

Chesapeake BAY CROSSING STUDY

TIER 2 NEPA

**BIENVENIDO A LAS SESIONES
ABIERTAS AL PÚBLICO DE
DICIEMBRE, 2024**



Maryland
Transportation
Authority



Propósito de las sesiones Abiertas al público

- Obtenga información sobre la propuesta para el Puente de la Bahía
- Obtenga información sobre las Alternativas retenidas para estudio detallado (ARDS, por sus siglas en inglés) propuesta
- Provea sus comentarios

Perspectiva general del Estudio del Cruce de la Bahía

- La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) exige que todos los proyectos que reciben fondos federales o aprobación para evaluar los impactos potenciales de una acción propuesta a los seres humanos y al ambiente natural.
- La Autoridad de Transporte de Maryland (MDTA, por sus siglas en inglés) está siguiendo un estudio NEPA de dos niveles.
- La MDTA completó el Estudio de Nivel 1 en abril de 2022 cuando la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) emitió un Declaración final de impacto ambiental/Registro de la Decisión (FEIS/ROD, por sus siglas en inglés). La FEIS/ROD

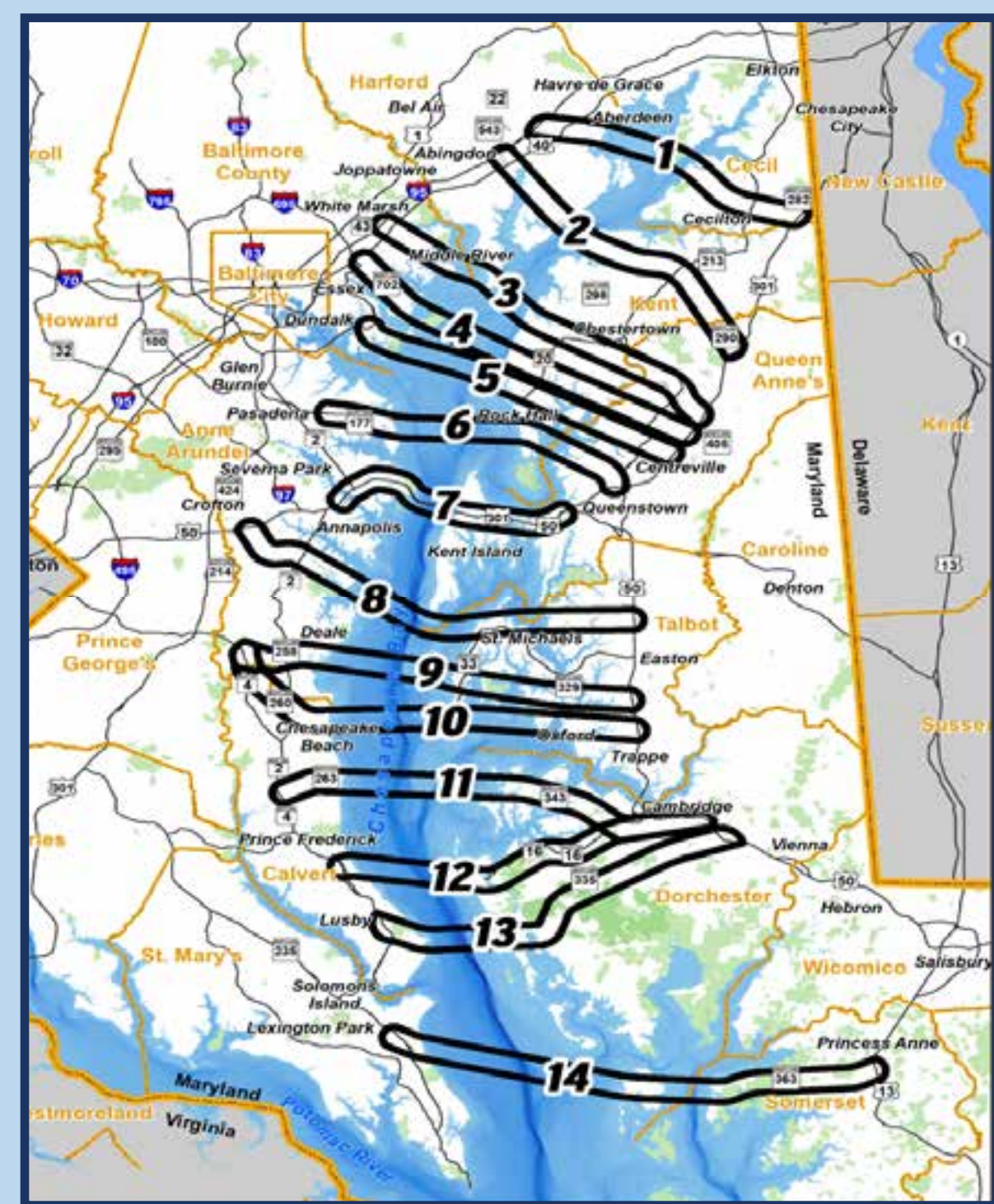
identificó el Corredor 7, el corredor que contiene el actual Puente de la Bahía, as la Alternativa de Corredor Seleccionada para evaluación adicional.

- En junio de 2022, la MDTA lanzó el Estudio del Cruce de la Bahía de Chesapeake: Nivel 2 Nepa (Estudio de Nivel 2). Este Estudio de Nivel 2 está evaluando los impactos ambientales y socioeconómicos de una gama de alternativas en una Declaración de Impacto Ambiental

Corredores del Estudio de Nivel 1

PASO 1

Se evaluaron 14 alternativas de corredor de dos millas de ancho por su capacidad para satisfacer el propósito y la necesidad del Nivel 1.



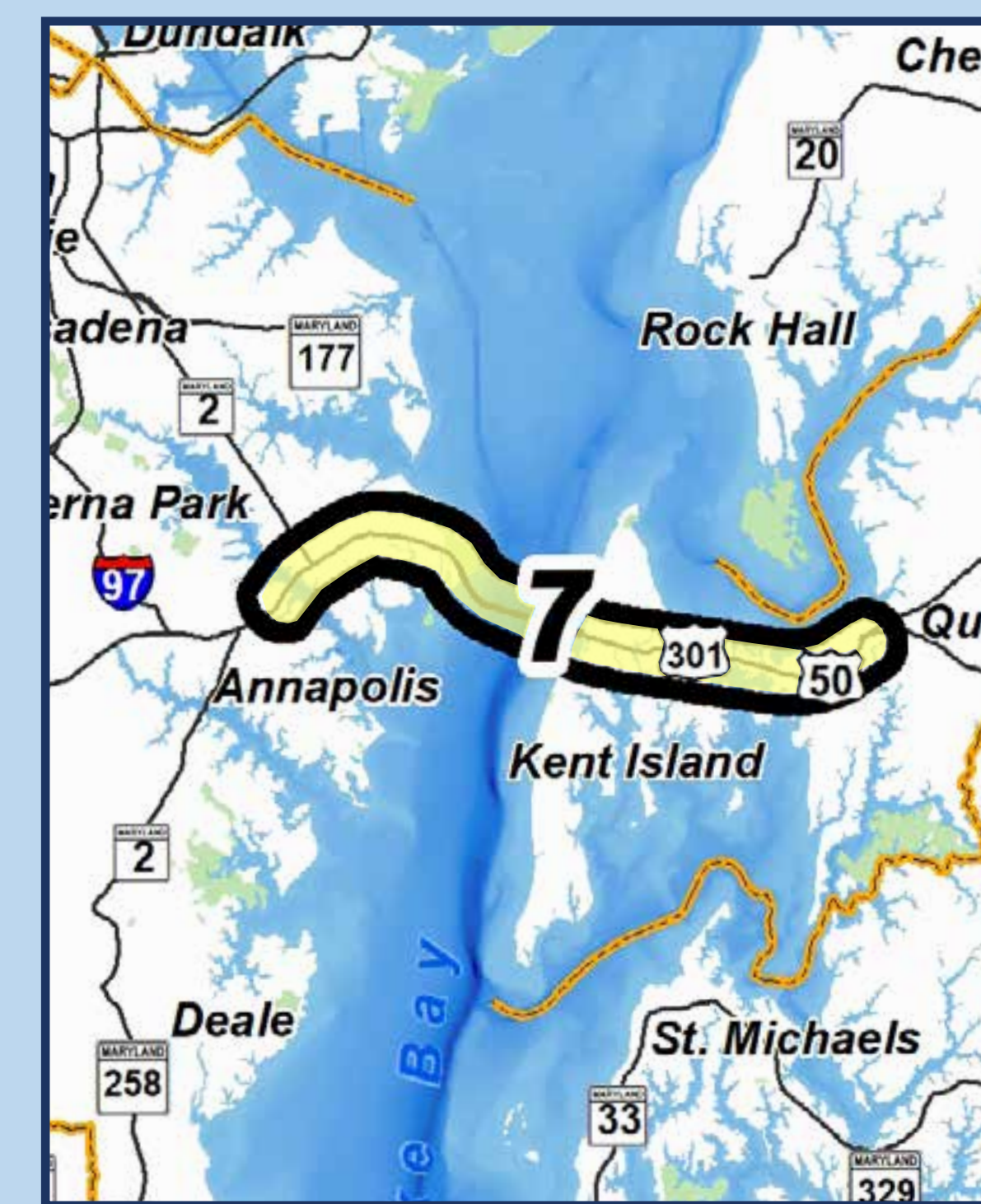
PASO 2

Análisis de consideraciones de tráfico, ingeniería, costo y ambientales indicaron que los Corredores 6, 7 y 8 satisficieron mejor el propósito y la necesidad del Nivel 1.



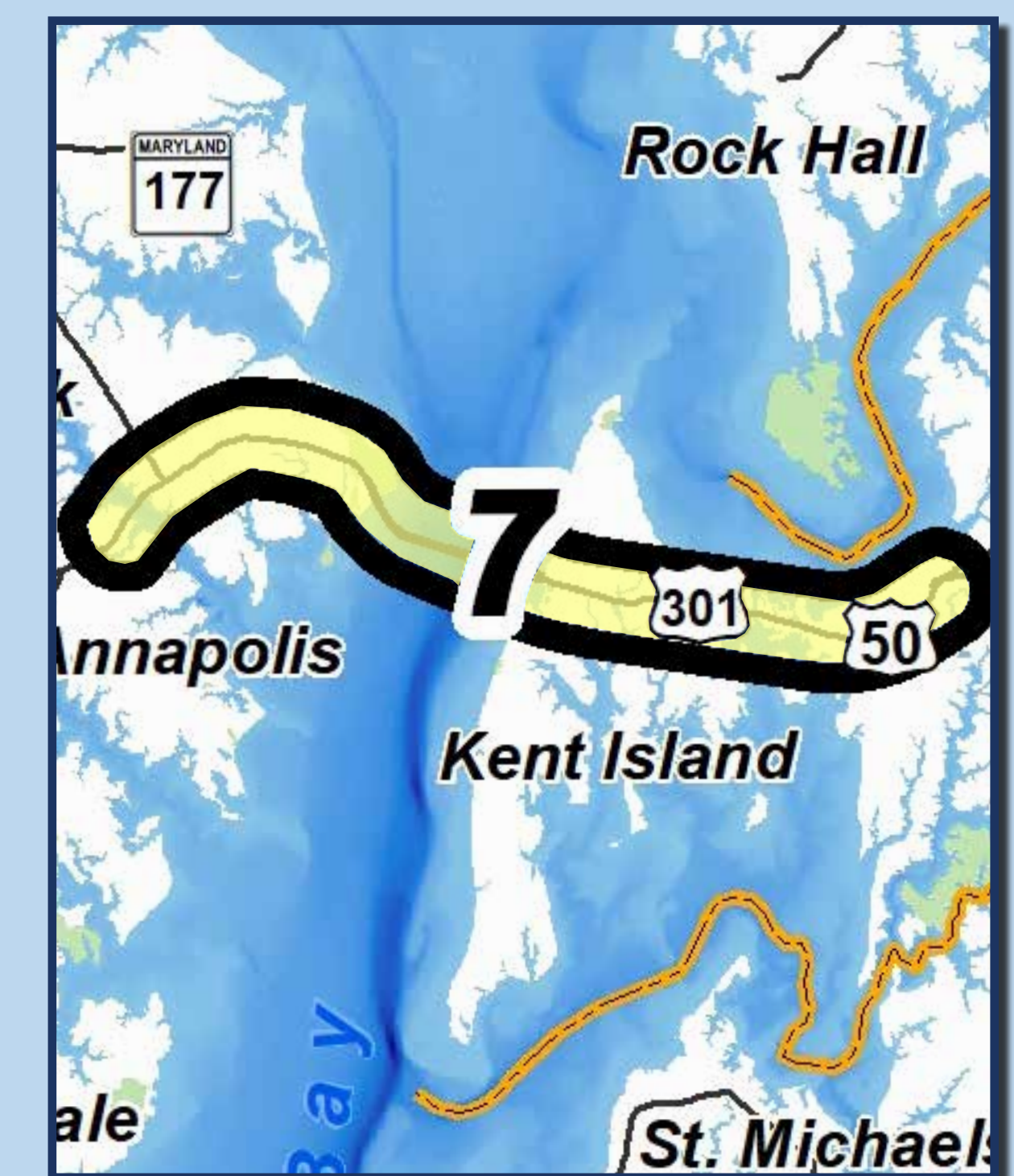
PASO 3

Se identificó el Corredor 7 como la Alternativa de Corredor Seleccionada y se está estudiando más detalladamente durante el Estudio de Nivel 2.



PASO 4

Se estudiarán más detalladamente alternativas de Nivel 2 dentro de la Alternativa de Corredor Seleccionada para Nivel 1 durante el Estudio de Nivel 2.



Proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)

Aviso de intención

- En noviembre, la MDTA y la FHWA emitieron un “Aviso de intención” (NOI, por sus siglas en inglés) que presenta la acción propuesta de Nivel 2 para que sea analizada en una Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés).
- La NOI presenta también las Alternativas retenidas para estudio detallado (ARDS) para la Acción propuesta, que se presentan en estas sesiones abiertas al público.

Borrador de la EIS y audiencias públicas

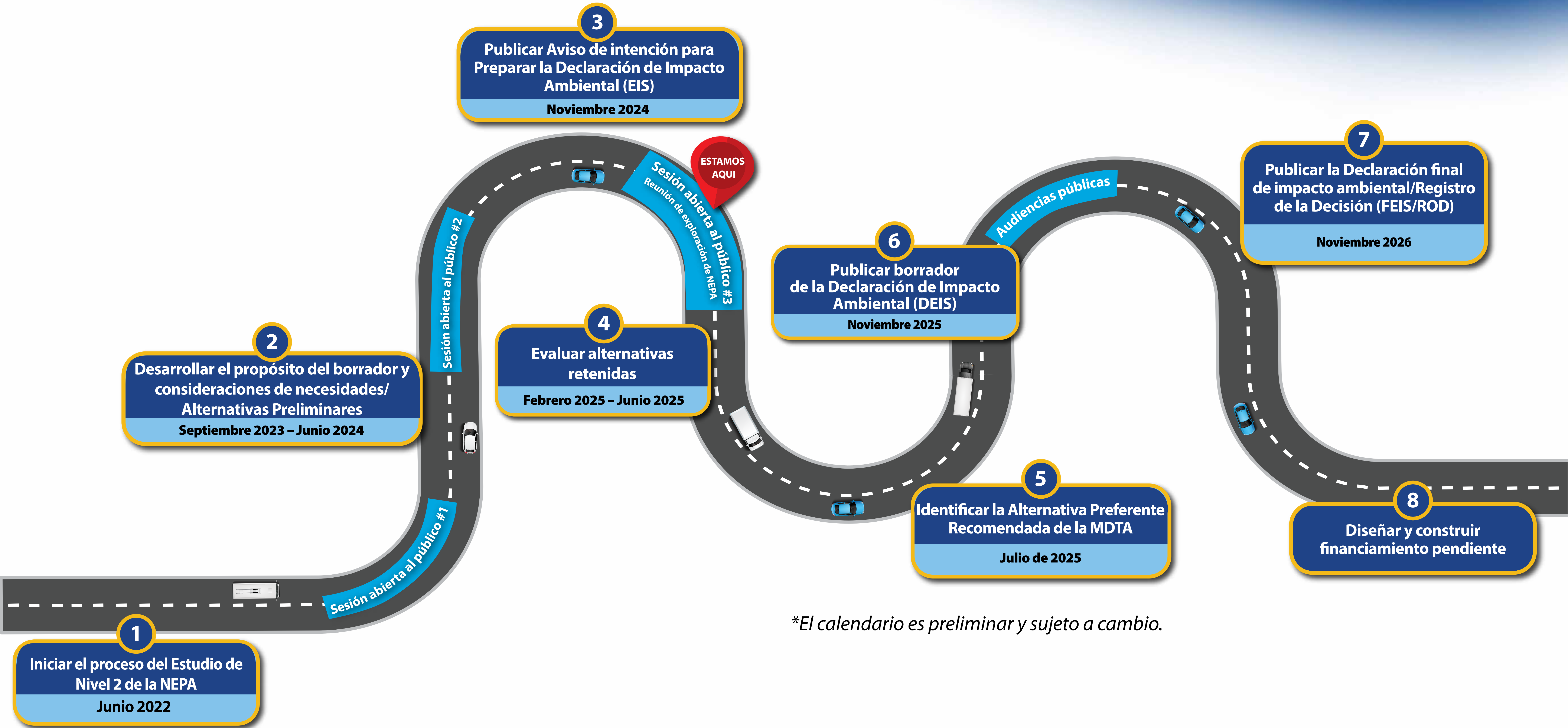
- La MDTA y la FHWA identificarán y evaluarán la ARDS e identificarán la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA in el borrador del documento de la EIS.
- El borrador de la EIS estará disponible para revisión del público y recibir comentarios y sugerencias sobre la ARDS y la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA.
- La MDTA realizará audiencias públicas sobre el borrador de la EIS.

EIS final y Registro de la Decisión

- Habrá comentarios sobre la EIS en una EIS final.
- La MDTA y la FHWA seleccionarán entonces una alternativa en una EIS final y Registro de la Decisión.



Calendario del Estudio de Nivel 2



Sesiones abiertas al público	Contenido de la sesión abierta al público
Sesión abierta al público #1: Septiembre 2022	Resumen de los resultados del Estudio de Nivel 1, objetivos del Estudio de Nivel 2 y próximos pasos
Sesión abierta al público #2: Septiembre 2023	Estudio de Nivel 2 Propósito y Necesidad propuestos y el proceso de desarrollo de alternativas
Sesión abierta al público #3: Diciembre 2024	Propuesta para el Puente de la Bahía, alternativas retenidas propuestas y análisis de elementos
Audiencias Públicas Diciembre 2025	Análisis de las alternativas retenidas propuestas y la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA

Propósito y Necesidad

El propósito del Estudio del Cruce de la Bahía de Chesapeake: Nivel 2 NEPA es satisfacer las necesidades de capacidad de transporte en el futuro y el acceso por la Bahía de Chesapeake y en el Puente de la Bahía de Chesapeake a lo largo del corredor US 50/301. El Estudio de Nivel 2 está evaluando medidas para reducir los congestionamientos vehiculares; mejorar los tiempos de desplazamiento y la confiabilidad, la movilidad y las deficiencias en las carreteras y dar cabida a las actividades de mantenimiento y navegación, minimizando al mismo tiempo los impactos en las comunidades locales y el ambiente.



Capacidad adecuada y tiempos de desplazamientos confiables:

La capacidad del Puente de la Bahía y sus accesos en la US 50/301 no son suficiente para dar cabida a la demanda de tráfico actual y anticipada, lo que da lugar a los congestionamientos de tráfico en el Puente de la Bahía y la red de carreteras adyacente.



Movilidad: Los congestionamientos vehiculares en el Puente de la Bahía y sus accesos y efectos colaterales subsiguientes en carreteras locales limitan el movimiento de personas, bienes y servicios por la Bahía de Chesapeake y comunidades adyacentes.



Deficiencias en las carreteras: El puente no cumple con los estándares actuales de diseño y operaciones de tráfico debido a las actuales condiciones tales como carriles estrechos y falta de arcenes.



Necesidades de mantenimiento actuales y futuras en los tramos existentes:

Debido a la antigüedad del actual Puente de la Bahía, se necesitarán costosos trabajos de mantenimiento, lo que ocasionará grandes congestionamientos vehiculares en el futuro.



Navegación: El actual Puente de la Bahía es un límite clave para la altura de los barcos que se desplazan por la Bahía de Chesapeake, incluyendo al Puerto de Baltimore.

La MDTA también ha identificado dos objetivos adicionales:



Responsabilidad ambiental: Se desarrollarán alternativas al proyecto para evitar y minimizar los impactos en las comunidades y recursos ambientales sensibles. También se examinarán los impactos ambientales en el contexto de la equidad.

