

Chesapeake  
BAY CROSSING STUDY  
TIER 2 NEPA

**BIENVENIDO A LAS AUDIENCIAS  
PÚBLICAS SOBRE EL BORRADOR DE LA  
DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**

# Por qué se necesita un nuevo Puente de la Bahía

---

- No hay suficientes carriles
- Carriles estrechos y falta de arcenes
- Graves embotellamientos en el Puente de la Bahía
- Tramos del puente desgastados
- Frecuentes operaciones bidireccionales
- Restricciones por altura de los barcos

Source: Shutterstock






# Recomendación de la MDTA: Un nuevo y moderno Puente de la Bahía

La MDTA evaluó siete alternativas y recomienda la **Alternative C**

- Reemplaza los tramos existentes con dos nuevos tramos de cuatro carriles
  - Añade capacidad necesaria
  - Elimina los embotellamientos en el Puente de la Bahía
  - Reemplaza los tramos desgastados
- Limita las operaciones bidireccionales
- Provee arcenes completos para mantenimiento y emergencias
- Los espacios libres para la navegación de 230 pies amplían el acceso al Puerto
- Menos impactos ambientales
- Costos más bajos



# Propósito de las audiencias públicas

-  Obtener información sobre la recomendación de la MDTA para un nuevo Puente de la Bahía
-  Obtener información sobre el análisis de alternativas y los impactos ambientales
-  Compartir sus comentarios

**ESCANEE PARA VER EL BORRADOR DE LA EIS Y  
LOS DOCUMENTOS TÉCNICOS DE RESPALDO**



# ¡Haga oír su voz!

Gracias por participar en esta audiencia pública. Los comentarios recibidos ayudarán a configurar el Estudio de Nivel 2.

## Cómo comentar:

- Dar testimonio en una audiencia en persona o virtual
- Por favor envíe sus comentarios sobre la información presentada en el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental a más tardar el lunes, 9 de marzo de 2026, por correo, correo electrónico o en el sitio web del Estudio.
- Usted puede acceder al formulario de comentarios en línea en [baycrossingstudy.com](http://baycrossingstudy.com) o escaneando el Código QR.

## Visite [baycrossingstudy.com](http://baycrossingstudy.com) para:

- Ver despliegues de la audiencia pública
- Enviar comentarios
- Inscribirse para futuras notificaciones del proyecto
- Recibir actualizaciones y noticias sobre el Estudio
- Participar en las próximas oportunidades de participación del público



Dar testimonio en la audiencia



Llenar un formulario de comentarios:  
[baycrossingstudy.com](http://baycrossingstudy.com)



Comentarios por correo electrónico a:  
[info@baycrossingstudy.com](mailto: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**

# Involucrar a la comunidad

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
- Correr la voz sobre el estudio

## Quienes se han comprometido:

Desde el lanzamiento del Estudio de Nivel 2 en junio de 2022, la MDTA ha realizado las sesiones abiertas al público de septiembre 2022, septiembre 2023 y diciembre 2024, la reunión virtual de escucha sobre tráfico y bicicletas/peatones de junio de 2023 y más de 60 eventos emergentes para involucrar al público y recibir comentarios y sugerencias sobre el Estudio.

Si su comunidad/organización tiene un evento al que le gustaría que asistiéramos, por favor envíenos un correo electrónico a [info@baycrossingstudy.com](mailto:info@baycrossingstudy.com) con detalles



# Lo que hemos oído

Se recopilaron comentarios y sugerencias de la comunidad durante todo el proceso del Estudio—en reuniones, eventos de participación y a través del sitio web del proyecto, línea telefónica y correo electrónico. Temas comunes en esos comentarios y sugerencias incluyen:

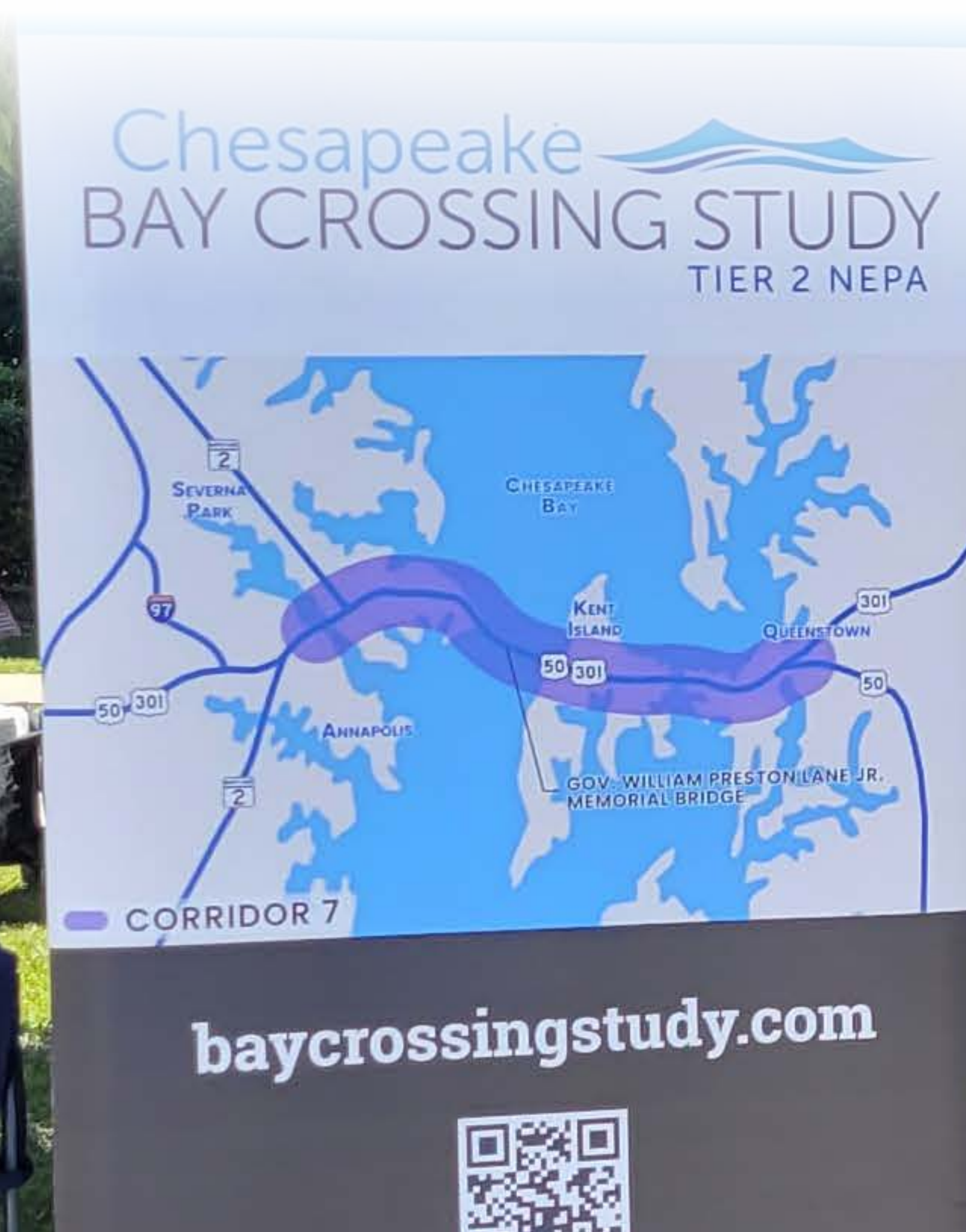
- Apoyo para reemplazar los puentes existentes
- Necesidad de reducir el congestionamiento vehicular y hacer mejoras en el tráfico
- Apoyo para más carriles en el puente y la US 50/301
- Protección de pilas de puentes y espacios libre para la navegación
- Apoyo para una ruta de uso compartido en el puente
- Congestionamientos vehiculares en carreteras locales y en las comunidades
- Impactos en las comunidades y recursos naturales
- Estudio de Nivel 2 y futuros calendarios de construcción
- Costo y financiamiento del puente
- Servicios de seguridad y emergencia
- Ubicación de las alternativas de puente
- Opciones de tránsito
- Consideraciones de gestión de demanda de transporte y gestión de sistemas de transporte

A la fecha hemos recibido más de

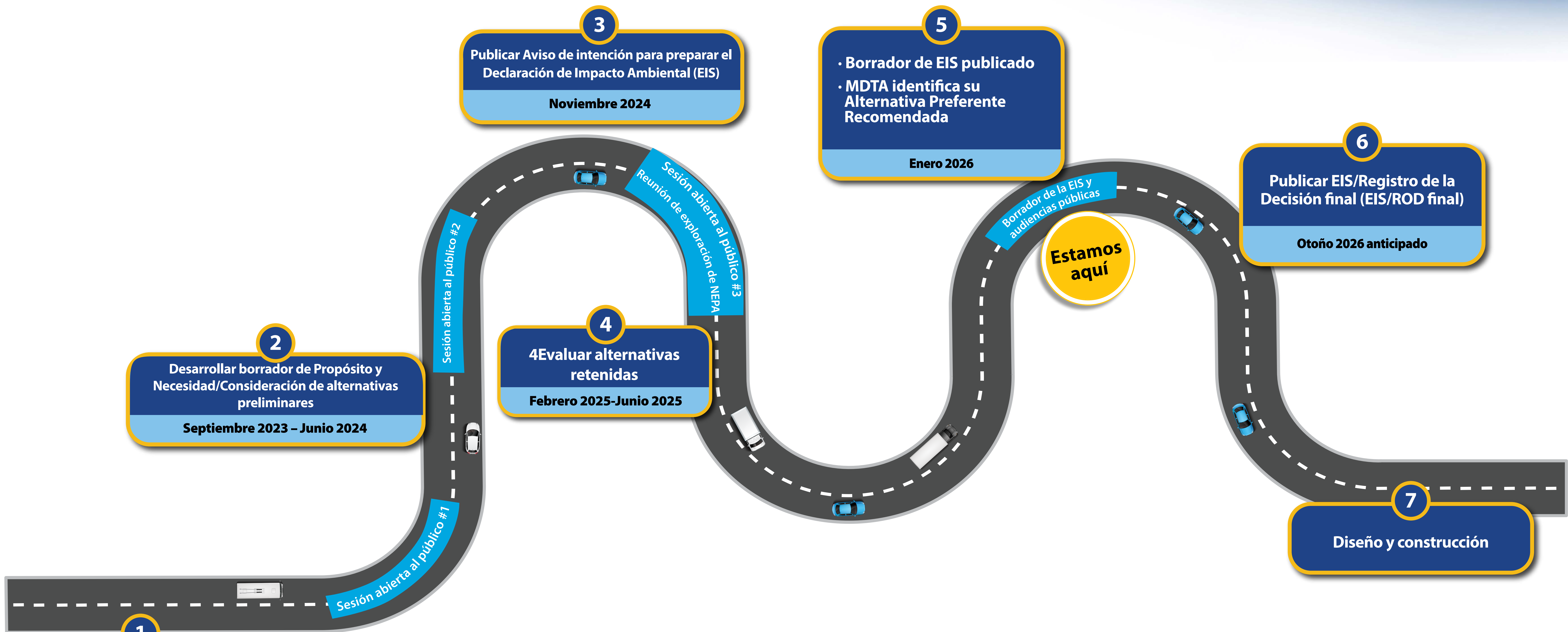
# 4,600

comentarios y respuestas a la encuesta durante el Estudio.

