



RED  LINE

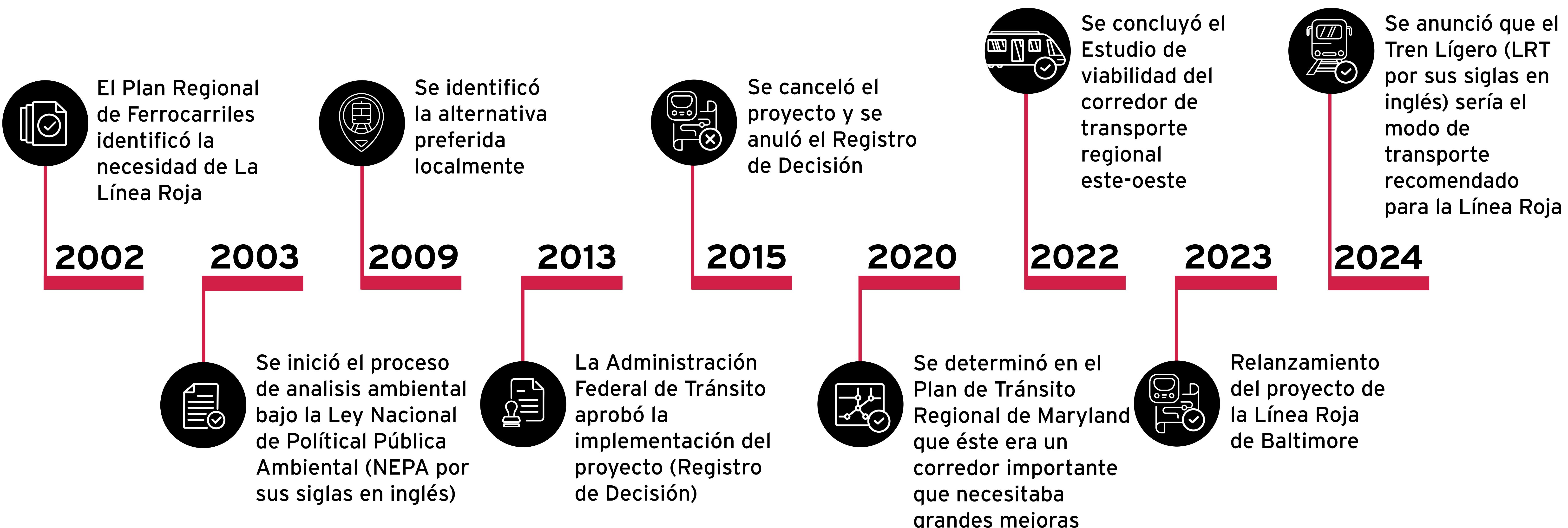
# BIENVENIDOS!

**Jornada de puertas abiertas de la  
Línea Roja de Baltimore (Red Line)**

**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.**

# Línea Roja de Baltimore

## Cronograma del proyecto

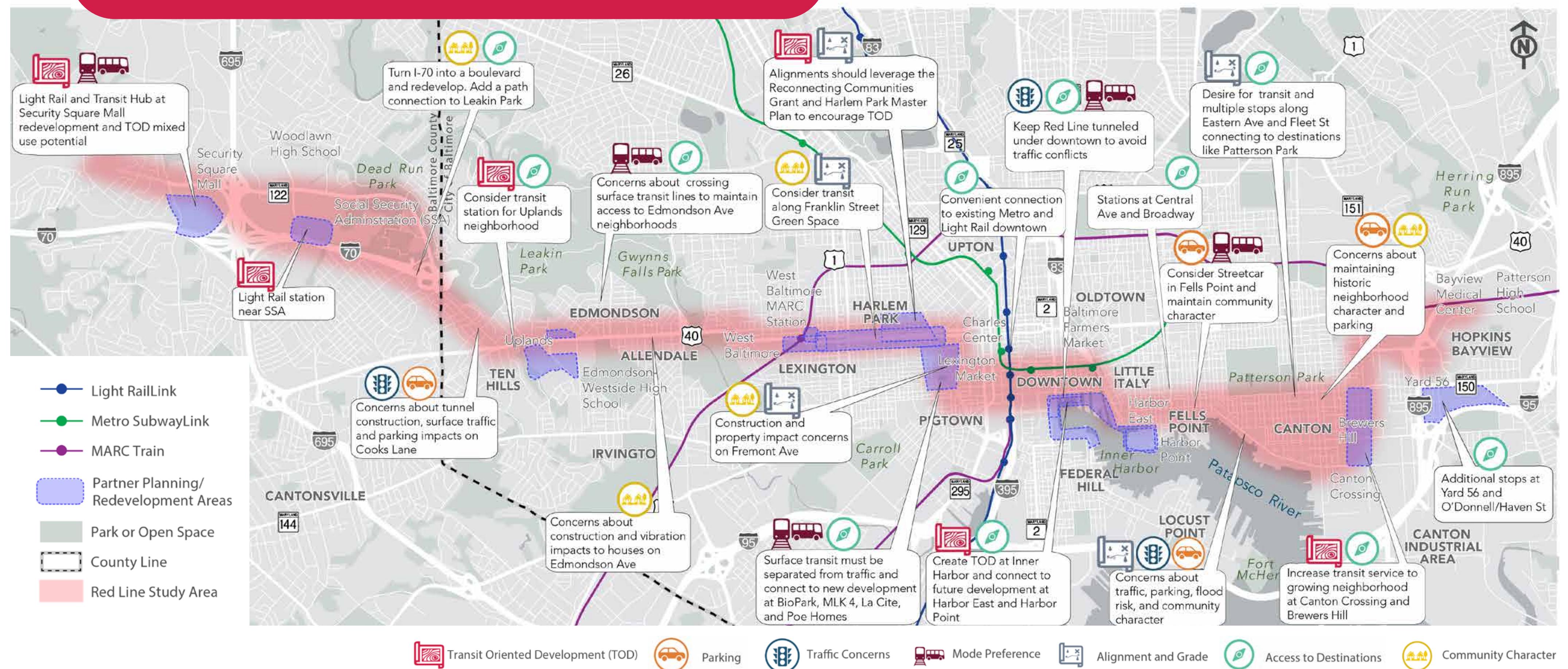


# Participación comunitaria: Donde hemos estado

EN CONTACTO CON  
**5.000+** PERSONAS



## Comentarios según ubicación geográfica



## LANZAMIENTO DEL EQUIPO ASESOR COMUNITARIO EN JUNIO DEL 2024



# Participación comunitaria: Hacia donde vamos

## Actualización del Pacto Comunitario

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



- 1 La evaluación del progreso logrado en compromisos realizados anteriormente.



- 2 La participación de organismos de la ciudad y del condado de Baltimore, representantes comunitarios y funcionarios electos.



- 3 La reexaminación y revisión de nuestras estrategias para fortalecer a las comunidades, apoyar el desarrollo económico, fomentar un medio ambiente saludable y gestionar los impactos de la construcción.

## En contacto con las comunidades del corredor

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



**PUNTOS DE INFORMACIÓN EN LA CALLE** donde nos contactamos directamente 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!*



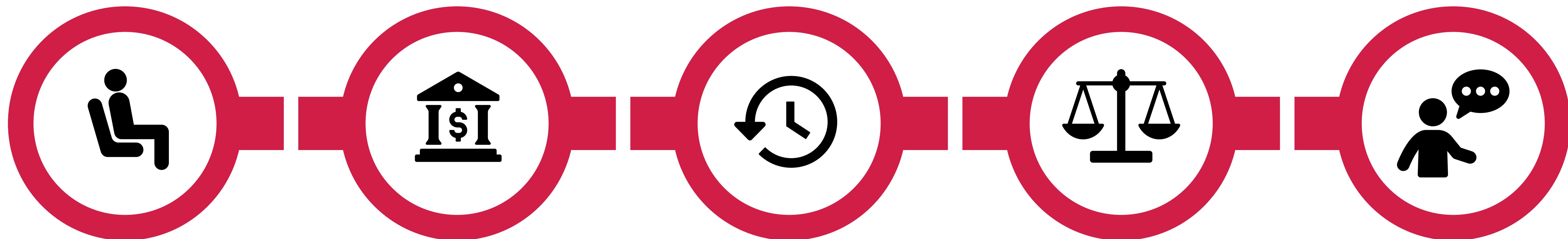
**ALCANZAR LA POBLACIÓN HISPANOHABLANTE CON DOMINIO LIMITADO DEL INGLÉS** por medio de miembros del equipo que hablen español, opciones multilingües en la página web y la traducción de materiales del proyecto (ej., volantes e información expuesta).



**SITIO WEB, BOLETÍN ELECTRÓNICO Y REDES SOCIALES DE LA LÍNEA ROJA DE BALTIMORE** ofrecen información actualizada en todo momento, así como acceso a datos anteriores del proyecto.

# Tren ligero (Light Rail) recomendado para la Línea Roja de Baltimore

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



## NÚMERO DE USUARIOS & CAPACIDAD

Se calcula que el número de pasajeros y la capacidad será hasta el doble diario para el tren ligero (LRT) en comparación con el Autobús rápido (BRT)

## COSTO DE CAPITAL ANALIZADO POR VIAJE

El LRT tiene un costo capital mas alto que el BRT, pero su mayor capacidad y número de usuarios resulta en un costo anual mas bajo por usuario

## TIEMPO DE VIAJE Y PUNTUALIDAD

El tiempo de viaje de extremo a extremo en el LRT es mas corto que en el BRT

## EQUIDAD

Se prevé que el LRT podrá servir al doble de personas en hogares sin automóvil en comparación con el BRT

## COMENTARIOS PÚBLICOS

El público expresó una fuerte preferencia por LRT

# ¿Qué es el Tren Ligero (LRT)?

## Vista aérea de una estación LRT

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



## Vista aérea detallada de un andén y estación



Representación conceptual de una estación. El diseño exacto y configuración de la carretera serán definidos en base al contexto urbano.

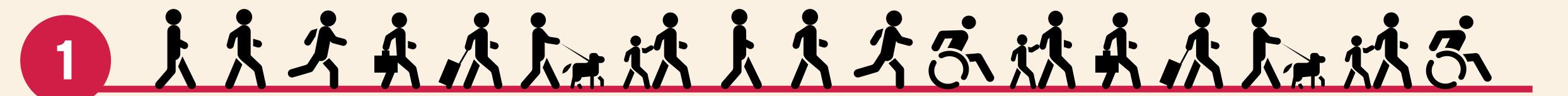
## Servicios en estaciones



\*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 modo 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 modo 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.



