



RED  LINE

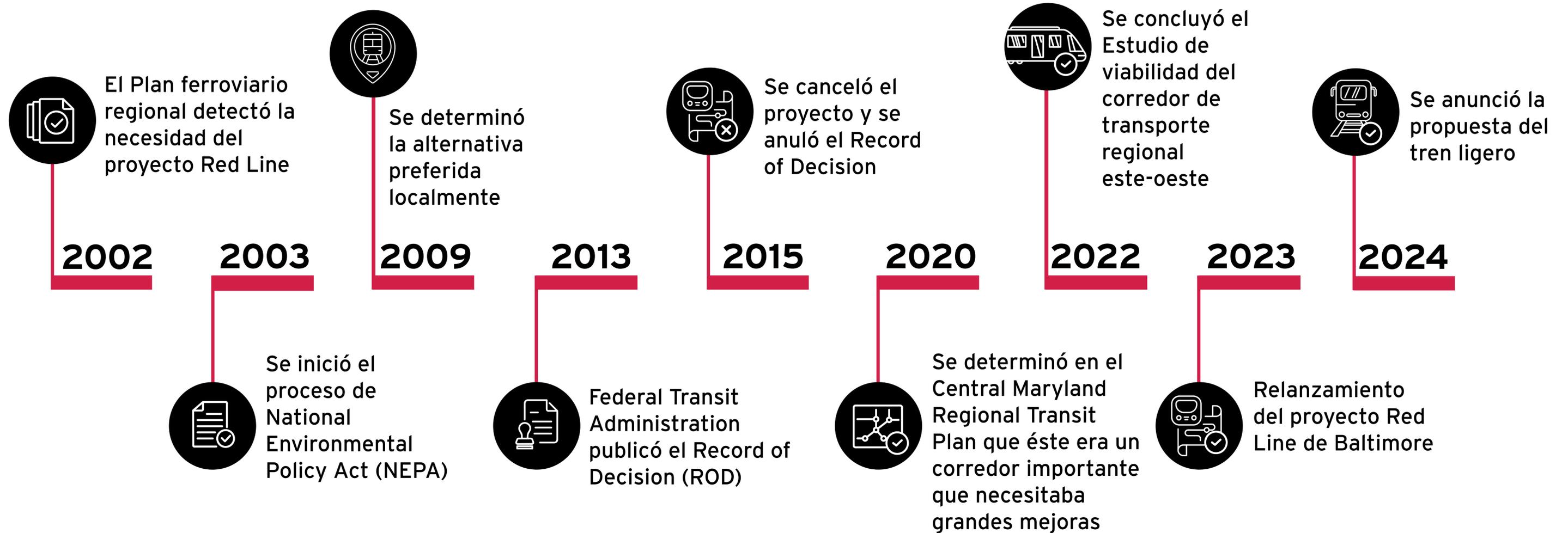
BIENVENIDOS!

Presentación abierta al público de Red Line de Baltimore

Favor de registrarse y después ver la información expuesta. Los miembros del equipo del proyecto están a su disposición para platicar y responder a sus preguntas.

Red Line de Baltimore

Cronograma del proyecto



Participación comunitaria: Dónde hemos estado

EN CONTACTO
CON
5,500+
PERSONAS



9
Presentaciones
abiertas al público

56
Puntos de información
en la calle y eventos
comunitarios

200+
Hogares a
los que se
ha llegado
mediante
el sondeo a
domicilio

3,700
Encuestas

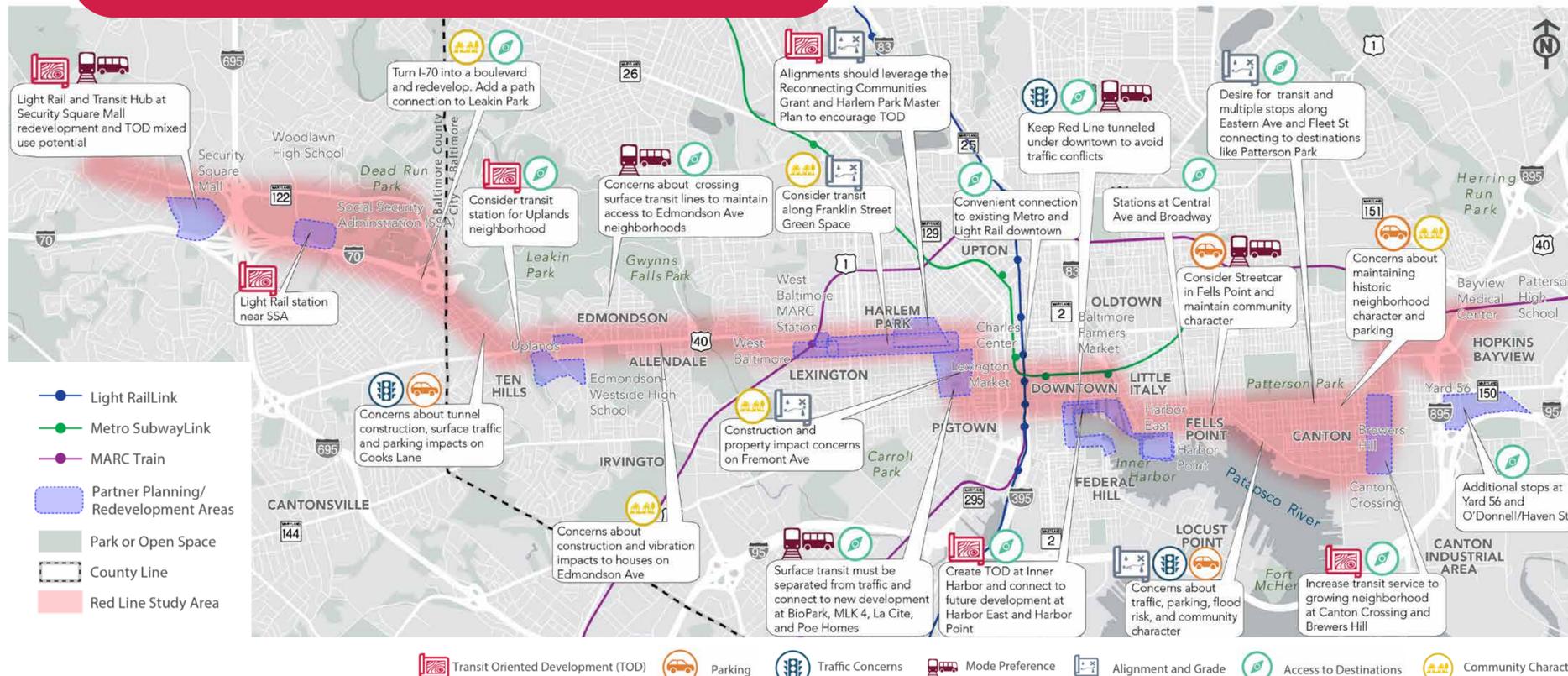
34
Reuniones de
asociaciones
comunitarias



LANZAMIENTO DEL
COMMUNITY ADVISORY
TEAM EN JUNIO DE 2024



Comentarios según ubicación geográfica



Participación comunitaria: Hacia dónde vamos

Actualización del Convenio de participación

En 2008, se creó el Convenio de participación como documento vivo para guiar la forma en que Red Line apoyará mejor a las comunidades. En 2025, MTA trabajará con las partes interesadas y las comunidades cercanas para actualizar el Convenio de participación por medio de:



1 La evaluación del progreso logrado en compromisos anteriores.



2 La participación de organismos de la ciudad y del condado de Baltimore, partes interesadas y funcionarios electos.



3 La reexaminación y revisión de nuestras estrategias para fortalecer a las comunidades, apoyar el desarrollo económico, fomentar un entorno sano y atractivo y determinar los medios más eficaces para mitigar los impactos causados por la construcción.

En contacto con las comunidades del corredor

Sabemos que esta forma de comunicación tiene que adaptarse para cada diferente comunidad. Hemos desarrollado diversas formas de contactar a las comunidades del corredor:



PUNTOS DE INFORMACIÓN EN LA CALLE dónde tenemos contacto directo con la gente en sus desplazamientos diarios, en paradas o estaciones de transporte público y centros de actividad de los vecindarios.



EVENTOS COMUNITARIOS, FERIAS Y FESTIVALES tales como mercados de agricultores y conciertos.



REUNIONES DE ASOCIACIONES/ORGANIZACIONES COMUNITARIAS para compartir información y responder preguntas específicas de la comunidad. *¡Invítenos a las reuniones de su comunidad!*



ALCANZAR LA POBLACIÓN HISPANOHABLANTE CON DOMINIO LIMITADO DEL INGLÉS (LEP) por medio de miembros del equipo que hablen español, opciones multilingües en la página web y la traducción de materiales del proyecto (ej., volantes e información expuesta).



SITIO WEB, BOLETÍN ELECTRÓNICO Y REDES SOCIALES DE RED LINE DE BALTIMORE ofrecen información actualizada en cualquier momento, así como acceso a datos anteriores del proyecto.

Se propuso el tren ligero para Red Line de Baltimore

La propuesta de este modo de transporte se basó en nueve estimaciones de eficiencia y las opiniones de la comunidad. Los factores de diferenciación clave fueron:



NÚMERO DE USUARIOS & CAPACIDAD

Se calcula que sea hasta dos veces el número de usuarios diario proyectado en el transporte del tren ligero (LRT) comparado con el transporte de autobús rápido (BRT)



COSTO DE CAPITAL ANUALIZADO POR TRASLADO

Aunque el costo de capital es más alto en el caso de LRT, la mayor capacidad y número de usuarios se traduce en un menor costo de capital por traslado en comparación con BRT



TIEMPO DE VIAJE Y PUNTUALIDAD

Tiempo de viaje de extremo a extremo ligeramente mejor que el de BRT



EQUIDAD

Se prevé que en LRT se traslade el doble de personas de hogares sin automóvil en comparación con los realizados por BRT



COMENTARIOS PÚBLICOS

El público expresó una fuerte preferencia por LRT

¿Qué es el transporte del tren ligero (LRT)?

