráfico, así como los efectos en las redes de carreteras locales. Este capítulo está respaldado por el *Memorando de Evaluación del Tráfico - Alternativa 9: Fase 1 Sur* en el **SDEIS, Apéndice A**.
- El **Capítulo 4** presenta los impactos permanentes y temporales asociados a la Alternativa Preferida. También ofrece una actualización de las medidas para evitar, minimizar y mitigar los posibles efectos ambientales, donde corresponda. La mitigación final se incluirá en la FEIS.
- El **Capítulo 5** presenta el Borrador Actualizado de la Evaluación de la Sección 4(f), que actualiza los usos potenciales de la Sección 4(f) y la mitigación asociada con la Alternativa Preferida a parques públicos significativos, áreas recreativas y propiedades históricas en cumplimiento de la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) de 1966. Este capítulo es un suplemento del Borrador de la Evaluación de la Sección 4(f) (DEIS, **Apéndice F**, [https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS\\_AppF\\_Draft-Section-4f-Eval\\_web.pdf](https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppF_Draft-Section-4f-Eval_web.pdf)).
- El **Capítulo 6** reconoce que el 20 de enero de 2021, la Orden Ejecutiva 13807: *Estableciendo Disciplina y Responsabilidad en la Revisión Ambiental y los Procesos de Permiso para Proyectos de Infraestructura*, fue revocada en la Orden Ejecutiva 13990: *Protegiendo la Salud Pública y el Medioambiente y Reestableciendo la Ciencia para Hacer Frente a la Crisis Climática*.
- El **Capítulo 7** presenta un resumen del alcance público y la coordinación de las agencias para el Estudio que se ha producido, desde la publicación del DEIS en julio de 2020 hasta el verano de 2021.
- El **Capítulo 8** presenta la Lista de Preparadores del SDEIS.
- El **Capítulo 9** presenta la Lista de Distribución de las agencias, organizaciones y personas a las que se facilitó el SDEIS para su revisión y comentario, así como información sobre la disponibilidad pública del SDEIS.
- El capítulo 10 presenta las referencias para el SDEIS.

El SDEIS se centra en la nueva información relacionada con la Alternativa Preferida. El SDEIS completo y los apéndices de apoyo se pueden encontrar en el sitio web del Programa: [oplanesmd.com/SDEIS](https://oplanesmd.com/SDEIS). La información existente en el DEIS de julio de 2020 que no ha cambiado no se repetirá en el SDEIS, pero el DEIS y los análisis técnicos de apoyo están disponibles para su revisión y referencia en el sitio web del Programa: <https://495-270-p3.com/deis/>.

---

<sup>1</sup> Los límites de interferencia están en el límite propuesto en el que toda construcción, andamiaje, materiales de almacenamiento, nivelado, limpieza, control de erosión y sedimentación, paisajismo, drenaje, manejo de aguas pluviales, reemplazo/construcción de barreras de sonido y actividades relacionadas ocurrirían.

## ¿Cuáles son las formas de comentar el SDEIS?

La FHWA y el MDOT SHA invitan a los funcionarios electos interesados, a los gobiernos estatales y locales, a otras agencias federales, a los gobiernos tribales de los nativos americanos, a las organizaciones y a los miembros del público a presentar sus comentarios sobre el SDEIS. El SDEIS para el Estudio y los reportes técnicos pueden ser vistos y descargados del sitio web del proyecto en: [oplanesmd.com/SDEIS](https://oplanesmd.com/SDEIS).

El periodo de comentarios públicos se abre el 1 de octubre de 2021 y continuará hasta el 15 de noviembre de 2021. *Los comentarios por escrito y verbales tendrán la misma consideración.* El MDOT SHA y la FHWA revisarán todos los comentarios, y considerarán y responderán a todos los comentarios sustanciales recibidos o estampillados antes de esa fecha en la preparación del FEIS. Los comentarios recibidos o estampillados después de esa fecha serán revisados y considerados en la medida de lo posible. El 1 de noviembre de 2021 se celebrará una consulta pública virtual. Consulte [oplanesmd.com/SDEIS](https://oplanesmd.com/SDEIS) para obtener la información más reciente sobre los detalles de la consulta pública.

Los comentarios sobre la SDEIS se pueden realizar de las siguientes maneras:

- Testimonio oral en la Consulta Pública virtual, el 1 de noviembre de 2021
- Formulario de comentarios sobre el SDEIS en [oplanesmd.com/SDEIS](https://oplanesmd.com/SDEIS)
- Correo electrónico a [MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov](mailto:MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov)
- Cartas a Jeff Folden, I-495 & I-270 P3 Program Deputy Director, I-495 & I-270 P3 Office, 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202
- Llame al 855-432-1483 y deje un mensaje de voz limitado a tres minutos

## Alternativas

### ¿Cuál es la Alternativa Preferida?

En enero de 2021, la Alternativa 9 fue anunciada como la Alternativa Preferida Recomendada por el MDOT SHA, basándose en los resultados de los análisis de tráfico, ingeniería, financieros y ambientales, así como en los comentarios del público. Después de varios meses de coordinar y escuchar a las agencias y partes interesadas en relación con la Alternativa 9 como la Alternativa Preferida Recomendada, el MDOT SHA decidió alinear el Estudio para ser consistente con el enfoque de entrega y permisos por etapas determinado previamente, que se centró en la Fase 1 Sur solamente. Como resultado, la FHWA y el MDOT SHA identificaron una nueva Alternativa Preferida Recomendada: Alternativa 9 - Fase 1 Sur. La Alternativa 9 - Fase 1 Sur incluye las mismas mejoras propuestas como parte de la Alternativa 9 pero limitadas a los límites de la Fase 1 Sur solamente (**Figura ES-1**). Esta Alternativa Preferida fue identificada después de la coordinación con las agencias de recursos, el público y las partes interesadas para responder directamente a los comentarios recibidos en el DEIS, y para alinear la aprobación de la NEPA con el enfoque de entrega por fases del proyecto y permisos del Programa P3. La FHWA y las Agencias Cooperantes<sup>2</sup> acordaron la Alternativa 9 - Fase 1 Sur como la Alternativa Preferida en junio de 2021.