Escanea 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  
1.200-2.800/hr

Ciclovías bidireccionales protegidas  
7.500/hr

Carriles exclusivos para transporte público  
4.000-8.000/hr

Acera  
9.000/hr

Carril exclusivo de autobús o tren  
10.000-25.000/hr



### Calles Completas (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 modo de transporte que da prioridad a los desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte público y de mercancías sobre los vehículos personales.



### Prioridad de Señal de Tránsito (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 La Línea Roja, se mejorará la eficiencia y la puntualidad.

# Alternativas en estudio

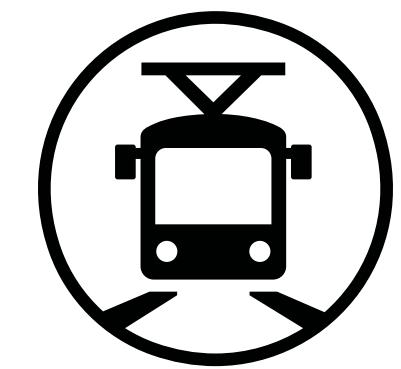
## Resumen de las principales diferencias:



### Alternativa 1

Túneles LRT

- Similar a la alternativa preferida identificada en el 2012, con algunas modificaciones
- Vía exclusiva de LRT a lo largo de I-70
- Túnel debajo de Cooks Lane y del Centro
- Vía exclusiva de LRT a lo largo de Boston Street



### Alternativa 2A

LRT sobre superficie, lado norte

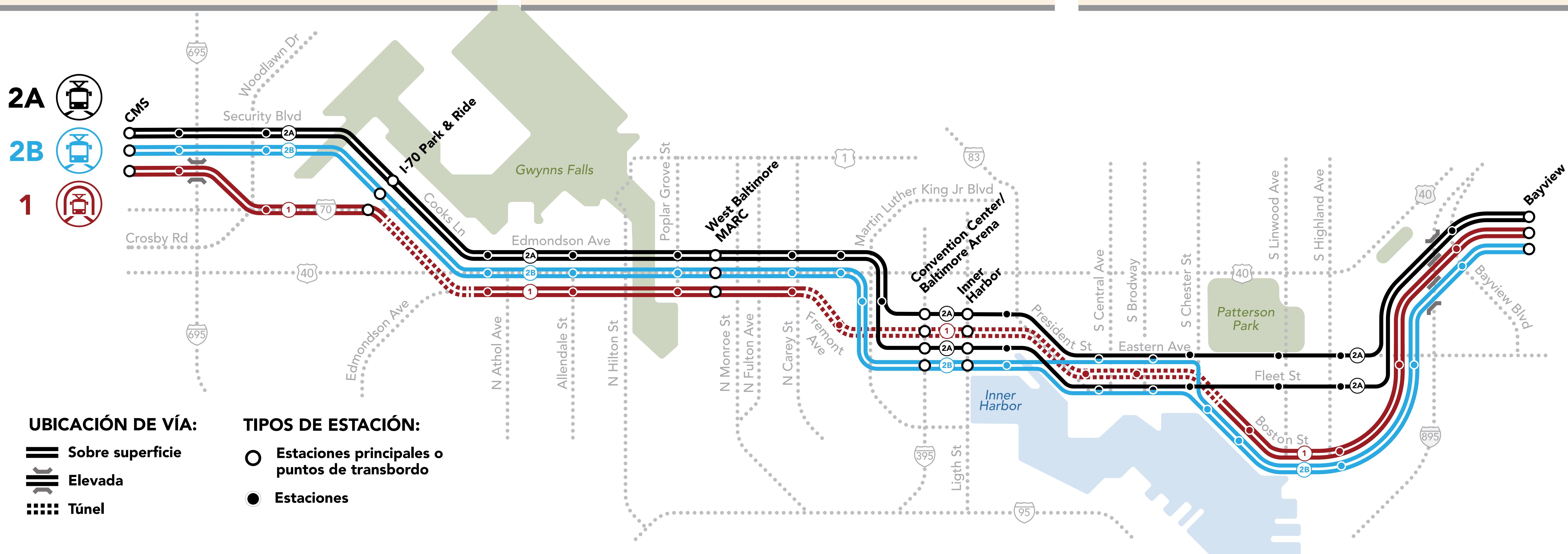
- Vía exclusiva de LRT a lo largo de Security Boulevard
- Circulación de tráfico mixto a lo largo de Cooks Lane
- Par vial Baltimore Street / Lombard Street
- Par vial Eastern Avenue / Fleet Street



### Alternativa 2B

LRT sobre superficie, lado sur

- Vía exclusiva de LRT a lo largo de Security Boulevard
- Circulación de tráfico mixto a lo largo de Cooks Lane
- Vía exclusiva de LRT a lo largo de Pratt Street
- Vía exclusiva de LRT a lo largo de Boston Street