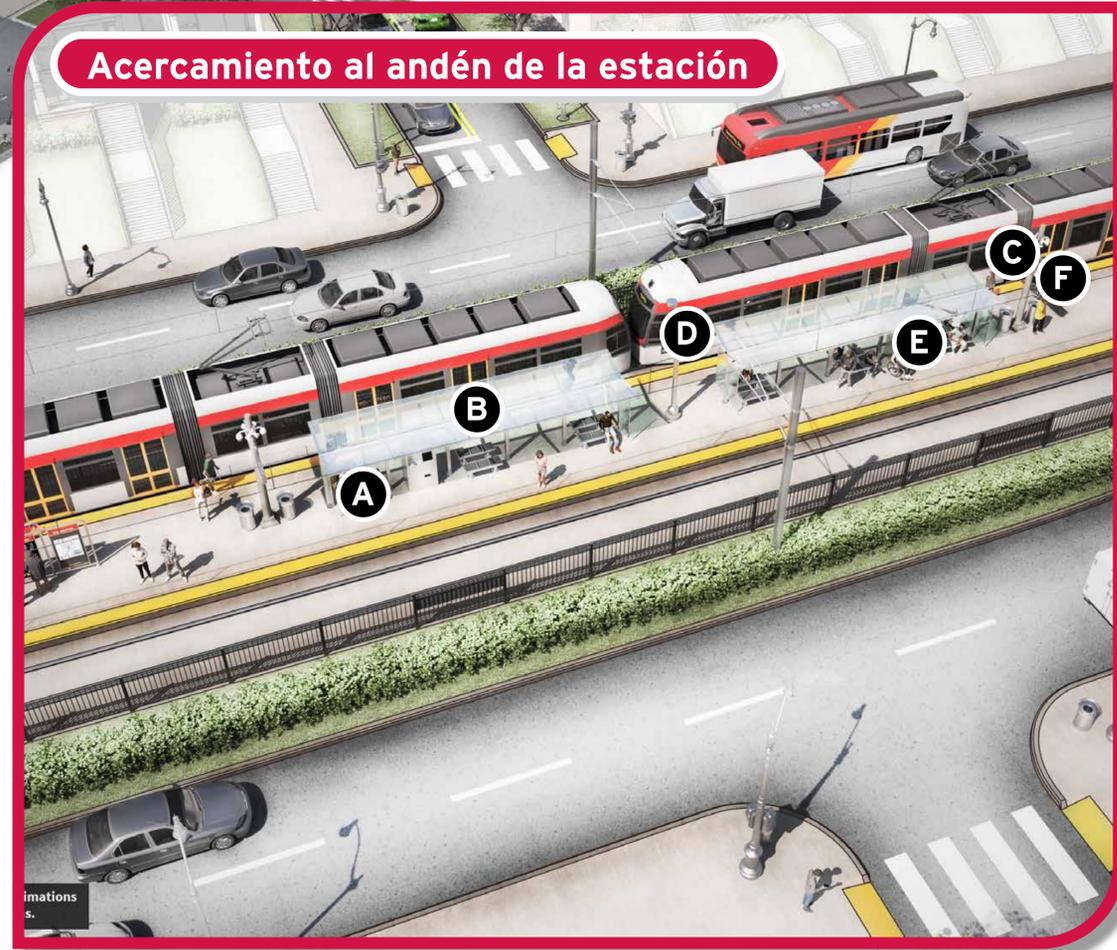
Vista aérea de una estación LRT

La vista aérea conceptual y el acercamiento de la estación (derecha) muestran un sistema de tren ligero de recorrido y andén central. Esta configuración para estación normalmente se usaría en medio de calles muy transitadas.



- 1 Cruces peatonales ampliados
- 2 Caminos iluminados hacia cruces peatonales
- 3 Jardinería y áreas verdes
- 4 Vías y cables aéreos eléctricos del LRT centrales o en acera
- 5 Cercos de protección
- 6 Andén central o en acera lateral con acceso a nivel del suelo
- 7 Mejoras en las aceras incluyendo rampas de acuerdo con ADA
- 8 Paradas de autobús modernizadas en determinadas áreas
- 9 Calles revestidas/reconstruidas y mejoras en iluminación en determinadas áreas

Acercamiento al andén de la estación



Las estaciones son indefinidas y sus diseños exactos y localización serán determinados según su ubicación.

Servicios en estaciones



A Asientos



B Áreas cubiertas



C Información en tiempo real



D Señalamientos en la estación



E Máquinas expendedoras de boletos



F Video vigilancia



G Estacionamiento para bicicletas y scooters*

*No se encuentra en el anterior diagrama del andén y puede estar situado dentro de la zona de la estación o en el perímetro de la estación.

Transporte diseñado para un desplazamiento más eficiente

Jerarquía de medios de transporte en Baltimore



1 Peatones



2 Bicicletas / Transporte público / Micromovilidad



3 Taxi / Transporte comercial / Vehículos compartidos



4 Vehículos con un solo ocupante

Eficiencia de acuerdo con medio de transporte

Las calles están diseñadas para desplazar a las personas. Ya sea en núcleos urbanos densos, en arterias convencionales o a lo largo de los barrios, el transporte público es el medio más eficiente para el uso de las calles.



Escanee el código QR para ver los dibujos animados

Según NACTO, es la capacidad de un solo carril por medio de transporte, en condiciones de hora pico con un funcionamiento normal.

Vehículos particulares motorizados
 600-1,600/hr

Tráfico mixto con autobuses frecuentes
 1,000-2,800/hr

Carril bidireccional protegido para bicicletas
 7,500/hr

Carriles exclusivos para transporte público
 4,000-8,000/hr

Acera
 9,000/hr

Circulación de autobús o tren en la calle
 10,000-25,000/hr

Complete Streets

- Las opciones de diseño de calles y tránsito para las alternativas sobre superficie estarán de acuerdo con la ley Baltimore City Complete Streets y con la política estatal de MDOT que se trata de la construcción de "calles completas".
- En conjunto, estas políticas locales y estatales establecen una jerarquía según el medio de transporte que da prioridad a los desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte público y de mercancías sobre los vehículos personales.



Preferencia en los semáforos (TSP)

- El equipo TSP instalado en los semáforos y en los vehículos de transporte público permite a los semáforos añadir segundos críticos al final o al principio de una luz verde, permitiendo que los vehículos de transporte público circulen con menos retraso.
- Al modernizar los sistemas de señalización con TSP en todo el corredor de Red Line, se mejorará la eficiencia y la puntualidad.

Alternativas en estudio

Resumen de las principales diferencias:



Alternativa 1

Túneles LRT

- Muy parecido al trayecto de preferencia en 2012, ahora con algunas modificaciones
- Carril de circulación* a lo largo de I-70
- Túnel debajo de Cooks Lane y del Centro
- Carril de circulación a lo largo de Boston Street



Alternativa 2A

LRT sobre superficie, lado norte

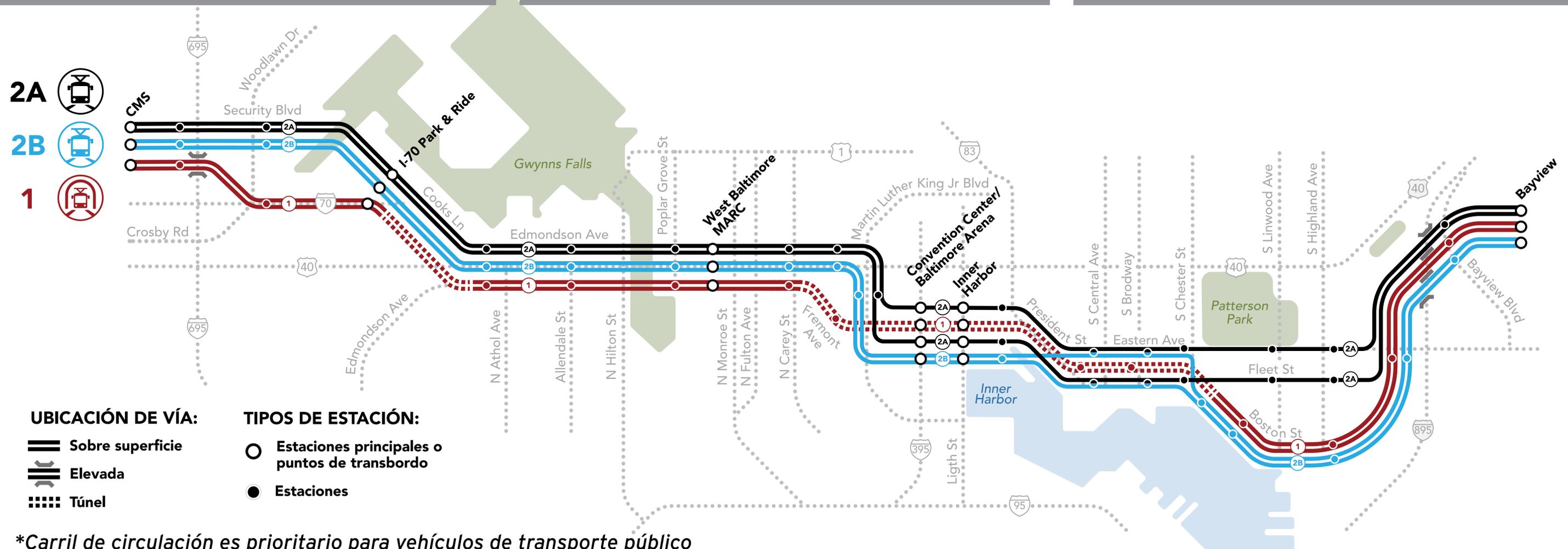
- Carril de circulación a lo largo de Security Boulevard
- Circulación de tráfico mixto a lo largo de Cooks Lane
- Par vial Baltimore Street / Lombard Street
- Par vial Eastern Avenue / Fleet Street



Alternativa 2B

LRT sobre superficie, lado sur

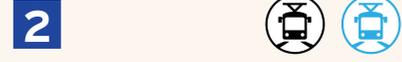
- Carril de circulación a lo largo de Security Boulevard
- Circulación de tráfico mixto a lo largo de Cooks Lane
- Carril de circulación a lo largo de Pratt Street
- Carril de circulación a lo largo de Boston Street



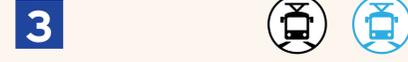
Observaciones acerca de la ruta occidental



1 Apoyo a la modernización del centro comercial Security Square



2 Reconstrucción de la intersección I-695/ Security Boulevard



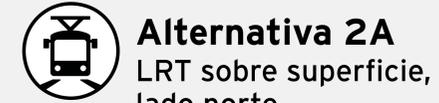
3 La zonificación favorece mayores oportunidades de desarrollo



4 La estación ofrece acceso a otros destinos



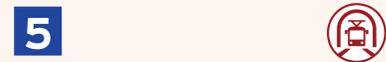
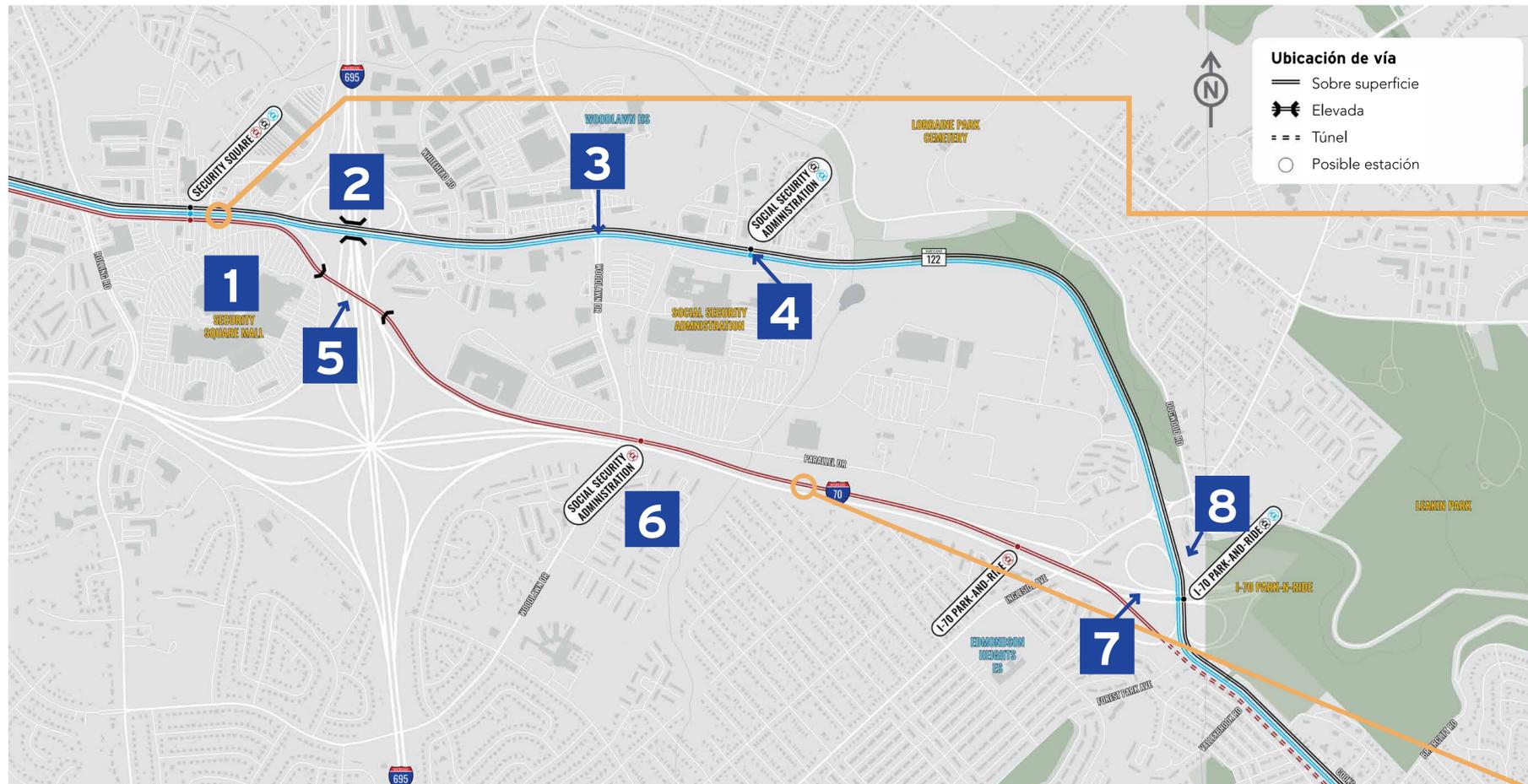
Alternativa 1
Túneles LRT