La Alternativa Preferida incluye una red de carriles de peaje de alta ocupación (HOT, High Occupancy Toll) de dos carriles en la I-495 y la I-270 dentro de los límites de la Fase 1 Sur únicamente (**Figura ES 2**). En la I-495, la Alternativa Preferida consiste en añadir dos carriles nuevos de peaje en cada dirección desde la George Washington Memorial Parkway hasta el este de la MD 187. En la I-270, la alternativa preferida consiste en convertir el carril HOV existente en cada dirección en un carril de acceso controlado HOT y añadir un nuevo carril de acceso controlado HOT en cada dirección en la I-270 desde la I-495 hasta el norte de la I-370 y en los ramales este y oeste de la I-270. No hay ninguna acción, o no se incluyen mejoras en

<sup>2</sup> El NCPC y el M-NCPPC no coincidieron en la Alternativa Preferida.

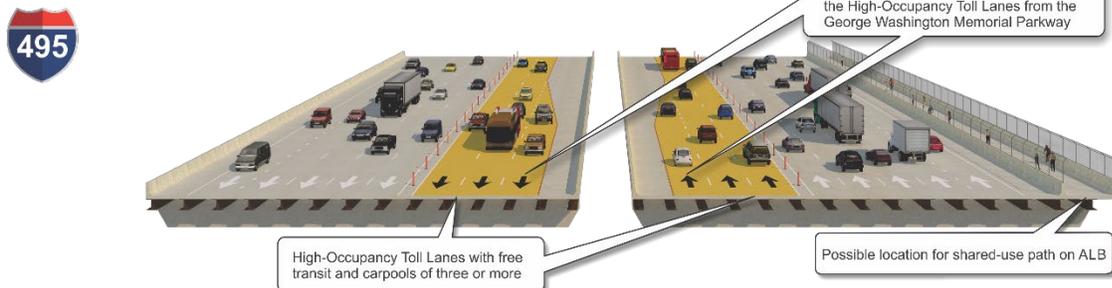
este momento en la I-495 al este del ramal este de la I-270 hasta la MD 5. A lo largo de la I-270, los carriles colectores-distribuidores (C-D) existentes desde Montrose Road hasta la I-370 se eliminarían como parte de las mejoras propuestas. Los carriles de acceso controlado se separarían de los carriles de uso general mediante pilones colocados dentro de una franja de protección de cuatro pies de ancho. Los autobuses de tránsito y los vehículos HOV 3+ podrán utilizar los carriles de acceso controlado sin peaje.

### Figure ES-1: Alternativa 9 - Secciones Típicas de la Fase 1 Sur (Carriles de Acceso Controlado HOT mostrados en amarillo)

I-495 from the George Washington Memorial Parkway to east of MD 187



I-495: American Legion Bridge (Looking north towards Maryland)



I-495 east of MD 187 to west of MD 5 - NO ACTION AT THIS TIME



I-270 from I-495 to I-370



### ¿Qué componentes de tránsito se incluyen en la Alternativa Preferida?

Mientras que las alternativas de tránsito independientes no cumplen con el Propósito y Necesidad del Estudio, la Alternativa Preferida incluye elementos de tránsito consistentes con el propósito del proyecto de mejorar la movilidad y conectividad multimodal existente y planificada. (Consulte el **Capítulo 2, sección 2.3.7** para obtener más detalles sobre los elementos relacionados con el tránsito de la alternativa preferida). Para promover esta consideración clave y para responder a los comentarios del público y de los organismos recibidos hasta la fecha, el MDOT SHA ha identificado oportunidades para mejorar la movilidad y la conectividad del tránsito dentro de la Alternativa Preferida. Esto incluye los siguientes elementos:

- Permitir el uso del tránsito de autobuses en los carriles de acceso controlado HOT libre de peaje para proporcionar un aumento en la velocidad de los viajes, la garantía de un viaje fiable, y la conexión con el servicio de autobús local/sistemas en las arterias que conectan directamente con la actividad urbana y suburbana y los centros económicos.

- Facilitar las conexiones directas e indirectas desde los carriles de acceso controlado HOT propuestos hasta las estaciones de tránsito existentes y el desarrollo orientado al transporte previsto en el metro de Shady Grove (I-370), el metro de Twinbrook (Wootton Parkway), el Centro de Tránsito de Montgomery Mall (Westlake Terrace) y el metro de Medical Center (MD 187).
- Las mejoras del tránsito regional para potenciar el tránsito existente y planificado y apoyar nuevas oportunidades de servicio de tránsito regional forman parte de la Alternativa Preferida e incluyen:
  - Construcción de nuevas bahías para autobuses en la Estación de Metros de Shady Grove de la WMATA
  - Mayor capacidad en el estacionamiento disuasorio de Westfield Montgomery Mall

Los elementos de tránsito también fueron considerados por el Grupo de Trabajo de Tránsito y el estudio conjunto I-495/ Puente American Legion Tránsito/Gestión de la Demanda de Transporte (TDM) por el Departamento de Senderos y Transporte Público de Virginia y la Administración de Tránsito de Maryland del Departamento de Transporte de Maryland. Ambas iniciativas dieron lugar a informes.

El *Reporte de Coordinación del Servicio de Tránsito* completado en coordinación con el Grupo de Trabajo de Tránsito se puso a disposición del público en junio de 2020 en el sitio web del Programa P3 (<https://495-270-p3.com/transit-benefits/>) y se está utilizando para informar a los condados afectados y a los proveedores de tránsito sobre las importantes oportunidades de tránsito que ofrecen los carriles de acceso controlado, tales como las estrategias para maximizar los beneficios de la confiabilidad y la velocidad; proporcionar una base para la evaluación y priorización de las futuras necesidades de capital y de operación en el área de servicio; e iniciar las discusiones sobre las formas de incorporar los servicios de tránsito regional en el Programa P3.