# Consideraciones de ruta en el extremo oeste

MD 122 Security Boulevard vs I-70



1 Apoyo a el desarrollo urbano del centro comercial Security Square



2 Reconstrucción del enlace a desnivel de la I-695/ Security Boulevard



3 La zonificación favorece mayores oportunidades de desarrollo



4 La estación ofrece acceso a más destinos



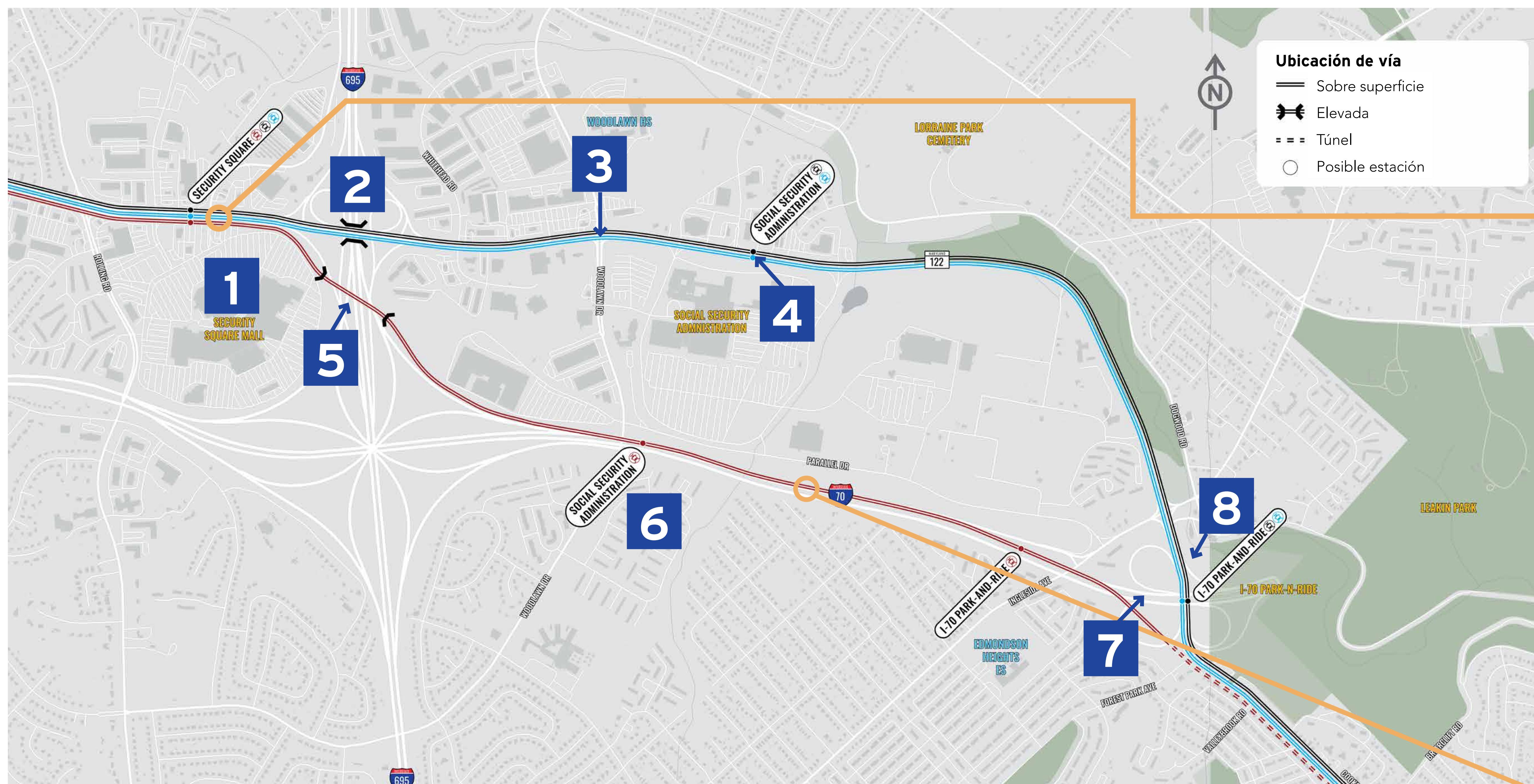
Alternativa 1  
Túneles LRT



Alternativa 2A  
LRT sobre superficie,  
lado norte



Alternativa 2B  
LRT sobre superficie,  
lado sur



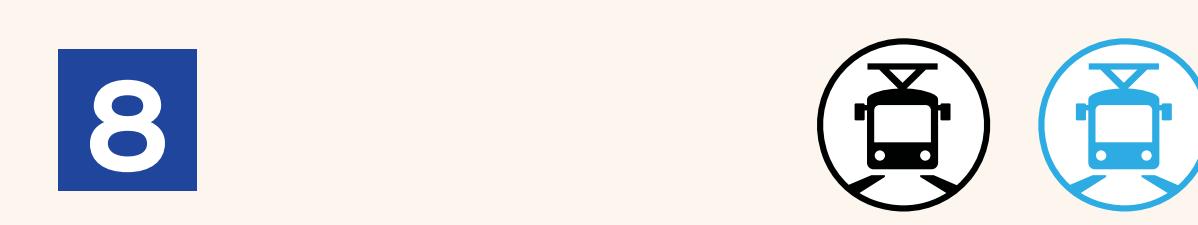
5 Puente propuesto sobre I-695



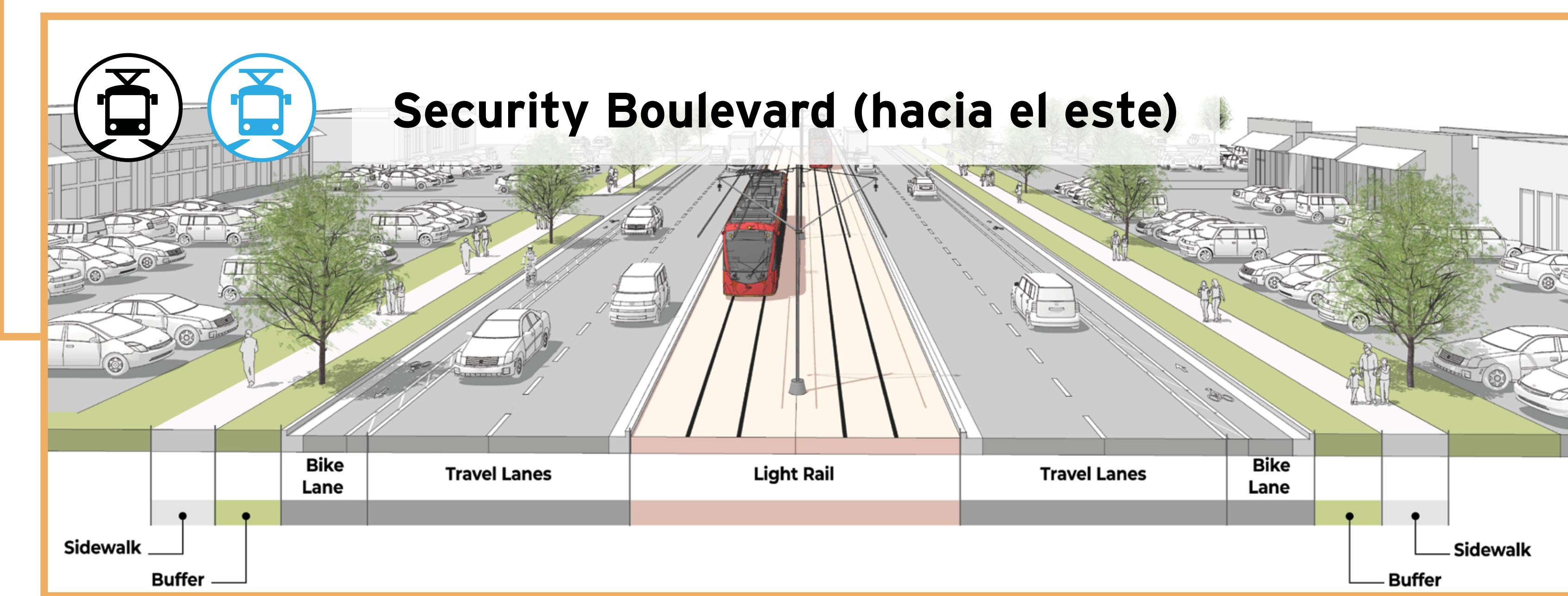
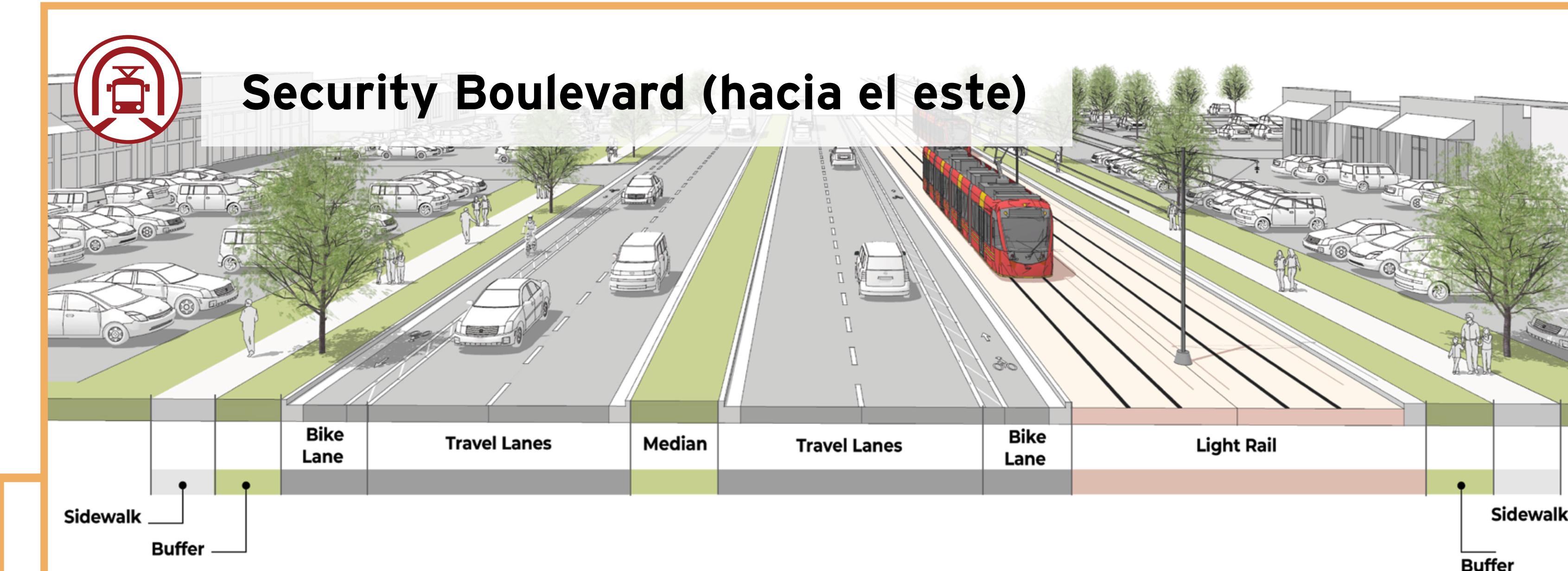
6 La estación se localiza en la parte trasera del sitio de reconstrucción



7 Reconstrucción del enlace de la I-70 y del estacionamiento disuasorio (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



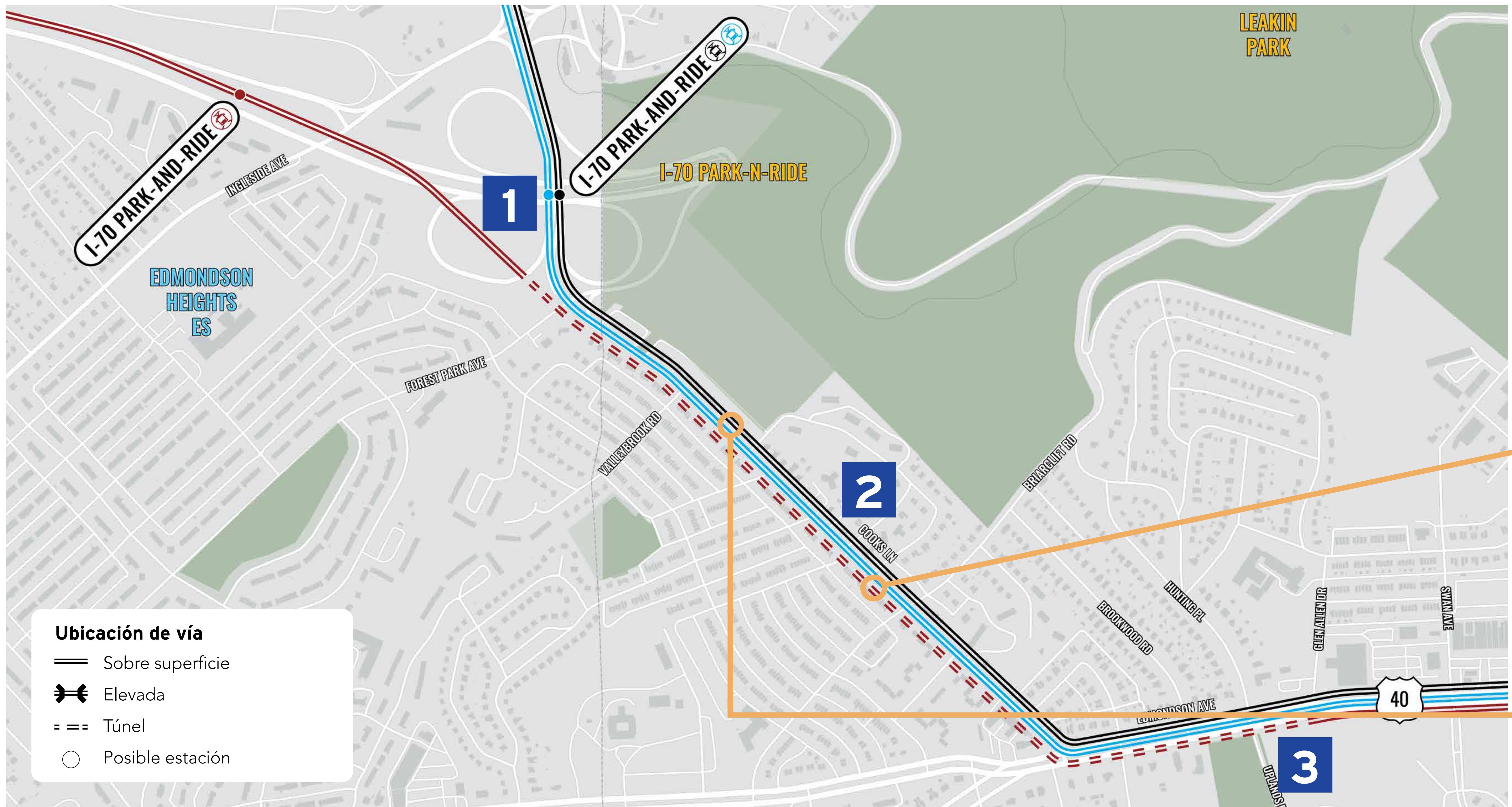
Alternativa 2A  
LRT sobre superficie,  
lado norte