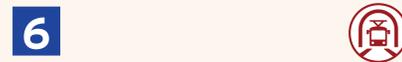
Alternativa 2A
LRT sobre superficie, lado norte



Alternativa 2B
LRT sobre superficie, lado sur



5 Puente propuesto sobre I-695



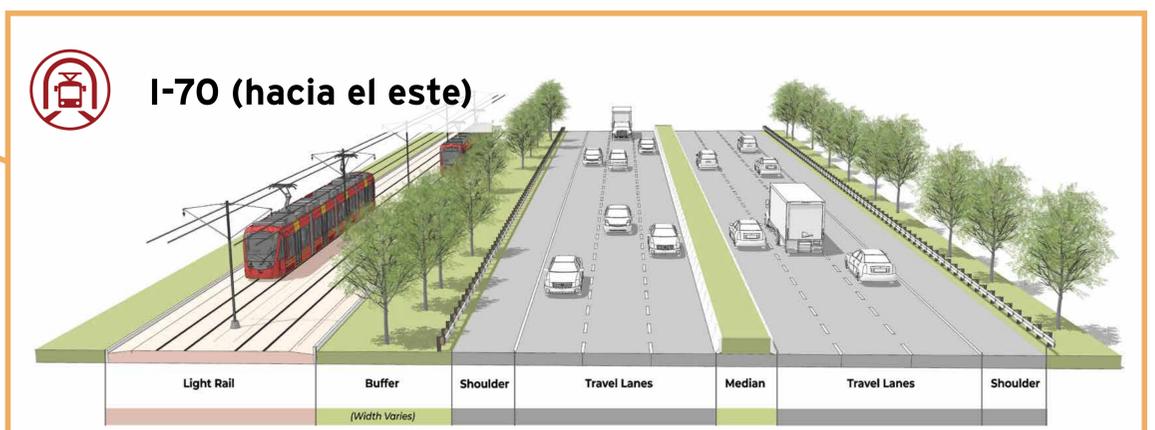
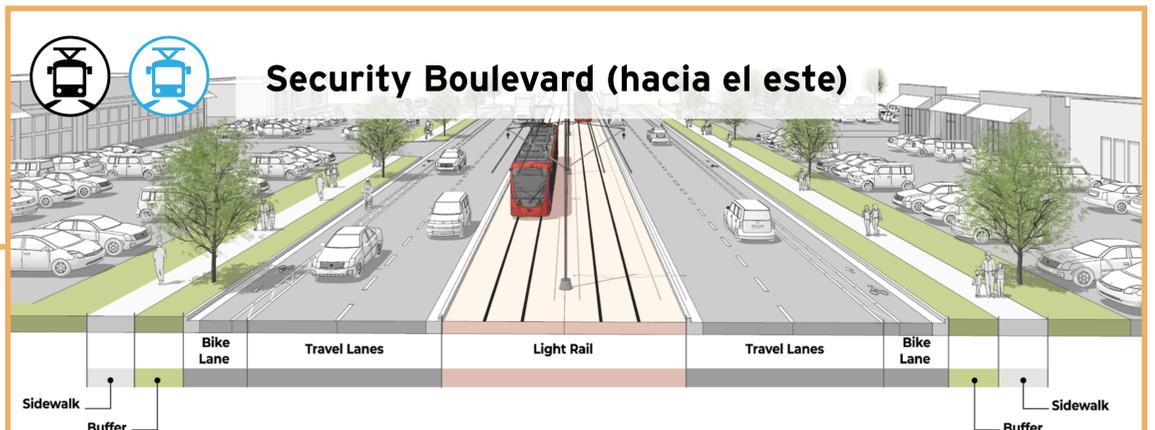
6 La estación se localiza en la parte trasera del sitio de reconstrucción



7 Reconstrucción de accesos a vialidades y reconfiguración de park-and-ride



8 Acceso peatonal y ciclista a los senderos



Túnel vs. Superficie: Factores para tomar en cuenta

Cooks Lane de I-70 a US 40



Alternativa 1
Túneles LRT



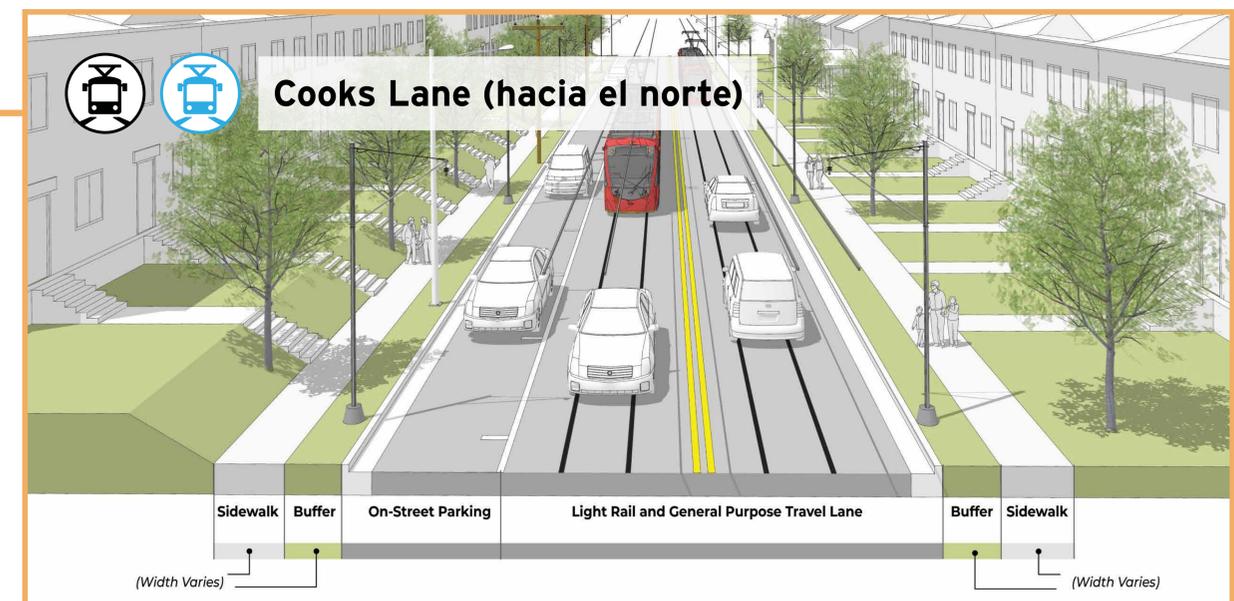
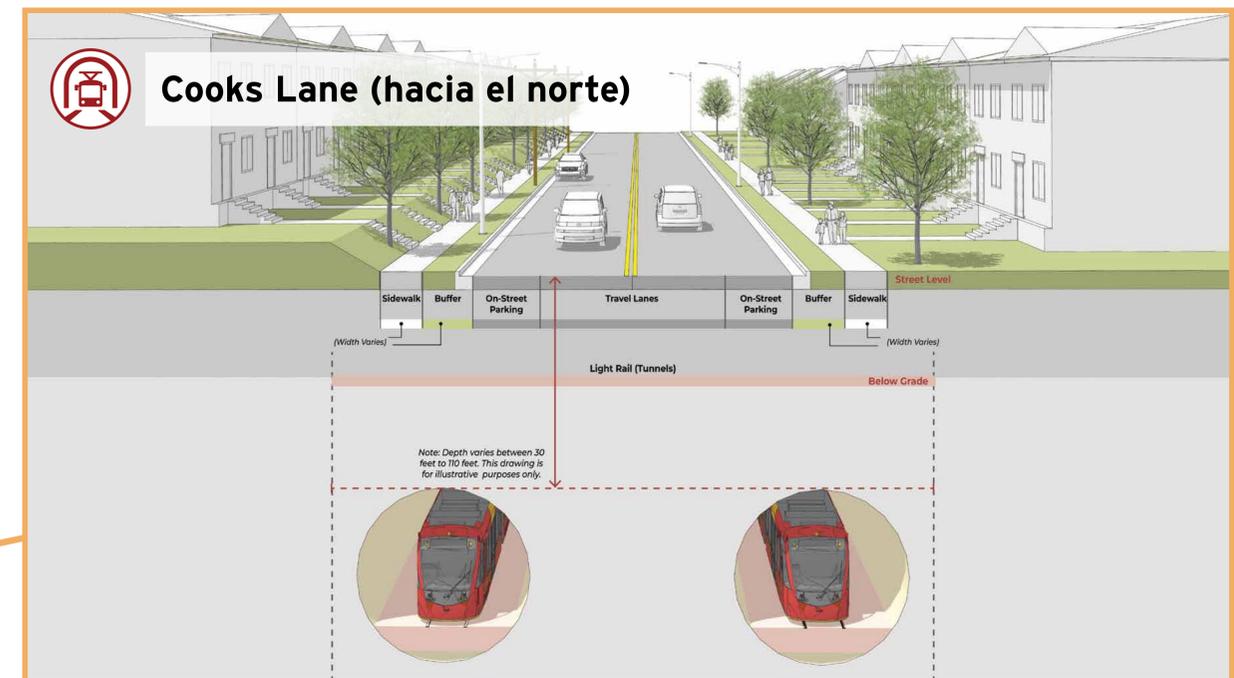
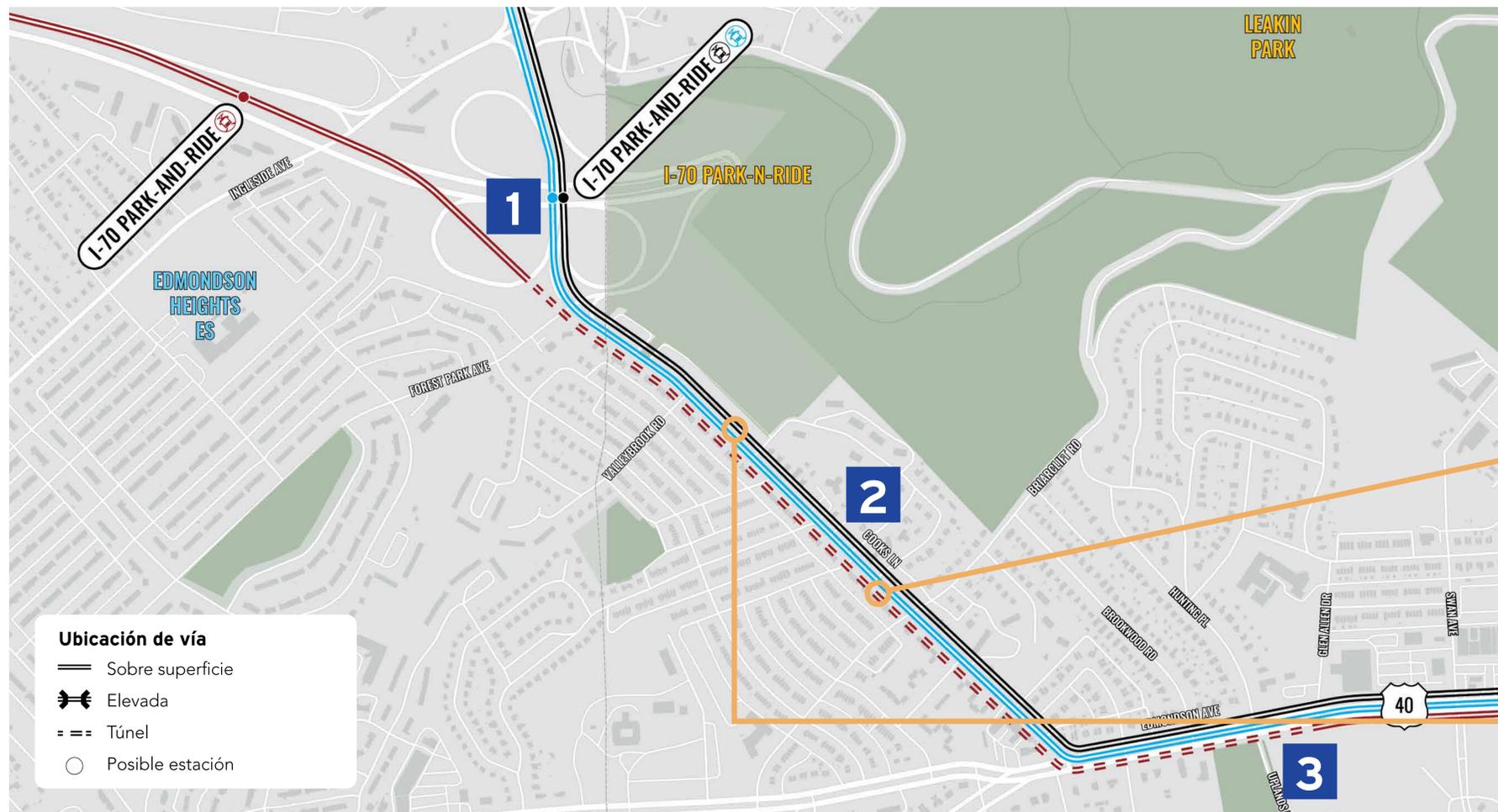
Alternativa 2A
LRT sobre superficie,
lado norte