Comentarios del público recibidos a la fecha han ayudado a la MDTA a desarrollar la información presentada en esta audiencia, incluyendo el propósito y la necesidad, alternativas, impactos ambientales y la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA.



# Calendario del Estudio de Nivel 2



Sesiones abiertas al público	Contenido de 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	Alternativas retenidas propuestas y análisis de elementos de las alternativas
Borrador de la EIS y audiencias públicas Febrero 2026	Análisis de las alternativas, impactos ambientales potenciales y Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA

**Estamos aquí**

# 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 existentes 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. .

ESCANEE PARA VER EL BORRADOR DE LA EIS  
Y DOCUMENTOS TÉCNICOS DE RESPALDO



## La MDTA 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.



**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.

# La Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA: Alternativa C

La MDTA evaluó seis alternativas de construir. Cada una construiría dos nuevos tramos de puente y eliminaría los tramos de puente existentes. Esto:

- Proporcionaría capacidad de transporte adicional a lo largo de la Bahía.
- Mejoraría la confiabilidad de cruzar la Bahía proveyendo un número igual de carriles en cada dirección y reduciendo la necesidad de operaciones bidireccionales.
- Aumentaría el espacio libre vertical para la navegación (230 pies) para cumplir con los requisitos de la Guardia Costera de los EE. UU.
- Mejoraría la gestión de incidentes proporcionando arcenes completos.
- Eliminaría la necesidad de costosos trabajos de mantenimiento y rehabilitación de los tramos existentes.



La alternativa C es la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA porque:

- La Alternativa C sería la alternativa menos costosa.
  - Sin una ruta de uso compartido (SUP) opcional: De \$14.8 a 16.4 mil millones\*
  - Con SUP opcional: De \$16.1 a \$17.6 mil millones\*
- La Alternativa C tiene el menor impacto en los recursos ambientales, incluyendo:
  - Parques
  - Propiedades históricas
  - Propiedad privada
  - Humedales, aguas superficiales sin marea y otros recursos naturales
- La Alternativa C eliminaría los embotellamientos en el Puente de la Bahía en ambas direcciones en un día entre semana no en el verano (NSWD) y hacia el este en un fin de semana durante el verano (SWED)

La Alternativa C es la recomendación de la MDTA. No se ha seleccionado una alternativa para avanzar a diseño o construcción. La MDTA y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) seleccionarán una alternativa después de considerar los comentarios en el Borrador de la EIS.

\*Este es un estimado de costos a nivel de planificación.

# Alternativas retenidas para estudio detallado

La MDTA identificó siete Alternativas Retenidas para Estudio Detallado (ARDS) en el Borrador de la EIS, incluyendo la alternativa de no construir y seis alternativas de construir. Las alternativas de construir varían según el número de carriles en el nuevo puente y las carreteras de aproximación a la US 50/301, así como la ubicación norte sur del actual Puente de la Bahía

## Todas las alternativas de construir:

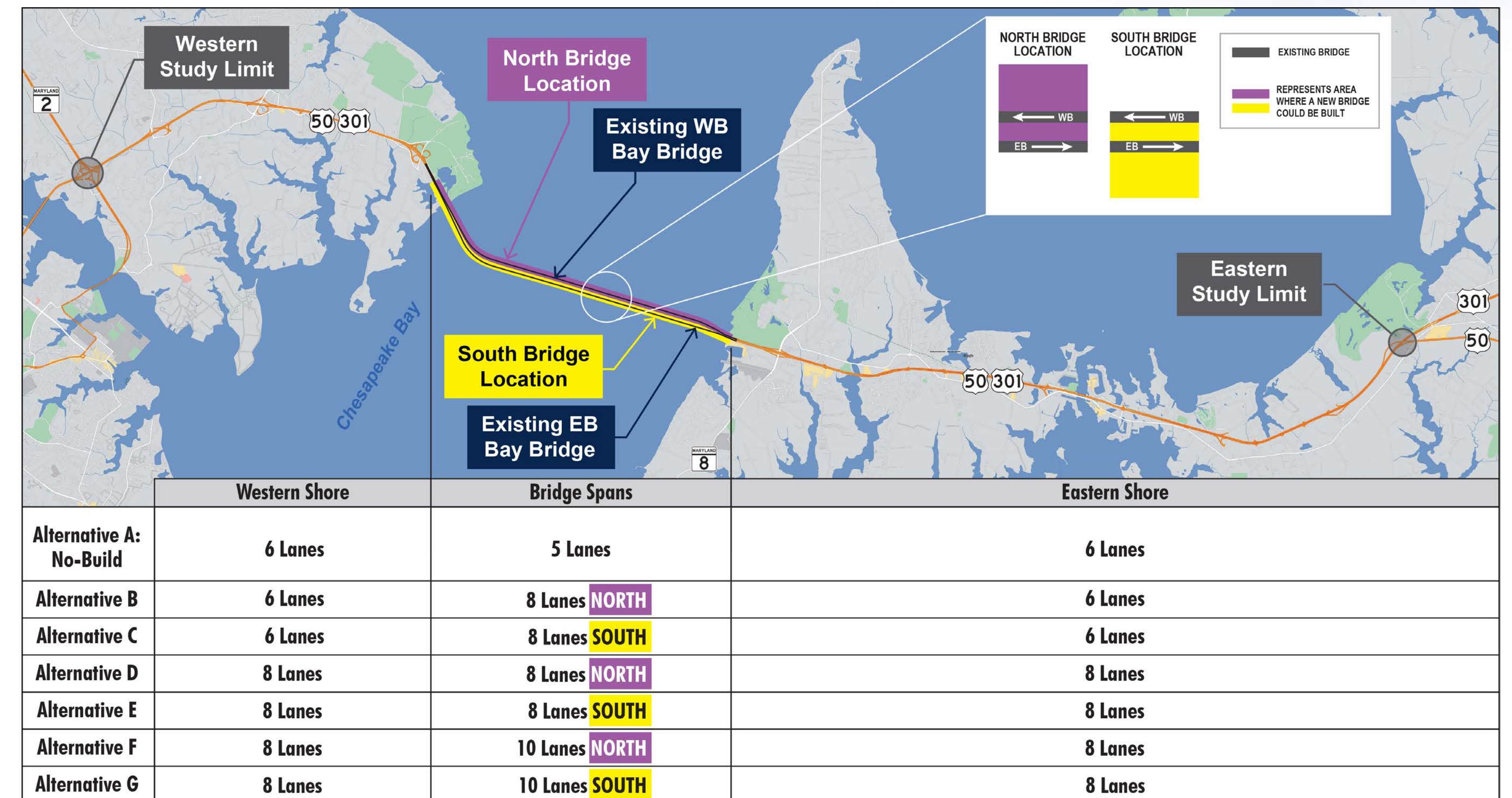
- Reemplazarían los tramos del actual Puente de la Bahía con dos nuevos tramos.
- Eliminarían los dos tramos existentes.

## Todas las alternativas de construir incluirían también:

- Compromisos financieros para mejoras relacionadas con el tránsito.
- Una ruta de uso compartido opcional para bicicletas y peatones.

## Características de diseño para las alternativas de construir:

- Carriles de 12 pies de ancho
- Arcenes medianos y exteriores de 12 pies en las carreteras de aproximación
- Arcenes medianos de 12 pies de ancho y arcenes exteriores de 14 pies de ancho en el Puente de la Bahía
- Pendiente máxima del puente = 3.0%
- Espacio libre vertical de 230 pies en la parte inferior del tramo principal
- Limita las operaciones bidireccionales

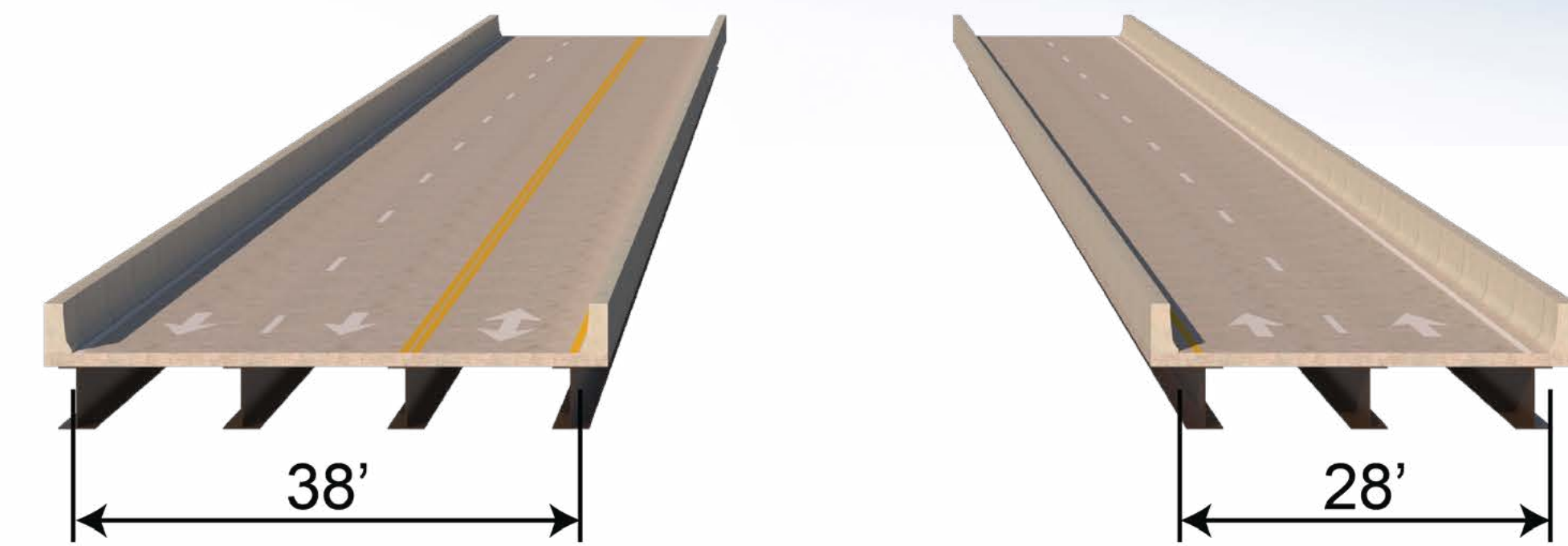


# Alternativa A: No construir (6-5-6)

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

La alternativa de no construir requeriría de algunas importantes rehabilitaciones y reemplazos de la superestructura y la subestructura, tales como pintar, reemplazo de la cubierta, rehabilitación del cable de suspensión, reemplazo de vigas y reparaciones eléctricas. El costo de todos los futuros proyectos de mantenimiento desde 2025 hasta 2065 sería de aproximadamente \$3.8 mil millones.