Alternativa 2B  
LRT sobre superficie,  
lado sur



Dé sus  
comentarios



1

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



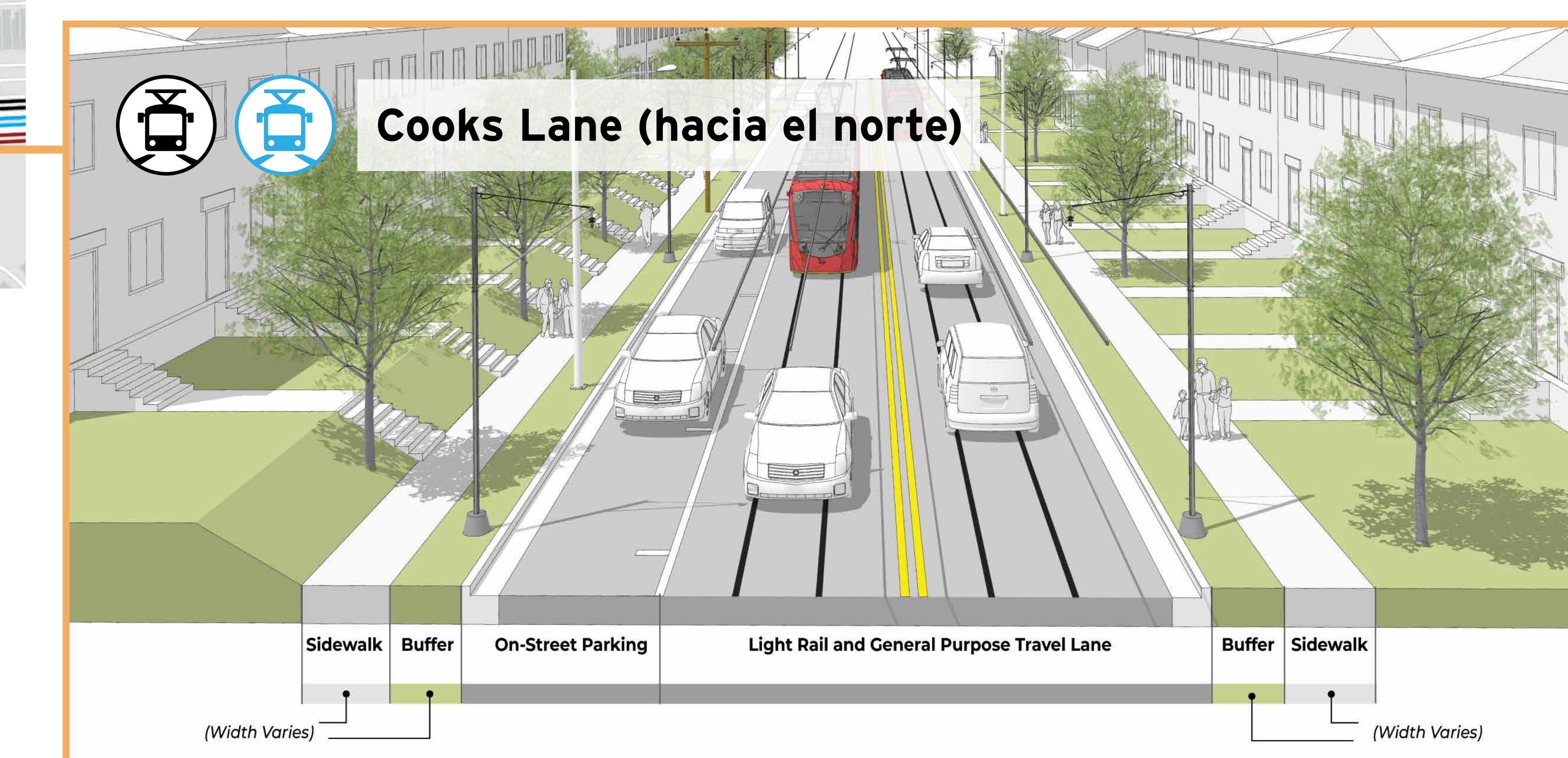
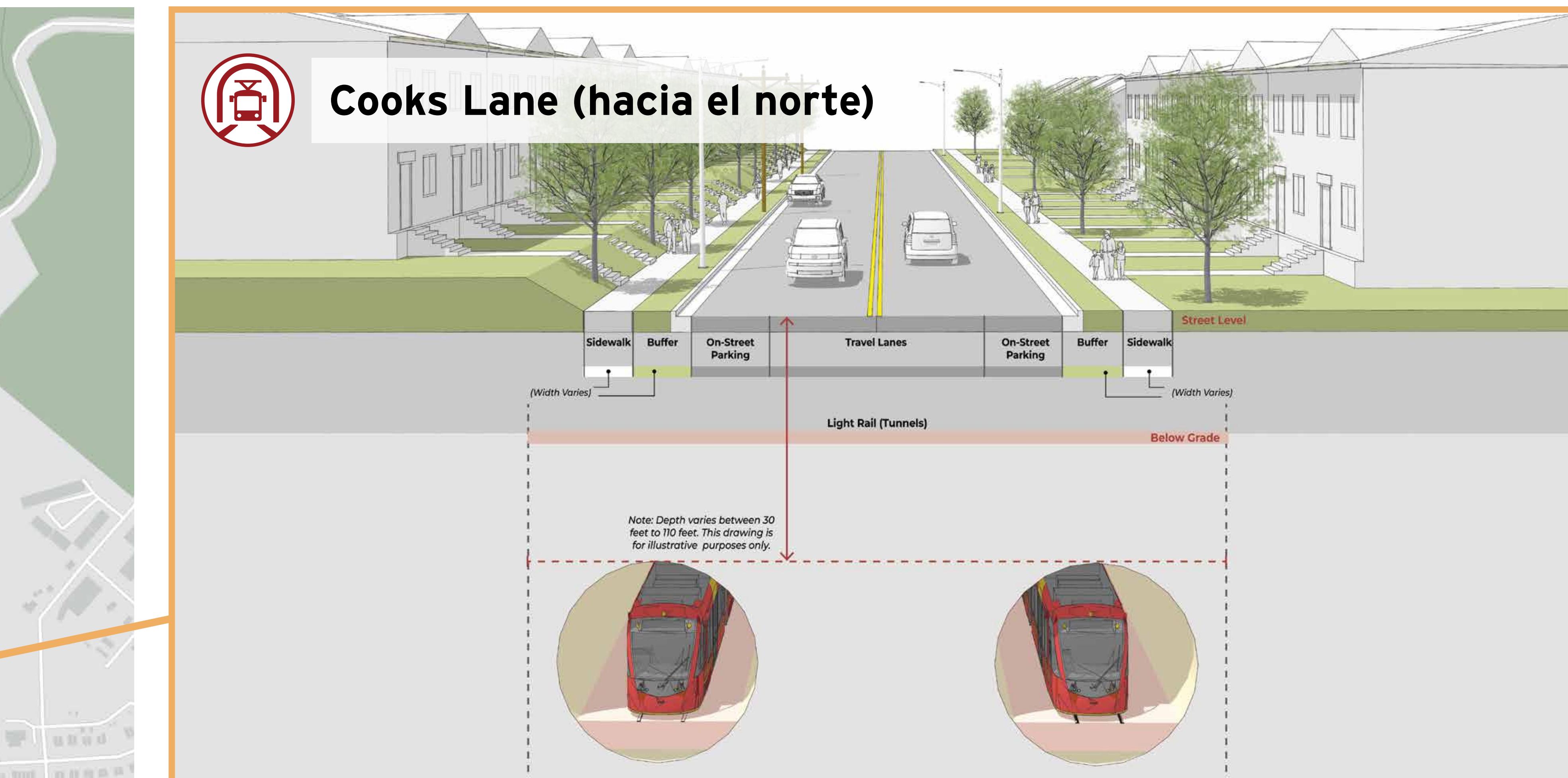
2

- 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 encuesta de uso de 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.



- 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 capitales incluyen inflación asumida hasta el estimado punto medio de la duración de la construcción.*



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
- + Para personas con desabilidad según la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).