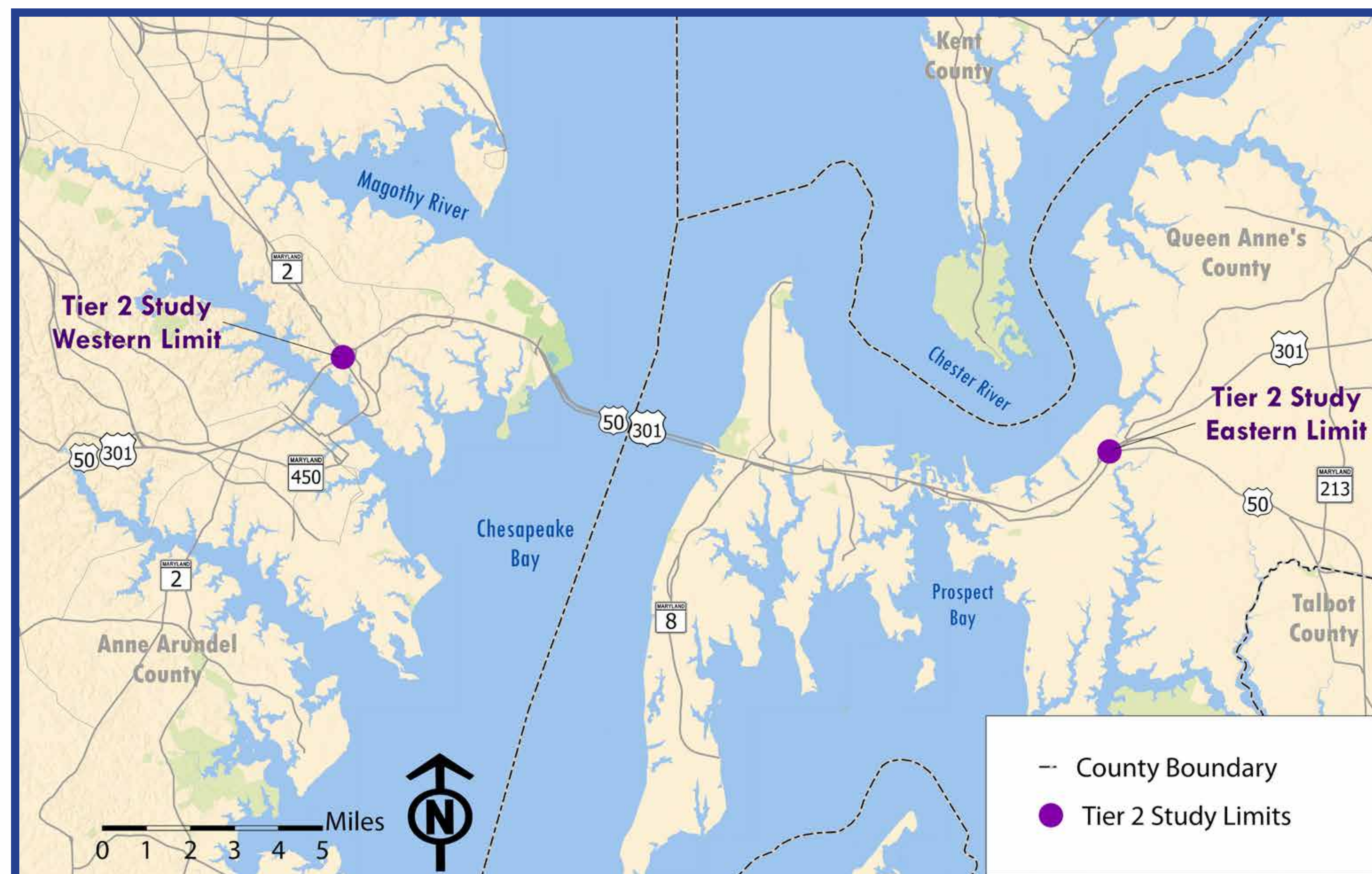


Costo y responsabilidad financiera: El costo y la responsabilidad financiera será un factor al analizar y evaluar posibles soluciones con respecto a los medios de pago para el desarrollo, la operación y el mantenimiento de todas las instalaciones propuestas.

Límites del Estudio

El límite oeste del Estudio de Nivel 2 es el cruce de autopistas MD 2/MD 450 y el límite este del Estudio de Nivel 2 es la división US 50/301.

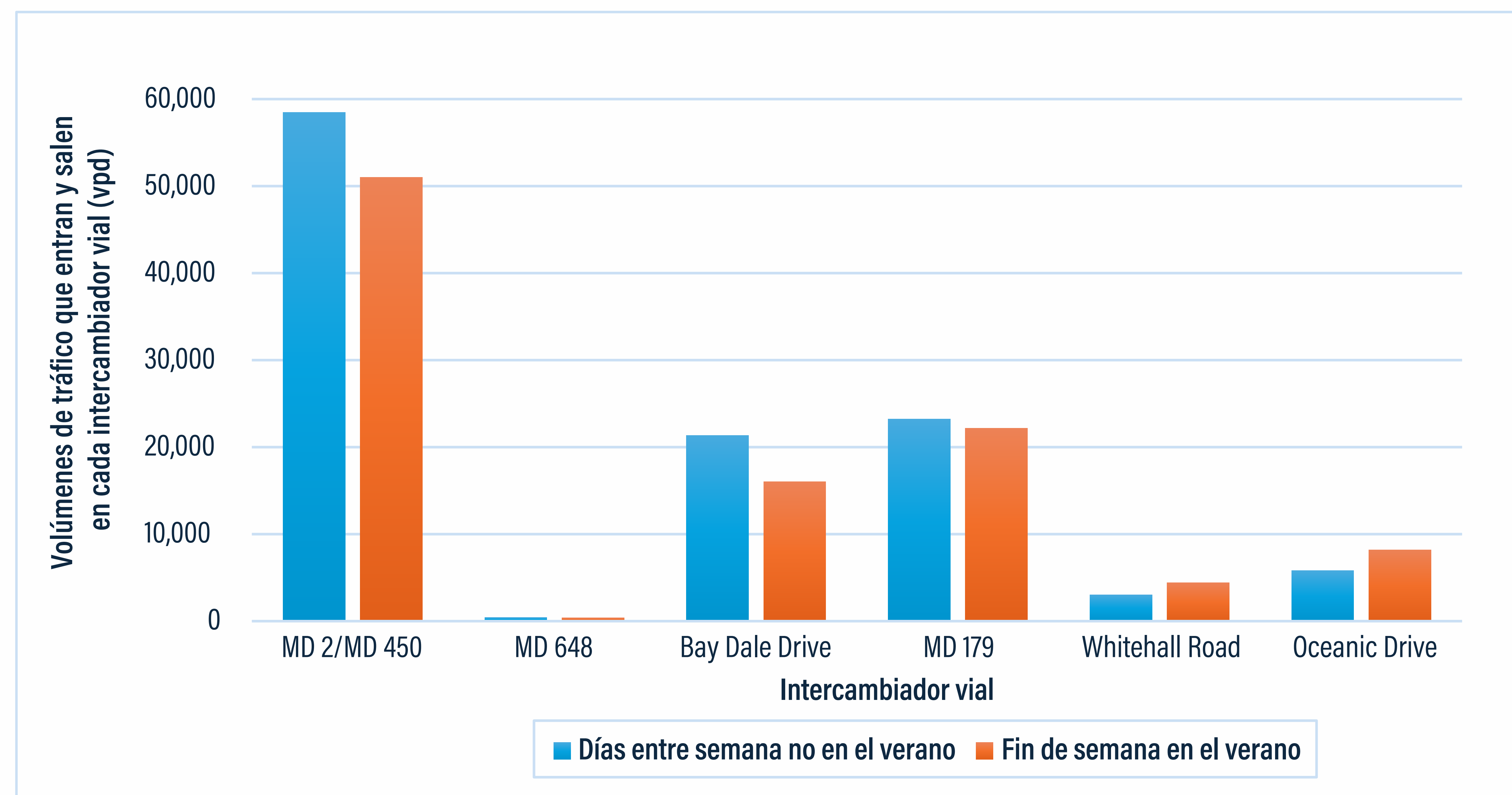
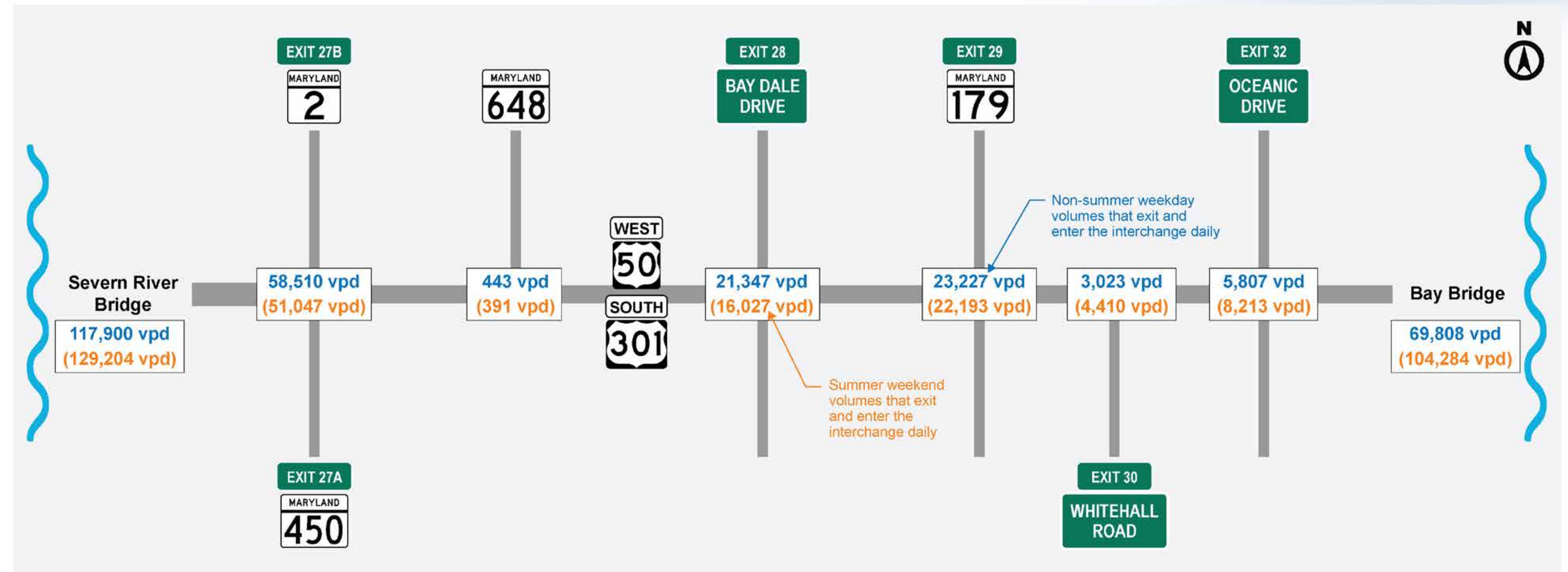
- La MDTA completó un análisis de tráfico para identificar los puntos terminales lógicos para el Estudio de Nivel 2.
- Se recolectaron datos de volúmenes de tráfico en todas las rampas en diferentes puntos a lo largo de la línea principal desde el oeste de la I-97 al este de la división US 50/301 tanto en los días entre semana no en el verano y Los fines de semana en el verano en 2022.
- Los datos se presentaron al público en detalle en las sesiones abiertas al público de septiembre de 2023 y se incluyen en la NOI.
- En la costa oeste, hay cambios significativos en los volúmenes de tráfico en la Península de Broadneck en el cruce de autopistas MD 2/MD 450. Por consiguiente, este cruce de autopistas es el límite oeste del estudio.
- En la costa este, no hay cambios significativos en los volúmenes de tráfico entre el Puente de la Bahía y la división US 50/301, sirviendo la división como punto de decisión importante. Por consiguiente, la división US 50/301 es el límite este del estudio.



Límites del Estudio

El límite oeste del estudio es el cruce de autopistas MD 2/MD 450.

- Los volúmenes de tráfico son más reducidos a lo largo del Puente de la Bahía que a lo largo del Puente del Río Severn tanto en los días entre semana no en el verano como el los fines de semana en el verano.
 - En la dirección hacia el oeste, hay un incremento neto del tráfico desde el Puente de la Bahía hasta el Puente del Río Severn.
 - En la dirección hacia el este, hay un incremento neto del tráfico desde el Puente del Río Severn hasta el Puente de la Bahía.
- Volúmenes que entran y salen de la US 50/301 en el MD 2/MD 450 Lo intercambiadores viales son más que dos veces más largos que en cualquier otro intercambiador vial.
- MD 2/MD 450 es un cruce de autopistas de muy alto volumen de tráfico y tiene significativamente más volumen que en todos los intercambiadores viales hacia el este.



Acción propuesta

La MDTA propone:

- Eliminar las actuales estructuras de puentes hacia el este y hacia el oeste.
- Reemplazarlos con dos nuevas estructuras de puentes s construidas cerca de la ubicación de los puentes existentes.

La MDTA ha desarrollado seis posibles alternativas para implementar la acción propuesta. Las alternativas se presentan en estas sesiones abiertas al público.



Elementos de las alternativas

La MDTA consideró siete elementos clave con el propósito de desarrollar alternativas.

- Se realizó un análisis de ingeniería de los elementos utilizando recuentos de tráfico y datos de uso de la tierra actualizados, costos preliminares y evaluaciones de impacto. En estas sesiones abiertas al público se presentan detalles de la evaluación de los elementos.
- En las sesiones abiertas al público de septiembre de 2023 se presentaron los análisis iniciales de los elementos.
- Los comentarios del público recibidos a la fecha han sido instrumentales para el desarrollo de alternativas.



OPCIONES DE ELEMENTOS CLAVE:

The diagram consists of eight vertical panels, each representing a selection criterion. Each panel has a colored puzzle piece icon at the top and a list of options below it.

- PUENTES EXISTENTES** (Purple):
 - Eliminar ambos tramos de puentes existentes
 - Conservar uno o ambos tramos de puentes existentes
- TIPO DE ESTRUCTURA** (Blue):
 - Puente completo
 - Túnel completo
 - Combinación puente-túnel
 - Puente de dos niveles
- ALINEAMIENTOS RELATIVOS A LA ACTUAL US 50/301** (Teal):
 - En el alineamiento de aproximación existente (US 50/301)
 - Fuera del alineamiento de aproximación existente (US 50/301)
- NÚMERO DE CARRILES*** (Light Blue):
 - 6-6-6
 - 6-8-6
 - 8-8-8
 - 8-10-8
 - 10-10-10
 - Más de 10 carriles
- UBICACIÓN DE LA ESTRUCTURA** (Green):
 - Ubicación del Puente Norte
 - Ubicación del Puente Sur
 - Completamente entre la ubicación del puente
 - Lejos de la ubicación del puente sur
- TRÁNSITO** (Orange):
 - Transbordador
 - Tránsito de alta capacidad: Rail
 - Tránsito de alta capacidad: BRT
 - Mejoras en el servicio de autobuses
- TSM/TDM** (Light Orange):
 - Medición de rampa
 - Precios por congestiónamiento vehicular
 - Consolidación de intercambiadores viales
 - Aparcamiento disuasorio
 - Uso de arcenes a tiempo parcial
 - Carriles expresos locales
 - Carriles administrados con peaje
- ROUTA DE USO COMPARTIDO** (Dark Blue):
 - Ruta de uso compartido para peatones-bicicletas en el puente
 - Ruta de uso no compartido para peatones-bicicletas en el puente

*La combinación de números representa el número de carriles para la Costa Oeste, Cruce de la Bahía, and Costa Este. Por ejemplo:



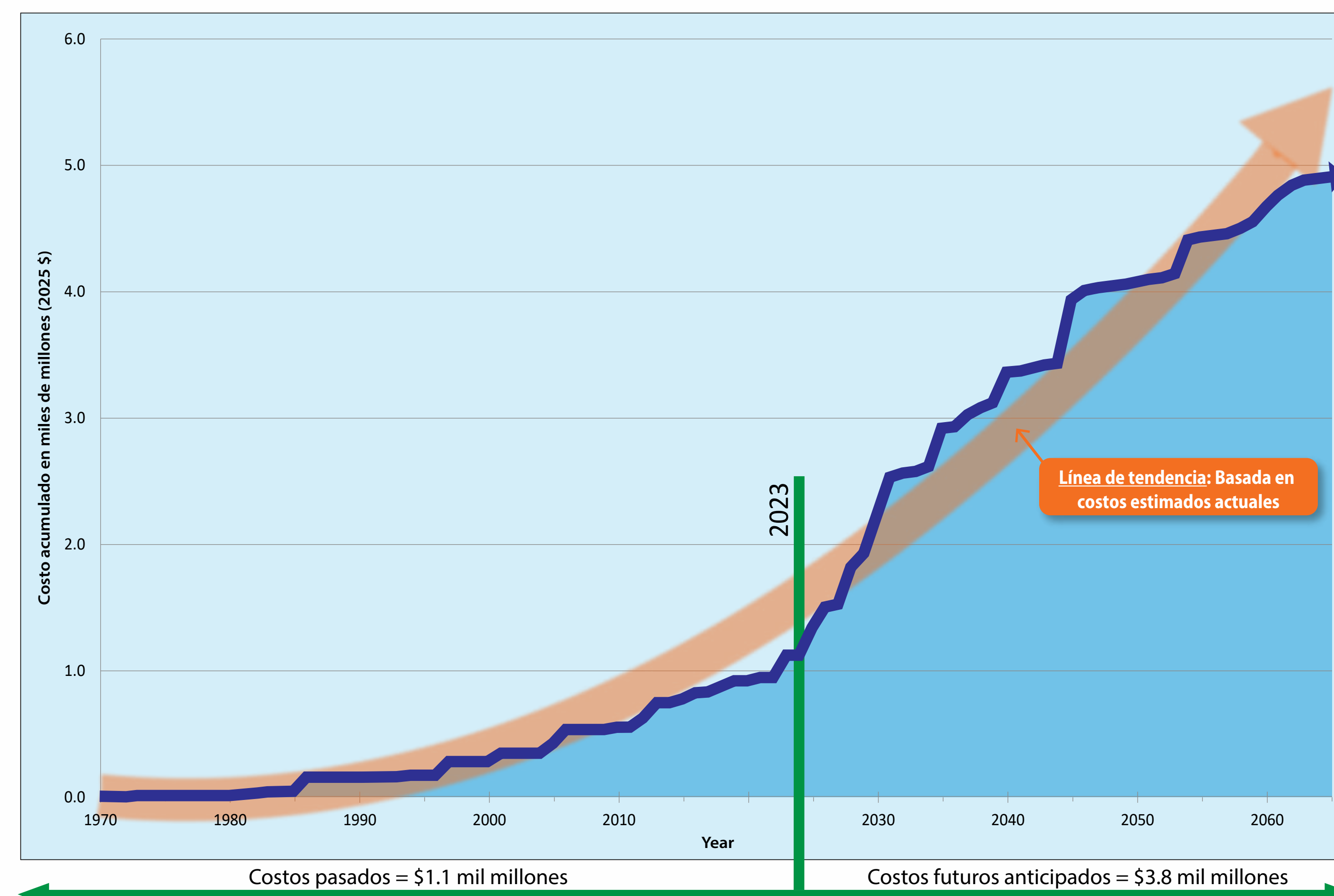
Puentes existentes: Eliminar los tramos de puente de la Bahía existentes

✓ RETENIDA

Debido al costo y el impacto en el público viajero relacionados con las reparaciones, los tramos de puente existentes, las restricciones en la navegación debidas a los espacios verticales de navegación y los arcenes deficientes a lo largos de los tramos de puente existentes, la MDTA propone eliminar ambos tramos existentes del Puente de la Bahía.

- El tramo del puente hacia el este tiene más de 70 años de existencia. El tramo del puente hacia el oeste tiene más de 50 años de existencia.
- Entre 2023 y 2065, se necesitará hacer en el puente importantes reconstrucciones durante casi la mitad de ese período (aproximadamente 18 años).

- El público viajero será impactado por los cierres de carriles necesarios para esta reconstrucción. Aunque se hacen todos los esfuerzos necesarios para que estos cierres de carriles se hagan de noche fuera de las horas pico, la longitud de los cierres se extenderán hasta las horas pico.
 - Algunas importantes rehabilitaciones requeridas, como reemplazos de vigas, requerirán de cierres de carriles de tiempo completo (24/7), lo que ha impactado seriamente el tráfico incluso en los meses de invierno.
- Los tramos de puente existentes no proveen el espacio vertical de navegación deseado, lo que sería una restricción a la navegación, el empleo continuo y en el futuro y el desarrollo económico en el Puerto de Baltimore.
- Los arcenes existentes son subestándares. No hay espacio para retirar vehículos inutilizados ni para que los vehículos de emergencia tengan acceso a un incidente.