El *Reporte y Plan Final de Tránsito/TDM de la I-495/ALB* fue completado en marzo de 2021 y fue publicado en línea ([http://www.drpt.virginia.gov/media/3375/i495\\_alb\\_transittdm\\_study\\_finalreport\\_030521\\_combined.pdf](http://www.drpt.virginia.gov/media/3375/i495_alb_transittdm_study_finalreport_030521_combined.pdf)) Identificó una serie de paquetes potenciales de inversión para proveer nuevas opciones de movilidad para el servicio de viajes biestatales. Cada paquete describía una combinación de elementos de servicio de tránsito, mejoras tecnológicas, programas de asistencia a los viajeros y necesidades de estacionamiento. Los paquetes de inversión ofrecían opciones para trasladar a más personas a través del Puente American Legion (ALB) en menos vehículos.

## ¿Qué compromisos adicionales de tránsito se han asumido a través del acuerdo P3?

El 11 de agosto de 2021, de acuerdo con la ley de Maryland, el MDOT y la MDTA presentaron y recibieron la aprobación del Consejo de Obras Públicas para adjudicar el Acuerdo P3 de la Fase 1 al Proponente Seleccionado para el trabajo de predesarrollo relacionado con la Fase 1 Sur del Programa P3. Como parte de su propuesta, el Desarrollador de la Fase se ha comprometido a proporcionar un estimado de 300 millones de dólares para los servicios de tránsito en el condado de Montgomery durante el plazo de funcionamiento de la Fase 1 Sur.

Para apoyar aún más los servicios de tránsito, el MDOT se ha comprometido, tras el cierre financiero del Acuerdo de la Sección P3 para la Fase 1 Sur, a financiar no menos de 60 millones de dólares para el diseño y la obtención de permisos de las inversiones de tránsito de alta prioridad en el condado de Montgomery, como la Fase I del Corridor Cities Transitway, el Bus Rapid Transit en el Corredor MD 355, u otros proyectos de alta prioridad, y para construir y equipar la Instalación de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses de Metropolitan Grove.

## ¿La sustitución del Puente American Legion forma parte del Estudio de Carriles de Acceso Controlado?

Sí, la Alternativa Preferida incluye la sustitución completa del Puente American Legion (ALB) por un puente nuevo y más ancho (no la ampliación del puente existente) para dar cabida a los dos carriles HOT en cada dirección. El puente existente tiene casi 60 años y tendría que ser sustituido en algún momento de la próxima década, independientemente de este Estudio. El nuevo puente se construiría en fases para mantener el mismo número de carriles existentes en todo momento durante la construcción. El nuevo puente se sustituirá en la misma ubicación actual.

El ALB reconstruido incluirá un camino de uso compartido para proporcionar una conexión ciclista y peatonal entre Virginia y Maryland. Consulte el **SDEIS, Capítulo 2, Sección 2.3.8**, para conocer las opciones de camino de uso compartido que se están considerando.

## ¿Aborda la Alternativa Preferida la gestión de las aguas pluviales?

Sí, se realizó un análisis preliminar y conceptual de la gestión de las aguas pluviales (SWM, Stormwater Management) para la alternativa preferida y se utilizó para ayudar a determinar el LOD. (Consulte el **Capítulo 2, Sección 2.3.2** de este documento para obtener más detalles). De acuerdo con la Ley de Gestión de Aguas Pluviales de Maryland de 2007, el MDOT SHA se asegurará de que se cumplan los requisitos de cantidad y calidad del agua de SWM, y de que el tratamiento se realice y mejore las condiciones actuales, tal como lo exige la Ley de SWM.

Para la Alternativa Preferida, el requisito de gestión de la cantidad de agua se cumplirá dentro de cada segmento de drenaje, excepto uno: el segmento de drenaje del ALB. De acuerdo con la normativa habitual, se podría conceder una exención cuantitativa para el ALB debido a la descarga directa en el río Potomac, una vía fluvial importante.

En cuanto a los requisitos de calidad del agua, la alternativa preferida cumplirá con los requisitos de diseño ambiental del sitio (ESD, Environmental Site Design) en la mayor medida posible (MEP, Maximum Extent Practicable) en el sitio. Sin embargo, debido a la cantidad de superficie impermeable que requiere tratamiento y a las limitaciones existentes en el emplazamiento, no se pudo proporcionar la cantidad total de calidad de agua requerida en todos los segmentos de drenaje. Para aquellos segmentos de drenaje en los que la calidad del agua no pudo ser atendida en el sitio, el déficit se cubrirá mediante la gestión compensatoria de las aguas pluviales dentro de la misma cuenca hidrográfica, tal y como se define en las Directrices y Procedimientos sobre Sedimentos y Aguas Pluviales (SSGP, Sediment and Stormwater Guidelines and Procedures) del MDOT SHA, Sección 5.5. Basándose en los resultados de un análisis de la gestión compensatoria de las aguas pluviales fuera del emplazamiento, se identificaron numerosos emplazamientos potenciales de calidad del agua para cumplir y superar el tratamiento completo del área impermeable (IAT, Impervious Area Treatment) requerido para la Alternativa Preferida. (Consulte el **Capítulo 2, Sección 2.3.2** y el **SDEIS, Apéndice C**, para obtener más detalles sobre la gestión compensatoria de las aguas pluviales).

## ¿Qué pasa con las mejoras que se estudiaron para la I-495, al este del ramal este de la I-270 hasta la MD 5?

Aunque la Alternativa Preferida no incluye mejoras en las partes restantes de la I-495 dentro de los límites del Estudio, es posible que en el futuro se necesiten mejoras en el resto del sistema interestatal. Cualquier mejora de este tipo avanzaría por separado, y estaría sujeta a estudios ambientales adicionales, análisis y colaboración con el público, las partes interesadas y las agencias locales.