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



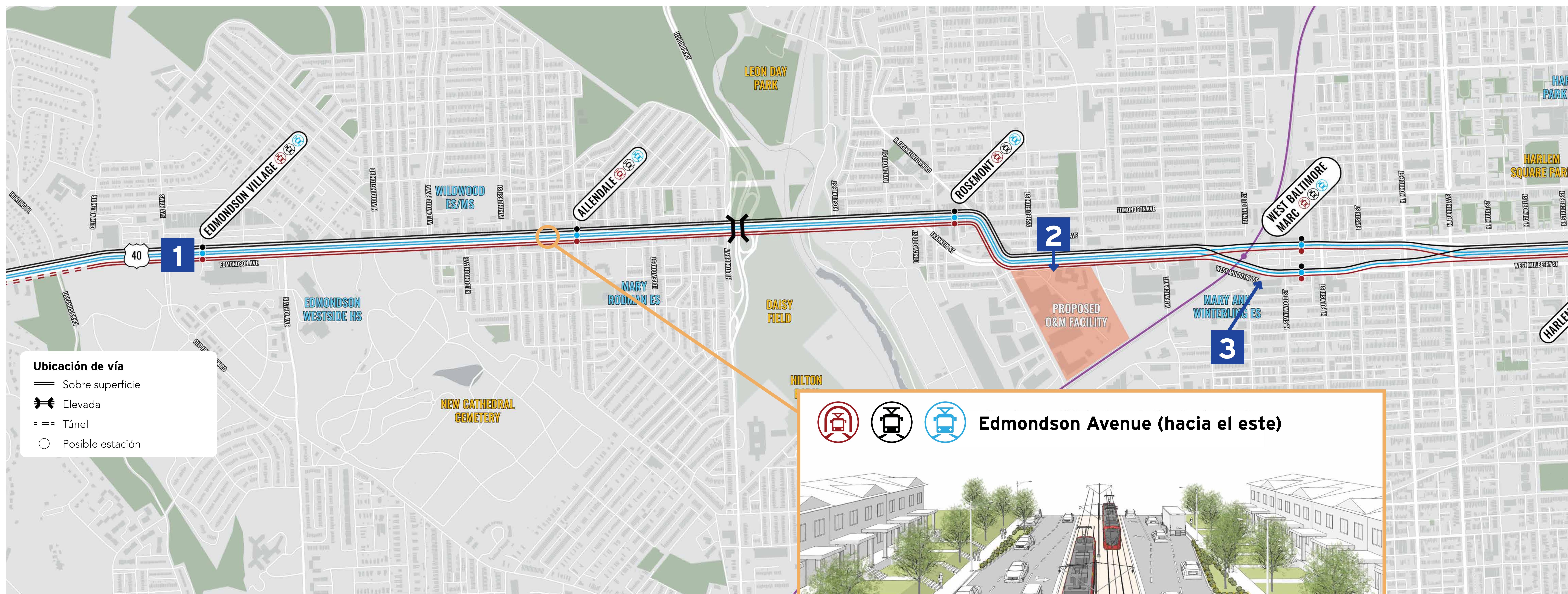
Alternativa 1  
Túneles LRT



Alternativa 2A  
LRT sobre superficie, lado norte



Alternativa 2B  
LRT sobre superficie, lado sur



1



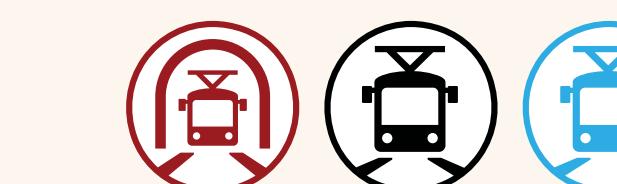
LRT al centro de la calzada

2

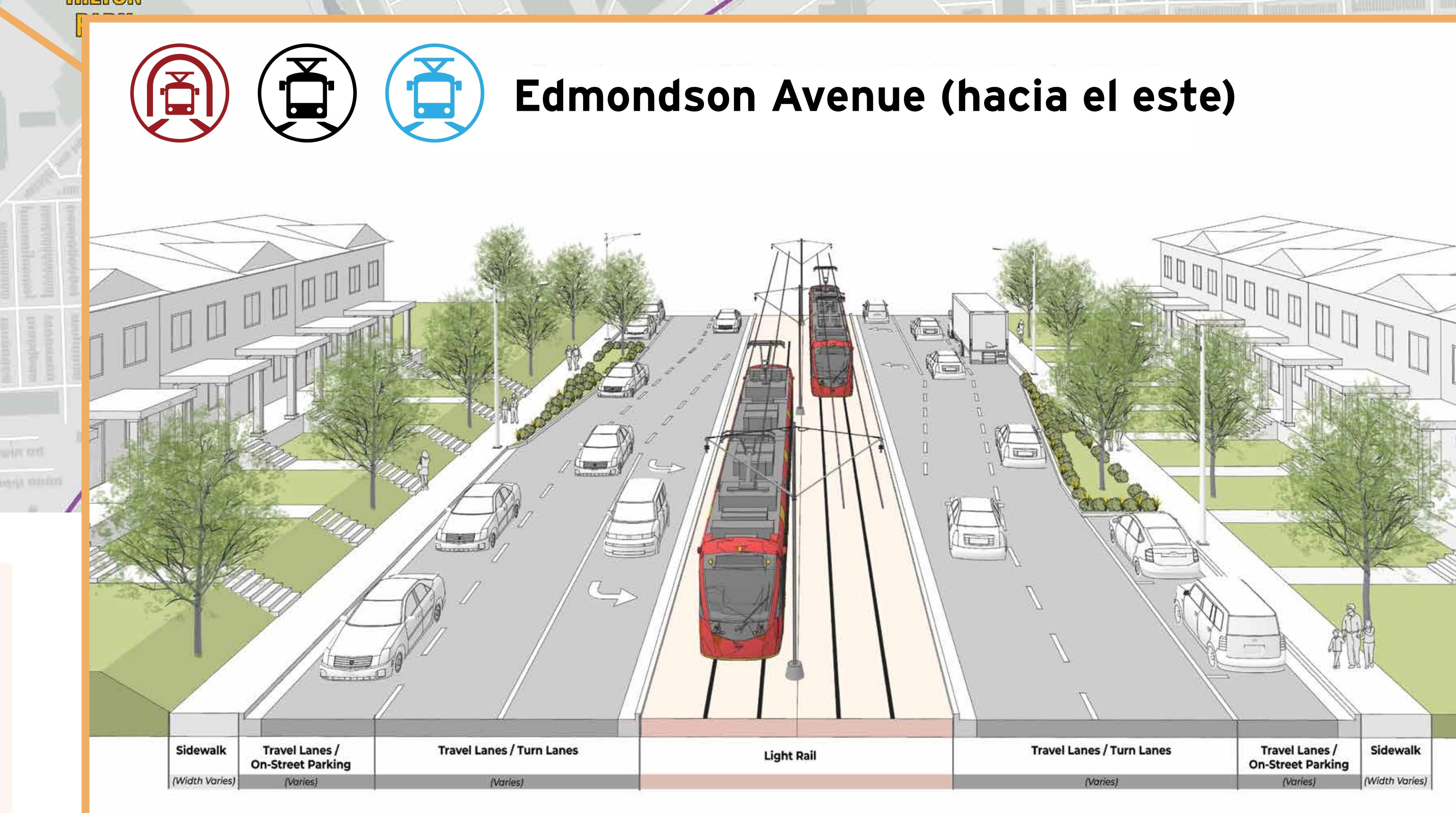


Instalación de almacenamiento y mantenimiento para la Línea Roja

3



Conexión a MARC



# Opciones de trayecto a lo largo de US 40

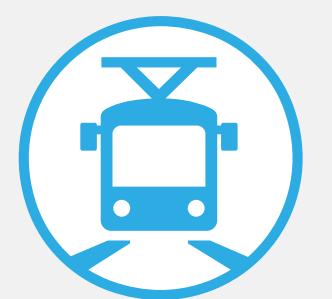
US 40 de Cooks Lane a Fremont Ave



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
  - Las plataformas en direcciones contrarias estarían ubicadas en lados opuestos de la autopista, aumentando la distancia que se tendría que caminar 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 la US 40 (hacia el este)

# Trayectos y Túnel vs. Superficie: Factores para tomar en cuenta

Centro



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
  - Túneles paralelos de aproximadamente 3.2 millas, debajo de Fremont Avenue, Lombard Street, Fleet Street y Boston Street