Alternativa 2B
LRT sobre superficie,
lado sur



**Dé sus
comentarios**



1



- Entrada norte al túnel situada en el enlace con I-70
- Túnel doble debajo de Cooks Lane (una milla)

2



- Circulación de tráfico mixto; LRT comparte carril con el tráfico vehicular
- El estacionamiento permanecerá sobre un lado de la calle

3



- Entrada sur al túnel situada a lo largo de Edmondson Avenue



- Las alternativas sobre la superficie propuestas eliminan el estacionamiento en el lado este de Cooks Lane.  
- La información obtenida sobre estacionamiento (tanto en días laborables como en fines de semana, a distintas horas del día) detectó un máximo de siete vehículos estacionados.
- Las alternativas 2A y 2B mantendrían el estacionamiento por un lado, con 125 espacios.



Las alternativas sobre la superficie propuestas mejorarían la infraestructura existente:  

- + Repavimentación de las calles
- + Instalaciones para bicicletas y peatones
- + Cruces peatonales
- + Alumbrado público
- + Semáforos/señalización
- + Accesibilidad según ADA



- El costo total del túnel de Cooks Lane es de \$540 millones. 
- El costo total del tramo en superficie de Cooks Lane de las alternativas 2A y 2B es de \$120 millones.  

Los costos de capital se han calculado tomando el promedio de los costos totales esperados durante la duración del proyecto, teniendo en cuenta la inflación.



El túnel de Cooks Lane ahorra 1.5 minutos en tiempo de recorrido. 

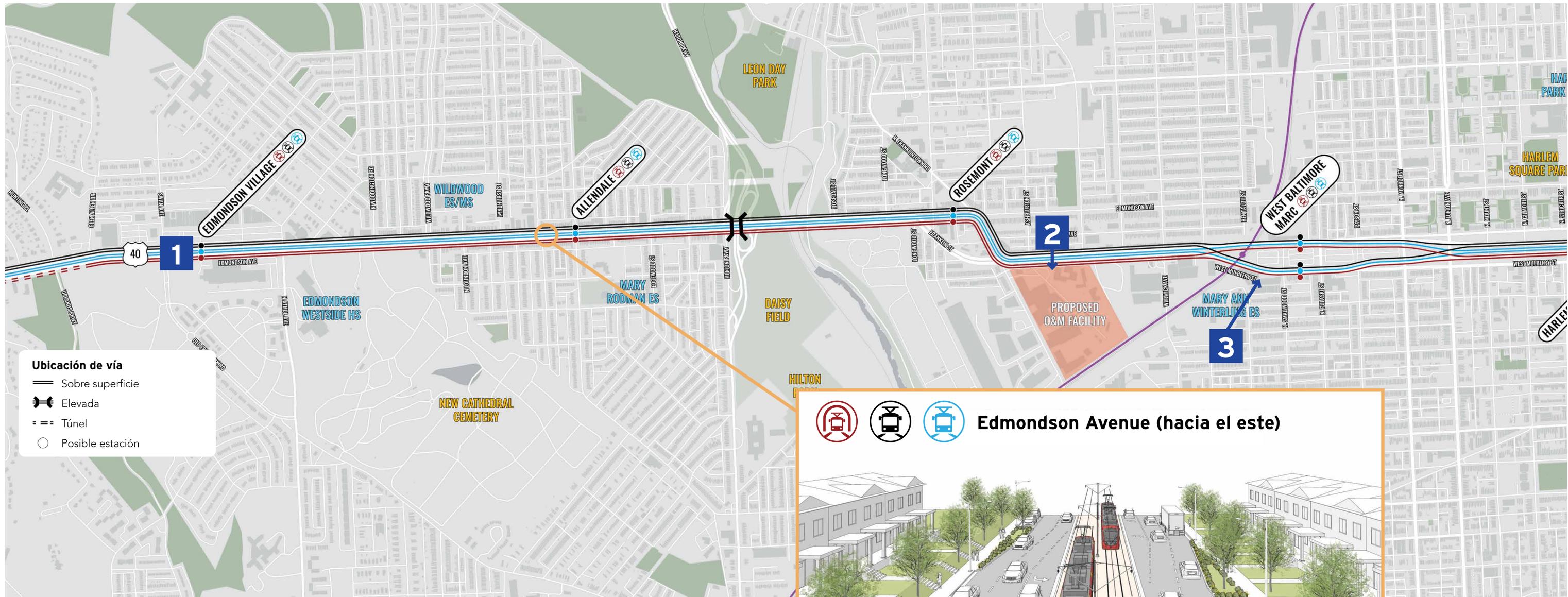
Trayecto a lo largo de US 40

Cooks Lane a la estación West Baltimore de MARC

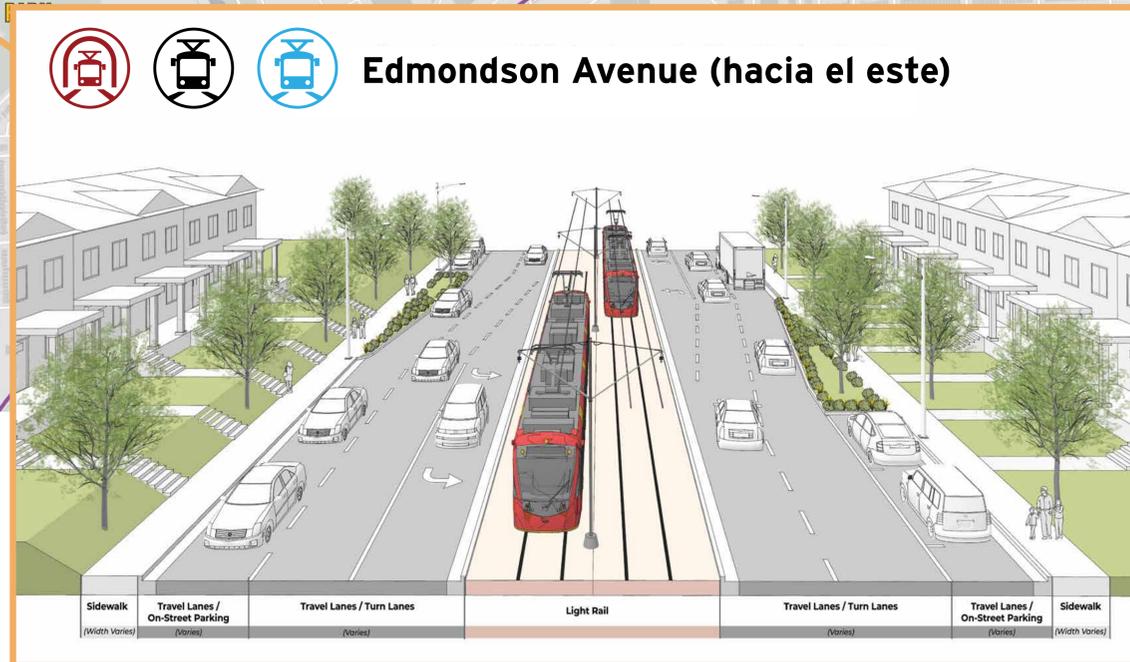
Alternativa 1
Túneles LRT

Alternativa 2A
LRT sobre superficie, lado norte

Alternativa 2B
LRT sobre superficie, lado sur



Ubicación de vía
 — Sobre superficie
 ≡ Elevada
 - - - Túnel
 ○ Posible estación



1 **Vías de LRT centrales**

2 **Instalación de O&M de Red Line**

3 **Conexión a MARC**

Opciones de trayecto a lo largo de US 40



Alternativa 1
Túneles LRT



Alternativa 2A
LRT sobre superficie,
lado norte



Alternativa 2B
LRT sobre superficie,
lado sur

--- Opciones de trayecto
consideradas

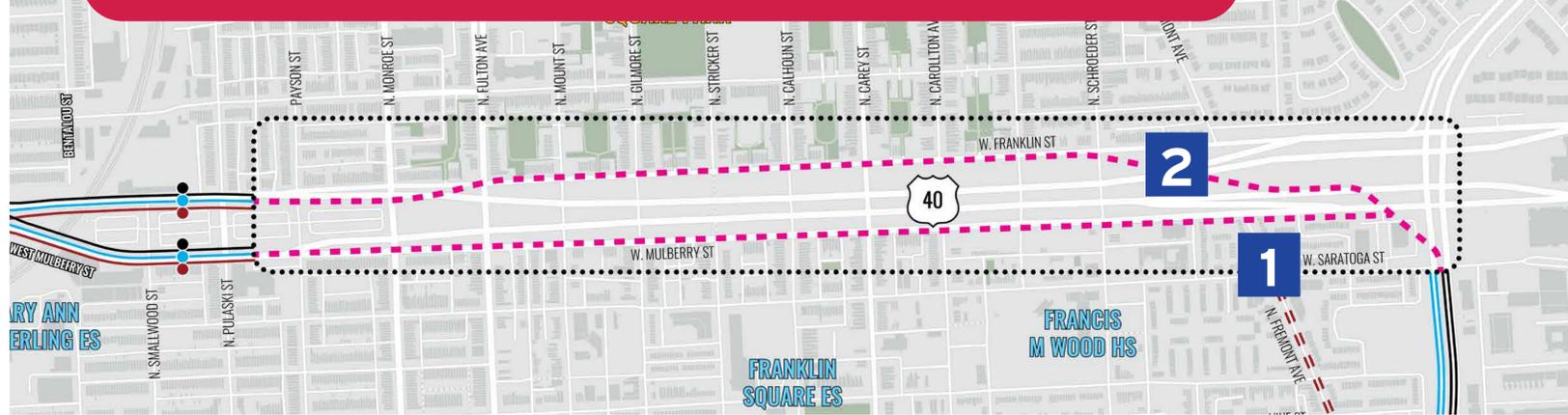


**Dé sus
comentarios**



Una serie de posibles trayectos a lo largo del tramo de la autopista US 40 están siendo evaluados. A continuación se resumen los trayectos y los obstáculos que presentarían:

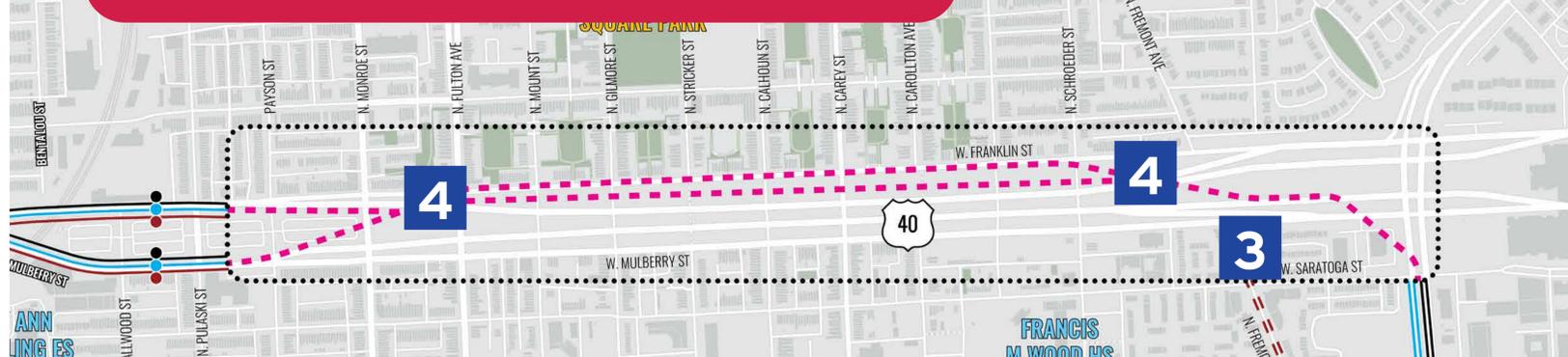
Vías de un solo sentido a lo largo de Franklin Street y Mulberry Street



Obstáculos que presenta este trayecto

- 1** Esta opción solo es compatible con las alternativas sobre la superficie en el centro de la ciudad
- 2** Requiere la construcción de vías ferroviarias elevadas sobre US 40
 - Diez cruces aumentarían el tiempo total de trayecto y reducirían la puntualidad entre las estaciones de West Baltimore y Poppleton
 - A lo largo de Franklin Street se requerirían barreras, alarmas sonoras y luces intermitentes
 - Si las plataformas de cada sentido del tren están situadas en lados opuestos de la autopista, se tendría que caminar distancias más largas entre las estaciones para cambiar de sentido

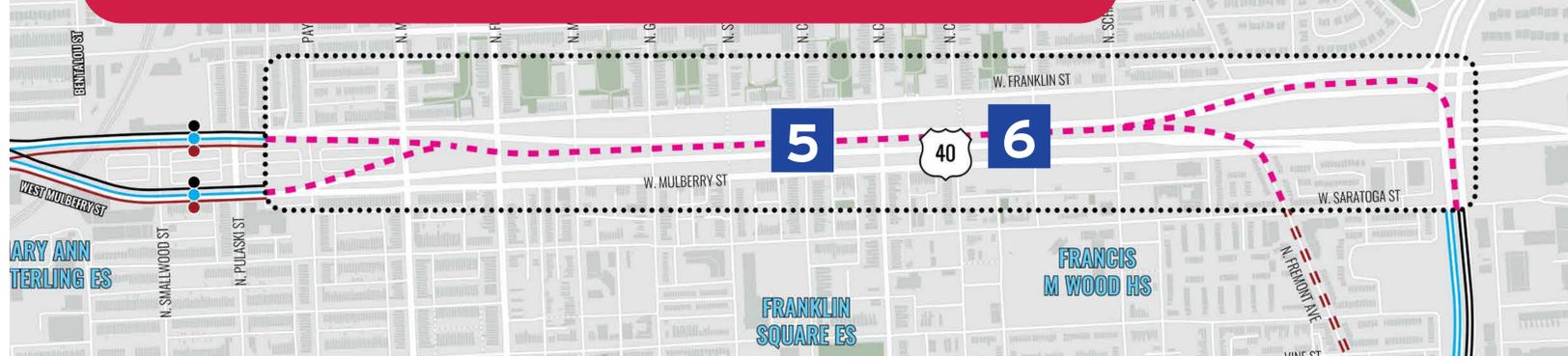
Vías en ambos sentidos a lo largo de Franklin Street



Obstáculos que presenta este trayecto

- 3** Esta opción solo es compatible con las alternativas sobre la superficie en el centro de la ciudad
- 4** Requiere la construcción de vías ferroviarias elevadas sobre US 40
 - Diez cruces aumentarían el tiempo total de trayecto y reducirían la puntualidad entre las estaciones de West Baltimore y Poppleton
 - A lo largo de Franklin Street se requerirían barreras, alarmas sonoras y luces intermitentes

Vías en ambos sentidos a lo largo de la parte central de US 40



Obstáculos que presenta este trayecto

- 5** Requiere escaleras de acceso y ascensores en las estaciones
- 6** Elimina un carril existente a lo largo de US 40 (hacia el este)

Túnel vs. Superficie: Trayectos y factores para tomar en cuenta



Alternativa 1
Túneles LRT



Alternativa 2A
LRT sobre superficie,
lado norte



Alternativa 2B
LRT sobre superficie,
lado sur

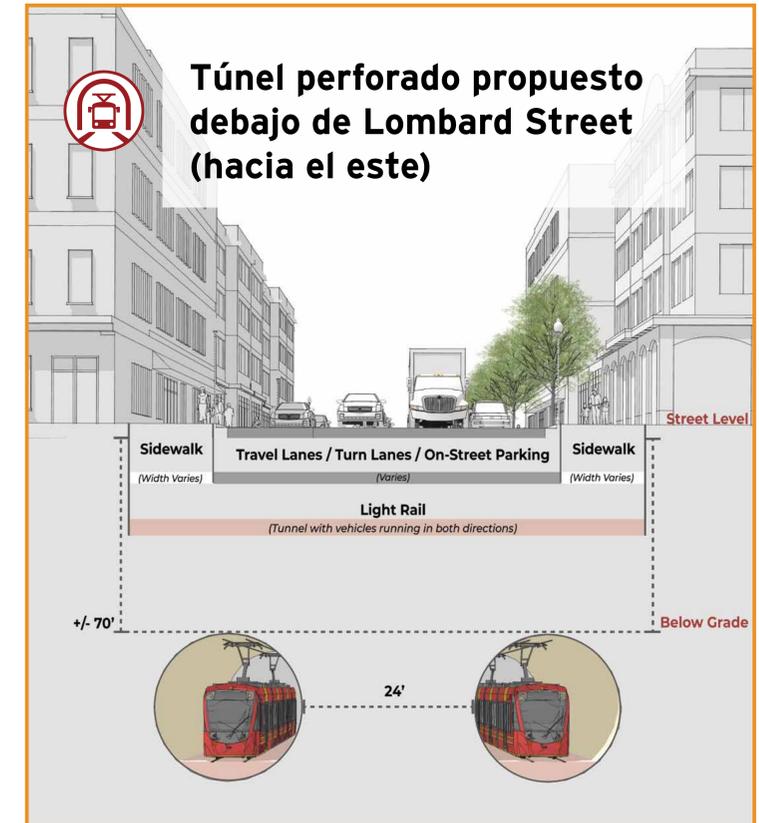
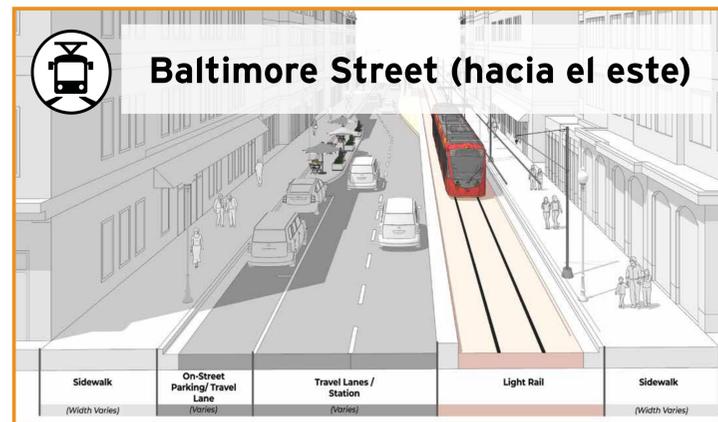
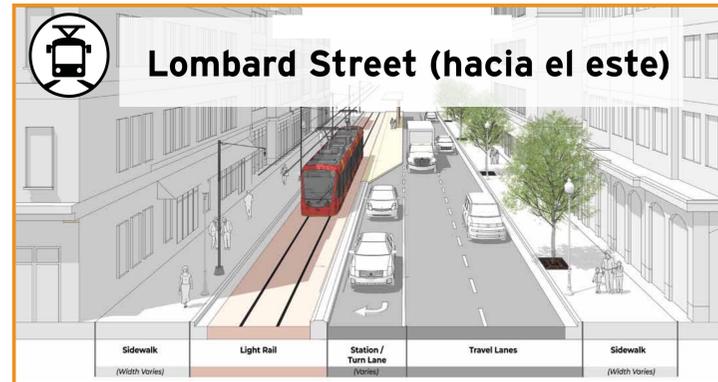
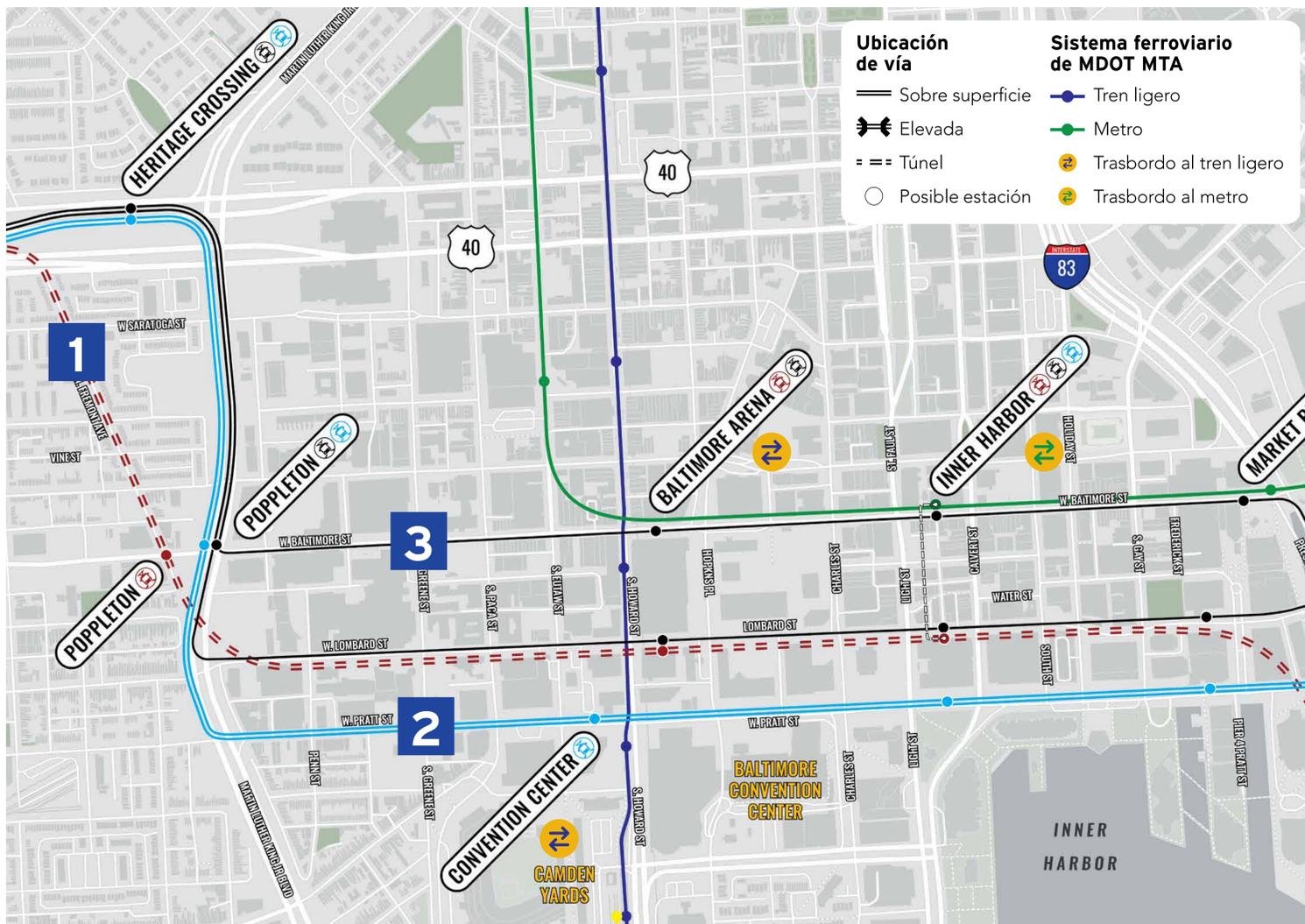
- 1**
- Entrada norte del túnel situada en la parte central de US 40
 - Túnel doble de aproximadamente 3.2 millas, debajo de Fremont Avenue, Lombard Street, Fleet Street y Boston Street