Existing Bay Bridge - 5 Lanes

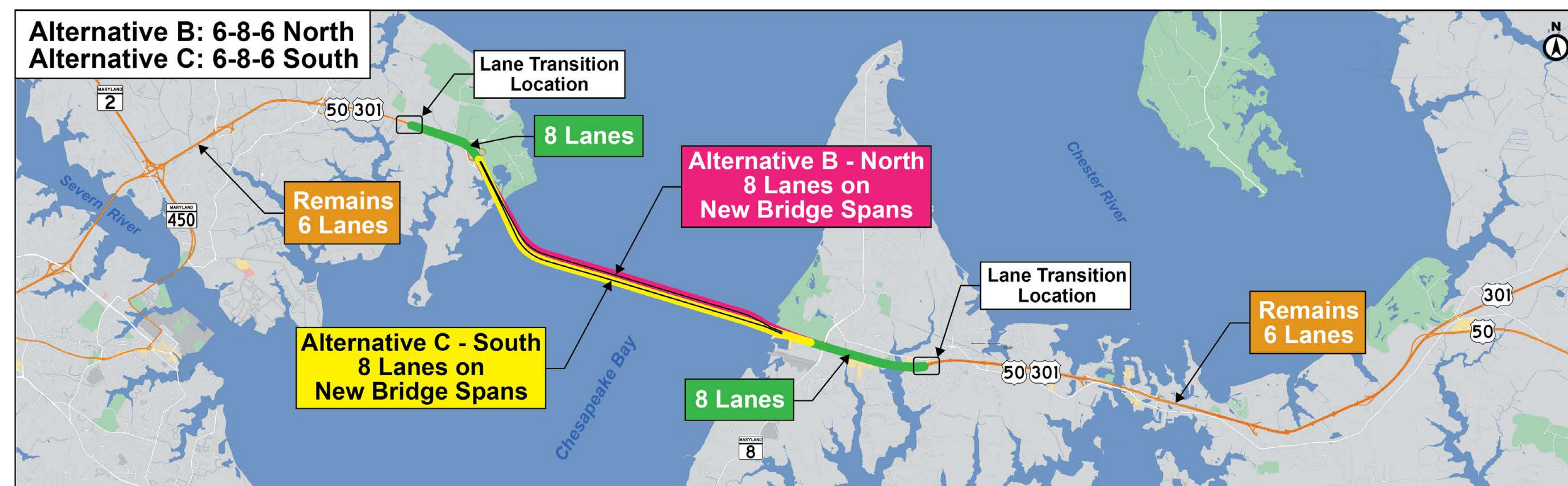


Existing Western and Eastern Shore - 6 Lanes

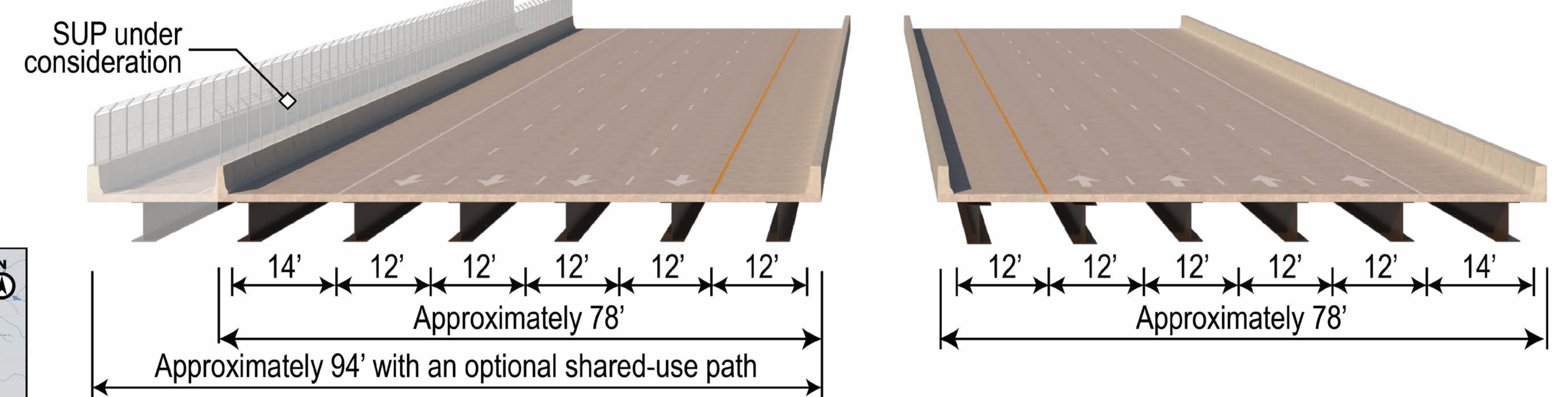


# Alternativas B y C: 6-8-6

Ampliación de US 50/301 a ocho carriles (cuatro por dirección) del oeste de Oceanic Drive al este de Cox Creek para permitir suficiente espacio para la transición al nuevo cruce del puente.

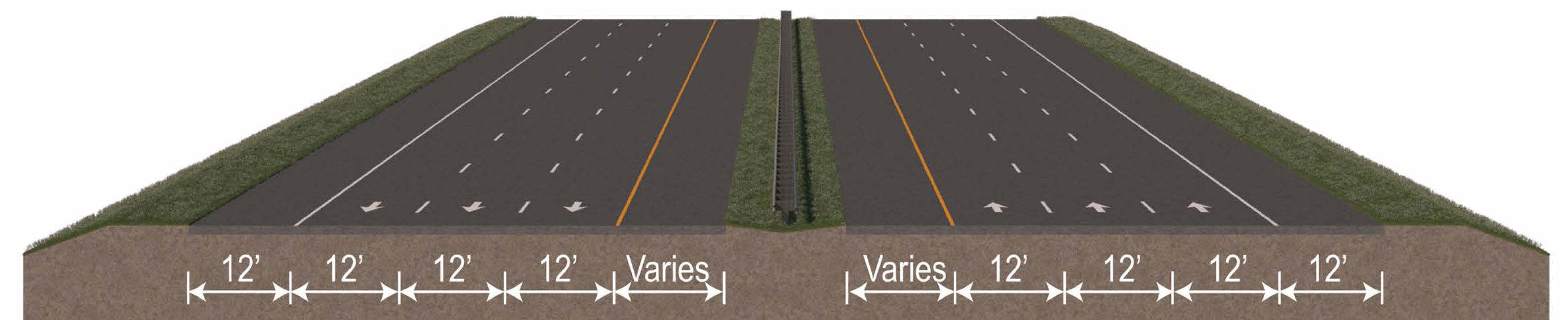


New Bay Bridge - 8 Lanes



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

Western and Eastern Shore - 6 Lanes

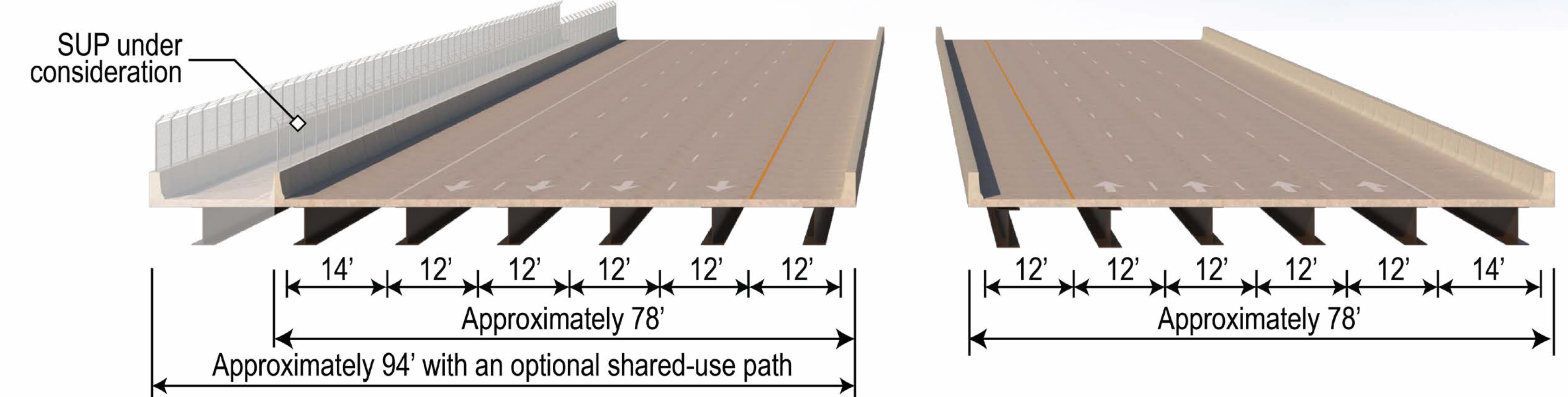


# Alternativas D y E: 8-8-8

Ampliación de US 50/301 a ocho carriles (cuatro por dirección) del intercambiador MD 2/MD 450 a la división US 50/301.

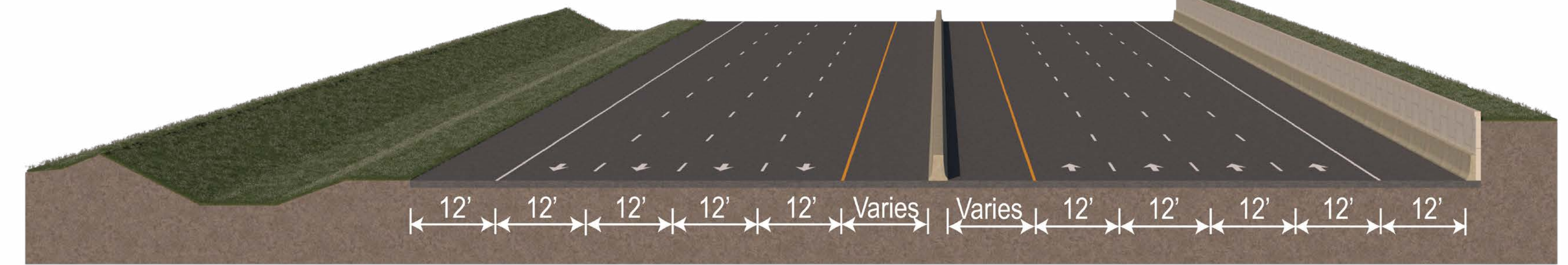


## New Bay Bridge - 8 Lanes



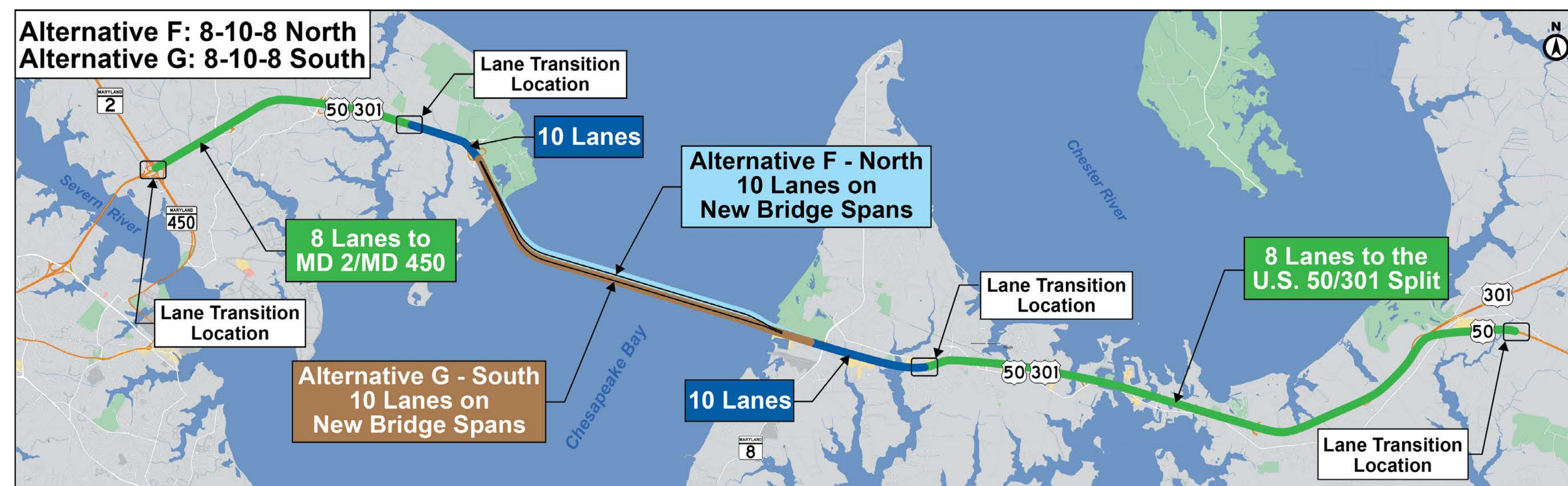
Note: The typical section does not represent the locations of the structures relative to the existing structures or each other.