## Peaje

### ¿Por qué los nuevos carriles deben ser de peaje y por qué el Estado necesita un desarrollador para construirlos?

El Estado de Maryland no dispone de fondos para construir mejoras de esta magnitud con un coste estimado de aproximadamente 3.000 a 3.500 millones de dólares como coste estimado de las mejoras de la Fase 1 Sur. Además, incluso con los peajes para devolver los préstamos, el Estado no tiene suficiente capacidad de fianza para pedir préstamos para pagar las mejoras. Por lo tanto, el Estado ha seleccionado un desarrollador de fase a través de un proceso competitivo y ha entrado en un acuerdo de Fase P3 por el que el desarrollador diseñará, construirá, financiará, operará y mantendrá los carriles gestionados durante un período de tiempo utilizando los ingresos de los peajes. El MDOT SHA seguiría siendo el propietario de todos los carriles de la I-495 y la I-270 y se aseguraría de que la autopista cumple su función de transporte prevista.

### ¿Cómo se fijarán las tarifas de peaje?

El proceso de fijación de las tarifas de peaje está dirigido por el MDTA. Es la única entidad estatal con autoridad para establecer, revisar y fijar las tarifas de peaje de acuerdo con el Artículo de Transporte §4-312 del Código Anotado de Maryland y el COMAR Título 11 del Departamento de Transporte, Subtítulo 07 de la MDTA, Capítulo 05 de la Notificación Pública de las Revisiones de los Horarios de Peaje (11.07.05). La MDTA es responsable de establecer los rangos de las tarifas de peaje y de llevar a cabo las operaciones de cobro de peaje para los límites de la Fase 1 Sur.

El proceso de fijación de la gama de tarifas de peaje se centra en una propuesta del personal del MDTA para establecer tarifas de peaje mínimas, tarifas de peaje máximas, topes de tarifas blandas dentro de las gamas de tarifas de peaje mínimas y máximas, un proceso de escalada de peaje anual y descuentos de peaje para determinados tipos de vehículos.

El proceso para llevar a cabo las audiencias públicas y registrar los comentarios del público se especifica en el Artículo de Transporte, §4-312, Código Anotado de Maryland. La propuesta inicial se presentó a la Junta del MDTA el 20 de mayo de 2021. De acuerdo con el proceso, la Junta votó a favor de llevar la propuesta de peaje a audiencias públicas y a un período de comentarios públicos, garantizando así la participación del público en el proceso de fijación de la gama de tarifas de peaje y cumpliendo con la ley estatal al proporcionar oportunidades para la revisión y los comentarios del público.

Las consultas públicas se realizaron los días 12 y 14 de julio de 2021 y todo el material de las consultas públicas, incluida la información y los estudios utilizados en el análisis para justificar la propuesta de la gama de tarifas de peaje, se publicaron en el sitio web del MDTA y siguen estando a disposición del público en <https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting>. El periodo de comentarios duró desde el 20 de mayo hasta el 12 de agosto de 2021. En la reunión de la Junta Directiva del MDTA del 26 de agosto de 2021, el personal del MDTA presentó un resumen y un análisis de los comentarios públicos recibidos en las audiencias públicas. Además, respondieron a las preguntas de los miembros de la Junta. Un resumen de los comentarios públicos recibidos y el análisis de los mismos está disponible en la página web del MDTA en [mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/PublicParticipation](https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/PublicParticipation).

Después de considerar los comentarios del público, en la reunión de la Junta Directiva del MDTA del 30 de septiembre de 2021, el personal de la MDTA presentó la propuesta final del rango de tarifas de peaje. Este rango final de tarifas de peaje será la acción recomendada para la Junta y está disponible en la página web del MDTA en [mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting](https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting).

## ¿Cuáles podrían ser las tarifas de peaje?

En lugar de centrarse únicamente en los ingresos, la Alternativa Preferida se diseñará para mantener velocidades de 45 millas por hora o más en los carriles de peaje de alta ocupación HOT (High Occupancy Toll). El objetivo de los carriles HOT es mantener un tráfico fluido y utilizar los factores de fijación de precios para influir en el flujo de tráfico. Como tal, el rango de la tarifa de peaje se establecerá para asegurar que los carriles HOT operen con las métricas operativas establecidas, que aplican los principios económicos de la oferta y la demanda para influir en la utilización de los carriles HOT. El Desarrollador de la Sección de la Fase 1 será responsable de fijar las tarifas de peaje dentro de los rangos de tarifas de peaje establecidos, si se aprueban al final del proceso de fijación de rangos de tarifas de peaje.

Los rangos de tarifas de peaje propuestos para los límites de la Alternativa Preferida - Fase 1 Sur están disponibles en el sitio web de la MDTA en <http://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/TollRateRangeSettingProcessandProposal>. Los rangos de tarifas de peaje consistirán en tarifas de peaje mínimas, topes de tarifas de peaje suaves y tarifas de peaje máximas para los carriles HOT. Las tarifas también incluirán factores de escalada anual para asegurar que los rangos de tarifas de peaje sean adecuados para cubrir todo el plazo de los acuerdos del Programa P3 (que se prevé que sea de 50 años). Las tarifas de peaje se establecerán de forma dinámica, lo que significa que podrían cambiar hasta cada cinco minutos según el volumen de tráfico o la velocidad en los carriles HOT para proporcionar a los clientes que decidan utilizar los carriles HOT y pagar un peaje, un viaje más rápido y fiable. Las tarifas de peaje reales cambiarán según el tráfico en tiempo real dentro de cada segmento de peaje.

## Transporte y tráfico

### ¿Qué análisis de tráfico fue actualizado para el SDEIS?

El análisis de tráfico se actualizó de un año de diseño de 2040 a un año de diseño de 2045 para las Alternativas de No Construir y Preferidas utilizando proyecciones de volumen de tráfico de una versión actualizada del modelo de proyección regional del MWCOG, Versión 2.3.75. El DEIS utilizó una versión anterior del modelo del MWCOG, la versión 2.3.71, que era la última versión del modelo disponible cuando se inició el Estudio y sólo proyectaba la demanda de tráfico hasta el año 2040.