Costos de mantenimiento y rehabilitación

- \$1.1 mil millones de 1970 a 2023
- **\$3.8 mil millones** de 2024 a 2065 (estimado en dólares de 2025)

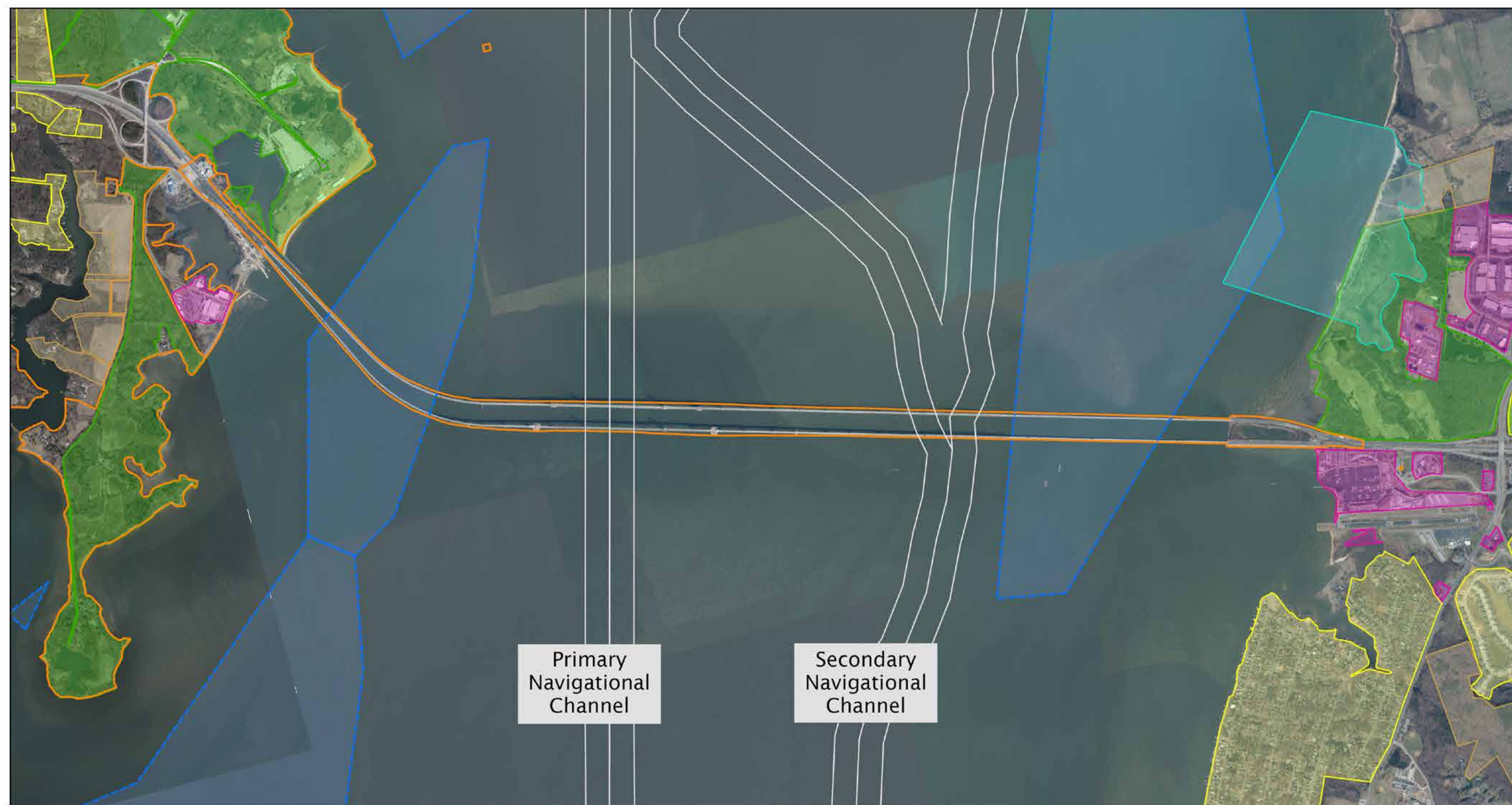


Tipo de estructura

Se evaluaron cuatro opciones de tipos de estructuras para las alternativas:

- Puente completo
- Túnel completo
- Combinación puente-túnel
- Puente de dos niveles

Impactos potenciales a recursos clave - parque y propiedades recreativas, lugares históricos y la Bahía de Chesapeake – fueron considerados parte de esta evaluación.



- Commercial Areas
- Neighborhood Areas
- Agricultural Areas
- Historic Features
- Parks and Recreational Properties
- Coastal Barrier Resource System
- Historic Oyster Bars
- Navigational Channels

0 0.5 1 2 Miles



Tipo de estructura: Puente completo

✓ RETENIDA

Reemplazar el puente existente (ambos tramos) con un puente nuevo (dos nuevos tramos)

- El tipo de estructura de puente completo incluiría una estructura de puente sobre el agua que cruce el ancho total de la Bahía de Chesapeake.
- Ventajas de un puente completo comparado con los otros tipos de estructuras evaluadas incluyen:
 - **Movilidad**
 - oportunidad de inclusión de una ruta de uso compartido
 - Habilidad de transportar materiales peligrosos por la Bahía
 - **Responsabilidad ambiental** – huella más pequeña
 - **Costo** – menor costo
- Las ventajas de tener dos tramos en lugar de uno:
 - redundancia,
 - Flexibilidad en el financiamiento,
 - control temporal del tráfico durante labores de construcción, mantenimiento e inspecciones y
 - habilidad de usar las actuales servidumbres de paso durante construcciones por etapas.

Nota: Debido a necesidades futuras de mantenimiento y navegación, mantener un puente para peatones y ciclistas no es razonable.



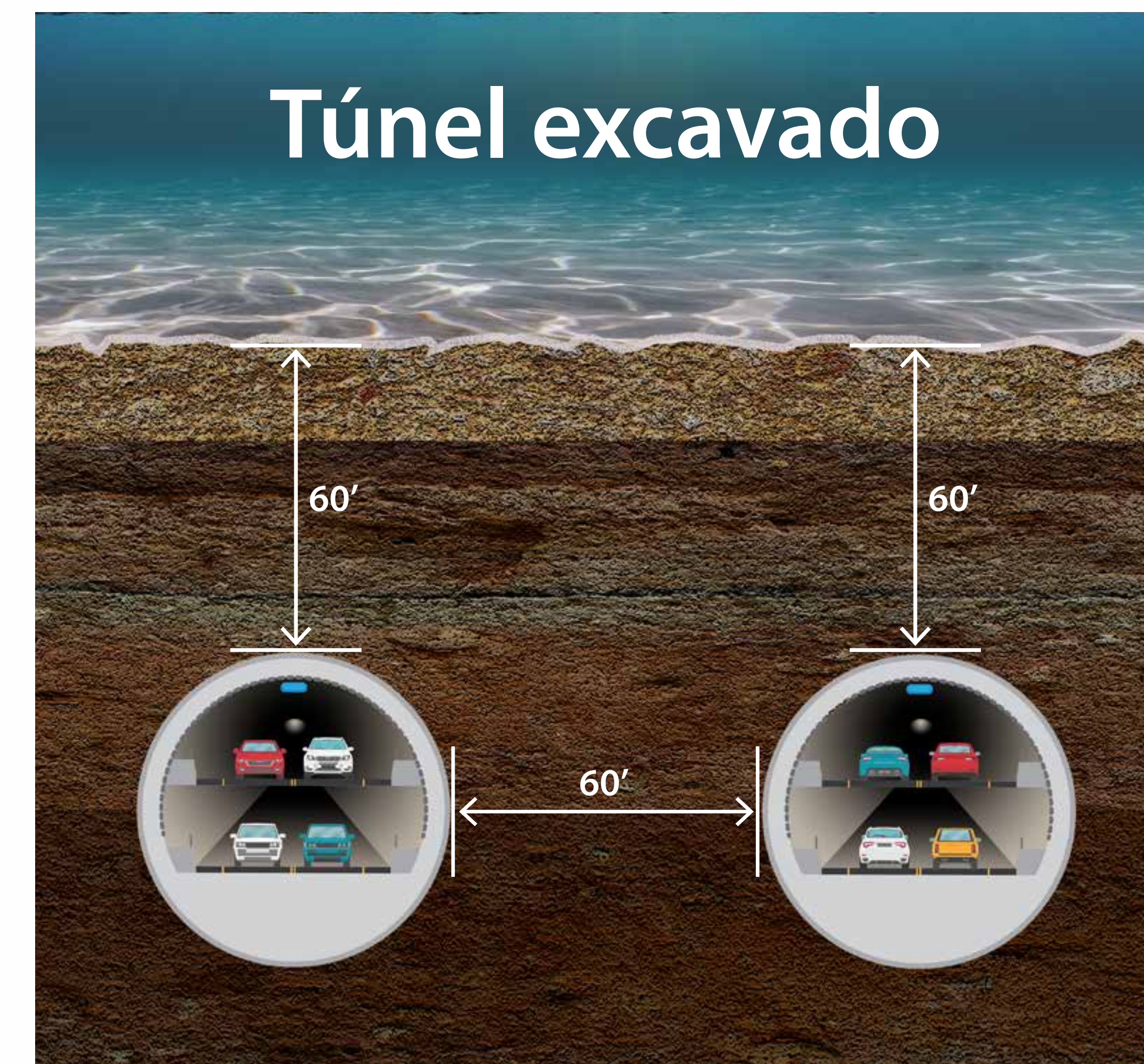
Tipo de estructura: Túnel completo

✗ NO RETENIDA

- Una estructura de túnel completo incluiría una estructura de túnel bajo el agua que cruce el ancho completo de la Bahía de Chesapeake.
- Los portales de túneles tendrían impactos ambientales sustanciales en la Bahía/recursos en las líneas costeras.
- Los requisitos de ventilación necesitarán la construcción de islas grandes de ventilación o excavaciones adicionales / más profundas.
- Dificultades de movilidad:
 - No puede dar cabida a una ruta de uso compartido.
 - Restricciones para materiales peligrosos.
- Pendientes más pronunciadas que un puente para cumplir con la profundidad requerida debajo del fondo del canal produciendo velocidades reducidas para camiones.
- Menos flexibilidad para mantener el tráfico y gestión de incidentes.
- Construir un túnel resultaría 2 o 3.5 veces más caro que un puente nuevo proveyendo la misma capacidad y más caro de mantener.

	8 carriles	10 carriles
Puente	\$7.3 mil millones	\$8.4 mil millones
Túnel	\$17.0 mil millones	\$21.0 mil millones

Tipos de túneles evaluados



Tipo de estructura: Huellas potenciales de puente completo y túnel completo

		✓ RETENIDA Puente completo	✗ NO RETENIDA TÚNEL COMPLETO
Costa Oeste	Norte		
	Sur		
Costa Este	Norte		
	Sur		

TIPO DE ESTRUCTURA



Nota: Se muestran secciones de 8 carriles para fines de comparación.

Leyenda:

Impacto potencial de huella Puente potencial Excavación de túnel potencial Portal de túnel potencial

Tipo de estructura: Efectos esperados de túnel completo

✗ NO RETENIDA

- La MDTA realizó una revisión de posibles efectos ambientales relacionados con el puente y el túnel con ubicación norte o sur.
- La opción de túnel tendría efectos ambientales más severos que la opción de puente.
- El análisis supone una opción de un puente o túnel de 8 carriles y destaca dónde habría efectos diferentes en los accesos a carreteras en tierra. El análisis no incluye posibles efectos en la Bahía como los ocasionados por pilares de puentes o islas de ventilación de túnel.
- Los rangos representan una diferencia en los efectos entre una ubicación de cruce norte y sur.

Tipo de recurso	Recurso	Unidad	Puente	Túnel completo
Recursos socioeconómicos	HILERA	acres	11-12	44-48
	Propiedad residencial	acres	1	1-3
	Propiedad comercial	acres	1-2	1-18
	Estación de policía MDTA	acres	2-6	0-22
	Parque estatal Sandy Point	acres	1-5	1-18
	Parque natural Terrapin (tortuga acuática)	acres	1	1-22
Recursos naturales	Zonas forestales	acres	11-17	19-44
	Hábitat del cangrejo herradura	pies lineales	600-900	0-2500
	Humedales	acres	7-9	5-17
	Agua superficial	acres	9	9
	Ilanura aluvial de 100 años	acres	14-21	14-30



Tipo de estructura: Puente-Túnel

✗ NO RETENIDA

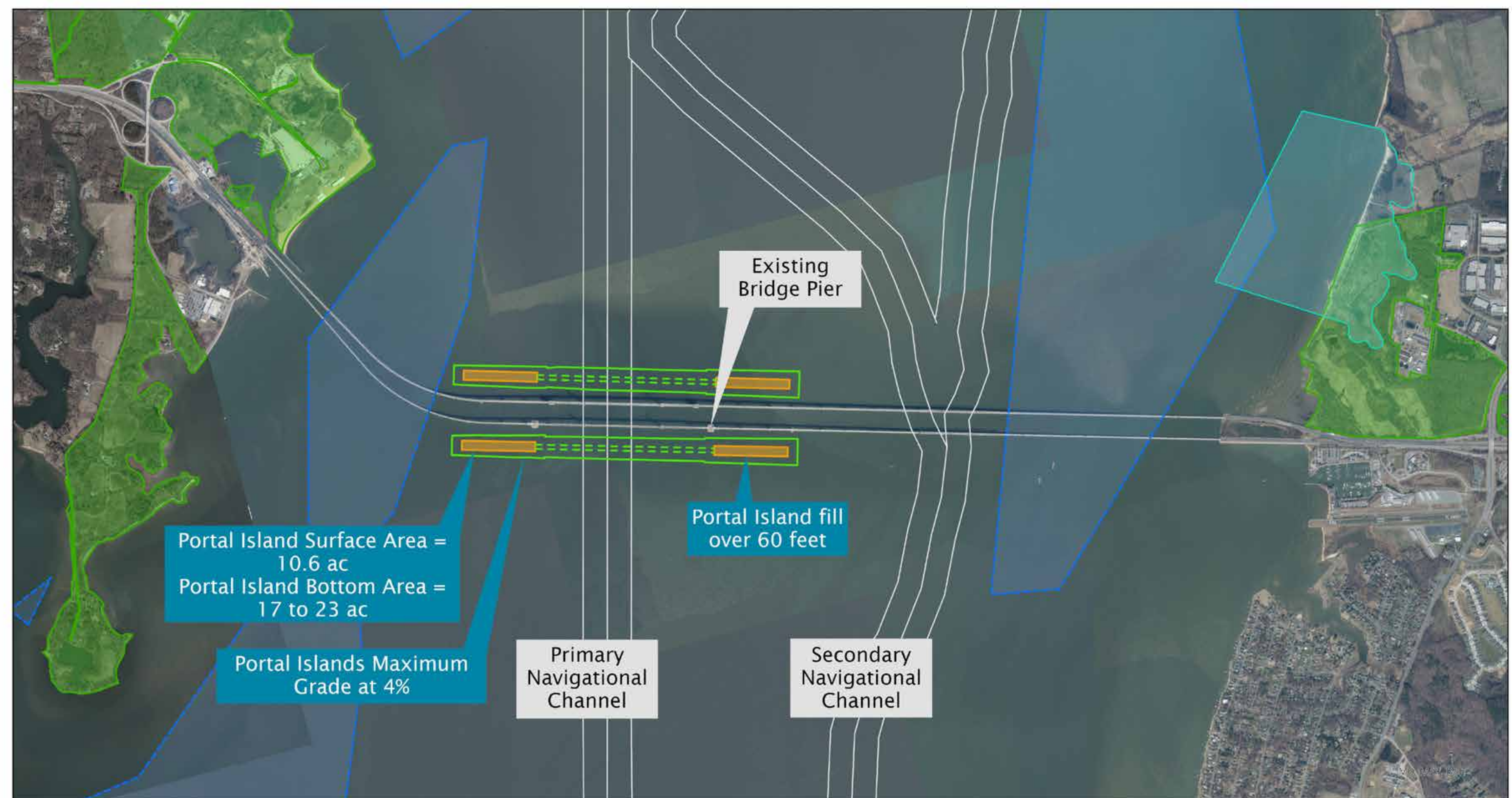
- Una estructura túnel-puente incluiría una estructura de túnel bajo el agua que cruza debajo del Canal de Navegación Primario y una estructura de puente sobre el agua que cruce el resto de la longitud de la Bahía de Chesapeake.
- Las islas de portal de túnel tendrían impactos ambientales sustanciales en la Bahía.
- Dificultades de movilidad:
 - No puede dar cabida a una ruta de uso compartido.
 - Restricciones para materiales peligrosos.
- Pendientes más pronunciadas que un puente.
- Menos flexibilidad para mantener el tráfico y gestión de incidentes.
- Construir un puente-túnel sería de 2 a 3.2 veces más caro que un puente nuevo proveyendo la misma capacidad.



Puente-túnel Monitor-Merrimac

Fuente: VDOT

Combinación puente-túnel



- | | |
|-----------------------------------|--|
| Parks and Recreational Properties | Portal Island at Surface |
| Coastal Barrier Resource System | Tunnel Corridor |
| Historic Oyster Bars | Tunnel and Portal Island Footprint at Bottom |
| Navigational Channels | |

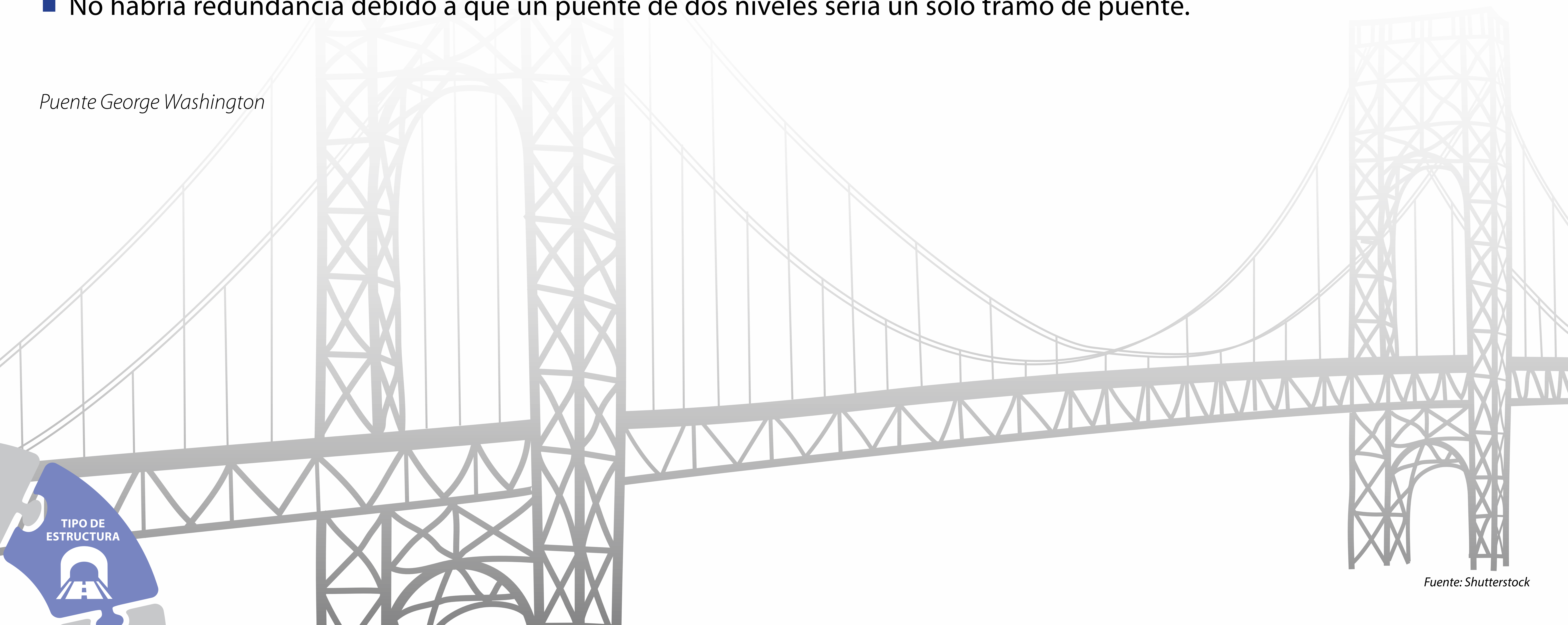


Tipo de estructura: Puente de dos niveles

✗ NO RETENIDA

- Una estructura de puente de dos niveles incluiría una estructura de puente sobre el agua que cruce la longitud total de la Bahía de Chesapeake.
- Un puente de dos niveles tendría dos niveles de tránsito, uno sobre el otro. Requeriría una estructura más larga para dar cabida el cambio de pendiente para el nivel superior.
- Los impactos ambientales y el costo de un puente de dos niveles sería similar a dos tramos de un puente de un solo nivel.
- No habría redundancia debido a que un puente de dos niveles sería un solo tramo de puente.

Puente George Washington



TIPO DE
ESTRUCTURA



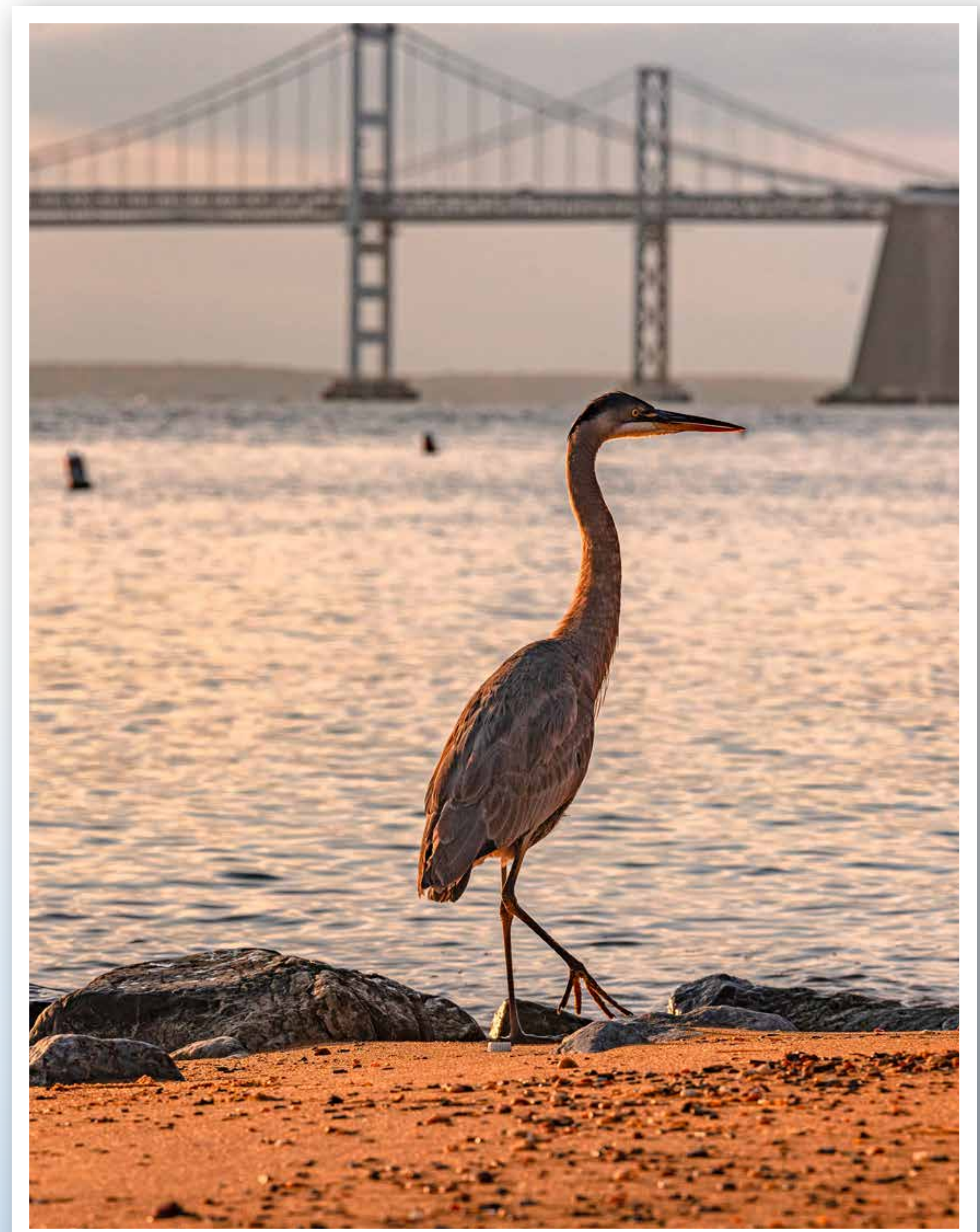
Fuente: Shutterstock

Alineamientos relativos a la actual US 50/301

✓ MDTA PROPONE RETENER LA US 50/301 EN EL ALINEAMIENTO EXISTENTE

Para evitar impactos significativos en los recursos socioeconómicos y ambientales naturales, la MDTA no está considerando alineamientos al salir de la carretera US 50/301 existente..