## Western and Eastern Shore - 8 Lanes

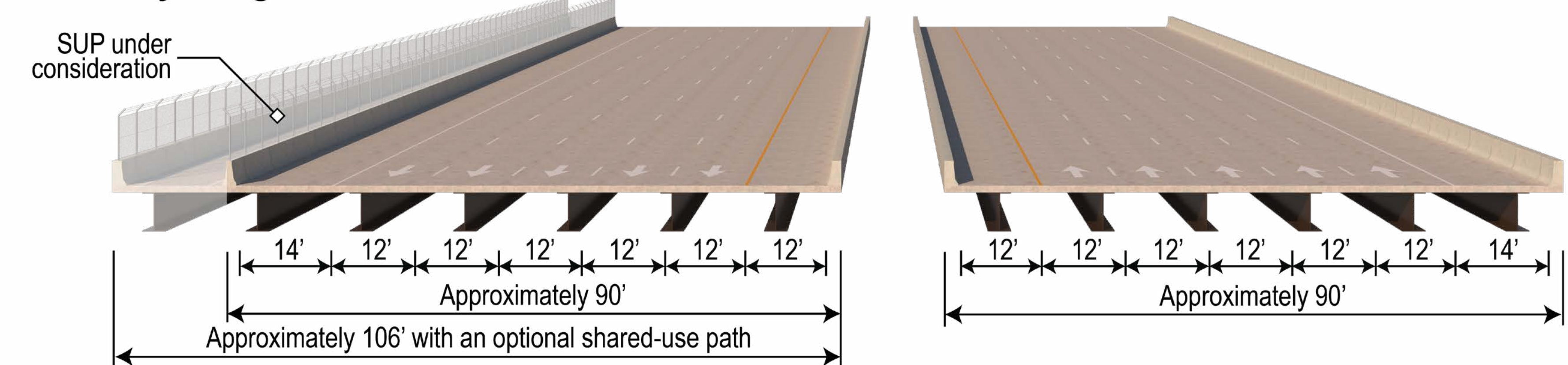


# Alternativas F y G: 8-10-8

Ampliación de US 50/301 a ocho carriles (cuatro por dirección) del intercambiador MD 2/MD 450 a la división US 50/301, con diez carriles (cinco por dirección) del oeste de Oceanic Drive al este de Cox Creek.

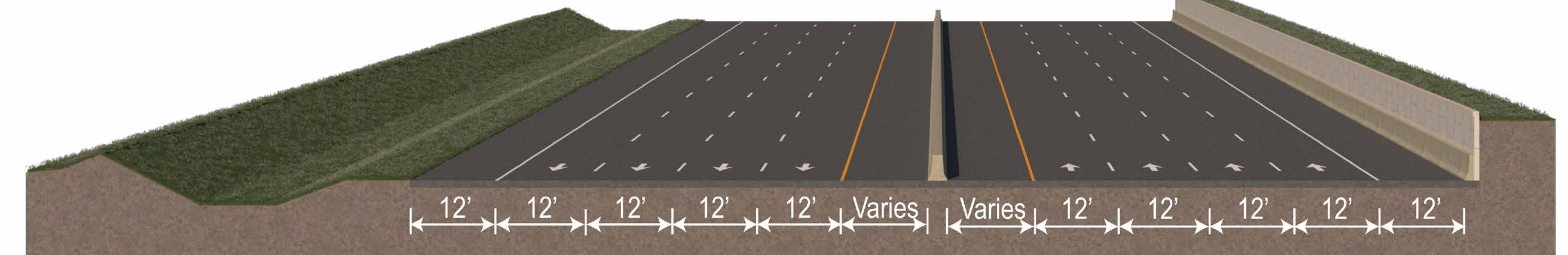


## New Bay Bridge - 10 Lanes



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

## Western and Eastern Shore - 8 Lanes



# Ruta de uso compartido opcional

- Una ruta de uso compartido (SUP) en un puente nuevo es una opción en toda alternativa de construir.
- Si estuviera incluido, una SUP a lo largo del nuevo Puente de la Bahía sería:
  - Una instalación para peatones y ciclistas de dos vías.
  - Separada de carriles/arcenes por una barrera física con un sistema de protección contra caídas.
- Costos e impactos ambientales para la SUP opcional se muestran en el Borrador de la EIS y en esta audiencia.
- Siguiendo la ROD, la MDTA evaluará más la SUP opcional y determinará si debe ser incluida.
- Si consideraciones financieras permiten que la SUP sea incluida en un nuevo puente, habría coordinación adicional entre las agencias responsables potenciales sobre conexiones, estacionamiento, mantenimiento y otras características.

Puente Mario Cuomo (Tappan Zee) (NY)



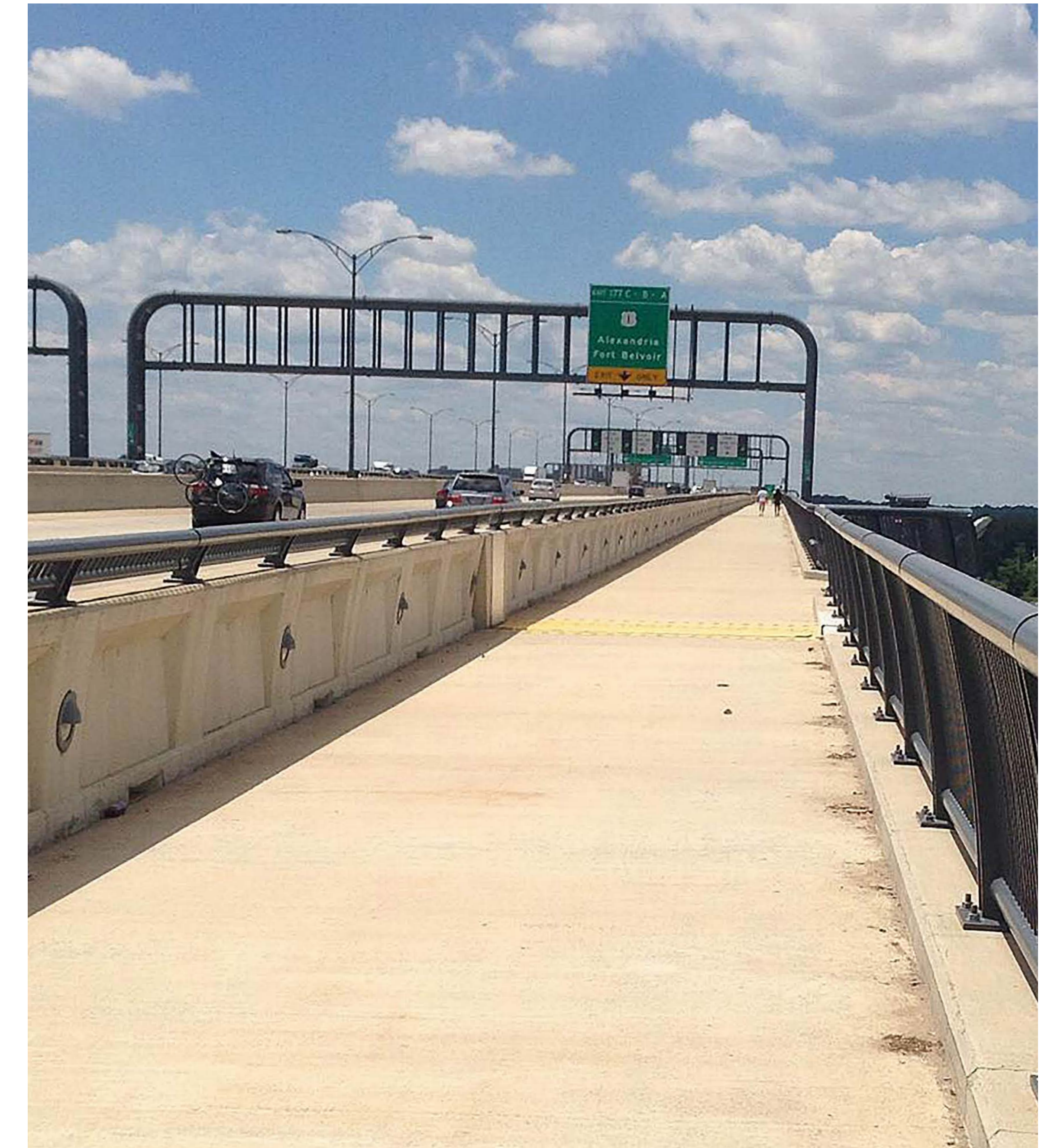
Fuente: Adobe Stock Photos

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

# Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA (Alternativa C) Secuenciación de construcción potencial

---

# Comparación visual

## Puente colgante existente



## Puente colgante potencial



## Puente atirantado potencial



# Análisis del tráfico

- Se desarrollaron pronósticos de tráfico para estimar los volúmenes de tráfico a través del corredor durante el año de diseño (2045) para las alternativas de no construir y de construir

**VOLÚMENES DIARIOS POR EL PUENTE DE LA BAHÍA (VEHÍCULOS POR DÍA)**

Tipo de día	Existente (2022)	Año de diseño (2045)			
		Alt A No construir (6-5-6)	Alt B y C 6-8-6	Alt D y E 8-8-8	Alt F y G 8-10-8
NSWD típico	69,588	91,150	92,600	93,450	93,850
SWED típico	104,284	130,500	143,150	148,600	148,650

NSWD: Día entre semana no en el verano

SWED: Fin de semana en el verano (viernes hacia el este y domingo hacia el oeste)

- Todas las alternativas de construir limitarían la necesidad de operaciones bidireccionales, mejorando así la confiabilidad en el cruce de la Bahía.