Para las condiciones futuras de tráfico, la Alternativa Preferida fue evaluada y comparada con la condición de No Construir utilizando las proyecciones actualizadas de 2045 para varias métricas operativas clave, incluyendo: velocidad, retraso, tiempo de viaje, nivel de servicio, rendimiento y el efecto en la red local. Estos parámetros son los mismos utilizados en el DEIS para evaluar y comparar las alternativas. Consulte el **Capítulo 3** de este SDEIS y el **Apéndice A** del SDEIS para obtener más detalles.

El SDEIS, **Capítulo 3**, también aborda cómo el MDOT SHA está considerando los efectos de la pandemia COVID-19 en la demanda y las proyecciones de tráfico. Consulte la **Sección 3.1.4** del **Capítulo 3** y el **Apéndice B** del SDEIS para obtener más detalles.

### ¿Cuáles son los resultados de los análisis operativos de tráfico?

Los resultados de la evaluación operativa del tráfico en el año de diseño 2045 para la Alternativa de No Construir y la Alternativa Preferida se resumen a continuación y se presentan en el **Capítulo 3** de este SDEIS y SDEIS, **Apéndice A**.

La **Alternativa de No Construir** no resolvería ninguno de los problemas operativos significativos experimentados bajo las condiciones existentes. No podría adaptarse al crecimiento del tráfico a largo plazo, lo que daría lugar a velocidades de viaje lentas, retrasos significativos, largos tiempos de viaje y una red poco fiable. En comparación con los resultados de 2040 de No Construir presentados en el DEIS, los

resultados de 2045 de No Construir muestran mayores retrasos y tiempos de viaje en la I-495 y la I-270 debido al crecimiento adicional del tráfico proyectado entre 2040 y 2045. Este crecimiento del tráfico se anticipa a pesar de los proyectos de tránsito adicionales incluidos en la proyección de 2045 que ayudan a reducir ligeramente los retrasos proyectados en la red de carreteras locales circundantes.

Se prevé que la **Alternativa Preferida** proporcione beneficios operativos tangibles al sistema a pesar de que no incluye ninguna acción o ninguna mejora para una gran parte del área de estudio para evitar y minimizar los impactos. Esta alternativa aumentaría significativamente el rendimiento a través del Puente American Legion y en la sección sur de la I-270, reduciendo al mismo tiempo la congestión. También aumentaría la velocidad, mejoraría la fiabilidad y reduciría los tiempos de viaje y los retrasos a lo largo de la mayoría de la I-495, la I-270 y la red de carreteras circundantes en comparación con la Alternativa de No Construir. Aunque la Alternativa Preferida proporciona una menor mejora en las operaciones de tráfico en comparación con las Alternativas de Construcción, que incluían los límites completos de estudio de 48 millas evaluados en el DEIS (como las Alternativas 9 y 10), fue elegida en parte por los comentarios del público y de las partes interesadas que indicaron una fuerte preferencia por la eliminación de los impactos sobre la propiedad y el medio ambiente en la parte superior y este de la I-495. La congestión estaría presente durante las horas pico de la tarde en la I-270 en dirección norte y en el bucle interior de la I-495 en el año de diseño de 2045 debido a los cuellos de botella que se producen fuera de los límites de la Alternativa Preferida.

El FEIS y la Aprobación del Punto de Acceso Interestatal (IAPA), que es una aprobación de la FHWA para garantizar la seguridad, las operaciones y la aceptabilidad de la ingeniería en el sistema interestatal, incluirán una evaluación más detallada de la futura línea principal y los impactos operativos localizados de la Alternativa Preferida. Se evaluarán las oportunidades de abordar aún más la seguridad y las operaciones en la Alternativa Seleccionada después de la conclusión de la NEPA y durante el diseño final.

En general, la Alternativa Preferida proporciona beneficios operativos tangibles que serían significativamente mejores que la de No Construir.

## Recursos ambientales, consecuencias y mitigación

### ¿Cuáles son los efectos de la Alternativa Preferida sobre los Recursos Ambientales?

Las consecuencias medioambientales presentadas en el **Capítulo 4** se describen para la Alternativa Preferida. Desde el DEIS, el diseño ha avanzado en la Alternativa Preferida. Los efectos permanentes o a largo plazo y temporales o a corto plazo relacionados con la construcción se cuantifican y se presentan en este SDEIS. El resumen de los efectos ambientales de la Alternativa Preferida se presenta en la **Tabla ES-1**.

**Tabla ES-1: Resumen de los impactos cuantificables de la Alternativa Preferida**

Recurso	Permanente <sup>1</sup>	Temporal <sup>1</sup>	Total <sup>1</sup>
Total de impactos potenciales en las propiedades del parque (acres)	21.0	15.1	36.1
Derecho de paso total requerido <sup>2</sup> (acres)	97.2	18.7	115.9
Número de propiedades directamente afectadas (recuento)	-	-	501
Número de reubicaciones residenciales (recuento)	-	-	0
Número de reubicaciones de empresas (recuento)	-	-	0
Número de inmuebles históricos con efectos adversos <sup>3</sup> (recuento)	-	-	11
Zonas sensibles al ruido afectadas (recuento)	-	-	49
Lugares de interés para materiales peligrosos (recuento)	-	-	255
Humedales de interés especial para el Estado (acres)	0	0	0

Humedales <sup>4</sup> (acres)	3.7	0.6	<b>4.3</b>
Humedal de 25 pies de amortiguación <sup>4</sup> (acres)	6.5	0.6	<b>7.1</b>
Vías fluviales <sup>4</sup> (pies lineales)	673,757	343,945	<b>1,017,702</b>
Captaciones de nivel II (acres)	43,852	2,701	<b>46,553</b>
Llanura de inundación de 100 años (acres)	0	0	<b>0</b>
Dosel forestal (acres)	33.7	15.1 <sup>5</sup>	<b>48.8</b>
Hábitat de especies raras, amenazadas y en peligro (acres)	479.6	20.3	<b>500.1</b>
Área de revisión del proyecto de especies sensibles (acres)	33.4	23.0	<b>56.4</b>
Áreas únicas y sensibles (acres)	24.5	20.0	<b>44.5</b>

Notas: Los impactos en esta tabla corresponden a las mejoras de la línea principal para la Alternativa Preferida. Cualquier impacto asociado a la gestión compensatoria de las aguas pluviales es preliminar y se discute en el SDEIS, Apéndice C.