- 2**
- Carril de circulación bidireccional a lo largo de MLK Jr Boulevard; carril de circulación bidireccional a lo largo de Pratt Street
 - De acuerdo con las oportunidades de desarrollo a lo largo de Inner Harbor
 - Reutilización de carril exclusivo para autobuses y carril de circulación

- 3**
- Carril de circulación bidireccional a lo largo de MLK Jr Boulevard
 - Par vial a lo largo de Baltimore St y Lombard Street
 - Reutilización de carril exclusivo para autobuses o carril de circulación



Dé sus comentarios



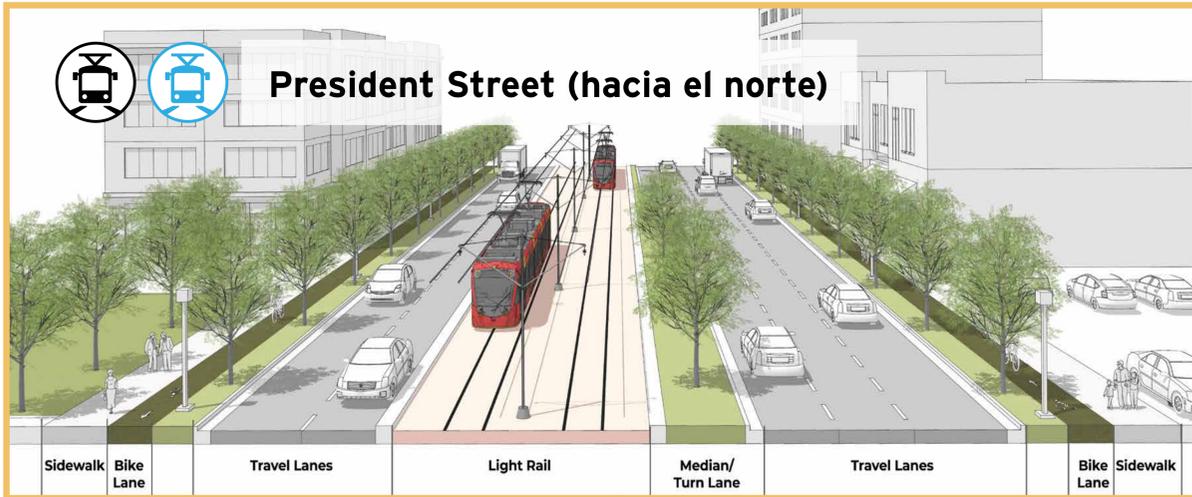
Túnel vs. Superficie: Trayectos y factores para tomar en cuenta

Alternativa 1
Túneles LRT

Alternativa 2A
LRT sobre superficie,
lado norte

Alternativa 2B
LRT sobre superficie,
lado sur

Dé sus comentarios



1

- Par vial a lo largo de Eastern Ave y Fleet St
- Convierte las calles en unidireccionales, reutiliza un carril de circulación y mantiene el estacionamiento a un costado de la calle fuera de las zonas de las estaciones

2

- Túnel doble de aproximadamente 3.2 millas, debajo de Fremont Avenue, Lombard Street, Fleet Street y Boston Street
- Entrada sur del túnel situada en la parte central de Boston St

3

- Vías de LRT en parte central de Boston St



Las alternativas sobre la superficie mejorarían la infraestructura de transporte de la superficie adyacente existente, incluyendo:



- Repavimentación de las calles
- Instalaciones para bicicletas y peatones
- Cruces peatonales
- Alumbrado público
- Semáforos/señalización
- Accesibilidad según ADA
- Drenaje y servicios públicos



Las alternativas sobre la superficie alterarían los patrones de tráfico a lo largo de Fleet Street y Eastern Avenue. Estos cambios se producirían dentro de los límites de la alternativa específica:



- Fleet Street se convertiría en una calle de un solo sentido hacia el este
- Eastern Avenue se convertiría en una calle de un solo sentido hacia el oeste



Las alternativas sobre la superficie reutilizarían los carriles exclusivos para autobuses existentes a lo largo del trayecto, incluyendo:



- Alt 2A: Baltimore Street y Lombard Street
- Alt 2B: Pratt Street

La red de autobuses existente se modificaría para conectar mejor con Red Line y reducir la duplicación del servicio.



Las alternativas sobre la superficie tendrían un mayor impacto sobre los estacionamientos



Posibles impactos sobre los estacionamiento entre President Street y Haven Street:

- Alt 1: 120-130
- Alt 2A: 620-690*
- Alt 2B: 380-410*

*El impacto incluye la reubicación de 40-50 lugares con permiso residencial, donde sea posible

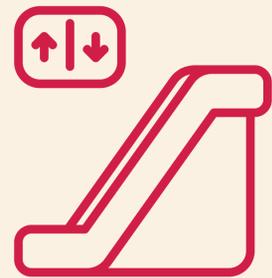
Se mantendrían los lugares de estacionamiento a un lado de Eastern Avenue y Fleet Street, excepto cerca de las estaciones propuestas. El proyecto está analizando la posible instalación de dos garajes de estacionamientos para reducir el impacto.

El tiempo total del trayecto difiere entre las alternativas



Hay tres factores que determinan el tiempo total del trayecto desde el origen hasta el destino:

1 Acceso a la estación:
El tiempo que se tarda en llegar caminando a la estación impacta considerablemente el tiempo del desplazamiento. Las alternativas sobre la superficie ofrecen tres estaciones adicionales, lo que se traduce en una menor distancia entre estaciones y un menor tiempo de recorrido a pie.



2 Llegar a la plataforma:
Las estaciones sobre la superficie son más visibles y de más fácil acceso en comparación con las estaciones subterráneas que requieren escaleras mecánicas y ascensores, como la Alternativa 1, que añadiría 2.5 a 3 minutos (o 5 a 6 minutos si tanto la estación de origen como la del destino son subterráneas).



3 Trasladarse en Red Line:
La Alternativa 1 es aproximadamente 7 minutos más rápida que otras opciones entre la estación West Baltimore de MARC y la estación Fells Point.

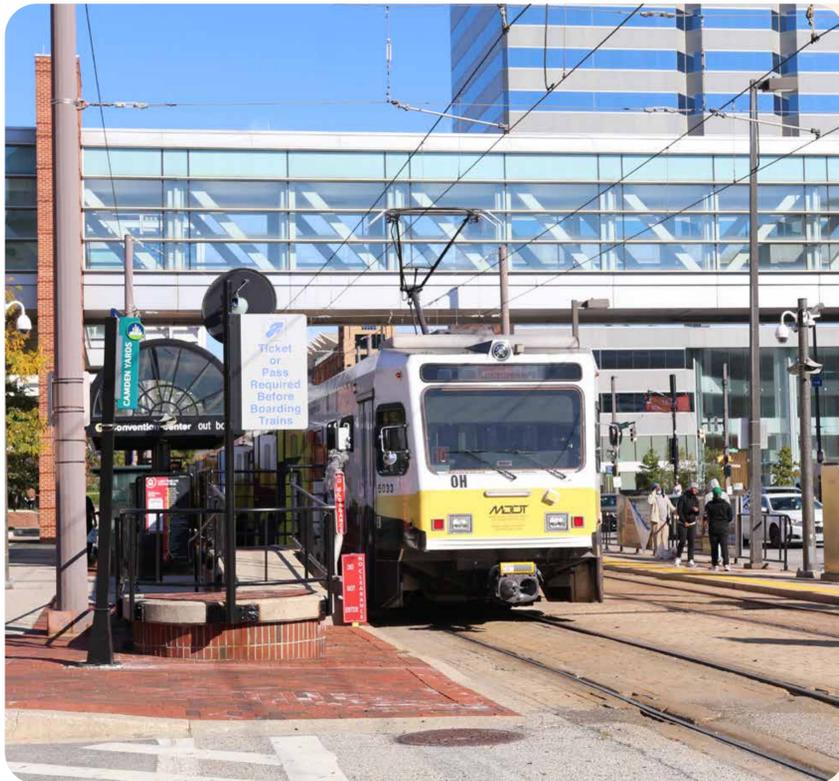
Tiempo de traslado en transporte público (min.)	ALT. 1	ALT. 2A	ALT. 2B
Estación West Baltimore de MARC a Fells Point	10-11 min.	17-18 min.	17-18 min.
Charles Center a Bayview	13-14 min.	18-19 min.	18-20 min.