# Día entre semana no en el verano (NSWD) Resultados de análisis de tráfico - Existente y no construir (2045)

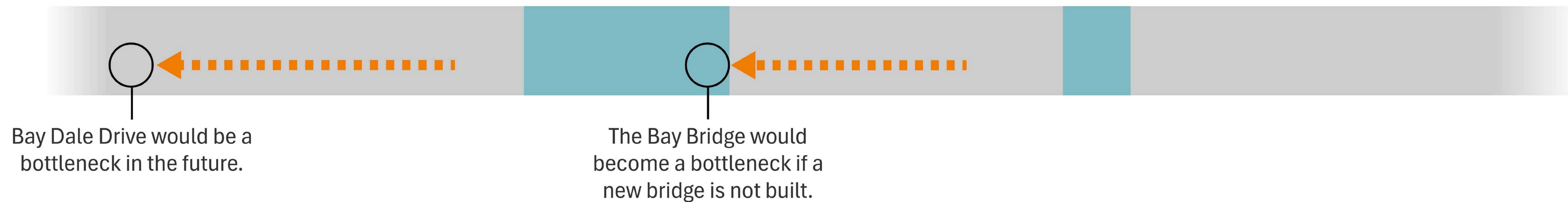
← WESTBOUND

MD 2/MD 450

Chesapeake Bay  
Bridge

Kent Narrows  
Bridge

U.S. 50/301 Split



EASTBOUND →

MD 2/MD 450

Chesapeake Bay  
Bridge

Kent Narrows  
Bridge

U.S. 50/301 Split



**LEGEND**  
**NSWD**

Existing

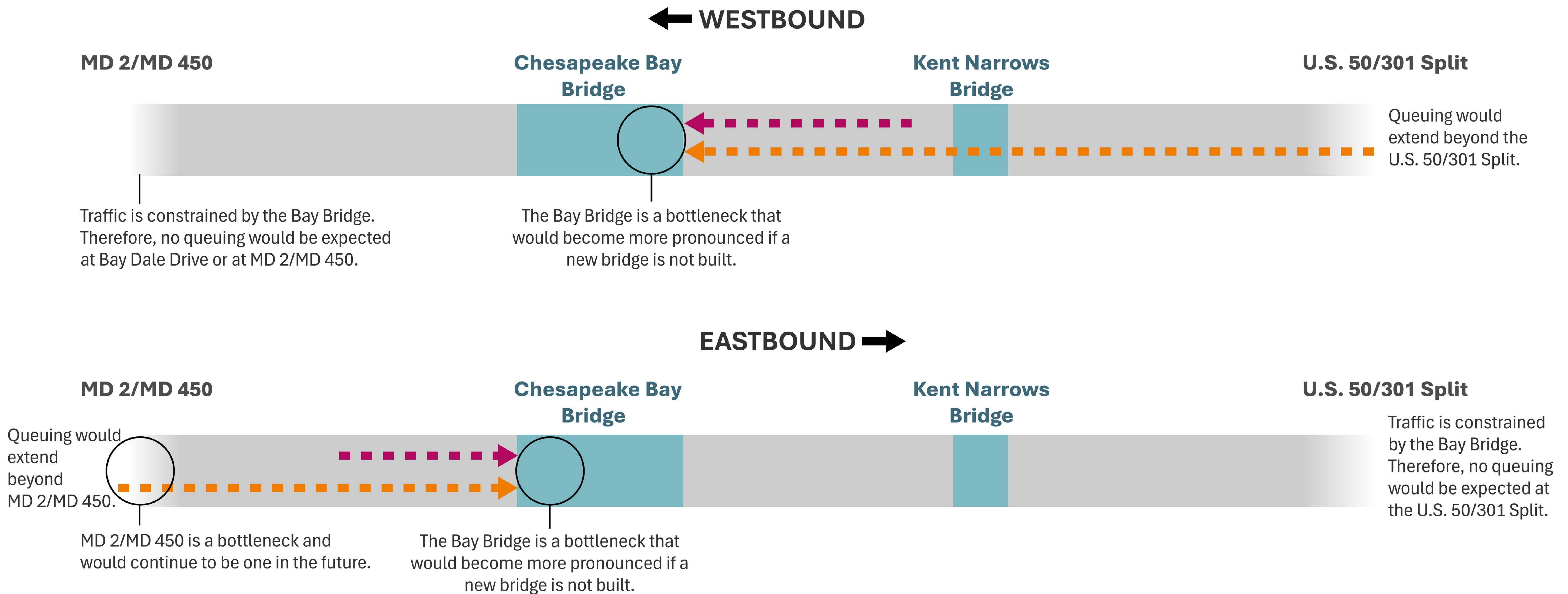
No-Build (Alternative A)

The length of the arrow represents the approximate length of the maximum queue.

Bottleneck Area

# Fin de semana en el verano (SWED)

## Resultados de análisis de tráfico - Existente y no construir (2045)



**LEGEND**

**SWED**

- - - ➔ Existing
- - - ➔ No-Build (Alternative A)
- Bottleneck Area

The length of the arrow represents the approximate length of the maximum queue.

# Día entre semana no en el verano (NSWD) Resultados del análisis de tráfico - Alternativas de construir (2045)

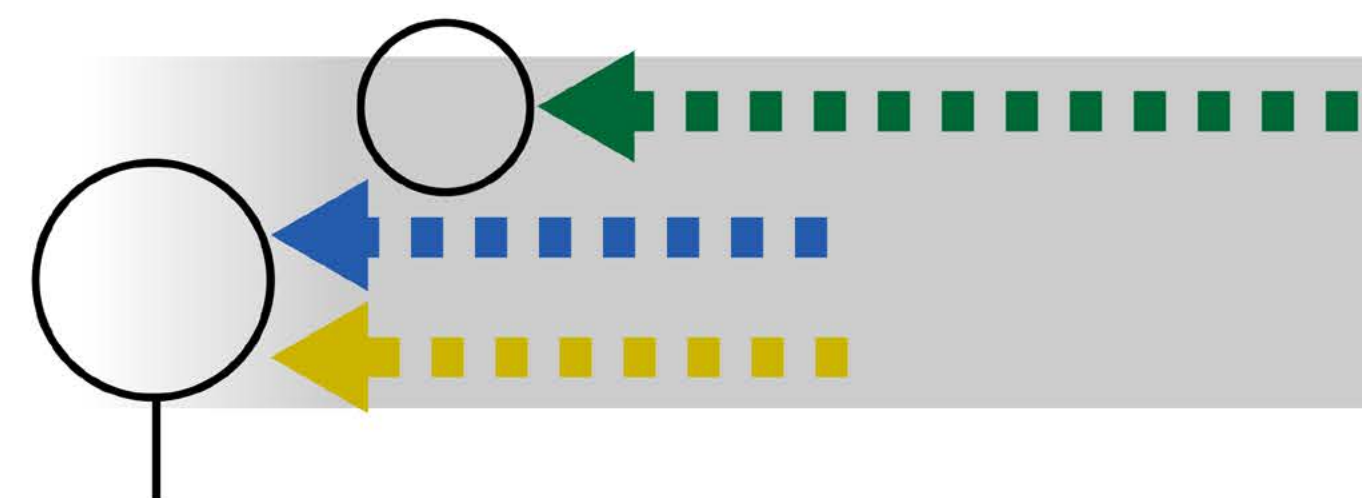
← WESTBOUND

MD 2/MD 450

Chesapeake Bay  
Bridge

Kent Narrows  
Bridge

U.S. 50/301 Split



Bay Dale Drive would continue to be a bottleneck under Alternatives B/C. The bottleneck would move to MD 2/MD 450 under Alternatives D/E and F/G.

The bottleneck at the Bay Bridge under 2045 No-Build would be removed.

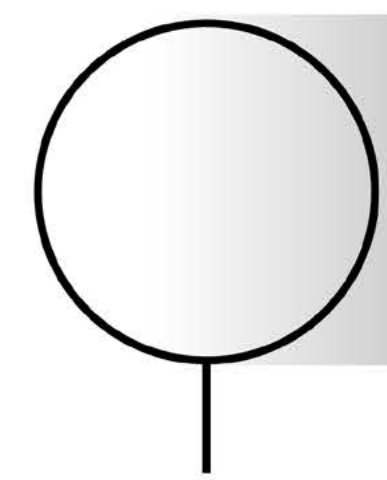
EASTBOUND →

MD 2/MD 450

Chesapeake Bay  
Bridge

Kent Narrows  
Bridge

U.S. 50/301 Split



MD 2/MD 450 would be a bottleneck in the future.

The existing bottleneck at the Bay Bridge would be removed.

There would be no queuing at the U.S. 50/301 Split.

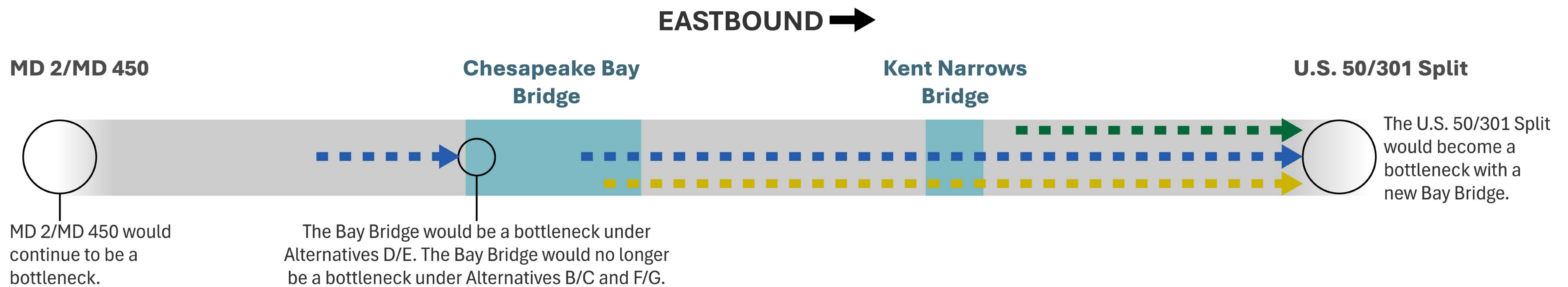
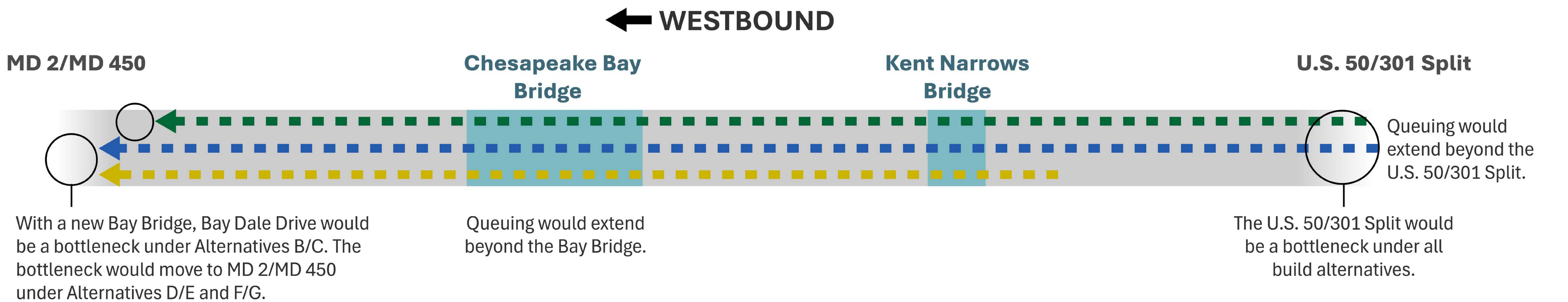
**LEGEND**  
**NSWD**

- Alternatives B/C (6-8-6)
- Alternatives D/E (8-8-8)
- Alternatives F/G (8-10-8)

○ Bottleneck Area

The length of the arrow represents the approximate length of the maximum queue.

# Fin de semana en el verano (SWED) Resultados del análisis de tráfico - Alternativas de construir (2045)



**LEGEND**

**SWED**

- ➔ Alternatives B/C (6-8-6)
- ➔ Alternatives D/E (8-8-8)
- ➔ Alternatives F/G (8-10-8)
- Bottleneck Area

The length of the arrow represents the approximate length of the maximum queue.