<sup>1</sup> Todos los valores están redondeados a la décima.

<sup>2</sup> El derecho de paso se basa en la investigación de los registros del Estado y se completa con el derecho de paso del condado, según sea necesario.

<sup>3</sup> Consulte la Sección 4.7 del Capítulo 4 para obtener más detalles sobre los efectos en los inmuebles históricos.

<sup>4</sup> Consulte la **Tabla 4-25, Sección 4.12** para obtener más detalles sobre los impactos en los humedales y las vías fluviales.

<sup>5</sup> Los impactos temporales en el dosel forestal consisten en la tala de bosques en áreas que no serán adquiridas o alteradas permanentemente por la construcción de la carretera. Se replantará en estas zonas. Se evitarán y minimizarán los impactos y se maximizará la replantación dentro del corredor según se determine en el diseño final.

## ¿Qué posibilidades de evitar y minimizar los efectos sobre los recursos medioambientales se han tenido en cuenta?

Desde la publicación del DEIS, las oportunidades de evitar y minimizar inmuebles históricos, parques, humedales, zonas de amortiguación de humedales, vías fluviales, bosques y la llanura de inundación de 100 años de la Agencia Federal de Gestión de Emergencias han avanzado gracias a una amplia coordinación con las agencias reguladoras y de recursos. La alternativa preferida, con mejoras de construcción sólo dentro de los límites de la Fase 1 Sur, evita más de 100 acres de parques y cientos de humedales y arroyos. Los impactos asociados con la Alternativa Preferida se evitaron y minimizaron en la mayor medida posible en todas las áreas en esta etapa preliminar del Estudio, y las técnicas de evitación y minimización se refinaron específicamente en algunas áreas de recursos sensibles o de valor recreativo, como las propiedades del parque NPS alrededor del Puente American Legion. Consulte los **Capítulos 2, 4 y 5** de este documento para obtener más detalles. El esfuerzo por evitar, minimizar y mitigar los impactos continuará a través de la coordinación continua y futura con las agencias reguladoras y de recursos aplicables. La evitación, minimización y mitigación definitivas se documentarán en la FEIS.

## ¿Qué esfuerzos de minimización se han incorporado a la Alternativa Preferida LOD en la propiedad de Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery?

En respuesta a los comentarios del público, de las agencias y de las partes interesadas después de la publicación del DEIS, el MDOT SHA refinó el LOD en la propiedad del Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery. A finales del invierno de 2021, los impactos en el Morningstar Cemetery se redujeron de 0.3 acres (13,068 pies cuadrados) reportados en el DEIS para la Alternativa 9 a aproximadamente 14 pies cuadrados de área temporal necesaria para la construcción de una barrera contra el ruido adyacente a la propiedad. También se evitó la alteración del terreno dentro del límite del cementerio. La reducción fue en respuesta a los comentarios del público y de las agencias y fue el resultado de las modificaciones de diseño, incluyendo cambios en la configuración de la rampa de intercambio de Cabin John Parkway, para minimizar los impactos en la propiedad del cementerio. En el verano de 2021, se llevó a cabo una investigación adicional para detectar y mapear las posibles tumbas marcadas y no marcadas dentro y adyacentes al límite del Morningstar Cemetery. Se realizaron nuevos ajustes de diseño en respuesta a los

resultados de esta investigación y se ha logrado evitar por completo la propiedad del Morningstar Cemetery.

### ¿Qué esfuerzos de minimización se han incorporado a la Alternativa Preferida LOD en las propiedades del parque y los recursos asociados alrededor del Puente American Legion?

Los esfuerzos de evitación y minimización más significativos desde el Borrador de la Evaluación de la Sección 4(f) y el DEIS se centraron en torno al ALB. El MDOT SHA y la FHWA se reunieron con el NPS el 8 de diciembre de 2020, para discutir el LOD en las cercanías del ALB que se presentó en la DEIS. El NPS solicitó que el MDOT SHA reevalúe el LOD en las cercanías del ALB para limitar los impactos en los terrenos del NPS y sus recursos naturales. El MDOT SHA convocó un "Equipo de Acción ALB" compuesto por expertos nacionales y locales en diseño de puentes, recursos naturales y recursos culturales a los que se les encomendó la siguiente misión:

*Desarrollar y evaluar alternativas para la sustitución del ALB con el fin de evitar los impactos, en la mayor medida posible, y reducir los impactos globales en acres a las unidades del C&O Canal National Historic Park y George Washington Memorial Parkway del NPS*

El Equipo de Acción ALB consideró los enfoques de construcción de puentes para determinar si alguno de ellos podría limitar aún más el LOD. El Equipo de Acción ALB llevó a cabo una investigación detallada sobre un enfoque de construcción de segmentos de arriba hacia abajo; un enfoque de cableado de arriba hacia abajo; y un enfoque de construcción de puente deslizado en su lugar. Además, tras el análisis de campo y la revisión de la información disponible, el MDOT SHA y el Equipo de Acción ALB determinaron que el acceso al sitio a nivel del río podría consolidarse en el lado norte del río a lo largo de Clara Barton Parkway, eliminando el acceso de construcción de los otros tres cuadrantes alrededor del puente y reduciendo significativamente los impactos en los terrenos del NPS. Esto se lograría construyendo una entrada temporal de acceso a la construcción desde Clara Barton Parkway en el cuadrante noroeste e instalando un puente temporal sobre el C&O Canal y un camino de acarreo temporal paralelo al camino de sirga del C&O Canal. Este esfuerzo dio como resultado una reducción del impacto de 7.8 acres en el George Washington Memorial Parkway y una reducción de 5,3 acres en el Chesapeake & Ohio Canal National Historical Park. **Consulte el Capítulo 4, Sección 4.12.4** para obtener más detalles sobre los esfuerzos del Equipo de Acción ALB.