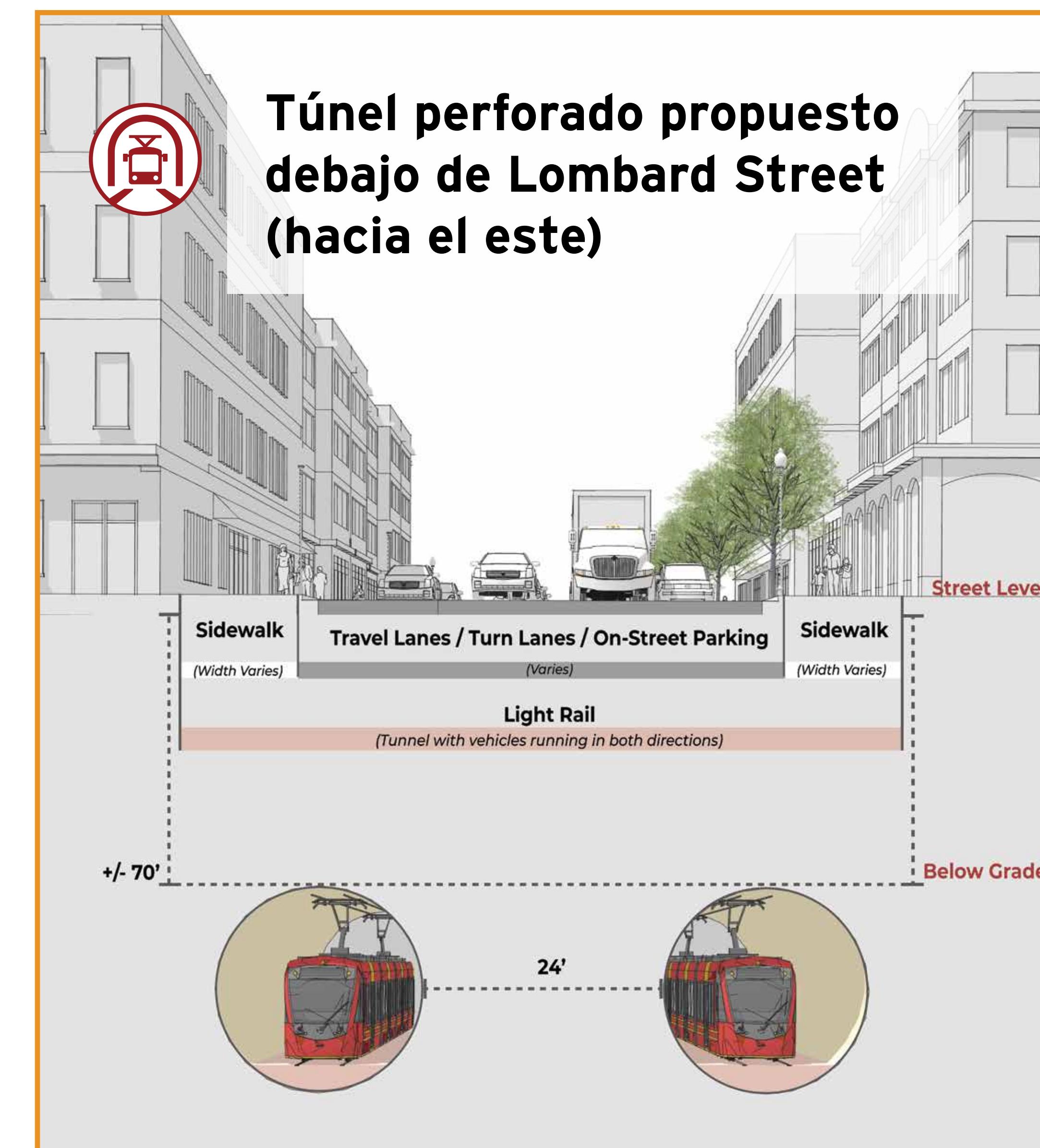
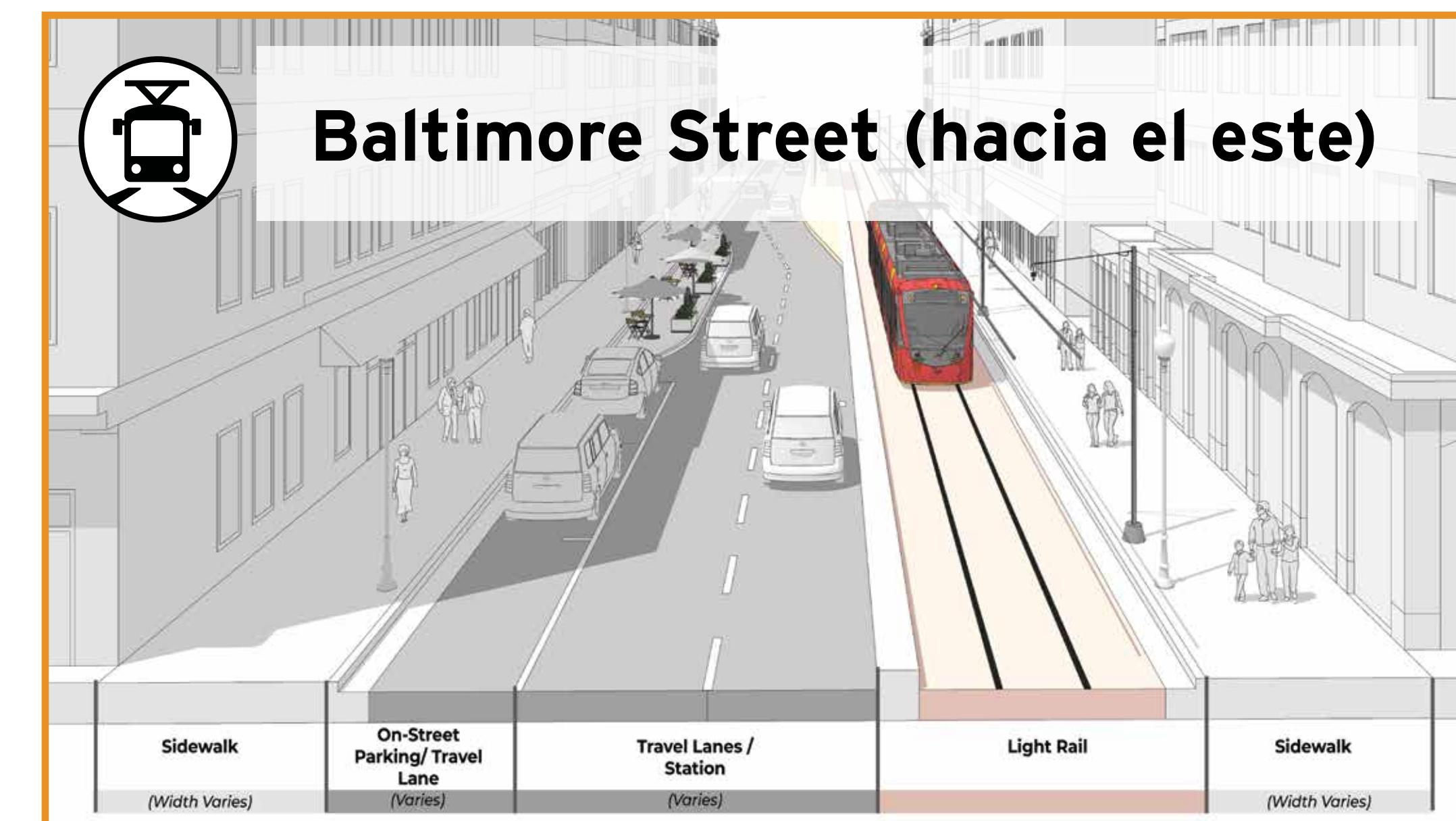
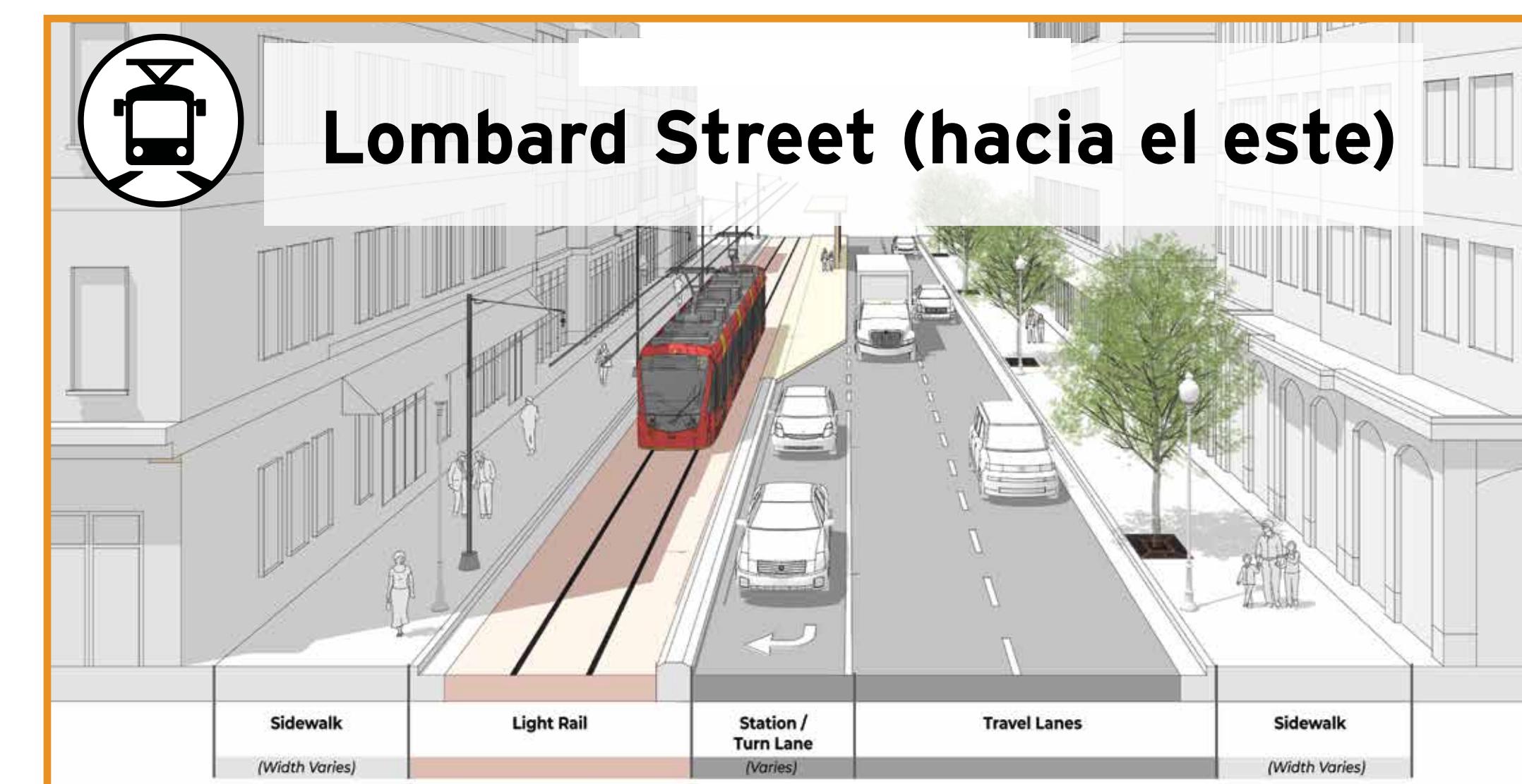
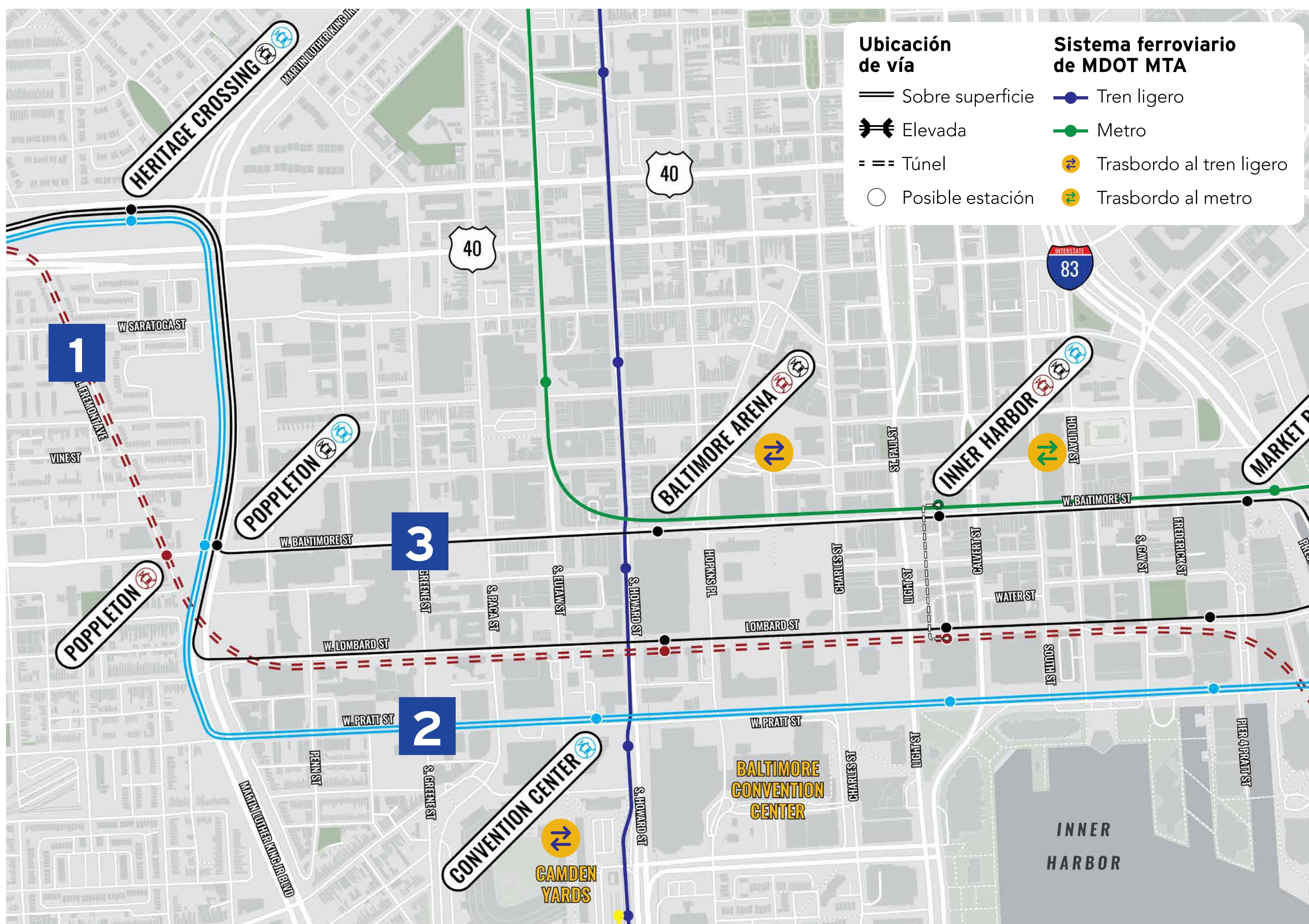
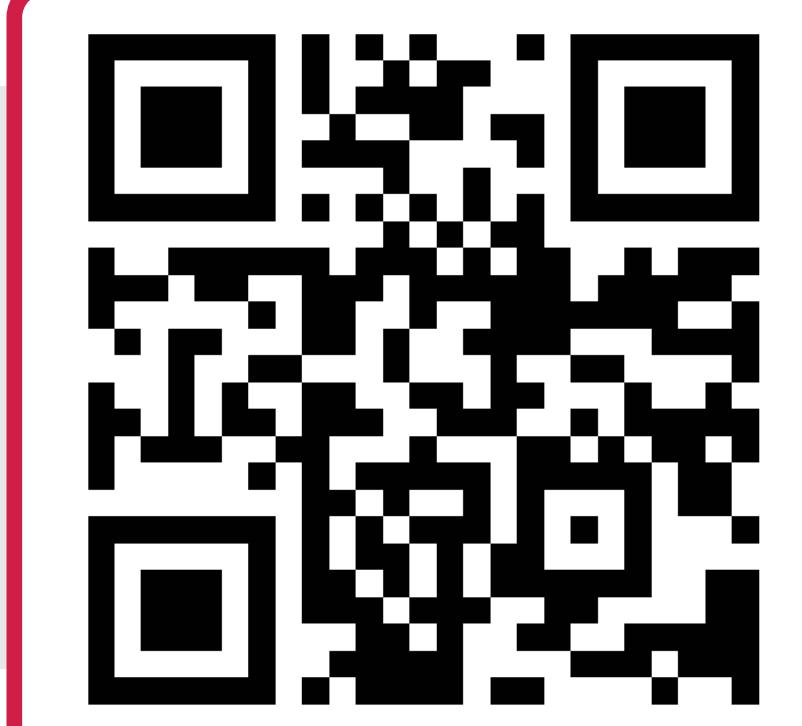
- 2**
- Vía exclusiva bidireccional a lo largo de MLK Jr Boulevard; vía exclusiva bidireccional a lo largo de Pratt Street
  - De acuerdo con las oportunidades de desarrollo a lo largo de Inner Harbor
  - Reutilización de carril exclusivo para autobuses y carril de circulación