- El mapa interactivo en línea y el mapa enrollable disponibles para ser vistos en estas sesiones abiertas al público muestran los recursos ambientales sensibles significativos en todo el corredor.
- La MDTA considerará alternativas que amplíen la línea central existente para dar cabida al número de carriles propuesto.
- Cerca de la Bahía, serán necesarias algunas desviaciones del actual alineamiento en la US 50/301 para conectar a un nuevo cruce que se desplaza del actual Puente de la Bahía, permitiendo que continúe operando el puente existente hasta que se construya el nuevo cruce.
- Permanecer en el alineamiento existente evitaría y minimizaría los impactos en muchos recursos, incluyendo:
 - Comunidades residenciales
 - Parque estatal Sandy Point
 - Parque natural Terrapin (tortuga acuática)
 - Holly Beach Farm
 - El Aeropuerto del Puente de la Bahía
 - Humedale



Fuente: Shutterstock

Número de carriles

- Se muestran las combinaciones de carriles estudiadas usando tres números. Por ejemplo:



- El actual Puente de la Bahía tiene menos capacidad que las carreteras de aproximación debido a la pendiente vertical, falta de arcenes y los impactos de las condiciones ambientales en la operación bidireccional, lo que explica por qué algunas combinaciones tienen un número más alto de carriles en el puente.
- La MDTA realizó un análisis de tránsito preliminar para analizar la capacidad del puente para cada número de combinaciones de carriles para los volúmenes de tránsito pronosticados para 2045.
- Los resultados de estos análisis preliminares proveyeron la longitud (en millas) de las colas máximas anticipadas y la duración (en horas) de cualquier cola más larga de una milla

Ejemplo hipotético	Días entre semana no en el verano (martes y miércoles)			
	Hacia el este		Hacia el oeste	
	Cola máxima (millas)	Duración de las colas > 1 milla (horas)	Cola máxima (millas)	Duración de las colas > 1 milla (horas)
Existente (2022)				
Existente*	0	0	0	0
Proyectado (2045)				
No construir*	4,1	4	4,9	11
6-6-6	4,3	4	1,2	2
6-8-6	0,0	0	0,0	0
8-8-8	0,1	0	0,0	0
8-10-8	0,0	0	0,0	0
10-10-10	0,0	0	0,0	0

Día de fin de semana en el verano			
Hacia el este (viernes)		Hacia el oeste (domingos)	
Cola máxima (millas)	Duración de las colas > 1 milla (horas)	Cola máxima (millas)	Duración de las colas > 1 milla (horas)
Existente (2022)			
4,8	8	3,5	8
Proyectado (2045)			
>10	14	>10	14
>10	14	>10	14
7,3	10	8,0	10
7,5	11	8,4	11
0,0	0	0,0	0
0,0	0	0,0	0

*Para los días entre semana no en el verano, suponer tres carriles hacia el este durante cualquier hora en que ocurrirían colas hacia el este con solo dos carriles.
Notas: Entre 2022 y 2045, se espera que los volúmenes de tráfico aumenten en aproximadamente de un 25% a un 30% con la alternativa de no construir.
Los congestionamientos vehiculares históricamente relacionados con los fines de semana en el verano ocurren durante todo el año y en días adicionales entre semana.



Número de carriles

✓ RETENIDA

Las siguientes combinaciones están siendo recomendadas para estudios adicionales debido a su habilidad para hacer mejoras de varios grados en los congestionamientos en comparación con la de No construir:

- 6-8-6
- 8-8-8
- 8-10-8

Nota: La ubicación de la transición entre el número de carriles en las costas y en el puente no se ha determinado aún y continuará evaluándose.

✗ NO RETENIDA

Número de carriles: 6-6-6

- No hay mejoras para congestionamiento en dirección este durante las horas pico en dirección este.
- No hay mejoras para congestionamientos vehiculares en días de fin de semana en el verano, en dirección oeste.
- No proporcionaría la capacidad adecuada y tiempos de desplazamiento confiables.

Número de carriles: 10-10-10

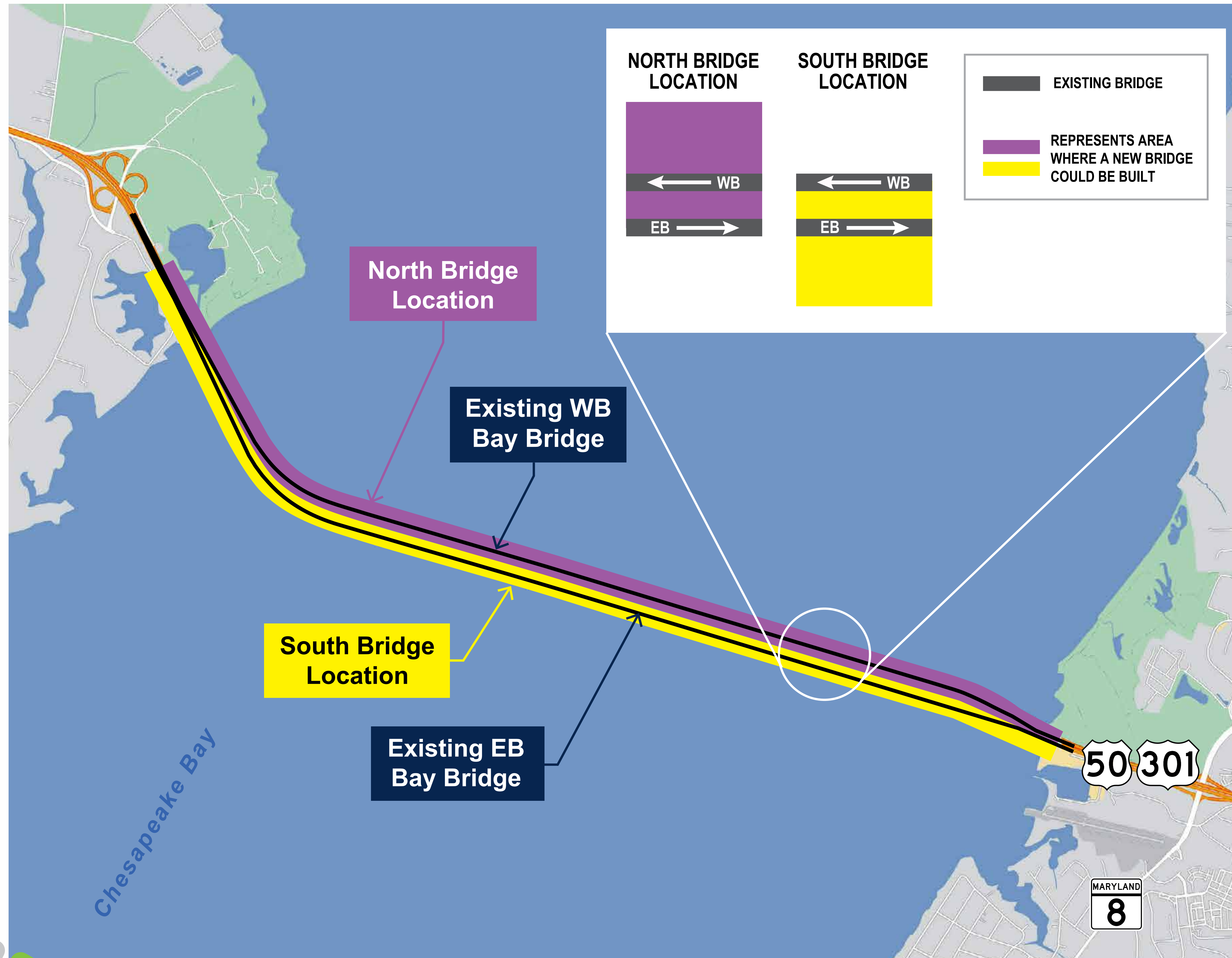
- Tendría impactos ambientales y costos significativamente mayores que no se justifican porque la combinación de carriles 8-10-8 proporciona suficiente capacidad (sin colas).



Ubicación de la estructura (Bridge)

✓ RETENIDA

MDTA está reteniendo ubicaciones de puente en el norte y en el sur.

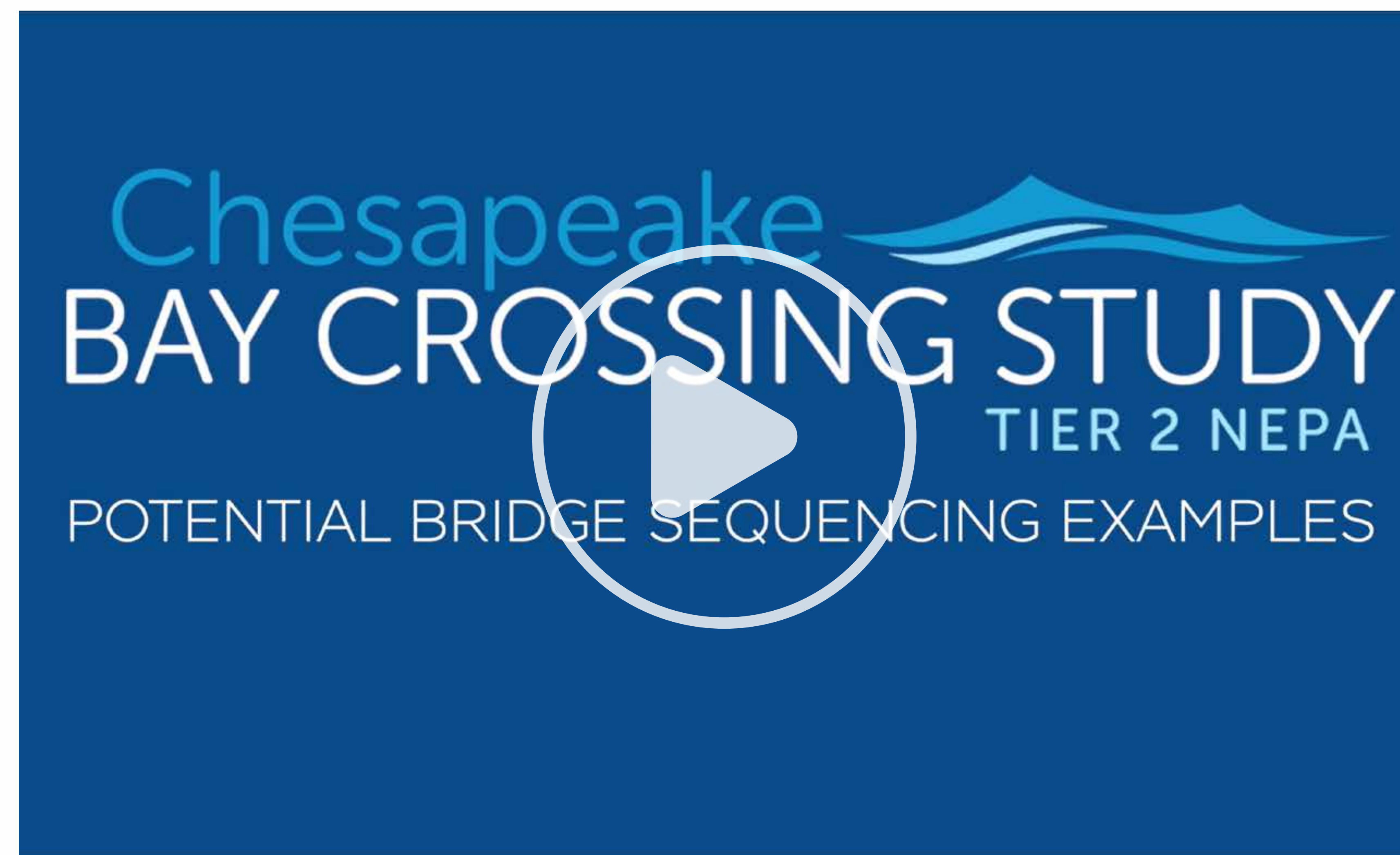


- Las opciones de ubicación del Puente Norte y ubicación del Puente Sur incluyen la construcción de dos nuevos tramos de puente por la Bahía de Chesapeake, fuera de los tramos de puente existentes.
- La ubicación del Puente Norte podría incluir dos nuevos tramos al norte de los tramos existentes o un tramo hacia el norte de los tramos existentes y un tramo entre los tramos existentes.
- La ubicación del Puente Sur podría incluir dos nuevos tramos al sur de los tramos existentes o un tramo al sur de los tramos existentes y un tramo entre los tramos existentes.



Ubicación del puente: Ejemplo de secuenciación de construcción de puente

- El vídeo muestra secuenciación potencial para la construcción que se puede aplicar a ubicaciones de puente sur y norte.
- El vídeo muestra opciones de secuenciación de ubicación de puente sur a manera de ejemplo.



La secuenciación de ejemplo sería como sigue:

Todas las ubicaciones del puente sur

- Construir dos nuevos tramos de puente al sur de los tramos de puente existentes.
- Eliminar ambos tramos de puentes existentes.

Sur y entre la ubicación del puente

- Construir primer nuevo tramo hacia el sur de los tramos de puente existentes.
- Eliminar el tramo de puente existente hacia el este.
- Construir segundo nuevo tramo entre los tramos de puente existente.
- Eliminar el tramo de puente existente hacia el oeste.



Ubicación de la estructura

✗ NO RETENIDA

Totalmente entre la ubicación del puente existente

- La opción construiría dos nuevos tramos de puente entre los tramos de puente existentes.
- Restricciones de espacio hacen esto inviable sin primero demoler un tramo de puente existente, resultando en congestionamientos vehiculares severos.



UBICACIÓN DE
LA ESTRUCTURA



Lejos de la ubicación del puente sur

- Esta opción cruzaría perpendicularmente hacia el canal de navegación, con una curva horizontal más gentil que la del puente existente.
- Como resultado de la evaluación, se determinó que no se podría proveer una curva horizontal más suave sin impactos ambientales y costos sustanciales.



Nota: Este es un ejemplo de alineamientos

Opciones de tránsito (servicio de autobuses)

✓ RETENIDA

Se evaluarán las opciones de mejoras en el servicio de autobuses como parte de las alternativas de construcción retenidas.

Mejoras en el servicio de autobuses

- Servicio de autobuses local
- Servicio de autobuses de cercanías
- Servicio de autobuses interurbano

Tratamientos prioritarios de tránsito potenciales

- Carriles de tránsito dedicados las 24 horas
- Carril de tránsito dedicado a períodos de congestionamiento vial únicamente
- Operación de autobús en arcén
- Carril de salto de cola



Fuente: wikimedia



Fuente: MDTA



Fuente: MDTA



Fuente: MDTA



Opciones de tránsito (transbordador, riel y BRT)

✗ NOT RETAINED

Transbordador

Transbordador vehicular o de pasajeros.

- El servicio de transbordador eliminaría aproximadamente del 0.7% al 1.1% de los vehículos que circulan por el Puente de la Bahía.
- Las alternativas al transbordador no representarían mejoras sustanciales en la capacidad o tiempos de desplazamiento en combinación con un puente nuevo.



Fuente: Shutterstock

Riel

Riel de cercanías, tránsito de riel ligero o de riel pesado por un puente nuevo.

- Se necesitaría una base más grande y una amplia infraestructura para conectar con las instalaciones de rieles existentes.
- Los rieles tendrían impactos ambientales severos y costos adicionales para proporcionar la nueva infraestructura.
- Los rieles eliminarían aproximadamente del 0.3% al 0.6% de los vehículos que circulan por el Puente de la Bahía.
- Los rieles no mejorarían sustancialmente los congestionamientos vehiculares o los tiempos de desplazamiento en combinación con un puente nuevo.



Fuente: Shutterstock

Autobuses de tránsito rápido (BRT)

Los BRT en un carril de tránsito dedicado por un puente nuevo ofreciendo un servicio confiable, conveniente y frecuente.

- Las conexiones de tránsito apropiadas para BRT estarían a muchas millas de distancia, lo que requeriría de nueva infraestructura con impactos ambientales y costos adicionales.
- Los BRT eliminarían aproximadamente del 0.3% al 0.6% de los vehículos que circulan por el Puente de la Bahía.
- Los BRT no harían mejoras sustanciales en los congestionamientos vehiculares o tiempos de desplazamiento en combinación con un puente nuevo.



Fuente: Shutterstock



Opciones de TSM/TDM

Gestión de sistemas de transporte (TSM) y Gestión de la demanda de tránsito (TDM) son estrategias operativas dirigidas a optimizar el rendimiento de la infraestructura actual y maximizar las opciones para los viajeros. Estas opciones se pueden implementar en combinación con una alternativa de construcción.

✓ RETENIDA FOR CONSIDERATION

Precios por congestionamiento vehicular

Precios por congestionamiento vehicular significaría que las tarifas de peaje para cruzar el puente cambiarían durante el día en base a la cantidad de congestionamientos vehiculares presentes usualmente para animar una distribución más igualitaria de desplazamientos durante el día.

Consolidación de intercambiadores viales

Se puede utilizar la consolidación de intercambiadores viales para controlar el acceso a las autopistas para aumentar la capacidad, controlar los congestionamientos y reducir los accidentes.



Precios por congestionamiento vehicular

Uso de arcenes a tiempo parcial

Los carriles de uso de arcenes a tiempo parcial usan los arcenes como carriles temporales, usualmente durante las horas pico en las cuales hay congestionamientos recurrentes. Esta es una solución eficiente en función de los costos con la que se puede cumplir con los requisitos de espacios geométricos, visibilidad y pavimento.

Aparcamiento disuasorio

Las instalaciones para aparcamiento disuasorio se pueden usar para animar la compartición de vehículos y el uso de autobuses por el puente nuevo.