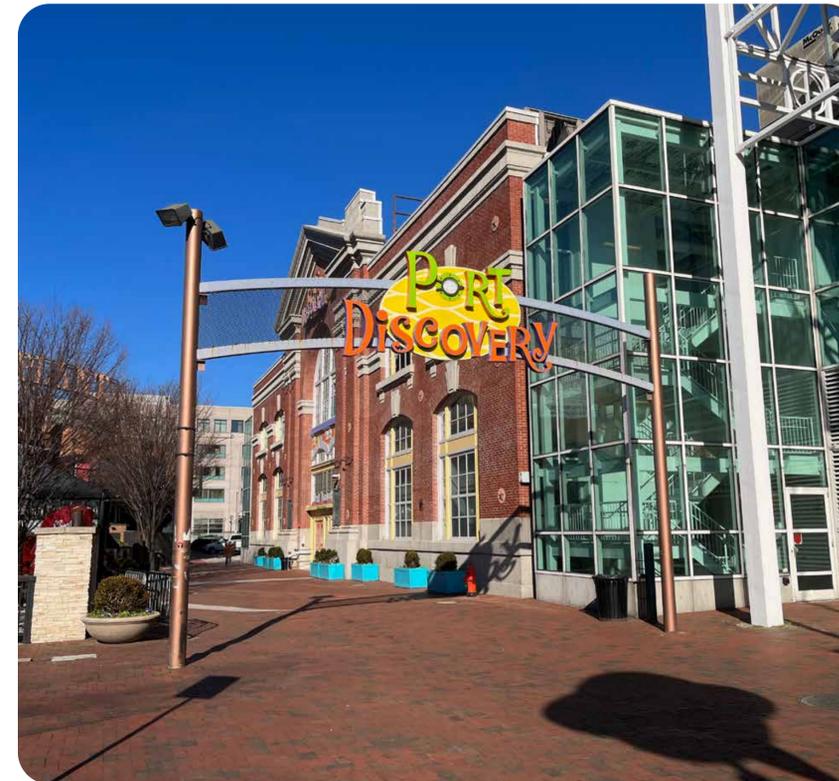
Más del 60% de los trayectos en el corredor Red Line son menores a 2 millas.



Más del 80% de los trayectos en el corredor Red Line son menores a 4 millas.



La Alternativa 2B conecta con el Metro Ligero Central existente. Esto permitiría a MTA compartir vehículos e instalaciones de mantenimiento entre las líneas.



Las alternativas sobre la superficie ofrecen tres estaciones adicionales. Estas mejoran el acceso a los principales destinos residenciales, de entretenimiento y educativos, como Heritage Crossing, Lexington Market, National Aquarium, Power Plant Live!, Pier Six Pavilion y Port Discovery Children's Museum.

- Heritage Crossing
- Market Place
- Chester/Aliceanna



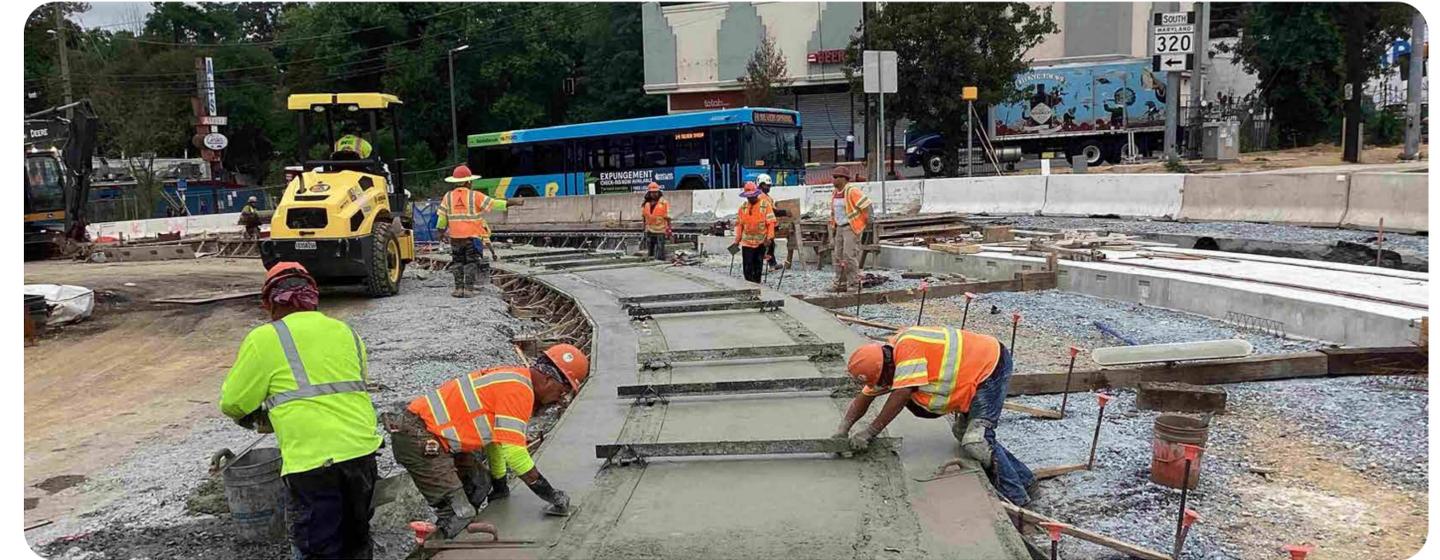
El servicio de LRT en pares viales reduce la flexibilidad operativa en caso de siniestros. Los trenes LRT no podrán cambiar de vía para mantener el servicio y esto aumentaría la necesidad de puentes para autobuses.

Longitud de LRT que circula en pares viales:

- 🚊 Alternativa 2A: 3.4 millas
- 🚊 Alternativa 2B: 0.9 millas



Las alternativas sobre la superficie son más resistentes al clima extremo y al cambio climático. La ubicación de las entradas al túnel, los pozos de ventilación y los portales hacen que el túnel sea más vulnerable a las inundaciones durante tormentas abundantes.



La construcción en las Alternativas 2A y 2B en superficie implicaría la construcción a lo largo de las calles existentes y cambio del sentido de circulación:



- El montaje de las vías de LRT y los trabajos de concreto se realizarían segmento a segmento, pero en muchas ubicaciones simultáneamente.
- Se aplicaría un mantenimiento adecuado de medidas para control del tráfico, cuando se lleve a cabo la construcción a lo largo de las vías existentes.
- La construcción de LRT sobre la superficie sería comparable a la construcción de una carretera tradicional, sólo que con un tiempo de construcción más prolongado debido a métodos de construcción más especializados.
- Esta construcción adicional podría incluir:
 - + Estaciones de transporte público y estacionamiento
 - + Manejo de aguas pluviales y reubicación de servicios públicos
 - + Cruces a nivel para intersecciones de calles y calzadas
 - + Instalación de cables aéreos (conocidos como catenaria)
 - + Subestaciones de tracción y otros sistemas de respaldo





La construcción del túnel en el centro de la ciudad (Alternativa 1) implicaría aspectos de construcción alternativos sobre la superficie, así como algunos elementos que aumentarían la complejidad, el riesgo, el costo y el tiempo del proyecto.



- Construcción de entradas de túnel para introducir y extraer la máquina de perforación de túnel (TBM) en la parte central de US 40 y en Boston St, respectivamente. El área de inicio de construcción del túnel y de almacenamiento del equipo requeriría un espacio de aproximadamente dos acres, así como un manejo cuidadoso del ruido y el polvo durante la construcción.
- Una vez iniciada la obra, una TBM empezaría a excavar de oeste a este, funcionando 24 horas, 5 a 7 días de la semana.
- El material excavado se transportaría a la zona oeste de la apertura realizada para ser acarreado a otro lugar. Se emplearían controles de ingeniería para tratar adecuadamente cualquier suelo contaminado.
- Las estaciones subterráneas y los pozos de ventilación requerirán una construcción de arriba hacia abajo con grandes excavaciones en la vía pública, importantes reubicaciones de servicios públicos y desvíos temporales del tráfico.



Factores para tomar en cuenta en el sureste de Baltimore

Canton a Bayview



Dé sus comentarios



Una serie de posibles trayectos están siendo evaluados en el lado este del corredor para responder al desarrollo de los últimos 10 años. Existen importantes obstáculos a través de esta área que complican una conexión directa con Red Line desde el sureste de Baltimore hasta Johns Hopkins Bayview Campus.



La zona ha experimentado un crecimiento significativo en desarrollo residencial y comercial, directamente en el recorrido del anterior trayecto de Red Line



El crecimiento urbano continua en lotes desocupados lo que en consecuencia reduce las opciones del trayecto sin tener impacto significativo



Tres sistemas ferroviarios activos, Norfolk Southern, CSX y Canton Railroad, presentan barreras que requieren pasos a desnivel



Dos interestatales (I-895 e I-95) también presentan barreras que requieren pasos a desnivel

Cuadro de estimaciones de eficiencia

		 Alternativa 1 Túneles LRT	 Alternativa 2A LRT-Superficie norte	 Alternativa 2B LRT-Superficie sur
Promedio diario total de viajes previstos		33,000 - 35,500	29,500 - 31,500	28,500 - 30,000
Promedio diario total de viajes previstos de personas de hogares sin automóvil		12,000-13,500	11,500-12,500	11,000-12,000
Primer viaje de usuarios primerizos		7,500 - 9,000	6,000 - 7,000	7,000 - 8,000
Acceso* a población con discapacidad / de minorías / de bajos ingresos		13,500 / 10,900 / 16,200	15,000 / 12,900 / 18,600	14,200 / 11,700 / 17,500
Acceso* a empleos / estudiantes / hogares		124,200 / 12,600 / 44,800	128,300 / 13,500 / 50,000	124,900 / 13,100 / 47,000
Tiempo de traslado en vehículo (min)	Security Square Mall a Bayview (de extremo a extremo)	44-47 mins	55-58 mins	56-59 mins
	Security Square Mall → Charles Center	25-26	32-33	33-34
	Edmondson Village → Charles Center	16-17	19-20	20-21
	Estación W. Baltimore de MARC → Fells Point	10-11	17-18	17-18
	Charles Center → Bayview	13-14	18-19	18-19
Conexiones** con estaciones ferroviarias		4	6	5
Se conecte con LRT de Howard St		No	No	Sí
Costo de capital (promedio, teniendo en cuenta la inflación, en miles de millones de dólares)		\$8.2 - \$9.0	\$4.8 - \$5.3	\$4.7 - \$5.1
Costo de capital anualizado (\$/traslado)		\$21 - \$24	\$16 - \$18	\$16 - \$18
Costos de operación y mantenimiento (\$ en 2024, en millones de dólares)		\$58	\$53	\$54

*dentro de 1/2 milla de las estaciones

**dentro de 1/4 milla de las estaciones

¿Qué sigue? Selección de una alternativa

El tren ligero es el medio de transporte recomendado para Red Line de Baltimore, pero todavía deben tomarse otras decisiones sobre los detalles del proyecto. El mapa a continuación muestra las zonas aún bajo revisión, en las que se están evaluando las opciones de ingeniería y trayecto.