**3**

- Vía exclusiva bidireccional a lo largo de MLK Jr Boulevard
- Vía exclusiva a lo largo de Baltimore St y Lombard Street
- Reutilización de carril exclusivo para autobuses o carril de circulación



Dé sus  
comentarios



# Trayectos y Túnel vs. Superficie: Factores para tomar en cuenta

Centro



Alternativa 1  
Túneles LRT



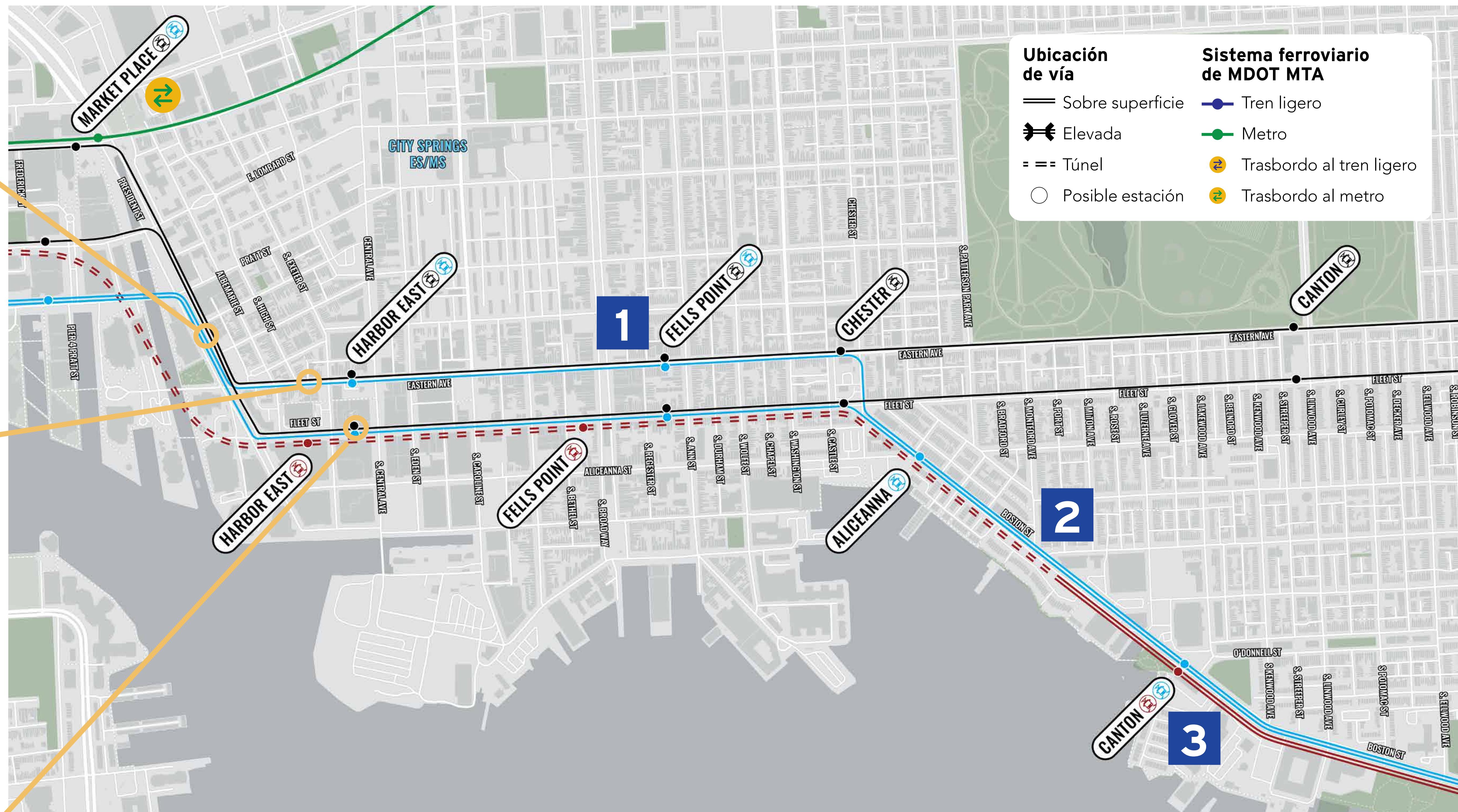
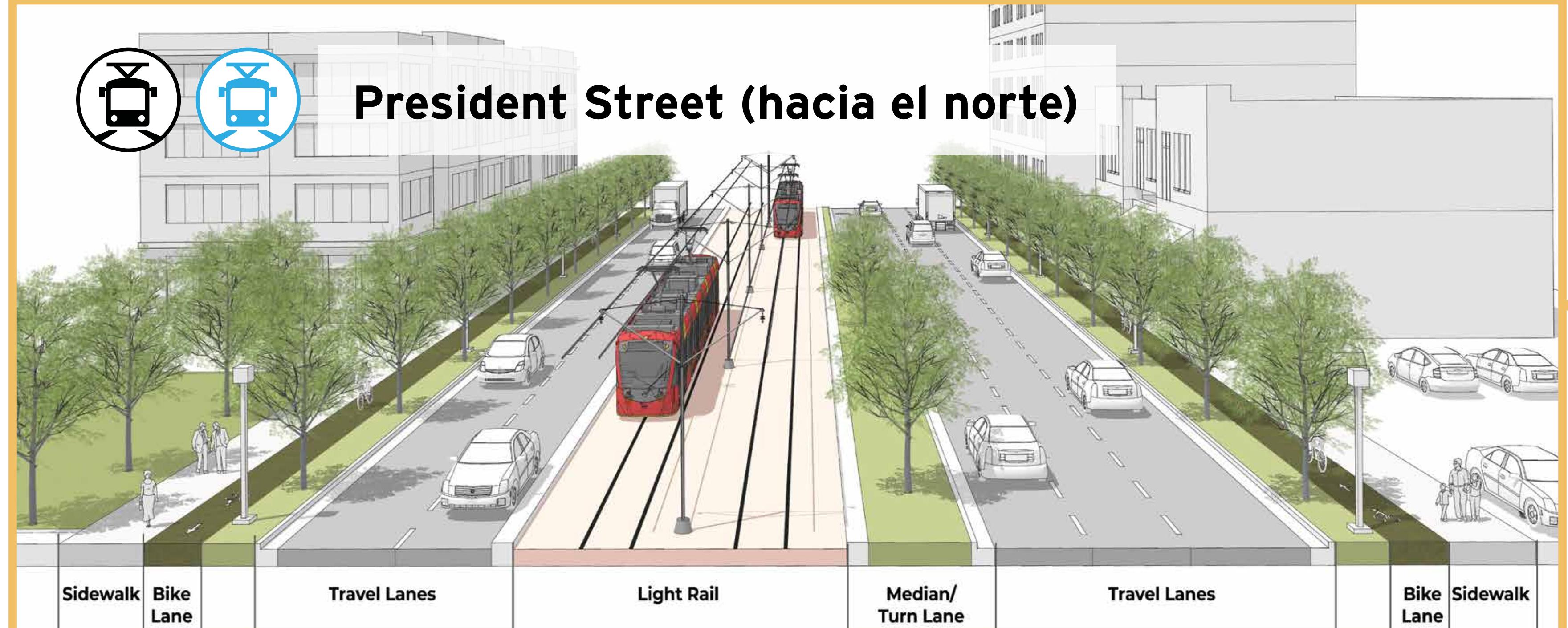
Alternativa 2A  
LRT sobre superficie,  
lado norte



Alternativa 2B  
LRT sobre superficie,  
lado sur



Dé sus  
comentarios



1

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

2

- Túneles paralelos 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

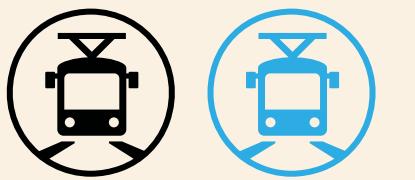
3

- Vías exclusivas de LRT en parte central de Boston St



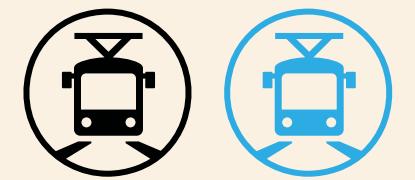
Las alternativas sobre la superficie mejorarán la infraestructura de transporte existente a lo largo del trayecto, incluyendo:

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



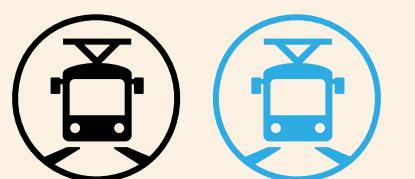
Las alternativas sobre la superficie alterarían los patrones de tráfico a lo largo de Fleet Street y Eastern Avenue. Estos cambios se producirían dentro de los límites de la alternativa específica:

- 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 la Línea Roja y reducir la duplicación del servicio.