Aparcamiento disuasorio



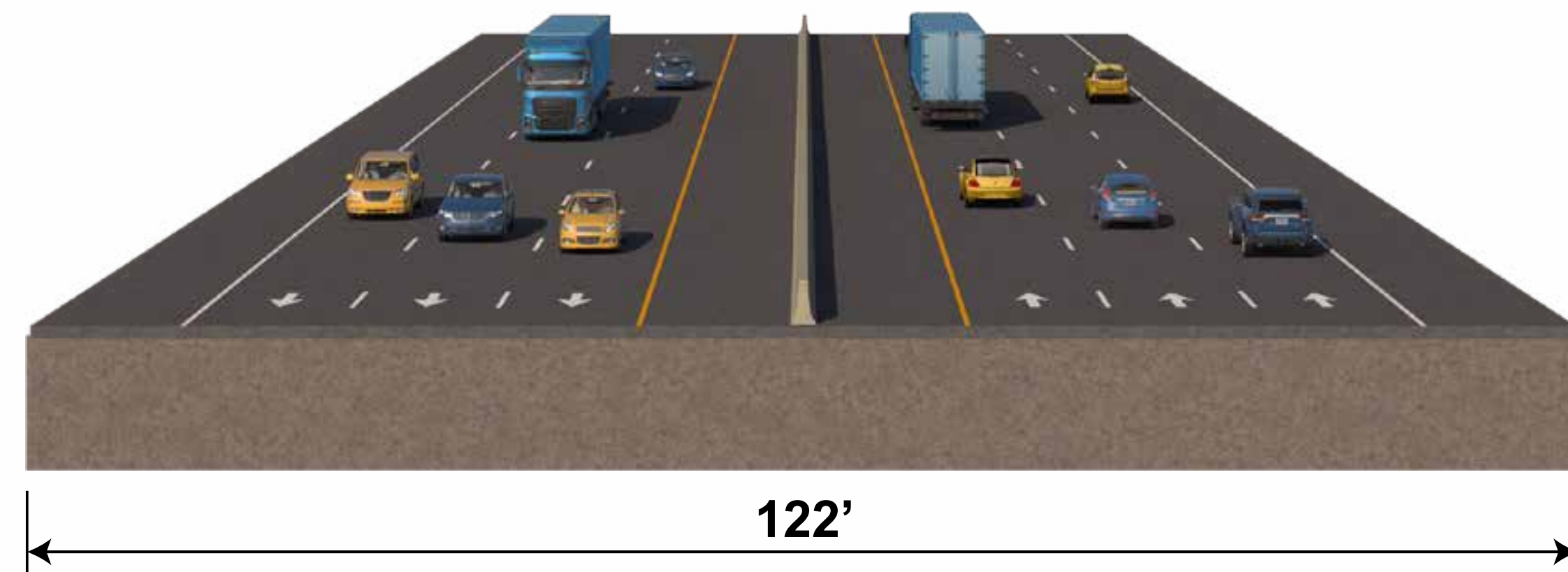
Opciones de TSM/TDM

✗ NO RETENIDA

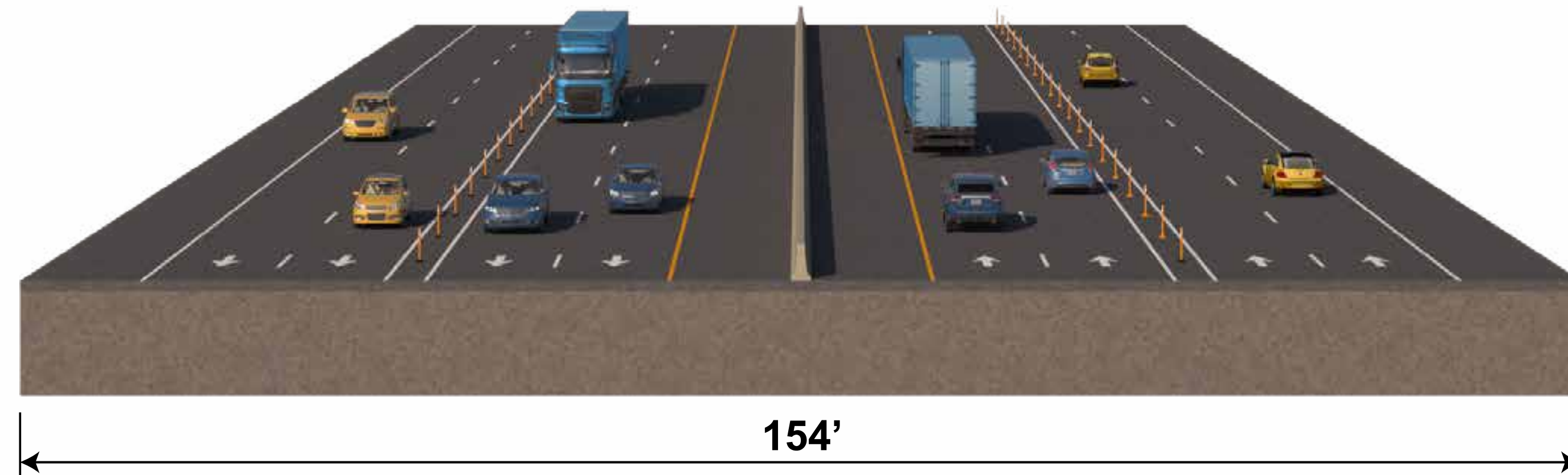
Carriles expresos locales

- Un sistema local expreso separaría el tráfico local que entra y sale por la autopista del tráfico que se desplaza por el área del estudio.
- Para dar cabida al *tráfico actual* (2022) con un sistema expreso local, los 3 carriles de uso general existentes deberán ser 2 carriles expresos y 2 carriles locales.
- Para dar cabida al *tráfico futuro* (2045) con un sistema expreso local, se necesitará un carril más que con carriles de uso general únicamente.

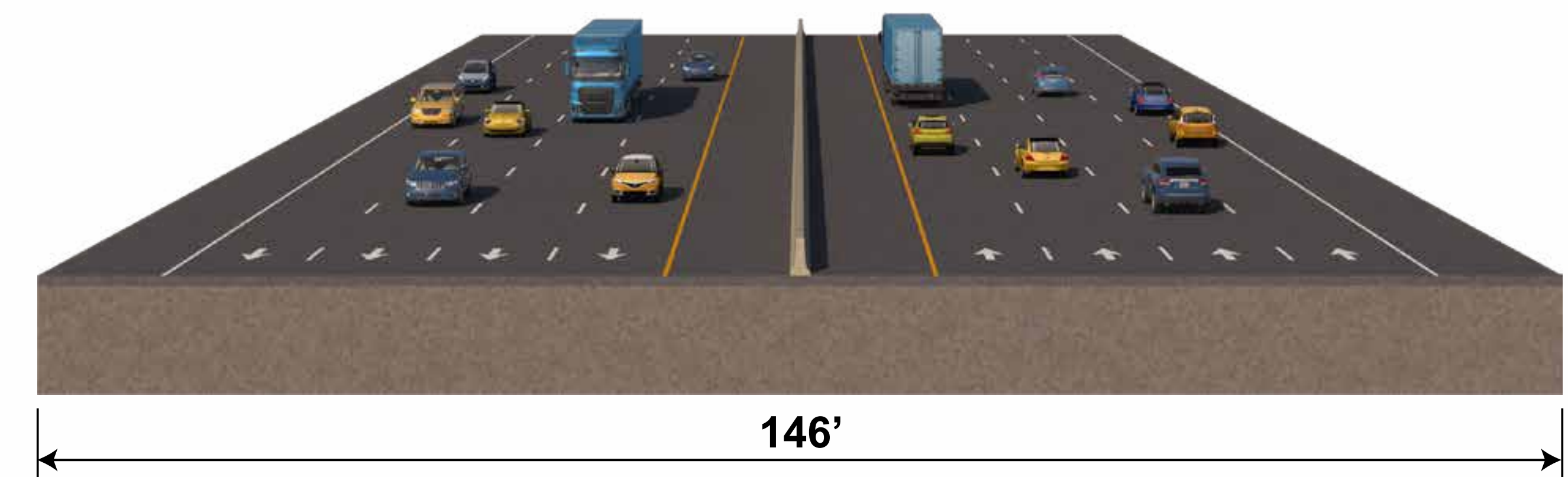
Tráfico actual - Uso general



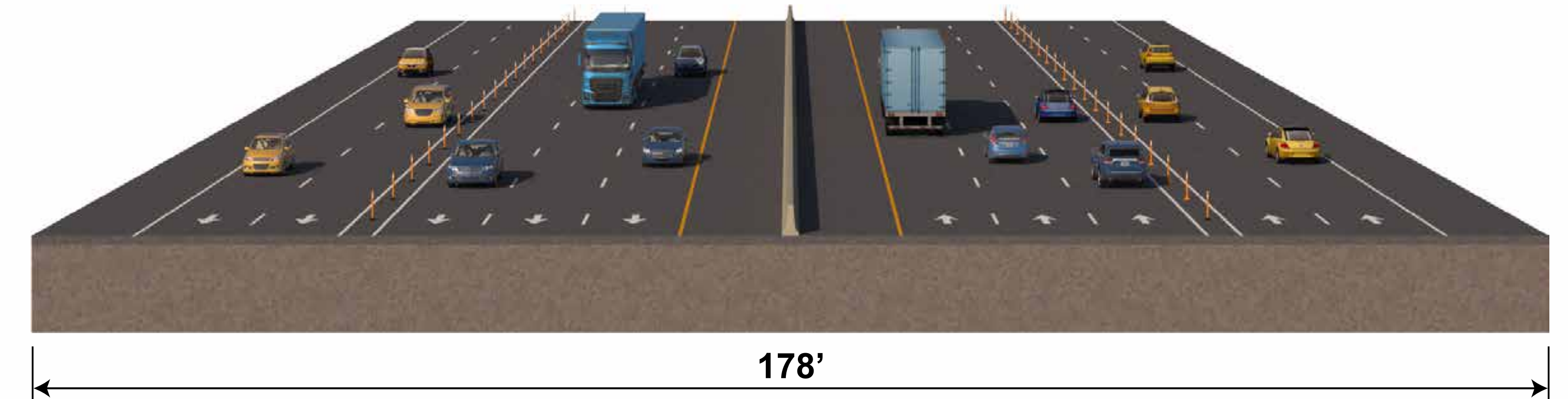
Tráfico actual - Expreso local



Tráfico futuro – Ejemplo de uso general



Tráfico futuro – Ejemplo de expreso-local



- Con carriles expresos locales **se necesitarán más carriles** para dar cabida al mismo volumen de tráfico en comparación con carriles de uso general.
- Un sistema expreso-local necesitaría de anchura adicional para los carriles adicionales y las separaciones, **aumentando los impactos ambientales y el costo.**
- Un sistema expreso-local afectaría **negativamente el tráfico local** si el tráfico expreso necesitara desviarse a carriles locales

Opciones de TSM/TDM

✗ NO RETENIDA

Medición de rampa

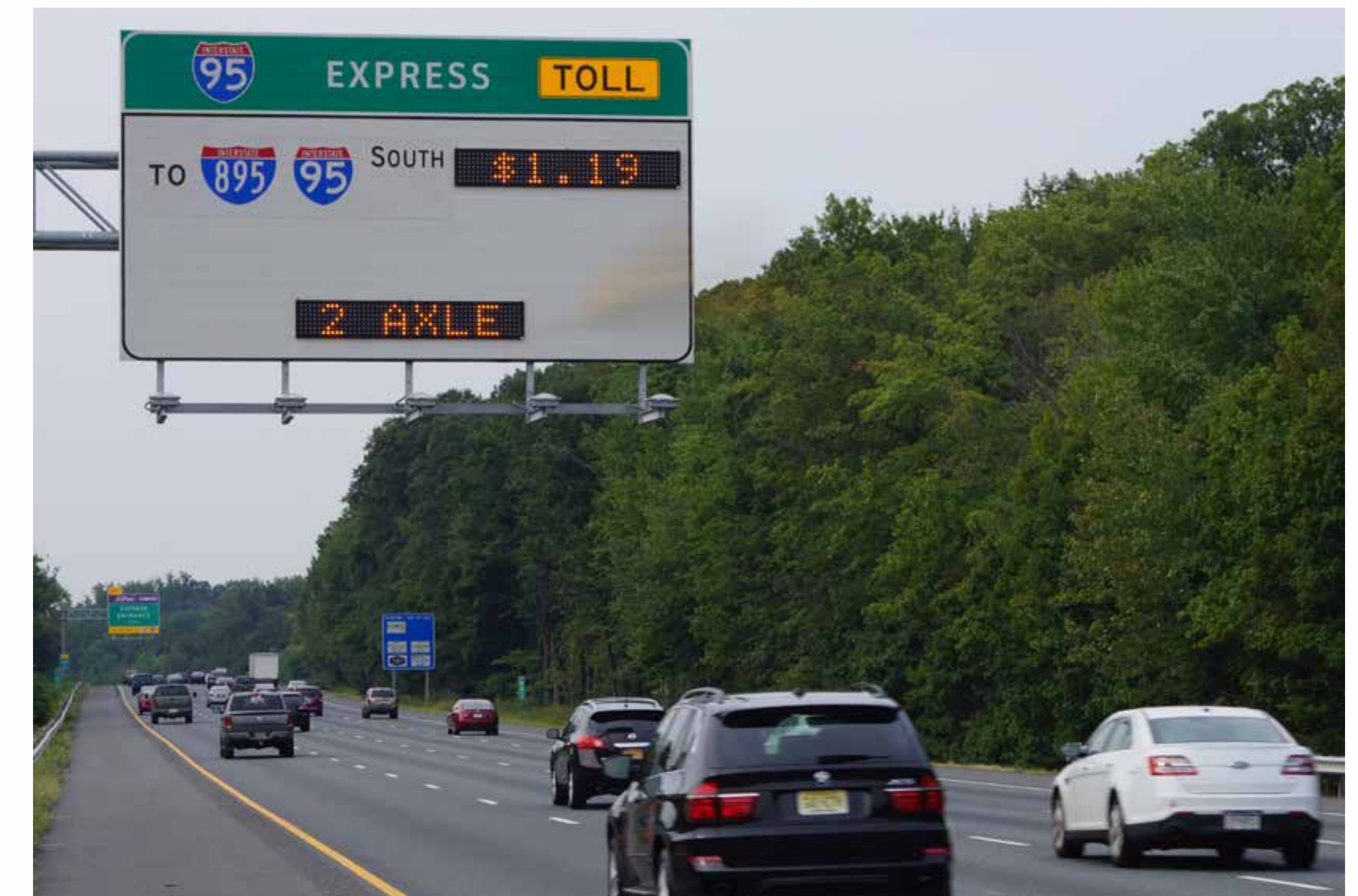
- Los medidores de rampa son señales de tráfico colocadas en rampas de entrada para facilitar la fluidez del tráfico que entra en una autopista.
- Un estudio piloto realizado por la SHA en el verano de 2022 demostró que la medición de rampa no mejoró los tiempos de desplazamiento en el Puente de la Bahía.
- No abordaría la capacidad adecuada ni los tiempos de desplazamientos confiables.
- Empeoraría la movilidad en las carreteras locales.



Fuente: MDTA

Carriles administrados con peaje

- Los carriles administrados con peaje serían carriles administrados con peaje separados que operan igual que un sistema expreso-local con la adición de precios por congestionamiento vehicular a los carriles expés de acceso controlado.
- Diferenciar los precios de recaudación de peaje por dirección y por tipo de carril (administrado versus puente) ocasionaría confusión entre los conductores.
- Los conductores usualmente usan tales carriles de acceso controlado cuando hay congestionamientos vehiculares en los carriles de uso general. Esto no abordaría la movilidad del tráfico local.
- Requeriría de anchura adicional para arcenes adicionales y separación de barreras, aumentando los impactos ambientales y el costo.



Fuente: MDTA



Opciones de TSM/TDM

✗ NO RETENIDA

Tránsito combinado/TSM/TDM

- Esta opción sería una alternativa autónoma y no incluiría un puente nuevo ni modificaciones al número de carriles existente.
- Esta opción incluiría mejoras en autobuses, transbordador, consolidación de intercambiadores viales, instalaciones de aparcamiento disuasorio, uso de arcenes a tiempo parcial y precios por congestionamiento vehicular.
- No hay manera de añadir capacidad vehicular física adicional por el actual Puente de la Bahía sin construir una nueva estructura, por lo que el puente seguirá siendo el cuello de botella.
- Debido a que el número de pasajeros proyectado es bajo tanto para el transbordador como para los servicios de autobuses, habrá un efecto mínimo en el tráfico del Puente de la Bahía.
- Los autobuses seguirán utilizando los carriles congestionados del Puente de la Bahía.
- Esta opción no mejoraría la capacidad, los tiempos de desplazamiento confiables ni la movilidad.



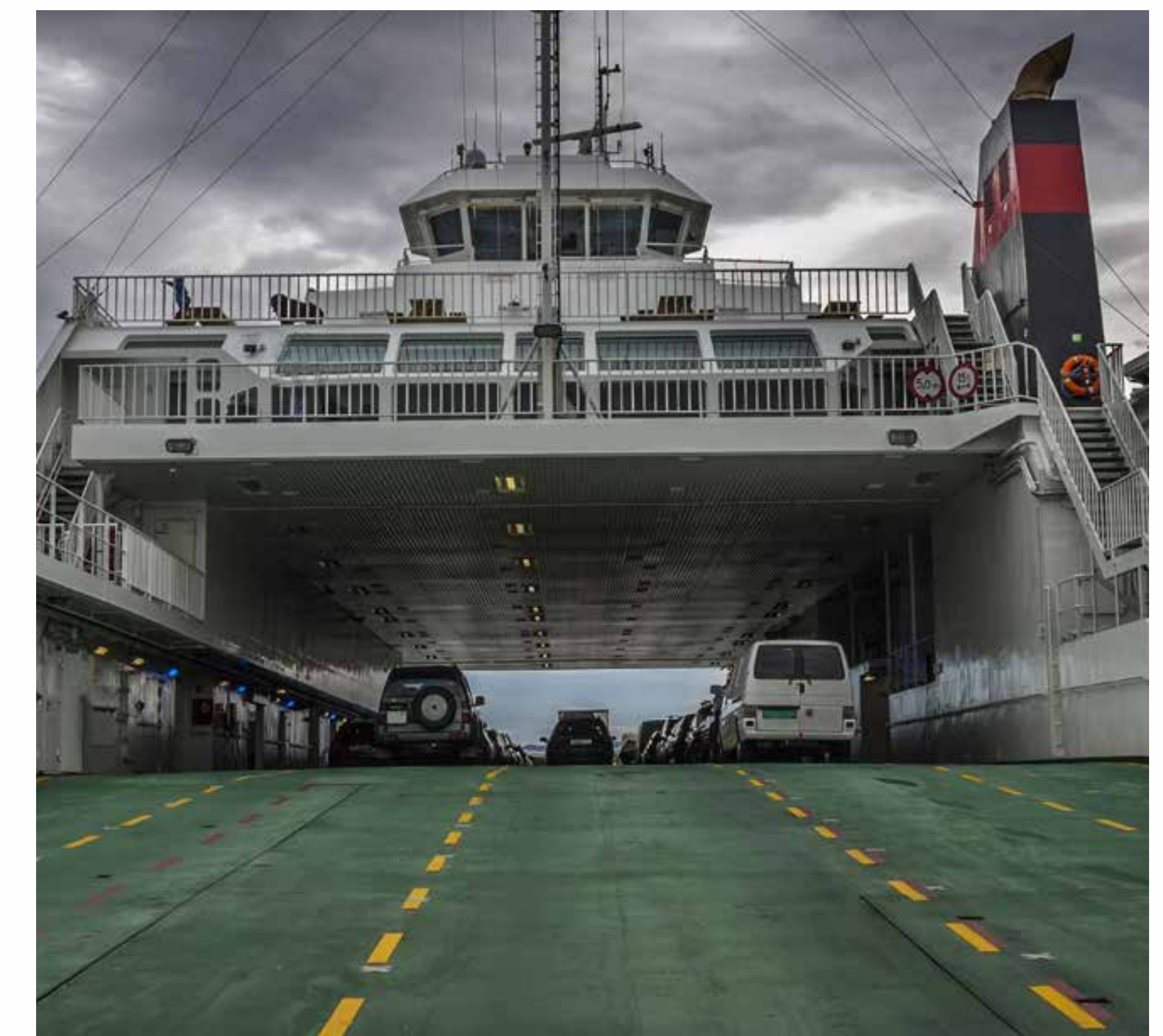
Fuente: Shutterstock



Fuente: MDTA



Fuente: MDTA



Fuente: Shutterstock

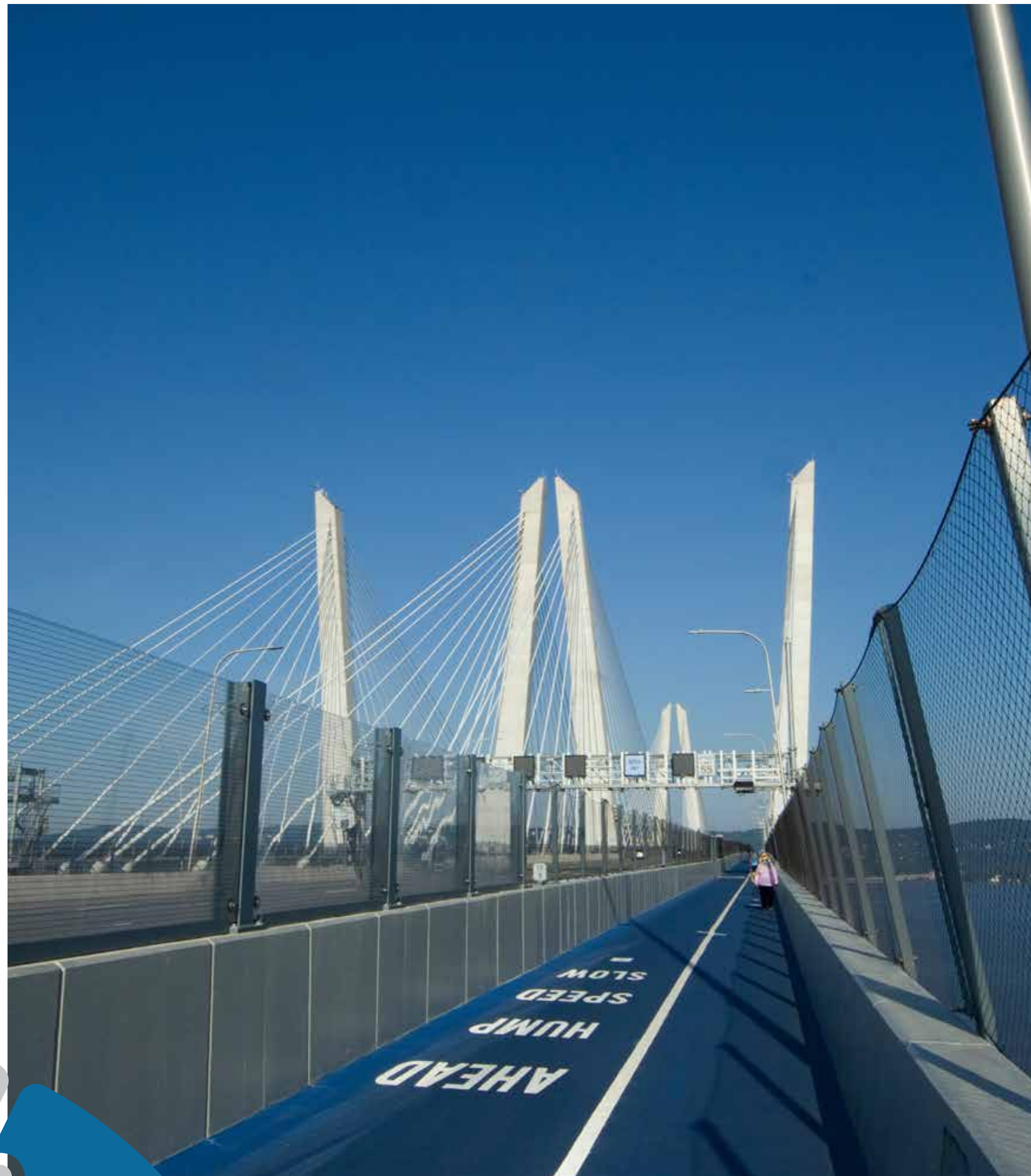


Ruta de uso compartido

✓ RETENIDA PARA CONSIDERACIÓN ADICIONAL

- La MDTA considerará la inclusión segura de una ruta de uso compartido a lo largo de un puente nuevo.
- Una ruta de uso compartido a lo largo de un nuevo Puente de la Bahía sería:
 - una instalación para peatones y ciclistas de dos vías y
 - separada de carriles/arcenes por una barrera física con un sistema de protección en el otoño.
- Una ruta de uso compartido podría ampliar la longitud total del puente o solo la longitud parcial desde una costa.