### ¿Qué medidas de mitigación se están considerando para los efectos ambientales inevitables?

El avance de la mitigación conceptual para los efectos inevitables en los recursos ambientales de la Alternativa Preferida se ha producido desde el DEIS. La mitigación conceptual propuesta se discute por recurso aplicable en el **Capítulo 4** y se detalla en el Plan de Mitigación Conceptual (*Conceptual Mitigation Plan*) (**DEIS, Apéndice Q**) para los siguientes recursos: humedales; bosques; especies raras, amenazadas y en peligro de extinción; parques; recursos culturales; ruido; aire; propiedades; materiales peligrosos; topografía, geología, suelos; aguas subterráneas; justicia ambiental; estética visual; biota acuática; y áreas únicas y sensibles. Se identificarán y perfeccionarán otras medidas de mitigación a medida que avance el Estudio y en consideración a los comentarios del público, de las partes interesadas y de las agencias sobre este SDEIS. La mitigación final se documentará en la FEIS.

### ¿Qué es el borrador actualizado de la evaluación de la Sección 4 (f)?

La Sección 4 (f) de la Ley de USDOT de 1966, enmendada en (49 U.S.C. 303(c)) estipula que el USDOT, incluyendo la FHWA, no puede aprobar el uso de terreno de un parque de propiedad pública, área

recreativa, refugio de fauna o aves acuáticas, o zonas históricas públicas o privadas a no ser que se apliquen las siguientes condiciones:

- La FHWA determina que no hay una alternativa viable o prevención prudente al uso del terreno de la propiedad, y esta acción incluye todos los planes posibles para minimizar el daño a la propiedad que resulte de ese uso (23 CFR §774.3(a)(1) y (2)); o
- La FHWA determina que el uso de las propiedades de la Sección 4(f), incluyendo cualquier medida para minimizar el daño cometido por el aplicante, tendrá un impacto muy pequeño en la propiedad (23 CFR §774.3(b)).

Desde la publicación del Borrador de la Evaluación de la Sección 4(f) y el DEIS en julio de 2020, la Alternativa Preferida ha sido identificada como Alternativa 9 - Fase 1 Sur, que incluye las mismas mejoras de construcción propuestas como parte de la Alternativa 9 en el DEIS y la Sección 4(f) del Borrador pero limitado a los límites de la Fase 1 Sur. No ocurrirían acciones o mejoras en los límites del estudio fuera de la Fase 1 Sur. Esta decisión sobre la Alternativa Preferida consideró mayor coordinación y colaboración con las agencias y las partes interesadas, incluyendo los Funcionarios Públicos con Jurisdicción (OWJs, Officials with Jurisdiction) para las propiedades de la Sección 4(f). La Alternativa Preferida contesta a los comentarios recibidos que piden la omisión de los recursos de la Sección 4(f) y se suma al estudio para ser consistente con la entrega en fases determinada previamente y la estrategia autorizada.

El capítulo 5 de este SDEIS incluye el Borrador Actualizado de la Evaluación de la Sección 4(f) para proveer información sobre la Alternativa Preferida. La información incluida en este Borrador Actualizado de la Sección 4(f) informará la consideración de la FHWA sobre el uso de propiedad de la Sección 4(f) de la Alternativa Preferida. Este capítulo del SDEIS provee información suplementaria y actualizada para el Borrador de la Evaluación de la Sección 4(f), que fue incluida como **DEIS, Apéndice F**. Esta información suplementaria no reemplaza la información del Borrador de la Evaluación de la Sección 4(f), solo provee un análisis adicional. La evaluación de la Sección 4(f) y este suplemento sigue las regulaciones establecidas por USDOT en el Informe de Política 23 CFR 774, FHWA's 2012 Section 4(f) y en el 23 U.S.C. 138 y 39 U.S.C. 303.

## ¿Cuáles son los impactos de la Sección 4 (f)?

Un "uso" de (o impacto a) la Sección 4(f) ocurre:

- i. Cuando el terreno se **incorpora permanentemente** en una instalación de transporte
- ii. Cuando hay una **ocupación temporal** del terreno que es perjudicial en cuanto al objetivo de conservación del estatuto como determina el criterio en el 23 CFR §774.13(d); o
- iii. Cuando hay un **uso constructivo** de una propiedad de la Sección 4(f) como determina el criterio en el 23 CFR §774.15.

La Alternativa Preferida evitaría el uso de 38 propiedades de la Sección 4(f) que hacen un total de 115 acres relacionados con la Alternativa de Construcción DEIS. La Alternativa Preferida requeriría el uso de un total de 39.1 acres de 21 propiedades de la Sección 4(f) (incluyendo temporales y permanentes) comparado con un total de 146.8 acres en la Alternativa 9 de Construcción DEIS.

Consulte el **Capítulo 5, Sección 5.2 del SDEIS** y el **Apéndice F del DEIS** para más detalles. Se ha identificado la mitigación conceptual para los impactos de la Sección 4(f), pero la coordinación con los OWJs para las propiedades de la Sección 4(f) todavía continúa. La evaluación final de la Sección 4(f) reflejará la coordinación continuada con los OWJs para coordinar los impactos y mitigación, y la pequeña coordinación con los OWJs. La evaluación final de la Sección 4(f) también incluirá el análisis finalizado para

demostrar todos los planes posibles para minimizar el daño, y el Análisis de Menor Daño General finalizado, y los compromisos de mitigación finales.

