Chesapeake BAY CROSSING STUDY
TIER 2 NEPA

Hoja informativa de la Alternativa Seleccionada

El documento combinado de Declaración Final de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) y Registro de la Decisión (ROD, por sus siglas en inglés), que proporciona la información y la justificación que respaldan la Alternativa C como la Alternativa Seleccionada, ha sido aprobado por la Administración Federal de Carreteras.

Configuración de carriles de la Alternativa Seleccionada

- El nuevo puente ofrecerá un total de ocho carriles de 12 pies (cuatro por dirección) sobre la Bahía de Chesapeake en dos nuevos tramos.
- La Alternativa Seleccionada mantendrá los seis carriles existentes a lo largo de la US 50/301 tanto en la Costa Oeste como en la Costa Este.
- El puente contará con arcenes centrales de 12 pies de ancho y arcenes exteriores de 14 pies de ancho.

La Alternativa Seleccionada incluye:



Construcción de dos nuevos tramos de puente de cuatro carriles con arcenes completos sobre la Bahía de Chesapeake, que brindarán mayor capacidad de transporte, confiabilidad y movilidad, a la vez que mejorarán la seguridad;



Retiro de los tramos existentes del Puente de la Bahía, lo que resolverá las deficiencias actuales de la carretera, como los carriles angostos y la falta de arcenes, eliminando así la necesidad de proyectos importantes de rehabilitación y los cierres de carriles y demoras asociados;



Mayor espacio de navegación para cumplir con los requisitos de la Guardia Costera de los EE. UU. El espacio de navegación será de 230 pies, el mismo que el del nuevo Puente Francis Scott Key, lo que permitirá que barcos más grandes tengan acceso al Puerto de Baltimore;



Ampliación de la US 50/301 a ocho carriles (cuatro por dirección) desde el oeste de Oceanic Drive hasta el este de Cox Creek, para adaptar las transiciones hacia los nuevos tramos del puente;



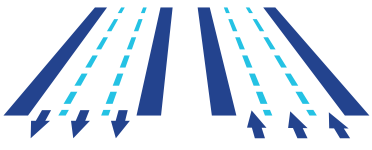
Compromiso financiero para mejoras relacionadas con el tránsito, con una inversión única propuesta de hasta $40 millones;



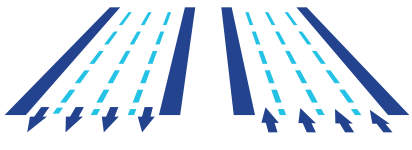
Una ruta opcional de uso compartido para bicicletas y peatones, sujeta a un futuro análisis financiero que realizará la MDTA para determinar si es viable implementar una ruta de uso compartido; y



Un compromiso de **preservación de tierras** en la Costa Este.



US 50/301



Nuevo Puente

Ejemplo de secuencia de construcción del puente de la Alternativa Seleccionada



Tramos existentes del Puente de la Bahía de Chesapeake hacia el este y hacia el oeste.



Primero se construiría un nuevo tramo (amarillo) hacia el este, al sur de los tramos existentes.



Luego se retiraría el tramo existente (rojo) hacia el este.



Después se construiría un nuevo tramo (amarillo) hacia el oeste entre los tramos existentes del puente.



Luego se retiraría el tramo (rojo) existente hacia el oeste.



Nuevos tramos terminados del Puente de la Bahía de Chesapeake hacia el este y hacia el oeste.

Para más información, visite el sitio web del Estudio en **baycrossingstudy.com**, escríbanos a **info@baycrossingstudy.com** o llame al 6**67-203-5408**.

Maryland Transportation Authority
MDTA