Alternativa 1
Túneles LRT



Alternativa 2A
LRT sobre superficie,
lado norte



Alternativa 2B
LRT sobre superficie,
lado sur

1

¿Trayecto?
I-70 vs. Security Blvd

2

¿Túnel vs. sobre la superficie?
Cooks Lane

3

¿Trayecto?
Opciones a lo largo de US 40

4

¿Túnel vs. sobre la superficie?
Transportarse por el centro de la ciudad a nivel de calle o por debajo de ella

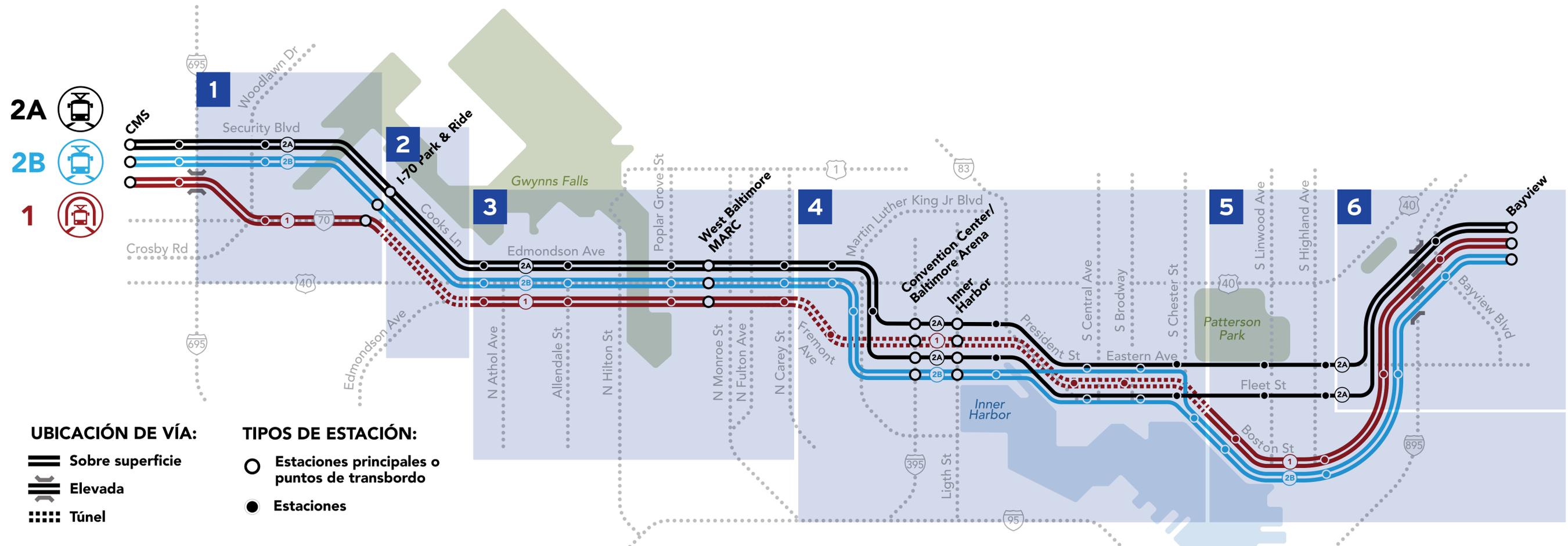
¿Trayecto?
Baltimore St/Lombard St vs. Eastern Ave/Fleet St

5

¿Trayecto?
Opciones a través del sureste de Baltimore

6

¿Trayecto?
Opciones para conectar con Bayview



UBICACIÓN DE VÍA:

- Sobre superficie
- Elevada
- Túnel

TIPOS DE ESTACIÓN:

- Estaciones principales o puntos de transbordo
- Estaciones

El proceso de National Environmental Policy Act (NEPA)

- En 1969, el Congreso aprobó a NEPA para exigir al gobierno federal que tomara en consideración el impacto potencial de sus acciones sobre el medio ambiente.
- MTA trabaja en colaboración con FTA para preparar la Supplemental Environmental Impact Statement (SEIS).
- Varias órdenes ejecutivas exigen a los organismos federales que reconozcan y aborden los posibles efectos desproporcionados y adversos de sus acciones sobre las comunidades desfavorecidas, minorías y de bajos ingresos.
- SEIS se basará en los análisis previos de NEPA y analizará cualquier cambio en el medioambiente afectado y los impactos del proyecto, así como los cambios en las operaciones, las normas y las medidas de reducción de impactos negativos.
- SEIS también incluirá actividades de coordinación, las recomendaciones de organismos federales, estatales y locales, y la participación del público.

Inicio del proceso NEPA

- Determinar el propósito y la necesidad del proyecto
- Reuniones entre los organismos locales y estatales para definir el alcance del proyecto
- Empezar a evaluar las alternativas

AQUÍ ESTAMOS

Análisis de alternativas

- Utilización del propósito y la necesidad para evaluar las alternativas
- Análisis de los impactos medioambientales de las alternativas

Publicación de documento final sobre el medioambiente; Toma de decisión

- Preparación de EIS final (FEIS) abordando los comentarios
- Publicación de la decisión federal

Recopilación de datos

- Análisis las condiciones existentes
- Selección de estudios necesarios para obtener más información
- Empezar a preparar la SEIS

Publicación del documento sobre el medioambiente

- Selección de la alternativa preferida
- Publicación de SEIS para recibir comentarios del público
- Realización de audiencias públicas
- Análisis de comentarios recibidos

Propósito y necesidad de Red Line de Baltimore

- Después del relanzamiento de Red Line de Baltimore en 2023 y de la posterior revisión del propósito y la necesidad, se determinó que el propósito y la necesidad del proyecto descritos en el anterior análisis de alternativas/borrador de EIS de 2008 y la EIS final de 2012, siguen siendo coherentes.
- El actual propósito y necesidad, basado en las mismas necesidades de movilidad y desarrollo comunitario previamente estudiadas, también actualiza y refleja las condiciones, políticas y enfoques actuales; y la participación pública.



Propósito del proyecto | Proporcionar un servicio de transporte público de alta frecuencia y capacidad en el corredor, de forma que mejore la eficiencia del transporte; aumente el acceso al transporte cerca del trabajo y los centros de actividad; mejore las conexiones entre las rutas de transporte ya existentes; ofrezca opciones de transporte para los usuarios de este a oeste; y apoye el desarrollo económico y la revitalización de la comunidad.



Necesidad del proyecto | Las necesidades que siguen existiendo en el corredor analizado en este proyecto son:

- Tiempos eficientes en el transporte público y mayor puntualidad para satisfacer las demandas de transporte actuales y futuras.
- Acceso cómodo en transporte público a centros de trabajo y actividades, existentes y futuros.
- Opciones de transporte de alta capacidad para satisfacer las demandas de transporte actuales y futuras.
- Conexiones con las rutas de transporte existentes (incluyendo Central Light Rail, Metro, MARC y la red de autobuses).



Objetivos del proyecto | Respaldando el propósito y la necesidad, MTA también ha determinado dos objetivos del proyecto:

- Apoyar la revitalización de las comunidades cercanas y las oportunidades de desarrollo económico.
- Apoyar los objetivos regionales para mejorar la calidad del aire y fomentar el cuidado del medioambiente, la sostenibilidad y la resiliencia.

Otros proyectos en el corredor

1 Remodelación de Security Mall

Buscando la transformación de este centro comercial subutilizado y convertirlo en un dinámico núcleo comunitario con restaurantes y espacios comerciales y recreativos

Condado de Baltimore

2 Reemplazo del túnel Frederick Douglass

Construcción de un nuevo trayecto de túnel como alternativo al viejo túnel de Baltimore y Potomac

Amtrak

3 Análisis TOD de la estación West Baltimore de MARC

Enfocado al desarrollo orientado al transporte público cerca de la estación West Baltimore de MARC

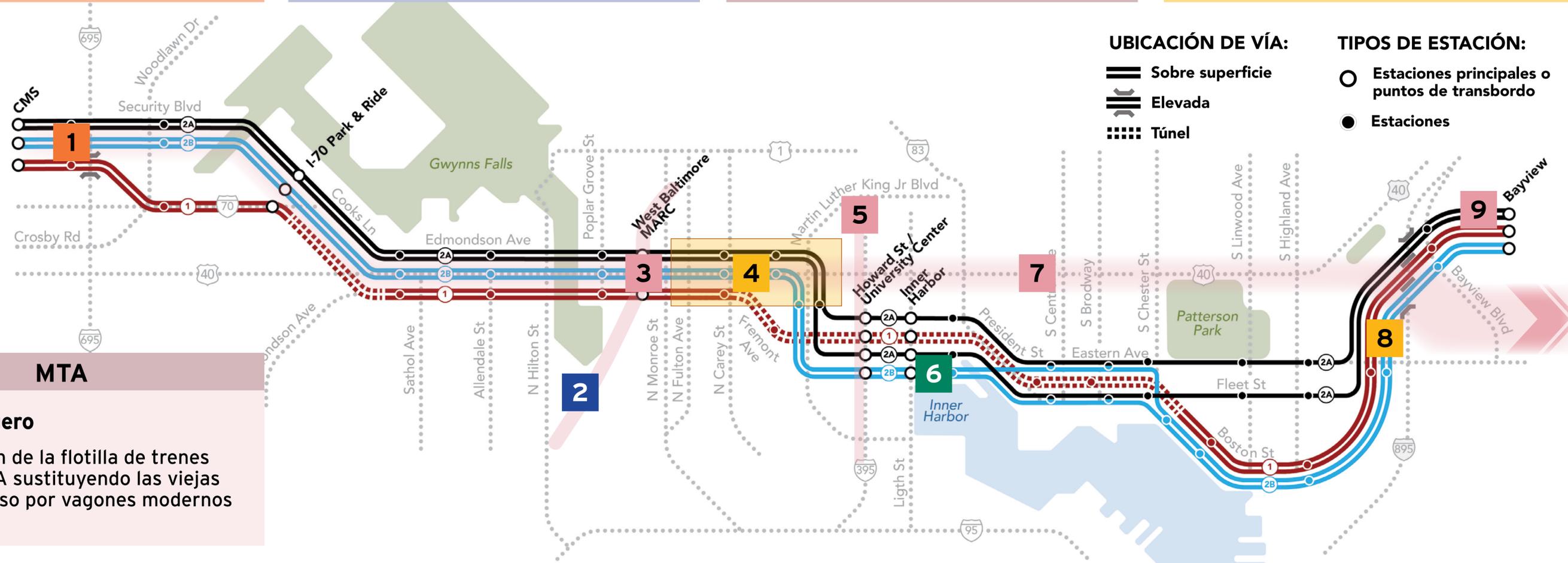
MTA

4 West Baltimore United

Encaminado a promover las mejoras pendientes y enlazar a las comunidades separadas por la "Highway to Nowhere" ("carretera sin destino")

Ciudad de Baltimore

- 2A 
- 2B 
- 1 



5 Tren ligero

Modernización de la flota de trenes ligeros de MTA sustituyendo las viejas unidades en uso por vagones modernos de piso bajo

MTA

6 Downtown Rise & remodelación de Inner Harbor

Remodelación propuesta para transformar a Inner Harbor con nuevos espacios residenciales, comerciales y públicos

Desarrollo privado

7 Proyecto RAISE este-oeste

Enfocado a mejorar la infraestructura de transporte público, peatonal y ciclista a lo largo de un corredor de 20 millas en Baltimore

MTA

8 Baltimore Greenway Trail

Una red de senderos a lo largo de 35 millas uniendo distintos barrios, lugares de interés cultural y espacios al aire libre

Baltimore City

9 Análisis de acceso al este del condado de Baltimore

Estudio que evalúa las opciones para conectar el extremo oriental de Red Line con puntos al este

MTA

Manténgase involucrado

Obtener más información



Sitio web

Visítenos en
redlinemaryland.com



Correo electrónico

Regístrese para actualizaciones por correo electrónico

Seguir en contacto



LinkTree

Síguenos en las redes sociales
[@redlinemaryland](https://twitter.com/redlinemaryland)

Compartir su opinión



Llene una tarjeta de comentarios o envíela en línea

Envíe un comentario en línea en
redlinemaryland.com