### **¿Cuáles son los siguientes pasos del Estudio?**

Este SDEIS fue aprobado por la FHWA y el MDOT SHA y distribuido a agencias federales, estatales y locales, además de otras organizaciones y partes interesadas y está disponible para revisión pública. Habrá una sesión de consulta pública virtual durante el periodo de revisión del SDEIS de 45 días; la fecha límite para comentar es el 15 de noviembre de 2021. Durante este periodo de revisión de 45 días, el SDEIS está disponible en lugares públicos a lo largo de la ruta del estudio y en el sitio web del Programa [oplanesmd.com/SDEIS](http://oplanesmd.com/SDEIS)

Los comentarios acerca del SDEIS son considerados de igual forma independientemente de si fueron recibidos verbalmente o por escrito y pueden hacerse mediante:

- Testimonio verbal en la sesión de consulta pública virtual el 1 de noviembre de 2021
- El formulario de comentarios SDEIS en [oplanesmd.com/SDEIS](http://oplanesmd.com/SDEIS)
- Un correo electrónico a [MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov](mailto:MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov)
- Una carta a Jeff Folden, I-495 & I-270 P3 Program Deputy Director, I-495 & I-270 P3 Office, 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202
- Una llamada al 855-432-1483 dejando un mensaje de voz con límite de tres minutos

Después del periodo de revisión de 45 días, el MDOT SHA y la FHWA revisarán los comentarios y responderán a todos comentarios importantes recibidos o marcados con matasellos hasta el final del periodo de comentario en preparación para la FEIS. Los comentarios recibidos o marcados con matasellos después de la fecha límite serán considerados en la medida de lo posible. Además de la distribución de todos los comentarios importantes recibidos en el DEIS y SDEIS, la FEIS resumirá información adicional y actualizada no cuantificada o precisada en el SDEIS, y medidas de mitigación. El ROD documentará los compromisos que se llevarán a cabo durante el diseño final y la construcción.

## **Programa de Cooperación Público-Privada (P3)**

### **¿Qué es un P3?**

Una cooperación público-privada (P3) es un modelo alternativo para la entrega de un proyecto capital. Un P3 es una colaboración entre el sector público o gubernamental y entidades privadas. El P3 busca utilizar el conocimiento, innovación y la financiación del sector privado para ofrecer infraestructura pública para el beneficio del propietario público y usuarios de la infraestructura. Los P3s buscan aprovechar con éxito las ventajas de los sectores público y privado para producir grandes y complejos proyectos de infraestructura oportunamente. Las funciones dentro de un acuerdo P3 pueden incluir diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de una instalación de transporte. Las siguientes definiciones de los límites fueron provistas para ayudar a entender el proceso de solicitud de NEPA y de la Fase 1.

- Fase 1: I-495 desde el sur de ALB a la I-270 y la I-270 desde la I-495 a la I-70. Estos son también los límites de la Fase 1 del Acuerdo P3.
- Fase 1 Sur: I-495 desde el sur de la ALB a la I-270 y la I-270 desde la I-495 hasta la I-370. Estos son también los límites de la Alternative Preferida de la NEPA.
- Fase 1 Norte: I-270 desde la I-370 a la I-70

## ¿Cuál es el estado del proceso de solicitud de la Fase 1 y el Acuerdo P3?

El Maryland BPW aprobó inicialmente la designación P3 para el Programa P3 en junio de 2019 y proporcionó la aprobación suplementaria en enero de 2020.

Estas aprobaciones permitieron al MDOT SHA usar el proceso Progresivo P3 para diseñar y construir la Fase 1 del Programa 3, mediante la búsqueda de un Desarrollador de Fase para la Fase 1. Esta estrategia progresiva permitió que el proceso de solicitud procediera sin compromiso final durante el proceso NEPA.

Como parte de la solicitud Progresiva P3, el MDOT siguió un proceso de Petición de Propuesta (RFP, Request for Proposal) buscando desarrolladores de fase interesados en febrero de 2020. El MDOT y el MDTA, con participación de las jurisdicciones locales, desarrollaron una preselección de cuatro solicitantes altamente cualificados en julio de 2020. Tres de las cuatro firmas preseleccionadas enviaron una propuesta para entrar en la Fase 1 del acuerdo P3 para asistir con el desarrollo del trabajo, entrega de la Fase 1 incluyendo I-495 desde ALB hasta la I-270, y a lo largo de la I-270 desde la I-495 hasta la I-70. En febrero de 2021, el MDOT SHA identificó la propuesta seleccionada que podía entregar el proyecto de la manera más ventajosa para el estado.

El 11 de agosto de 2021, de acuerdo con la ley de Maryland, el MDOT y el MDTA presentaron y recibieron aprobación del Consejo de Obras Públicas para conceder el Acuerdo de la Fase 1 P3 al Solicitante Seleccionado, una compañía creada de forma conjunta, llamada Accelerate Maryland Partners, Inc. (AMP). Ellos completarán el trabajo de predesarrollo relacionado con la Fase 1 del programa P3.

De acuerdo con los términos y condiciones del Acuerdo de la Fase 1 P3, el MDOT y AMP avanzarán el trabajo de predesarrollo en esta primera sección, que incluye la vecindad de George Washington Memorial Parkway a través del Puente American Legion a la I-270 y en la I-270 hasta la I-370 (Fase 1 Sur).

La Alternativa Preferida en el SDEIS es consistente con los límites de la Fase 1 Sur, y es la primera sección a entregar según el plan del proyecto. Como parte de esta propuesta, el Desarrollador de la Fase se ha comprometido a proveer la estimada cantidad de 300 millones de dólares para servicios de transporte en el condado de Montgomery durante el término operativo de la Fase 1 Sur. Para apoyar los servicios de transporte aún más, el MDOT se ha comprometido, bajo liquidación financiera de la Fase 1 Sur, a financiar no menos de 60 millones de dólares para diseño y permisos de inversiones de transporte de alta prioridad, como la Fase 1 de Corridor Cities Transitway, Bus Rapid Transit en la Ruta MD 355, u otros proyectos de alta prioridad y para construir y equipar las instalaciones de funcionamiento y mantenimiento Metropolitan Grove.

AMP, como Desarrollador de la Fase, está trabajando colaborativamente con MDOT, MDTA, y las partes interesadas en trabajos de predesarrollo incluyendo el diseño preliminar y actividades de debido cumplimiento para minimizar los impactos aún más. Después de completar los trabajos de predesarrollo con respecto a la Fase 1 Sur y la FEIS, MDOT buscará aprobación final del BPW para seguir adelante con el Acuerdo de la Sección P3 bajo el que el subsidiario del Desarrollador de la Fase (llamado "Desarrollador de la Sección") será responsable del diseño final, construcción, financiación, funcionamiento y mantenimiento de una sección particular durante un periodo estimado de 50 años.