Puente Mario Cuomo (Tappan Zee) (NY)



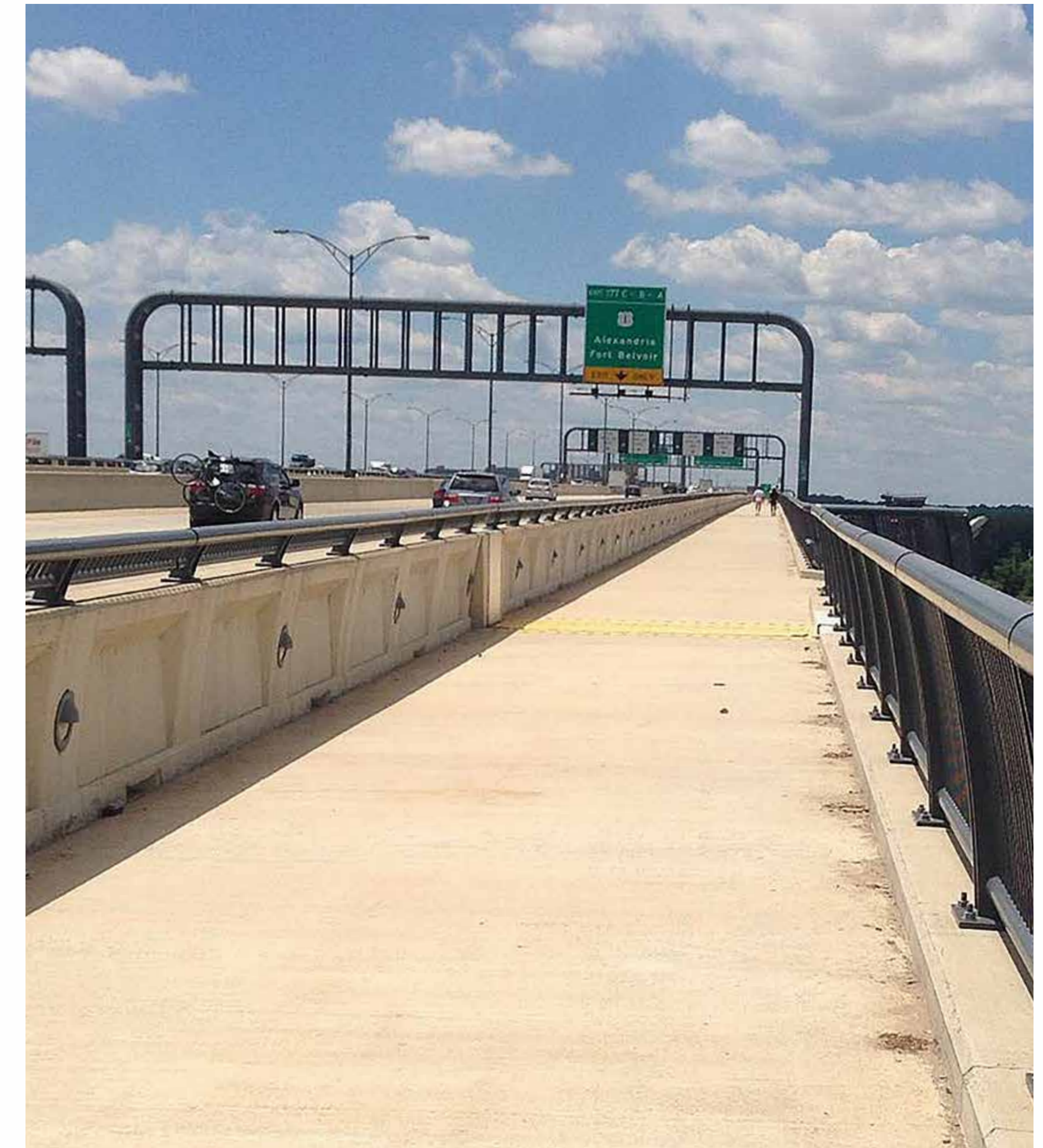
Fuente: Adobe Stock

Puente de la Bahía de Oakland (San Francisco-Oakland Bay, CA)



Fuente: Foto por TrailLink usuario tommyonbike, cortesía de Rails-to-Trails Conservancy

Puente Memorial Woodrow Wilson (MD)



Fuente: Foto por TrailLink usuario mdeplanty, cortesía de Rails-to-Trails Conservancy

Alternativas retenidas propuestas

Alternative A (alternativa de no construir) *No habrá nueva infraestructura de transporte*

Alternativas de construir *Todas las alternativas de construir incluirán:*



Cada alternativa de construir incluirá una de estas combinaciones de carriles y ubicaciones de puente:

	Alternativa B	Alternativa C	Alternativa D	Alternativa E	Alternativa F	Alternativa G
NÚMERO DE CARRILES	6-8-6	6-8-6	8-8-8	8-8-8	8-10-8	8-10-8
UBICACIÓN DE LA ESTRUCTURA	Norte	Sur	Norte	Sur	Norte	Sur

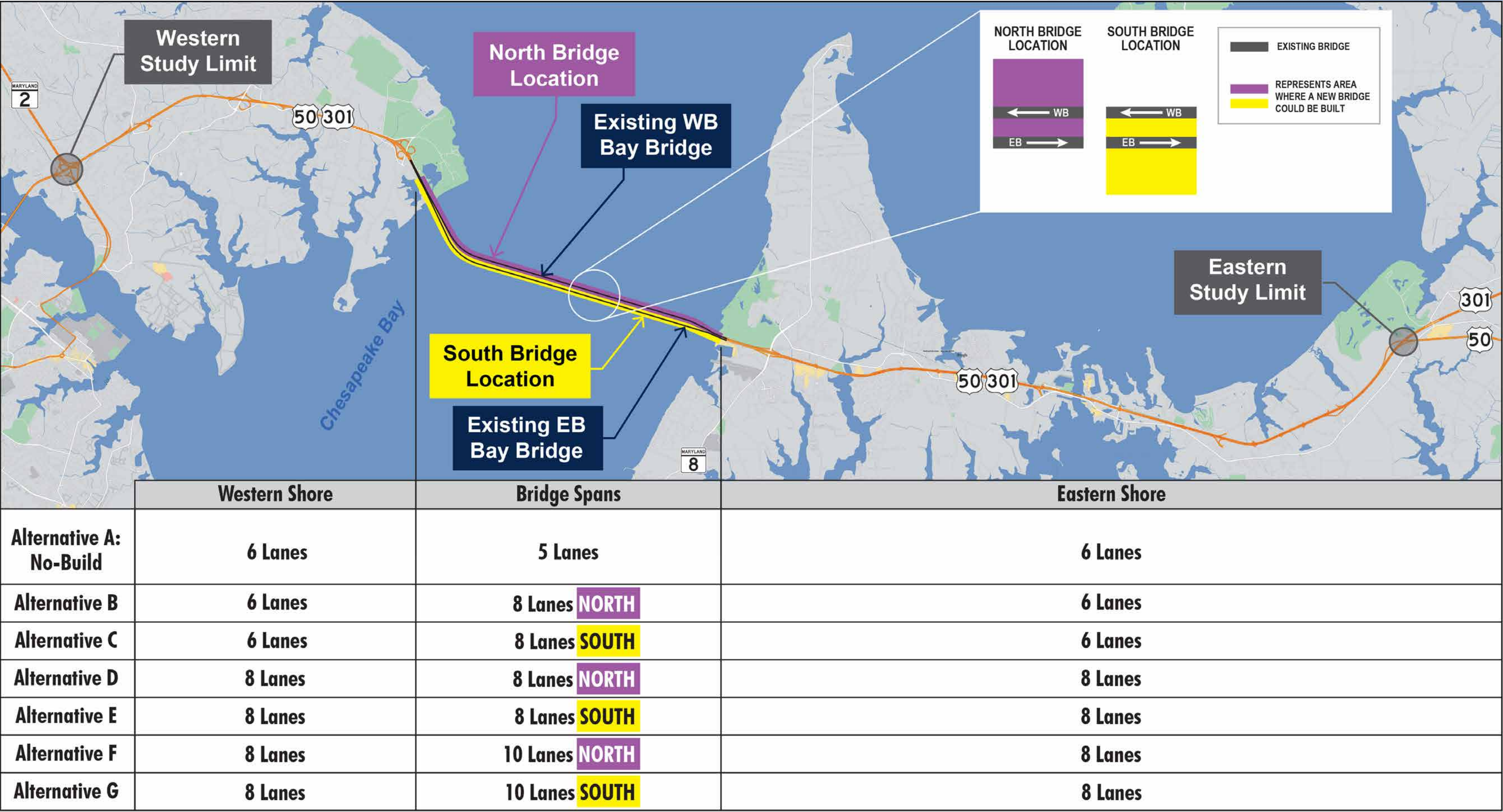
Todas las alternativas de construir considerarán también:



Las alternativas retenidas para estudio detallado (ARDS) propuestas serán analizadas en la Declaración de Impacto Ambiental (EIS).



Alternativas retenidas propuestas



Las ubicaciones de transición entre el número de carriles de aproximación y el número de carriles en el cruce, donde difieren, no han sido identificadas todavía.

La MDTA considerará la inclusión de una ruta de uso compartido en el puente, mejoras en el servicio de autobuses, uso de arcenes a tiempo parcial, consolidación de intercambiadores viales, aparcamiento disuasorio y precios por congestiónamiento vehicular para todas las alternativas de construir.

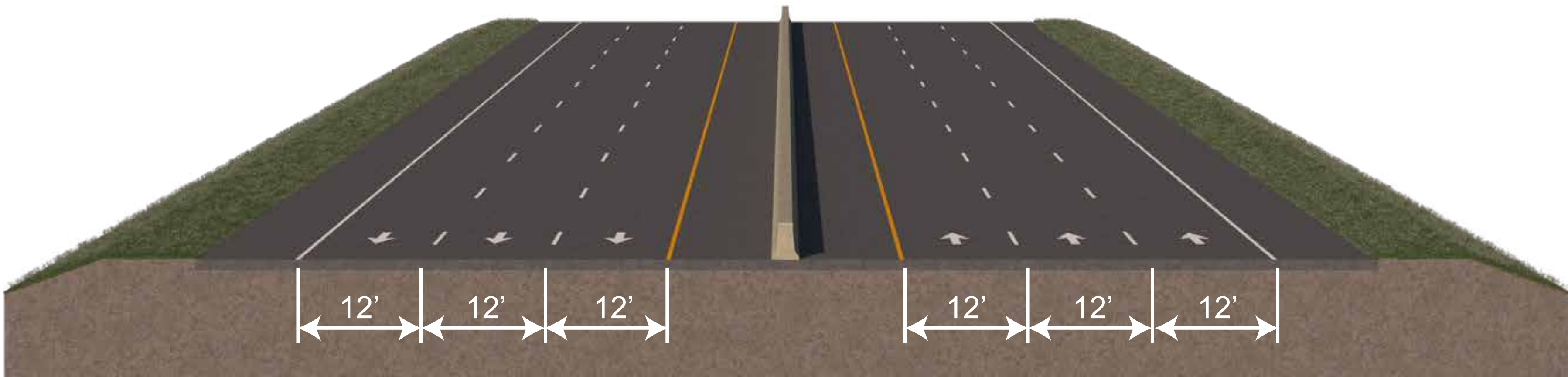
Alternative A: No construir

La alternativa de no construir incluye el mantenimiento regular del Puente de la Bahía de Chesapeake y la US 50/301, pero no mejoras de capital fuera de las planificadas actualmente y proyectos

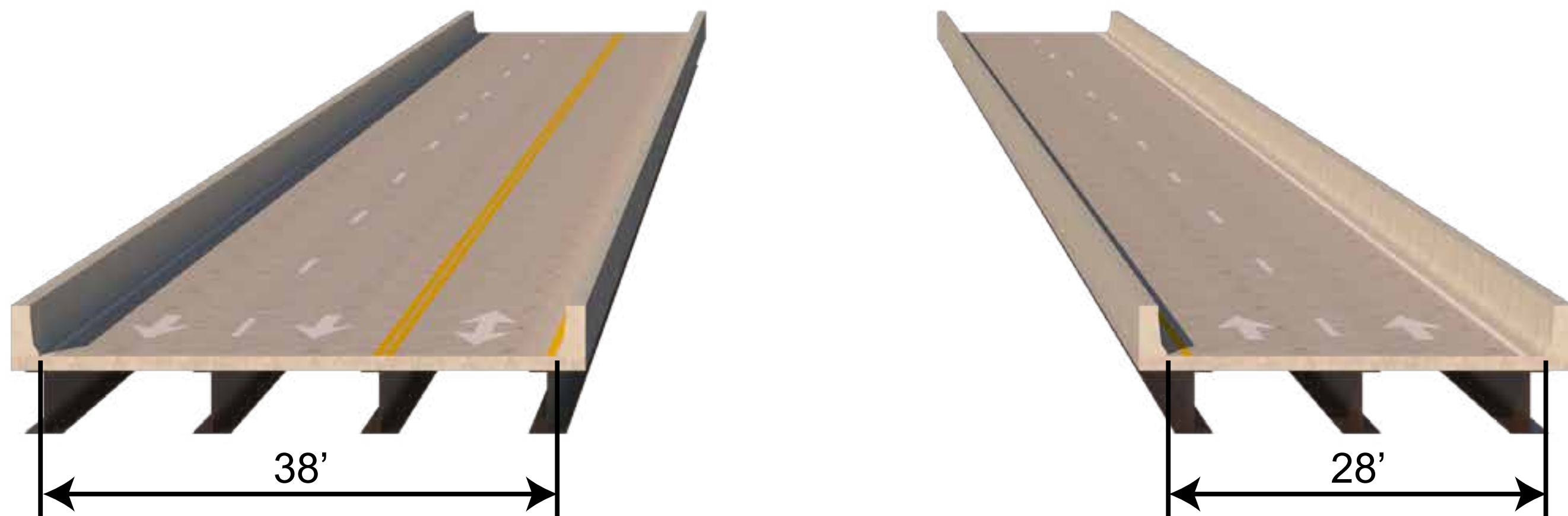
ALTERNATIVA A COMBINACIÓN DE CARRILES

Número de carriles: 6-5-6
(existente)

Existing Western Shore - 6 Lanes



Existing Bay Bridge - 5 Lanes



Existing Eastern Shore - 6 Lanes



Alternativas B y C: 6-8-6

LAS ALTERNATIVAS B Y C INCLUYEN:

- Eliminar Los Puentes Existentes
- Puente Completo Con Dos Nuevos Tramos De Puente
- En El Alineamiento De Aproximación Existente (US 50/301)
- Servicios De Autobuses Mejoras

Número de carriles: 6-8-6

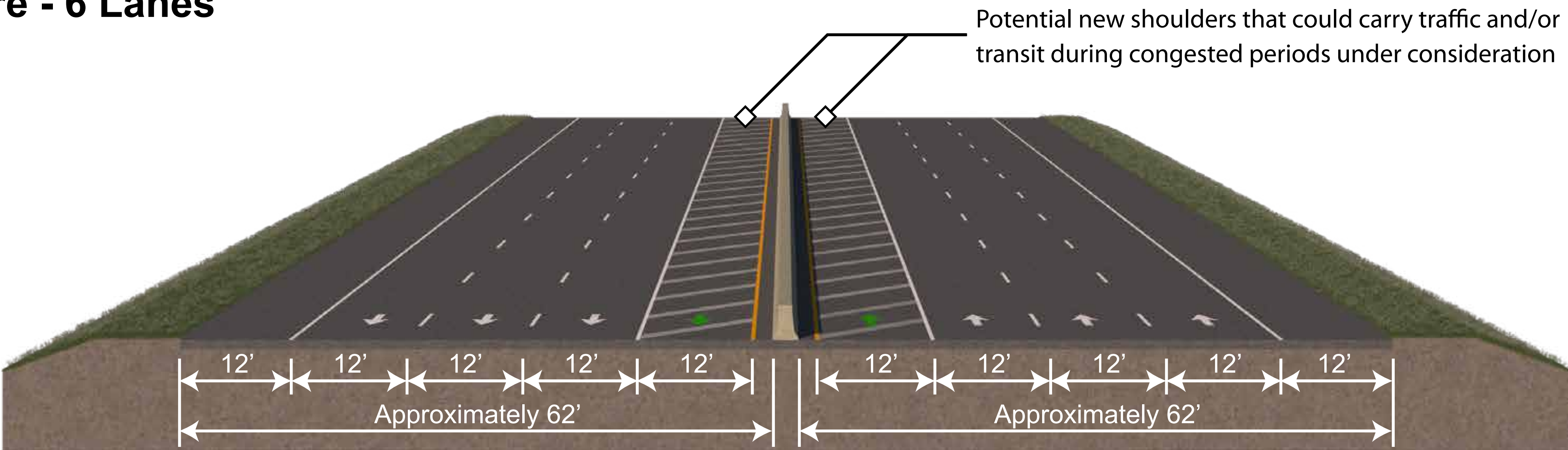
Alternativa B:
Ubicación del Puente Norte
Alternativa C:
Ubicación del

EN CONSIDERACIÓN A:

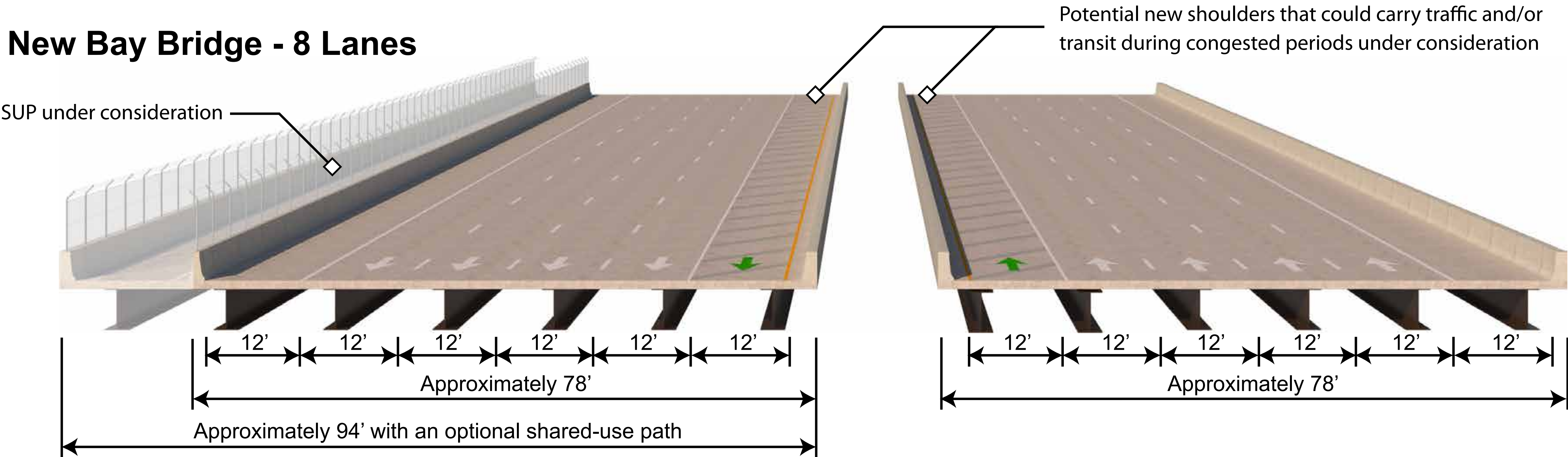
- Uso De Arcenes A Tiempo Parcial
- Consolidación De Intercambiadores Viales
- Aparcamiento Disuasorio
- Precios Por Congestionamiento Vehicular
- Inclusión De Ruta De Uso Compartido En El Puente



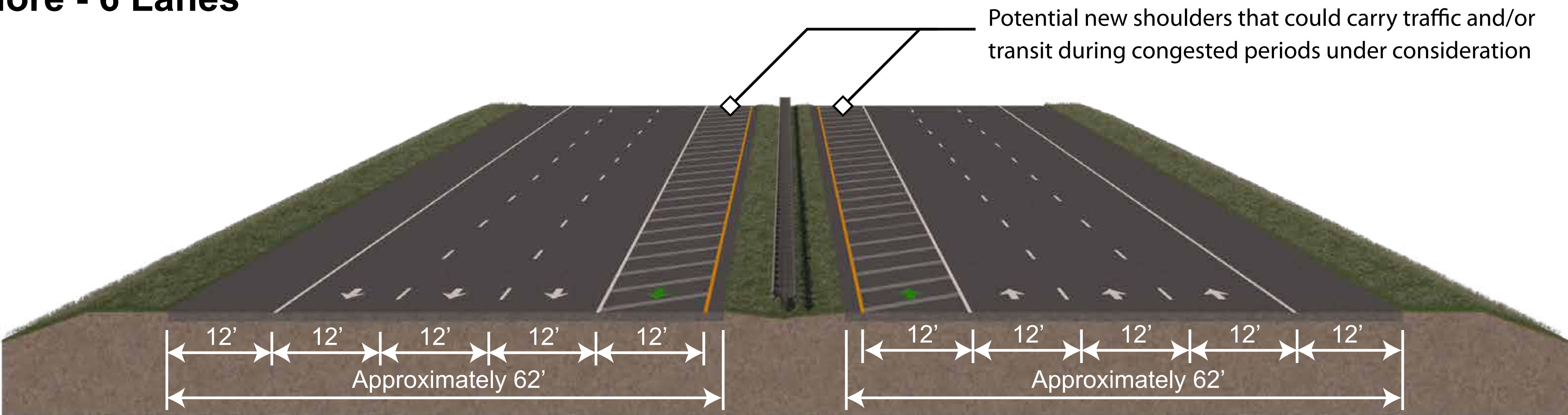
Western Shore - 6 Lanes



New Bay Bridge - 8 Lanes



Eastern Shore - 6 Lanes



Alternativas D y E: 8-8-8

LAS ALTERNATIVAS D Y E INCLUYEN:

- Eliminar Los Puentes Existentes
- Puente Completo Con Dos Nuevos Tramos De Puente
- En El Alineamiento De Aproximación Existente (US 50/301)
- Servicios De Autobuses Mejoras

Número de carriles: 8-8-8

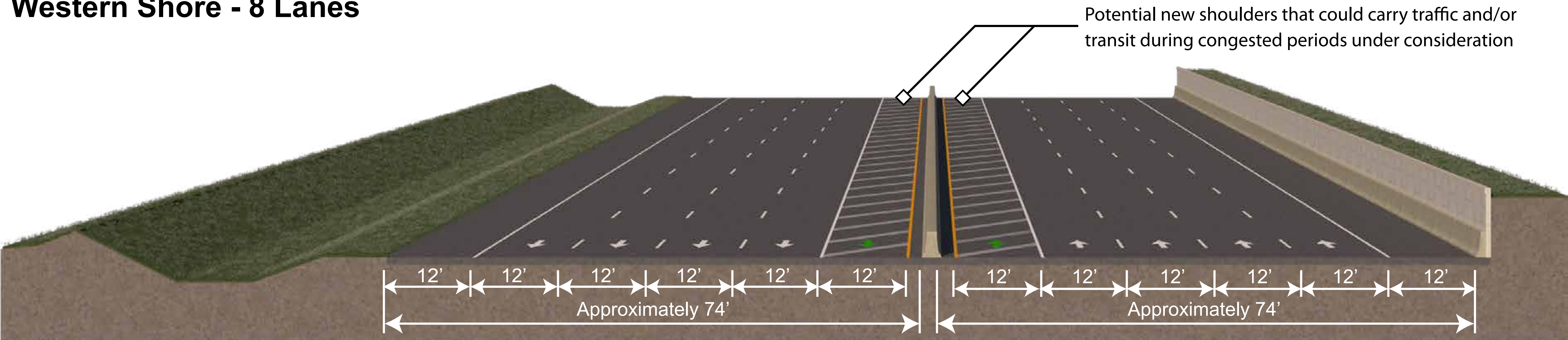
Alternativa D:
Ubicación del Puente Norte
Alternativa E:
Ubicación del

EN CONSIDERACIÓN A:

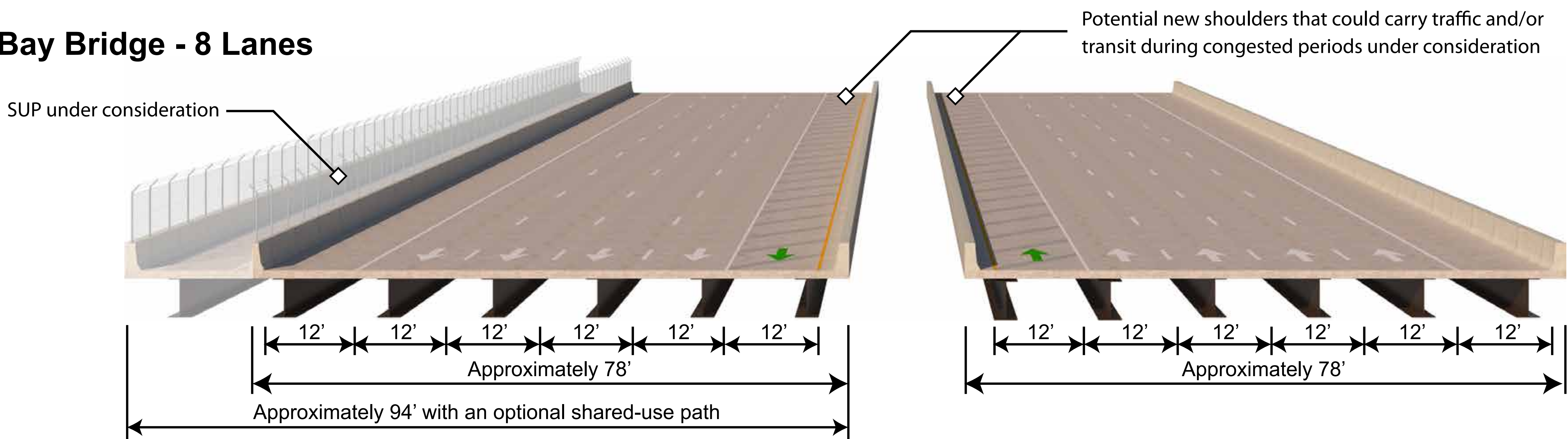
- Uso De Arcenes A Tiempo Parcial
- Consolidación De Intercambiadores Viales
- Aparcamiento Disuasorio
- Precios Por Congestionamiento Vehicular
- Inclusión De Ruta De Uso Compartido En El Puente



Western Shore - 8 Lanes

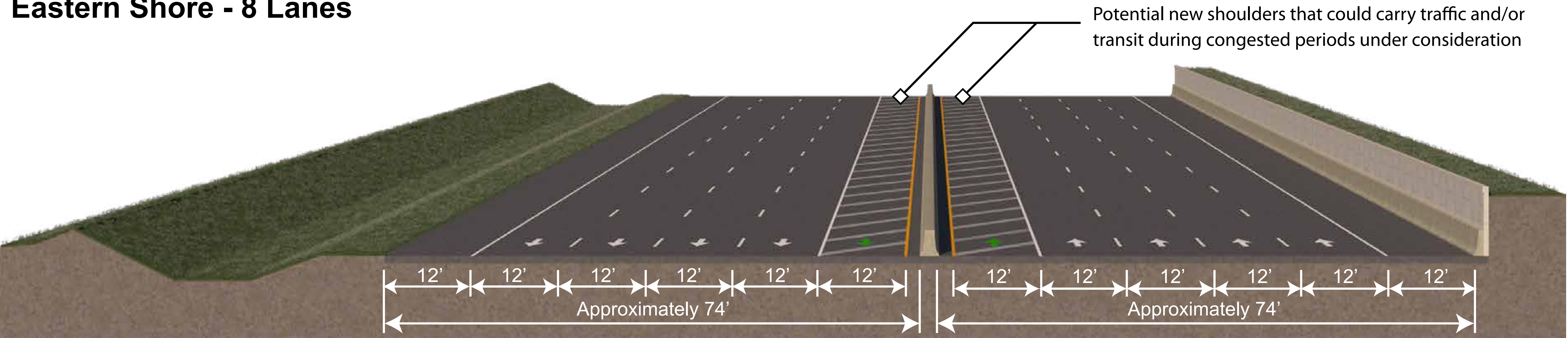


New Bay Bridge - 8 Lanes



Note: The typical section does not represent the locations of the structures relative to the existing structures or each other.

Eastern Shore - 8 Lanes



Alternativas F y G: 8-10-8

**LAS ALTERNATIVAS F Y G
INCLUYEN:**

**Eliminar Los Puentes
Existentes**

**Puente Completo Con Dos
Nuevos Tramos De Puente**

**En El Alineamiento De
Aproximación Existente
(US 50/301)**

**Servicios De Autobuses
Mejoras**

Número de carriles: 8-10-8

**Alternative F:
Ubicación del Puente Norte**

**Alternativa G:
Ubicación del Puente**

EN CONSIDERACIÓN A:

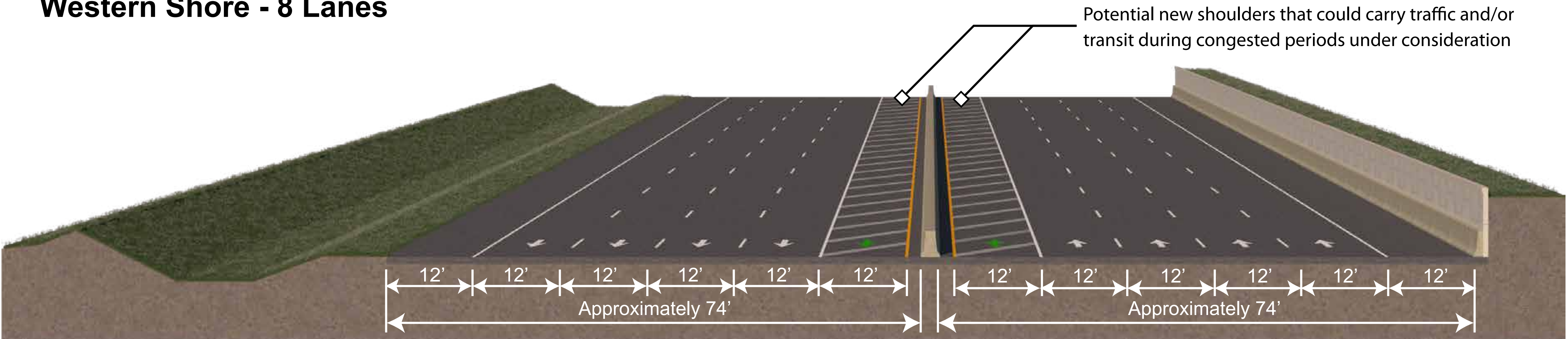
**Uso De Arcenes A Tiempo
Parcial**

**Consolidación De
Intercambiadores Viales
Aparcamiento Disuasorio
Precios Por
Congestionamiento
Vehicular**

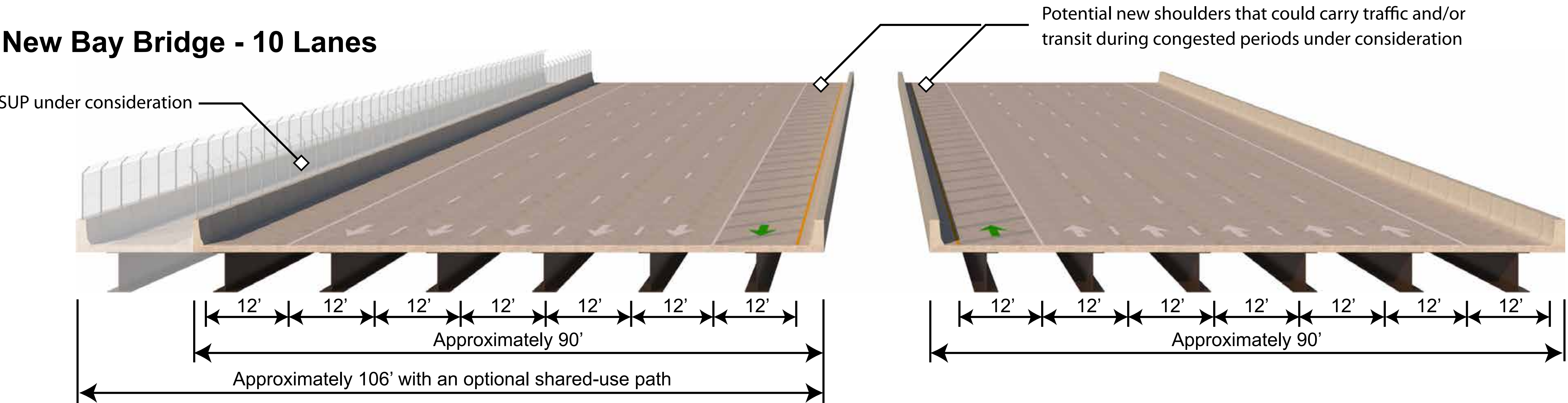
**Inclusión De Ruta De Uso
Compartido En El Puente**



Western Shore - 8 Lanes

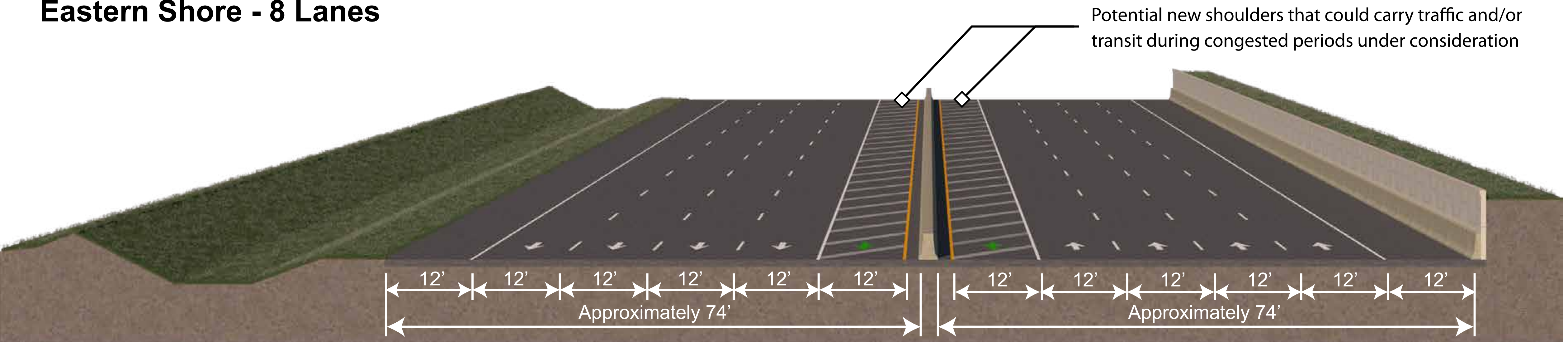


New Bay Bridge - 10 Lanes



Note: The typical section does not represent the locations of the structures relative to the existing structures or each other.

Eastern Shore - 8 Lanes



Estudios ambientales

Como lo exige el proceso de NEPA, el Estudio de Nivel 2 Declaración de Impacto Ambiental identificará impactos ambientales potenciales relacionados con alternativas de transporte específicas. Se han desarrollado metodologías para estudiar los siguientes recursos clave:



La sección 106 de la Ley Nacional para la Preservación Histórica exige que las agencias federales tomen en cuenta los efectos que sus acciones tendrán en propiedades históricas. La MDTA y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) identificarán propiedades históricas, evaluarán los efectos en estas propiedades y resolverán efectos adversos potenciales. La evaluación incluirá consultas con agencias gubernamentales a nivel federal, estatal y local, tribus indígenas reconocidas a nivel federal y otras partes consultoras.

Recursos ambientales

La Declaración de Impacto Ambiental (EIS) probablemente se concentre en los siguientes recursos:

- **Recursos socioeconómicos y uso de la tierra:** Aproximadamente 73,000 personas viven dentro o adyacente al corredor del estudio. Muchas instalaciones comunitarias, incluyendo parques públicos, escuelas, servicios de emergencia y lugares de culto se encuentran dentro del área.
- **Poblaciones minoritarias y de bajos recursos:** La MDTA ha identificado poblaciones minoritarias y de bajos recursos dentro de los límites del Estudio. Se anticipa que poblaciones desfavorecidas y en desventaja, comunidades y partes interesadas están presentes también.
- **Natural Recursos:** Recursos naturales significativos identificados dentro del o adyacentes al corredor incluyen:
 - Aguas superficiales recursos
 - Sistemas de Recursos de la Barrera Costera y áreas críticas de la Bahía de Chesapeake
 - Hábitat acuático y terrestre y biota
 - Especies raras, amenazadas y en peligro de extinción
 - Zonas únicas y sensibles
 - Cuencas y sus arroyos tributarios, humedales y llanuras aluviales

Los recursos ambientales se pueden ver en el mapa web y en el mapa enrollable disponibles en estas sesiones abiertas al público.



La sección 106 de la Ley Nacional para la Preservación Histórica

La Ley Nacional para la Preservación Histórica de 1966 (NHPA) es una ley federal que rige la administración del patrimonio cultural de nuestra nación. La sección 106 de la NHPA establece un proceso para la consideración de los efectos de un proyecto en propiedades históricas.

El Estudio de Nivel 2 debe cumplir con la Sección 106. Esto incluirá consultas con el Fideicomiso Histórico de Maryland, agencias gubernamentales, tribus reconocidas a nivel federal, otras organizaciones de preservación y el público.

El proceso de la Sección 106 incluye cuatro pasos principales:



Propiedad Histórica?

La sección 106 define como propiedad histórica cualquier sitio, distrito, edificio, estructura u objeto incluido o elegible para ser incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos (Registro Nacional).

A la fecha, se ha identificado un número de Propiedades Históricas dentro de los límites del Estudio, incluyendo:

- Tramos del Puente de la Bahía de Chesapeake
- Distrito Histórico de Stevensville
- El Puente MD 18 sobre Kent Narrows
- Parque estatal Sandy Point
- Eareckson House
- White's Heritage
- William E. Denny Farm
- Piney Narrows Yacht Haven
- Holly Beach Farm
- Centro de Investigación Oceánica e Ingeniería Westinghouse

Actualmente, la MDTA está completando una encuesta y evaluación de recursos arquitectónicos y arqueológicos para identificar propiedades históricas adicionales.

Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de EE. UU. de 1966

La Sección 4(f) es una ley federal que protege parques de propiedad pública significativos, áreas recreativas, vida silvestre y refugios de aves acuáticas y sitios históricos de propiedad pública o privada. Además de los sitios históricos, la MDTA considerará otras propiedades de la Sección 4(f) dentro de los límites del Estudio.

Efectos esperados de alternativas retenidas propuestas (ARDS)

La MDTA ha evaluado posibles efectos ambientales de las alternativas retenidas propuestas en las carreteras de aproximación. Los valores de impacto se calculan en base a las huellas aproximadas de las alternativas en la Costa Este y en la Costa Oeste.

Tipo de recurso	Recurso	Unidad	Alt A	Alt B	Alt C	Alt D	Alt E	Alt F	Alt G
			No construir	6-8-6 Norte	6-8-6 Sur	8-8-8 Norte	8-8-8 Sur	8-10-8 Norte	8-10-8 Sur
Recursos naturales	Zonas de hábitat de revisión del proyecto de especies sensibles	#	0	2-4	2-4	7-8	7-8	7-8	7-8
	Hábitat de especies que viven en el interior de los bosques	acres	0	7-9	7-9	20	20	20-21	20-21
	Bosque	acres	0	20-30	10-30	100	90-100	100-110	100
	Tierra agrícola	acres	0	0	0	1	1	1	1
	Áreas críticas	acres	0	80-200	80-190	400	390-400	400-410	390-400
	Zona crítica (100 pies) de amortiguamiento	acres	0	19-24	15-21	36	32	36	32-33
	Humedales	acres	0	7-15	5-12	28	25	28	25-26
	Ilanura aluvial de 100 años	acres	0	30	20	60	50	60	50
	Aguas superficiales - Zona sin mareas	acres	0	7-8	8	10	10	10	10
	Aguas superficiales – Zona de mareas	acres	0	2-3	1	7	5	7	5-6
	Hábitat bentónico	acres	0	0	0	3	3	3	3
	Hábitat del cangrejo herradura	pies lineales	0	3.110	690	3.110	690	3.110	690
	Zona mariscadora pública	acres	0	0	0	4	4	4	4
	Santuarios de ostras	acres	0	0-1	0-1	1	1	1-2	1-2
	Fondo histórico de cultivo de ostras	acres	0	0	0	4	4	4	4

Efectos esperados de alternativas retenidas propuestas (ARDS)

La MDTA ha evaluados los posibles efectos ambientales de las alternativas retenidas propuestas en las carreteras de aproximación. Los valores de impacto se calculan en base a las huellas aproximadas de las alternativas en la Costa Este y en la Costa Oeste.

Tipo de recurso	Recurso	Unidad	Alt A	Alt B	Alt C	Alt D	Alt E	Alt F	Alt G
			No construir	6-8-6 Norte	6-8-6 Sur	8-8-8 Norte	8-8-8 Sur	8-10-8 Norte	8-10-8 Sur
Recursos comunitarios	Servidumbre de paso adicional	acres	0	10-40	10-40	60	60	60-70	60-70
	Propiedad residencial	acres	0	0-5	0-5	8	8	8-11	8-11
	Propiedad comercial	acres	0	1-7	2-8	15	16	15-18	16-19
	Propiedad de instalaciones comunitarias	acres	0	7-8	6	8	6	8-9	6-7
	Propiedad de parque	acres	0	5-6	0-1	7	2	7	2-3
	Número de poblaciones minoritarias o de bajos ingresos (grupos de bloque)	#	0	2-5	2-5	11-12	11-12	11-12	11-12
Recursos históricos	Número de propiedades históricas	#	0	3	3	4	4	4	4
	Zona de propiedades históricas	acres	0	6-7	1	7	2	7	2
Otros recursos/ Áreas de preservación	Número de Propiedades Sección 4f	#	0	5-7	3-6	9	8	9-10	9-10
	Número de Propiedades Sección 6f	#	0	2	2	2	2	2	2
	Propiedades Sección 6f	acres	0	6-7	1	7	1	7	1
	Vegetación acuática sumergida	acres	0	3	1	3	1	3	1
	Servidumbres ecológicas	acres	0	20-40	20-30	40	30	40	30
	Infraestructura verde	acres	0	0-1	0-1	18	18	18	18
	Tierras protegidas locales	acres	0	1	1	2	2	2	2
	Servidumbres de fideicomiso ambiental	acres	0	0-1	0-1	6	6	6	6

Involucrar a la comunidad

Compromiso de MDTA:

La MDTA tiene el compromiso de promover un amplio programa de participación del público que enfatiza la colaboración con partes interesadas clave y socios comunitarios locales. Animamos al público a:

- enviar sus comentarios,
- incorporarse a la lista de correo,
- llenar nuestras encuestas que ayudan a configurar el estudio y
- correr la voz sobre el estudio.