# Duración de la cola

## NÚMERO DE HORAS DIARIAS EN LAS QUE LA COLA SE EXTIENDE POR MÁS DE 1 MILLA

### DÍAS ENTRE SEMANA NO DE VERANO

	Hacia el este		Hacia el oeste	
	Acercándose al Puente de la Bahía (horas)	Más allá del Puente de la Bahía (horas)	Acercándose al Puente de la Bahía (horas)	Más allá del Puente de la Bahía (horas)
Existente*	0	0	0	0
Alternativa A (No construir)*	5	0	5	7
Alternativas B/C (6-8-6)	0	0	0	7
Alternativas D/E (8-8-8)	0	0	0	0
Alternativas F/G (8-10-8)	0	0	0	0

### En el Puente de la Bahía

- Ninguna de las alternativas de construir tiene una cola de una milla o más prolongada que dure una hora o más..

### Más allá del Puente de la Bahía

- Hacia el oeste, solamente las Alternativas B/C tienen una cola de una milla o más prolongada que dure una hora o más.
- Las alternativas con las colas más largas probablemente resultarían en la mayor cantidad de desvíos en las carreteras locales.

### FIN DE SEMANA EN EL VERANO

	Hacia el este		Hacia el oeste	
	Acercándose al Puente de la Bahía (horas)	Más allá del Puente de la Bahía (horas)	Acercándose al Puente de la Bahía (horas)	Más allá del Puente de la Bahía (horas)
Existente*	9	0	9	0
Alternativa A (No construir)*	13	0	13	0
Alternativas B/C (6-8-6)	0	8	10	13
Alternativas D/E (8-8-8)	7	10	11	12
Alternativas F/G (8-10-8)	0	11	7	12

### En el Puente de la Bahía:

- Hacia el este, solo la Alternativa de No construir y las Alternativas D/E tienen una cola de una milla o más prolongada que dure una hora o más.
- Hacia el oeste, todas las alternativas de construir tienen una cola de una milla o más prolongada que dure una hora o más.

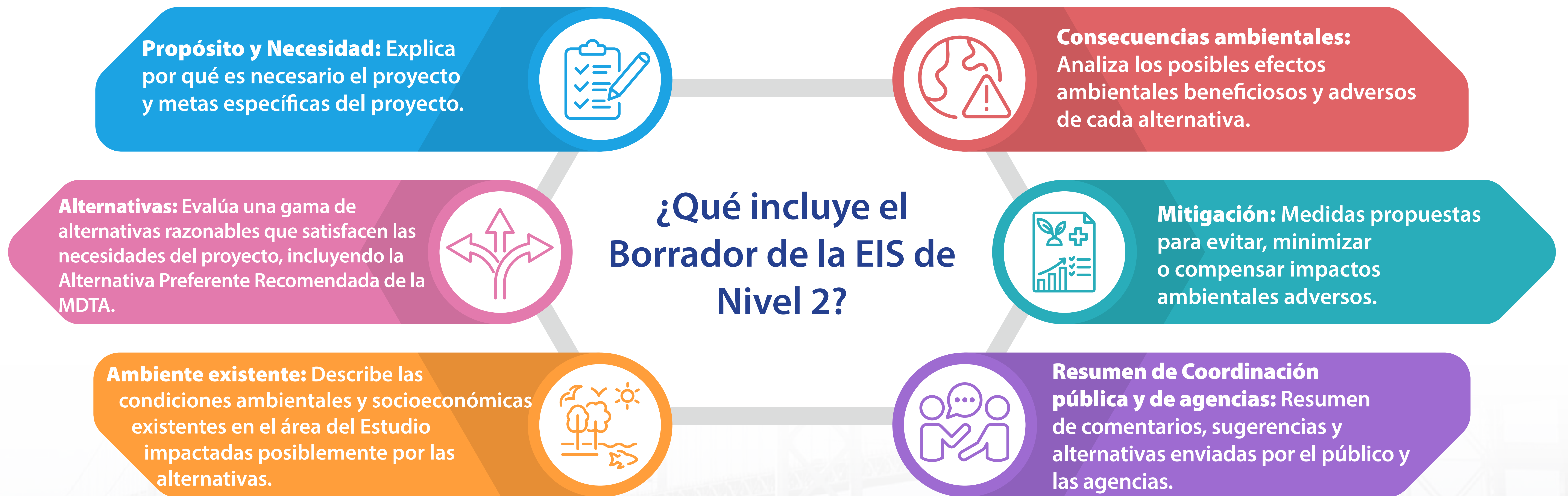
### Más allá del Puente de la Bahía:

- Todas las alternativas de construir tienen una cola de una milla o más prolongada que dure una hora o más.
- Las alternativas con las colas más largas probablemente resultarían en la mayor cantidad de desvíos en las carreteras locales.

\* Supone 3 carriles en dirección pico

# La Declaración de Impacto Ambiental

- La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) requiere de una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) la cual describe los impactos ambientales de las alternativas del proyecto para apoyar el proceso de toma de decisiones.
- El Borrador de la EIS del Estudio del Cruce de la Bahía de Chesapeake de Nivel 2 NEPA es un amplio documento que evalúa los impactos ambientales de una gama de alternativas. El Borrador de la EIS fue publicado por el Registro Federal el 23 de enero de 2026, y está disponible ahora para revisión pública.
- Se tomarán en cuenta los comentarios en el Borrador de la EIS para el desarrollo de la EIS Final y el Registro de la Decisión (ROD) combinados, que se espera para noviembre de 2026.



ESCANEE PARA VER EL BORRADOR DE LA EIS  
Y DOCUMENTOS TÉCNICOS DE RESPALDO



# Análisis ambientales

El Borrador de la EIS y los documentos técnicos de respaldo presentan las condiciones existentes de recursos ambientales en el área del Estudio y los posibles impactos de las alternativas.



## Recursos naturales

La Bahía de Chesapeake, arroyos, humedales, la calidad del agua, llanuras aluviales, especies amenazadas y en peligro de extinción y hábitats de vida silvestre



## Recursos culturales

Propiedades históricas arquitectónicas y arqueológicas



## Socioeconómicos y uso de la tierra

Demografía, viviendas, empresas y economía, empleo, instalaciones comunitarias, propiedades privadas, uso de la tierra y recursos visuales



## Ruido

Ruido de tráfico por mejoras en el transporte



## Parques públicos y sitios históricos

Parques de propiedad pública, áreas recreativas, vida silvestre y/o refugios de aves acuáticas y propiedades históricas según la Sección 4(f) de la Ley USDOT de 1966 y la Sección 6(f) de la Ley del Fondo de Conservación de Tierras y Aguas (LWCF)



## Calidad del aire

Emisiones incluyendo ozono, monóxido de carbono, material particulado fino y tóxicos del aire de fuentes móviles (MSAT)



## Materiales peligrosos

Materiales peligrosos conocidos y potenciales, desechos peligrosos y la contaminación

Mapas de recursos ambientales están disponibles en línea y en las audiencias públicas.



# Impactos ambientales esperados de las alternativas

La MDTA ha calculado impactos ambientales de todas las alternativas. La Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA (Alternativa C) tiene el menor impacto en las áreas naturales, comunitarias e históricas de las alternativas de construir.

Tipo de recurso	Recurso	Unidad	Alt A	Alt B	Alt C	Alt D	Alt E	Alt F	Alt G
			No construir, 6-5-6	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	Suelos de tierras de cultivo	acres#	0	20.4	20.4	69.2	69.2	71.6	71.6
	Llanura aluvial de 100 años	acres	0	33.5	35.6	57.0	59.0	59.1	60.7
	Humedales	acres	0	5.9	5.6	11.5	11.2	12.1	11.6
	Aguas superficiales - Sin mareas	acres (linear ft)	0 (0)	0.1 (700)	0.1 (670)	0.9 (3,520)	0.9 (3,490)	0.9 (3,600)	0.9 (3,550)
	Aguas superficiales – Mareas	acres (linear ft)	0 (0)	1.1 (290)	1.0 (290)	4.9 (860)	4.7 (860)	5.4 (900)	5.3 (900)
	Impactos de aguas de mareas en la Bahía de Chesapeake	acres	0	130.7	131.9	130.7	131.9	134.1	135.0
	Áreas críticas	acres	0	166.5	164.1	397.7	395.4	402.0	398.8
	Zona crítica (100 pies) de amortiguamiento	acres	0	19.0	17.7	28.2	26.9	28.8	27.3
	Vegetación acuática sumergida (2019-2023)	acres	0	0.4	0	0.7	0.4	0.9	0.4
	Santuarios de ostras	acres	0	0.6	0.6	1.1	1.1	1.6	1.6
	Bares de ostras naturales	acres	0	9.4	10.2	12.6	13.3	13.8	14.6
	Hábitat esencial para peces	acres	0	133.2	136.0	137.0	139.8	140.4	143.5
	Zonas forestales	acres	0	27.4	27.4	87.2	87.2	88.6	88.6
Recursos comunitarios	Impacto total en la propiedad	# (acres)	0 (0)	48 (20.5)	48 (20.8)	211 (82.0)	211 (82.3)	215 (86.2)	215 (86.4)
	Desplazamientos de propiedades residenciales	#	0	0	0	0	0	1	1
	Desplazamientos de propiedades comerciales	#	0	2	2	7	7	7	7
	Adquisiciones parciales	#	0	46	46	204	204	207	207
	Zona de propiedad de parques	acres	0	2.8	2.4	3.9	3.5	4.7	4.2
Recursos históricos	Número de propiedades históricas	#	0	3	3	4	4	4	4
	Zona de propiedades históricas	acres	0	1.3	0.9	1.4	1.0	1.9	1.3
Ruido	Zonas sensibles al ruido de impactos*	#	0	28	28	35	35	38	39
<b>Cálculo de costo de planificación</b>		2025\$	\$3.8 mil millones**	\$15.1-\$16.6 mil millones	\$14.8-\$16.4 mil millones	\$17.5-\$19.0 mil millones	\$17.3-\$18.8 mil millones	\$19.5-\$21.1 mil millones	\$19.2-\$20.8 mil millones

\*Incluye áreas tales como residencias, cementerios, hospitales, guarderías infantiles y centros diurnos para adultos mayores, parques, lugares de culto, hoteles, oficinas y restaurantes. Las dimensiones y ubicaciones de barreras acústicas finales se harán en el diseño final para la alternativa seleccionada.

\*\*Costos de mantenimiento hasta 2065.

Los impactos destacados en verde representan los impactos más bajos por categoría por alternativa, excluyendo la de No construir, la cual no tendría impactos directos.