Fuente: MDTA

Quienes se han comprometido:

- Festival y Desfile del Orgullo en Annapolis
- Exposición de Pequeñas Empresas en el Centro Comunitario de Grasonville
- Día de Niños Sanos de la YMCA
- Feria de Recursos y Sesión Abierta al Público Comunitaria en el Centro de Veteranos de Annapolis
- Feria de Proveedores de Primavera en el Departamento de Bomberos Voluntarios (VFD) de Grasonville
- Día de ir en bicicleta al trabajo en Annapolis
- Feria de la Salud y Sesión de Escucha en Annapolis
- Día de la Cumbre Anual para Adultos Mayores en el Condado de Queen Anne
- Celebración del Día de la Liberación (Juneteenth) en el Kennard African American Cultural Heritage Center
- Celebración del Día de la Liberación (Juneteenth) en Annapolis
- Estado de las Empresas de Afroamericanos - Annapolis
- Ayuntamiento del Condado de Queen Anne
- Gran Carrera de Natación en la Bahía de Chesapeake
- Festival Asiático-Americano
- Rommel's Ace Home Center
- Fiesta en la Cuadra de Verdadero Valor en Kent Island
- Mercados de Agricultores (condados de Anne Arundel y Queen Anne)
- Fiesta Latina
- Torneo de Pickleball de Caridad en el Verano
- Es Mi Parque - Parque estatal Sandy Point
- Festival del Día de la Familia en Annapolis
- Noche de salida nacional – Annapolis
- Feria del Condado de Queen Anne
- Festival de Patrimonio Kunta Kinte
- La Feria del Condado de Anne Arundel
- Puente de la Bahía Run

¡verlo pronto!

Si su comunidad/organización tiene un evento al que a usted le gustaría que asistiéramos, por favor envíenos un correo electrónico a info@baycrossingstudy.com con detalles.

Lo que hemos oído

Desde el lanzamiento del Estudio de Nivel 2 en junio de 2022, la MDTA ha realizado las sesiones abiertas al público de septiembre 2022, las sesiones abiertas al público de septiembre 2023 y la reunión virtual de escucha sobre tráfico y bicicletas/peatones de junio de 2023 para comunicarse con el público y recibir comentarios y sugerencias sobre el Estudio.

Temas comunes en los comentarios incluyen:

- volúmenes de tráfico existentes y futuros,
- congestionamientos vehiculares en carreteras locales,
- la facilidad del acceso para servicios de emergencia,
- servicios de tránsito a lo largo de la Bahía, en particular Autobuses de tránsito rápido,
- apoyo para una ruta de uso compartido para bicicletas y peatones a lo largo de la Bahía,
- conectividad entre costas y senderos,
- consideraciones sobre seguridad para ciclistas y peatones,
- impactos ambientales potenciales de una alternativa de construcción,
- impactos potenciales en comunidades y negocios de una alternativa de construcción,
- ruido potencial por construcciones de una alternativa de construcción y
- ubicación de un potencial nuevo cruce de la Bahía.

A la fecha hemos recibido más de

3,500

comentarios y respuestas a la encuesta

Comentarios del público recibidos a la fecha han ayudado a la MDTA a desarrollar la información presentada en esta reunión, incluyendo el Propósito y Necesidad y el propuesto desarrollo de ARDS.



Compromiso de equidad

Compromiso de equidad para el Estudio de Nivel 2

La MDTA incorporará consideraciones y prácticas de equidad durante el proceso de planificación de la NEPA desde exploración hasta el Registro de la Decisión para el Estudio de Nivel 2. Se anima la participación significativa de personas y grupos históricamente excluidos, sobrecargados y desatendidos. La MDTA asegurará la incorporación de las necesidades e inquietudes de personas y comunidades en el Estudio de Nivel 2 para establecer una decisión justa y equitativa sobre el transporte. La MDTA llevó a cabo una encuesta de equidad del 18 de julio de 2023 hasta el 16 de octubre de 2023, como un esfuerzo inicial de asegurar consideraciones de equidad durante el proceso del estudio y recibió más de 1,700 comentarios. Para obtener más información sobre el comité de equidad de la MDTA para el Estudio, escanee este código QR.



Información de equidad

¿Qué es el Título VI?

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 establece que ninguna persona podrá ser excluida de participar en, no recibir los beneficios de, o ser objeto de discriminación bajo cualquier programa o actividad por motivos de raza, color, origen nacional, género, dominio del inglés o discapacidad.

Si necesita asistencia por LEP o si considera que la MDTA no está satisfaciendo las expectativas del Título VI, podrá dirigir preguntas, inquietudes o presenta una queja ante:

Oficina de Igualdad de Oportunidades
de la Autoridad de Transporte de Maryland
2310 Broening Highway
Baltimore, MD 21224
410-537-1042 (Direct) | MD Relay: 7-1-1
MDTAeeo@MDTA.state.md.us

¿Por qué es importante el Título VI?

- El Título VI asegura que los servicios públicos, incluyendo transporte, se proporcionan de una forma equitativa y no discriminatoria.
- El Título VI ofrece oportunidades al público para participar en el proceso de toma de decisiones sin importar la raza, el color o el origen nacional, incluyendo poblaciones con dominio

Por favor llene una encuesta escaneando el código QR abajo.

La MDTA se esfuerza por involucrar a todos los grupos relevantes a su Estudio en sus actividades de participación del público. Por favor llene una encuesta de información demográfica para ayudar a la MDTA a planificar el alcance comunitario durante el curso del Estudio.



Título VI Encuesta

¡Haga oír su voz!

Gracias por participar en esta sesión abierta al público. Los comentarios recibidos ayudarán a configurar los análisis del Estudio de Nivel 2 y la evaluación de impacto ambiental.

Cómo comentar:

- Por favor envíe sus comentarios sobre la información presentada durante esta sesión abierta al público a más tardar el lunes, 13 de enero de 2025, por correo o correo electrónico o en el sitio web del Estudio.
- Usted puede acceder al formulario de comentarios en línea en baycrossingstudy.com o escaneando el código QR.

Visite el sitio web del Estudio del Cruce de la Bahía para:

- Inscribirse para recibir notificaciones de futuros proyectos,
- participar en oportunidades de participación del público futuras,
- participar en encuestas de participación del público,
- recibir actualizaciones y noticias del Estudio y
- ver los tableros de la sesión abierta al público.



Llene un formulario de comentarios:
baycrossingstudy.com



Comentarios por correo electrónico a:
info@baycrossingstudy.com

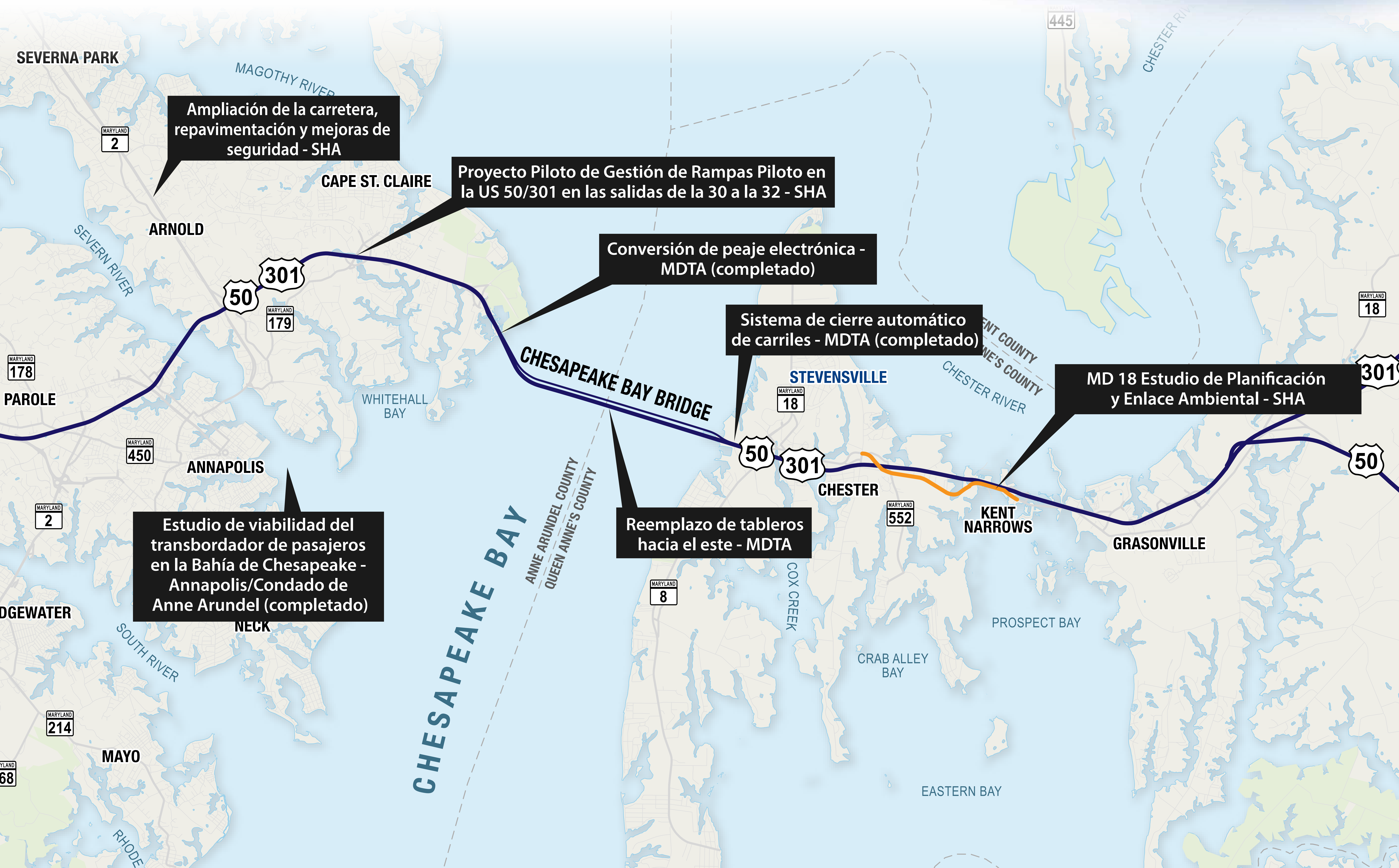


Envíe comentarios por correo a:
Estudio del Cruce de la Bahía
2310 Broening Highway
Baltimore, MD 21224



Llamar al:
667-203-5408





MARYLAND TOLL ROADS ARE CASHLESS

FOUR WAYS TO PAY **YOUR** WAY!

1



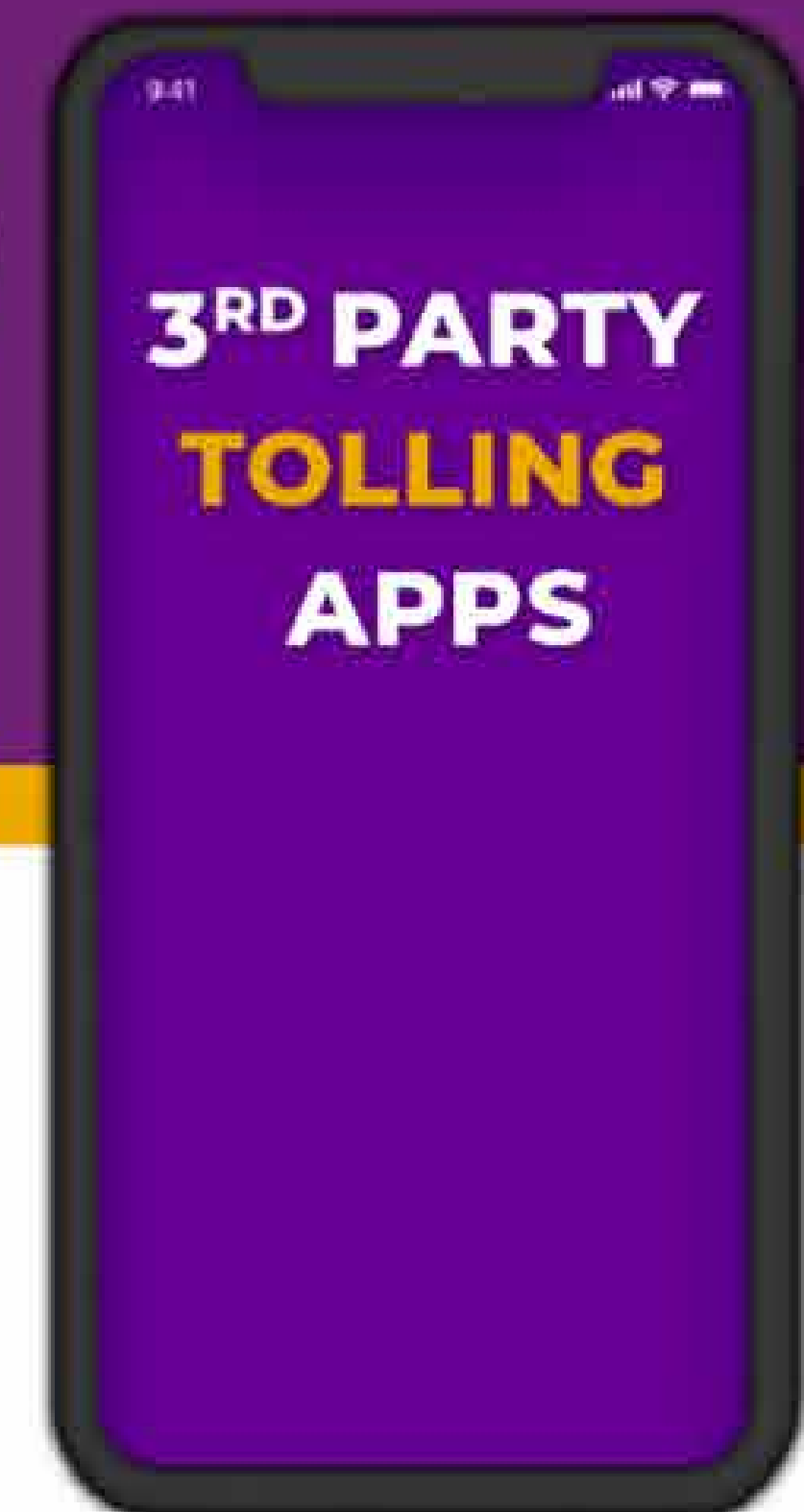
2



3



4



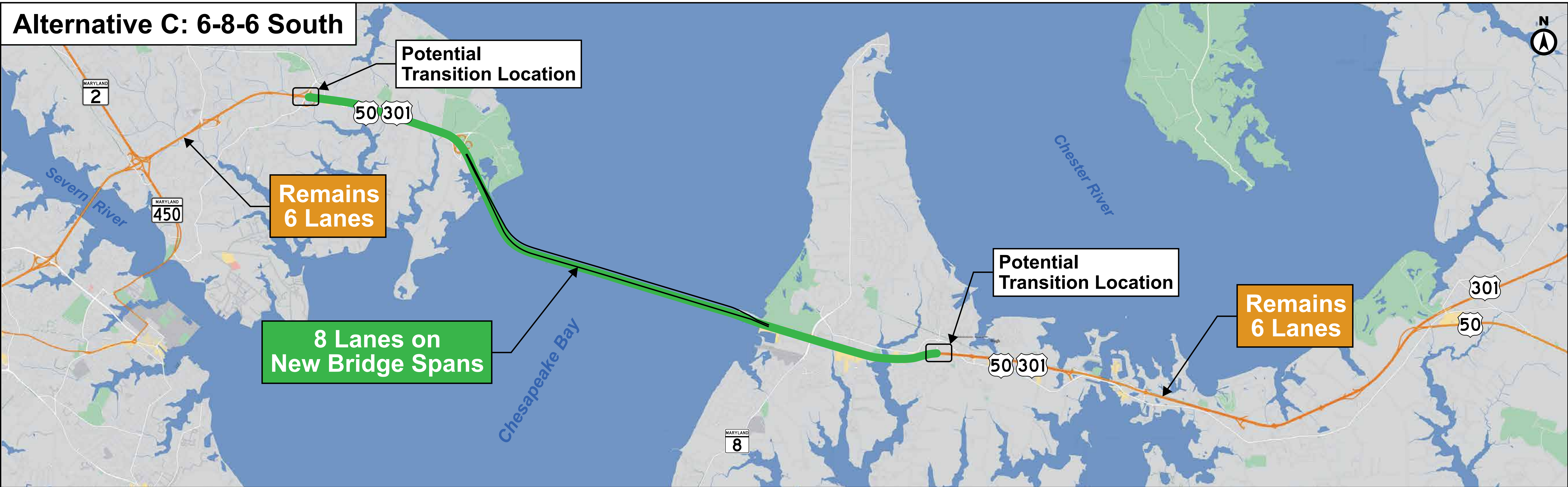
DriveEzMD.com



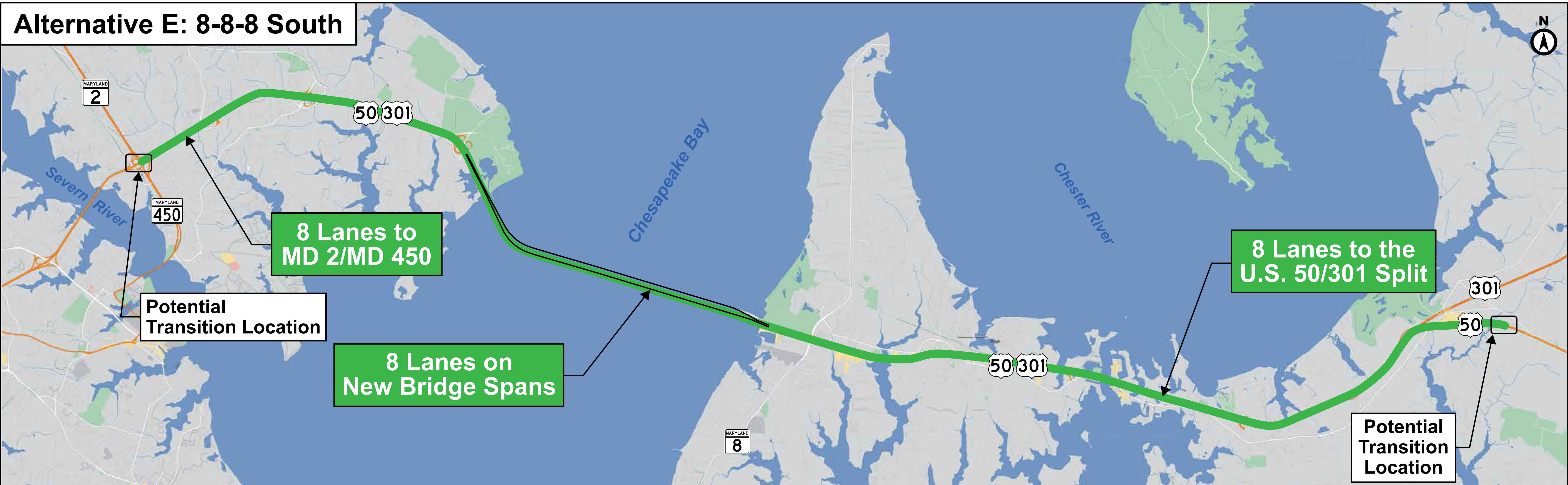
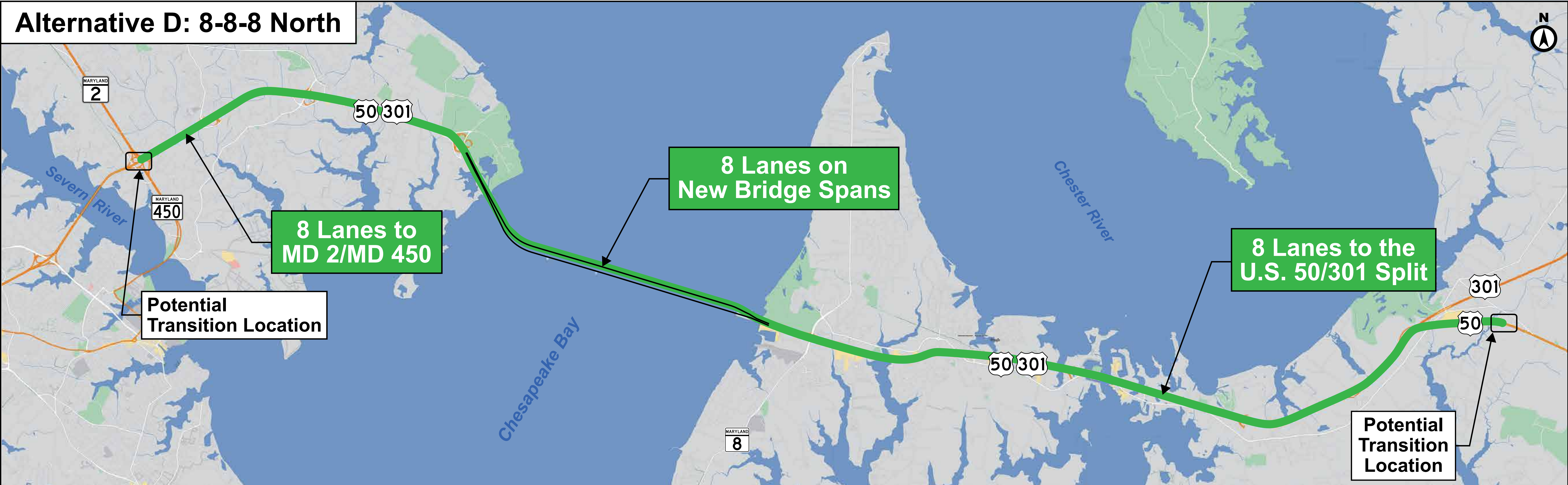
Gracias por asistir.
¡Esperamos con ansias oír de usted!



Alternativas B y C



Alternativas D y E



Alternativas F y G