# Impactos ambientales de la ruta opcional de uso compartido

Tipo de recurso	Recurso	Unidad	Alt A	Alt B	Alt C	Alt D	Alt E	Alt F	Alt G
			No construir, 6-5-6	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	Suelos de tierras de cultivo	acres	0	1.2	0.9	1.2	0.9	1.0	0.7
	Llanura aluvial de 100 años	acres	0	1.6	1.4	1.6	1.4	1.9	1.4
	Humedales	acres	0	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.7
	Aguas superficiales - Sin mareas	acres (linear ft)	0 (0)	<0.1 (20)	<0.1 (30)	<0.1 (20)	<0.1 (30)	0 (0)	<0.1 (50)
	Aguas superficiales - Mareas	acres (linear ft)	0 (0)	<0.1 (0)	<0.1 (0)	<0.1 (0)	<0.1 (0)	<0.1 (0)	<0.1 (0)
	Impactos de aguas de mareas en la Bahía de Chesapeake	acres	0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	2.0
	Áreas críticas	acres	0	3.4	2.5	3.4	2.5	3.3	2.6
	Zona crítica (100 pies) de amortiguamiento	acres	0	1.2	1.0	1.2	1.0	1.2	1.0
	Vegetación acuática sumergida (2019-2023)	acres	0	0.3	0	0.3	0	0.4	0
	Santuarios de ostras	acres	0	0	0	0	0	0	0
	Bares de ostras naturales	acres	0	0.8	0.9	0.8	0.9	0.8	0.9
	Hábitat esencial para peces	acres	0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.2	4.3
	Zonas forestales	acres	0	0.5	0.2	0.5	0.2	0.5	0.2
Recursos comunitarios	Impacto total en la propiedad	# (acres)	0 (0)	0 (1.8)	0 (1.2)	0 (1.8)	0 (1.2)	0 (1.9)	0 (1.2)
	Desplazamientos de propiedades residenciales	#	0	0	0	0	0	0	0
	Desplazamientos de propiedades comerciales	#	0	0	0	0	0	0	0
	Adquisiciones parciales	#	0	0	0	0	0	0	0
	Zona de propiedad de parques	acres	0	1.8	1.2	1.8	1.2	1.9	1.2
Recursos históricos	Número de propiedades históricas	#	0	0	0	0	0	0	0
	Zona de propiedades históricas	acres	0	0.7	0.6	0.7	0.6	0.7	0.6
<b>Cálculo de costo de planificación</b>		2025\$	N/A	\$1.3 mil millones	\$1.2 mil millones	\$1.3 mil millones	\$1.2 mil millones	\$1.3 mil millones	\$1.2 mil millones

Estos impactos serían adicionales a los impactos ambientales de las alternativas.

# 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:



## ¿Qué es el efecto adverso de la Sección 106?

Un efecto adverso ocurre cuando un proyecto altera las características de una propiedad histórica hasta el punto que la hace elegible para ser listada en el Registro Nacional, menoscabando su integridad. Ejemplos de efectos adversos incluyen: destrucción o daño de todo o parte de una propiedad histórica, traslado de su ubicación o adición de elementos visuales, audibles o atmosféricos discordes con su naturaleza.

La MDTA ha completado la identificación de propiedades históricas dentro del área del Estudio. Se han identificado un total de 18 propiedades históricas.

La MDTA ha evaluado los efectos del proyecto en propiedades históricas. De esas 18 propiedades históricas, dos (Skidmore y el Puente de la Bahía de Chesapeake) serían afectadas adversamente por la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA (Alternativa C).

La MDTA está preparando un acuerdo programático de la Sección 106, en consulta con el Fideicomiso Histórico de Maryland y otras partes consultivas de la Sección 106, para regir la resolución de efectos adversos en propiedades históricas, protocolos para encuestas arqueológicas adicionales y el proceso de revisión y consulta durante la fase de diseño.

**ESCANEE PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN SOBRE ESTE PROCESO Y PROPIEDADES HISTÓRICAS EN EL ÁREA DEL ESTUDIO**



# Sección 4(f) Propiedades

Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de protege parques, áreas recreativas, refugios de vida silvestre y sitios históricos.

- La Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA (**Alternativa C**) tendría el menor impacto en parques y sitios históricos.
- Se anticipa que la mayoría de los impactos serán “de minimis” porque los impactos no afectarán adversamente las características, los atributos o las actividades que califican a la propiedad para protección bajo la Sección 4(f).
- La MDTA y la FHWA están **solicitando comentarios públicos** sobre los impactos en estas propiedades.

Propiedad	Impacto potencial de la Alternativa C	Impacto (SUP Carretera/Opcional*)
<b>Sección 4(f) Uso propuesta</b>		
Puente de la Bahía de Chesapeake	Remoción de ambos tramos de puente histórico	
<b>Sección 4(f) Uso propuesta: Impacto de minimis</b>		
Parque Estatal de Sandy Point (parque público)	- Impactos menores a lo largo del borde del parque con vegetación - Cierre temporal de la entrada al estanque Mezick durante la construcción en el río	0.6/0.6 acre
Parque Estatal de Sandy Point (sitio histórico)	- Impactos menores a lo largo del borde con vegetación del parque	0.6/0.6 acre
Holly Beach Farm (parque público)	- Impactos menores a lo largo del borde del parque con vegetación	1.2/0 acres
Parque natural Terrapin (tortuga acuática)	- Impactos menores a lo largo del borde del parque - Restricciones temporales o desvíos en el sendero en el parque	0.7/0.6 acre
Sendero de la Península de Broadneck	- Cierres temporales o desvíos durante la construcción - Conectividad general del sendero mantenida	3,140/0 pies lineales
Ruta de agua de Kent Island	- Acceso temporalmente restringido durante la construcción - Conectividad general de los senderos mantenida	920/0 pies lineales
Escuela intermedia Stevensville	- Impactos menores a lo largo de la franja de amortiguamiento vegetada en el borde de la propiedad	0.2/0 acre
Propiedad Eisinger	- Impactos menores a lo largo del borde con vegetación del parque	<0.1/0 acre



\*Los impactos en la SUP opcionales serían además de los impactos en las carreteras de la alternativa.

Más información sobre la Sección 4(f) propiedades e impactos potenciales se puede encontrar la Sección 4(f) Evaluación del Borrador.

Habrá un impacto físico de 0.4 acre en el Distrito Histórico de Skidmore; no obstante, no habrá Sección 4(f) uso de propiedades que contribuyan a la elegibilidad del distrito histórico para ser listado en la NRHP.

# Recursos hídricos y humedales

- La Bahía de Chesapeake, ríos, arroyos y humedales están protegidos por la Ley Federal de Agua Limpia y varias leyes y regulaciones de Maryland.
- Además de la Bahía de Chesapeake misma, otros recursos hídricos clave incluyen:
  - **Condado de Anne Arundel:** Río Severn, Mill Creek, Whitehall Creek y Meredith Creek.
  - **Condado de Queen Anne:** Thompson Creek, Cox Creek, Macum Creek, Piney Creek, Kent Island Narrows, Prospect Bay, Río Chester y Río Wye.
- Los impactos en vías navegables y humedales de las alternativas de construir estarían relacionados con nivelación de carreteras, pavimento y nuevas estructuras. Los impactos en la Bahía de Chesapeake misma estarían relacionados con la colocación de nuevos pilares y dragado. Habrá impactos temporales del uso de áreas de acopio para construcción.
- Con la excepción de impactos a la Bahía de Chesapeake, la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA (Alternativa C) tendría el menor impacto a recursos protegidos por la Ley de Agua Limpia.



# Especies protegidas

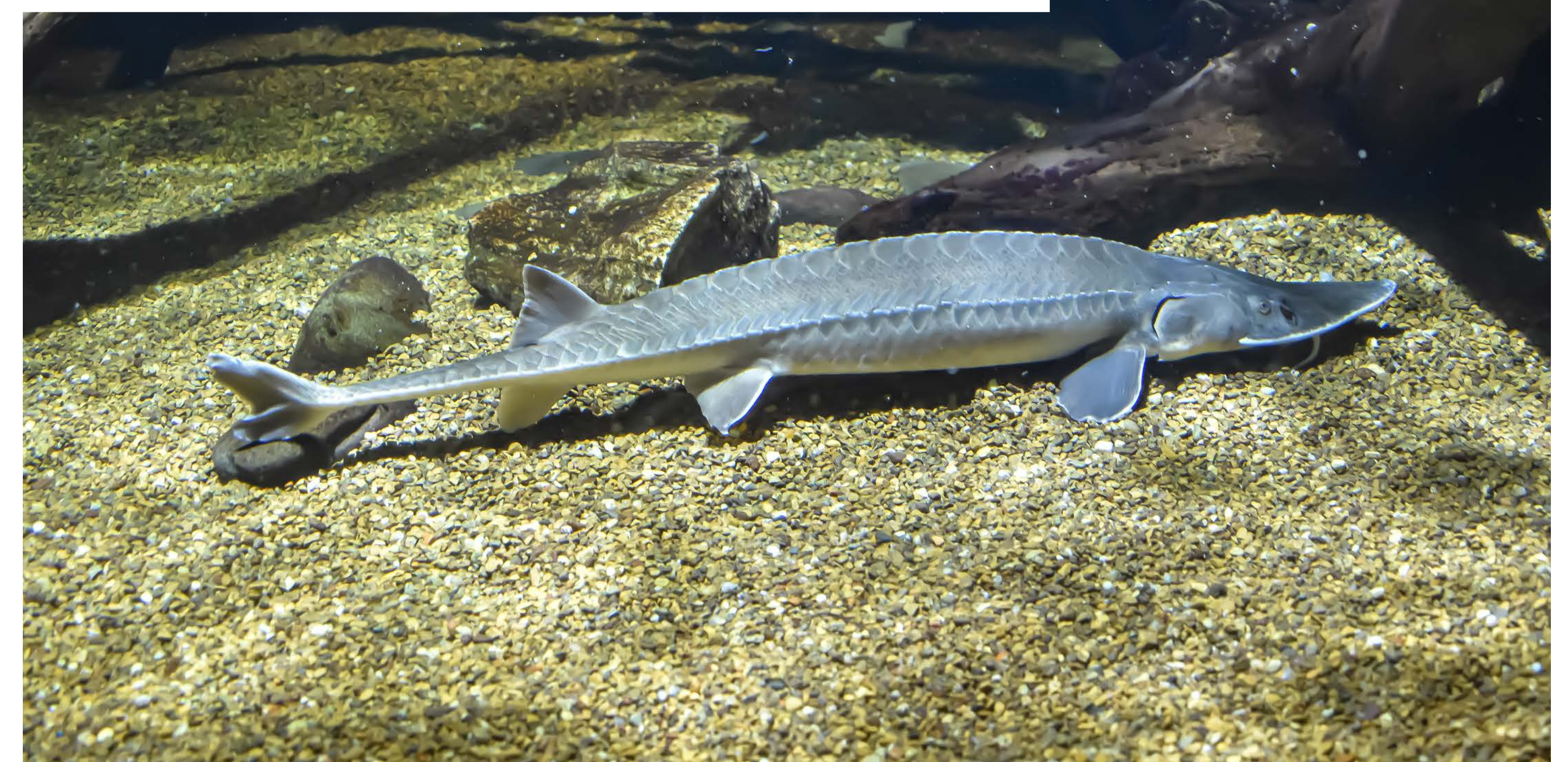
- Las siguientes leyes protegen especies afectadas por alternativas de construir:
  - Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción
  - Ley Magnuson-Stevens
  - Ley de Protección de Mamíferos Marinos
  - Ley de Conservación de Especies no Cinegéticas y en Peligro de Maryland
- Algunas de las especies afectadas incluyen:
  - Murciélago orejudo del norte
  - Murciélago tricolor
  - Esturión del Atlántico
  - Esturión de nariz corta
  - Tortuga boba
  - Tortuga marina verde
  - Tortuga laúd
  - Charrán mínimo
  - Polluela sora
  - Delfín nariz de botella
- Impactos potenciales de alternativas de construir:
  - Interacción con equipos de construcción
  - Tala de árboles
  - o Construcción en agua (dragado, hincas de pilotes)
- Estas actividades pueden degradar el hábitat, causar lesiones o alterar el comportamiento.
- Evaluaciones biológicas preparadas por la MDTA y FHWA indican que la Alternativa C:
  - No es probable que afecte adversamente las especies de murciélagos
  - Es probable que afecte adversamente a especies de esturiones y tortugas marinas
- La MDTA y la FHWA están consultando con pesquerías de NOAA y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. para identificar y mitigar posibles impactos adversos.



Tortuga lora - Fuente Kate Sampson - NOAA Fisheries



Murciélago orejudo del Norte - Fuente Departamento de Recursos Naturales de Wisconsin



Esturión del Atlántico - Fuente Adobe Stock

# Servidumbre de paso y propiedad

- Una variedad de elementos contribuye a la necesidad de derechos de propiedad adicionales fuera de la propiedad de la MDTA. Estos elementos incluyen construcción de carreteras, nivelación, despeje, paisajismo, gestión de aguas pluviales y reemplazo/construcción de barreras acústicas. Se necesitarán derechos de propiedad adyacentes en áreas donde la servidumbre de paso de MDTA es limitada y estos elementos no puedan ser ubicados en otra parte.
- Todos los dueños de propiedades impactados serán compensados equitativamente en cumplimiento con la Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles.

## Proceso de adquisición de propiedades



### IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTOS

Los dueños de propiedades que puedan ser impactados han recibido recientemente una carta preliminar de notificación



### IDENTIFICACIÓN

Durante el diseño final, la MDTA determina si se necesita una propiedad para construir el proyecto



### NOTIFICACIÓN FORMAL

Los dueños de propiedades recibirán una carta de notificación de adquisiciones necesarias



### PRE-ADQUISICIÓN

La MDTA determina los derechos de propiedad que puedan necesitarse para el proyecto



### TASACIONES

Un tasador de bienes raíces independiente y calificado tasaré la propiedad



### NEGOCIACIONES

Un especialista en bienes raíces contactará con el dueño de la propiedad para hacer una cita para discutir la oferta

# Beneficios económicos

La MDTA usó modelos de análisis económico regionales para calcular el impacto de las alternativas en la economía y el empleo. En base al análisis económico, la Alternativa Preferente Recomendada de la MDTA (Alternativa C) tendría los siguientes beneficios de la construcción:

## Fase de construcción:

- Aporta entre \$17 y \$23 mil millones a la economía local
- Crea de 61,300 a 75,600 puestos de trabajo (con un 76% de empleo directo de trabajadores de la construcción)
- Crea de \$4.2 a \$6 mil millones en salarios durante el período de construcción
- Impulsa el Producto Interno Bruto regional de \$10.5 a \$12.9 mil millones (incluye valor añadido directo de trabajadores en las instalaciones, valor añadido indirecto de la cadena de suministros y gasto inducido por los trabajadores)

## Beneficios al Puerto de Baltimore por mejoras en el Puente de la Bahía:

- Iguala el espacio libre vertical de 230 pies del nuevo Puente Francis Scott Key
- Mantiene el canal de envíos a través de la Bahía de Chesapeake, proveyendo espacio para transportistas de carga más grandes y cruceros
- Permite embarcaciones más grandes lo que permitirá más carga y más ingresos
- Contribuye a puestos de trabajo adicionales en el puerto, rieles, conducción de camiones y construcción por la mayor actividad portuaria
- Atrae a compañías que dependen de envíos de gran volumen
- Permite a Baltimore continuar siendo un puerto de primer nivel en la Costa Este

\* Un "trabajo" se considera ser un trabajo por un año



# Título VI Perspectiva general y cuestionario

## ¿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:

Maryland Transportation Authority  
Oficina de Igualdad de Oportunidades  
2310 Broening Highway  
Baltimore, MD 21224  
410-537-1042 (Direct) | MD Relay: 7-1-1  
[MDTAeeo@MDTA.state.md.us](mailto:MDTAeeo@MDTA.state.md.us)

## ¿Por qué es importante el Título VI?

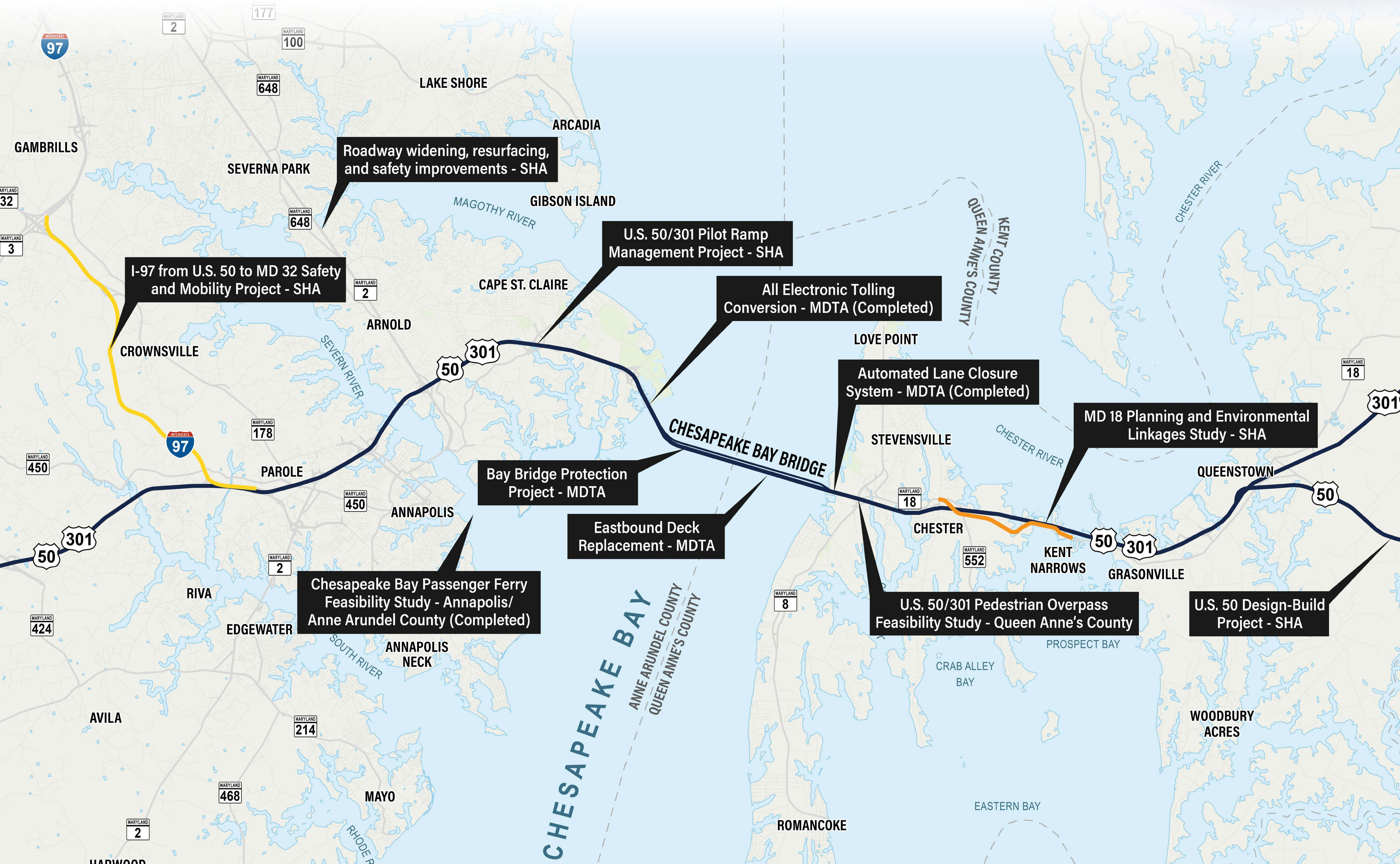
- El Título VI asegura que los servicios públicos, incluyendo transporte, se proporcionan de una forma equitativa y no discriminatoria.
- El Título VI da oportunidades para participación del público en la toma de decisiones sin distinción de raza, color u origen nacional, incluyendo poblaciones con Dominio Limitado del Inglés (LEP, por sus siglas en inglés).

## Por favor llene una encuesta escaneando el código QR abajo.

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



# Otros proyectos en el Corredor



# Próximos pasos anticipados



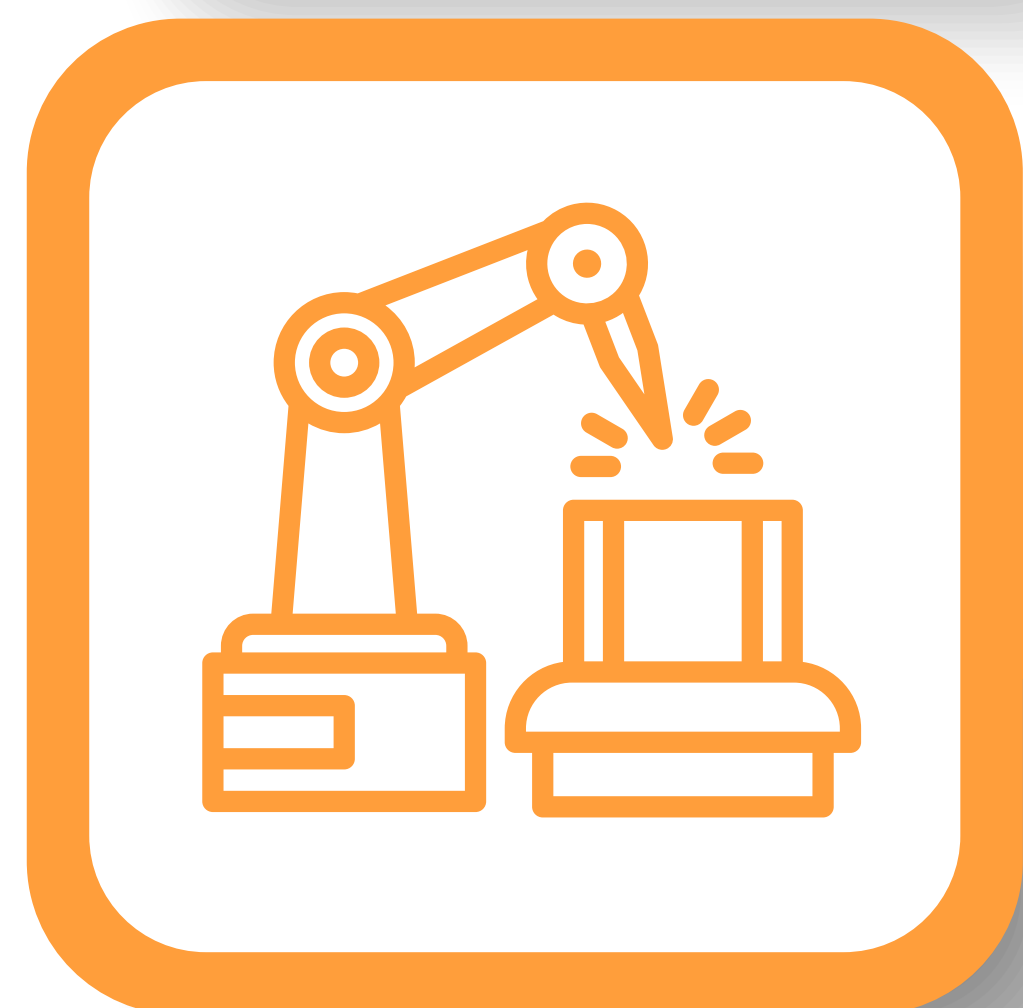
**NOVIEMBRE 2026**  
Estudio de Nivel 2 Final  
EIS/ROD  
Alternativa seleccionada  
identificada



**NOVIEMBRE 2026 –  
PRIMAVERA 2028**  
Adquisiciones para  
diseño final



**PRIMAVERA DE 2028**  
Comienza el diseño final



**VERANO DE 2032**  
Comienzo de la  
construcción



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