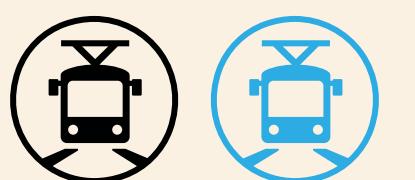
Las alternativas sobre la superficie tendrían un mayor impacto sobre los estacionamientos

Posibles impactos sobre los estacionamientos 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.

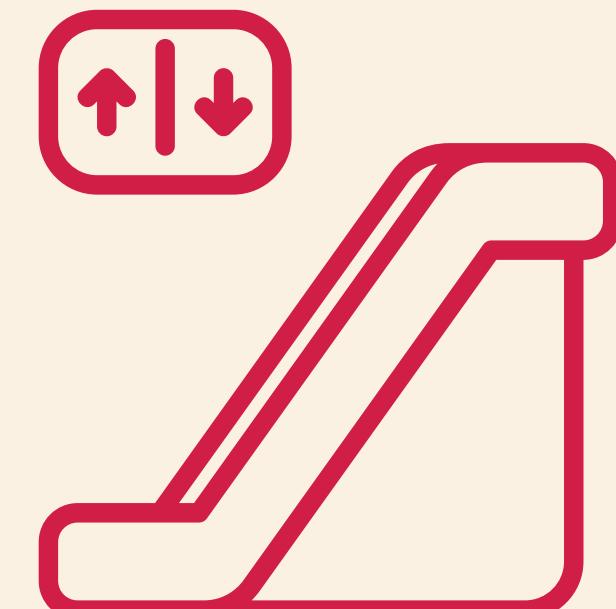
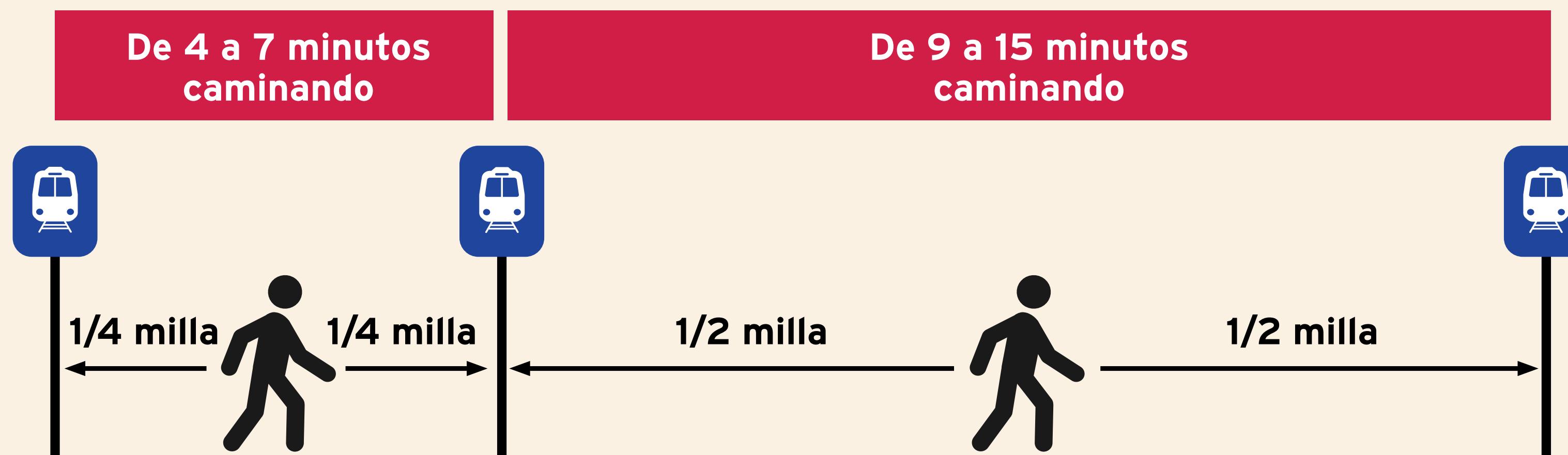


### El tiempo total del trayecto difiere entre las alternativas

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 la Línea Roja:  
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.)



10-11 min.



17-18 min.



17-18 min.

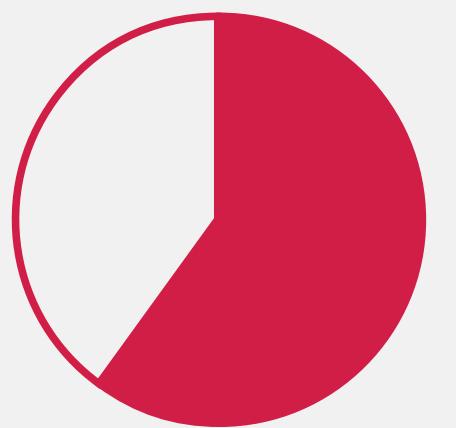
Estación MARC de West Baltimore a Fells Point

13-14 min.

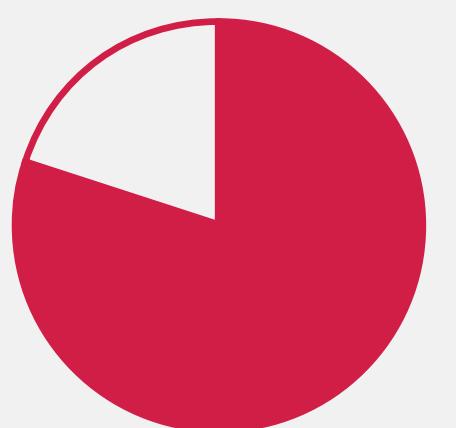
18-19 min.

18-20 min.

Charles Center a Bayview



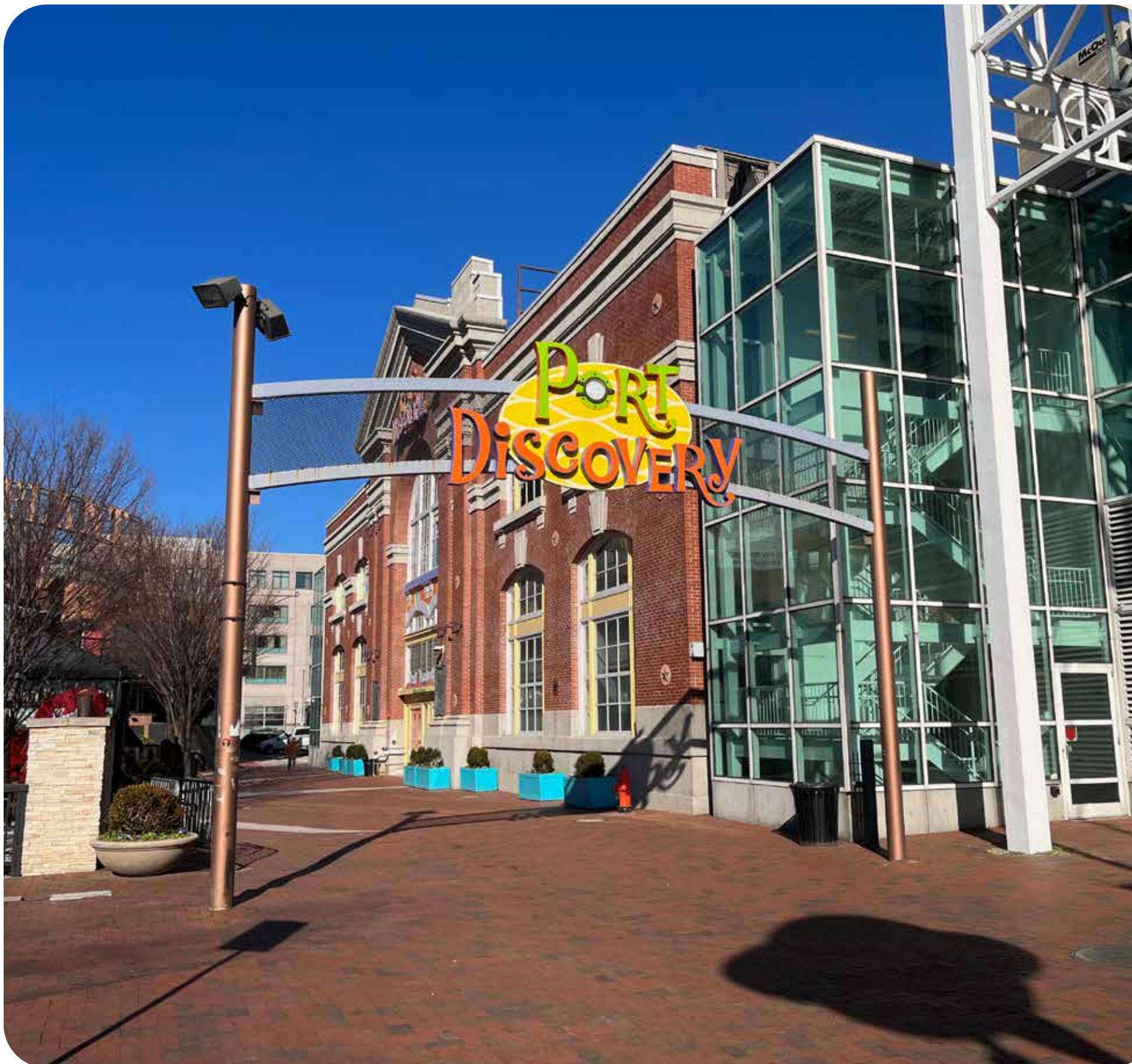
**Más del 60%**  
de los trayectos a lo largo del corredor de la Línea Roja son de **menos de 2 millas**.



**Más del 80%**  
los trayectos a lo largo del corredor de la Línea Roja son de **menos de 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



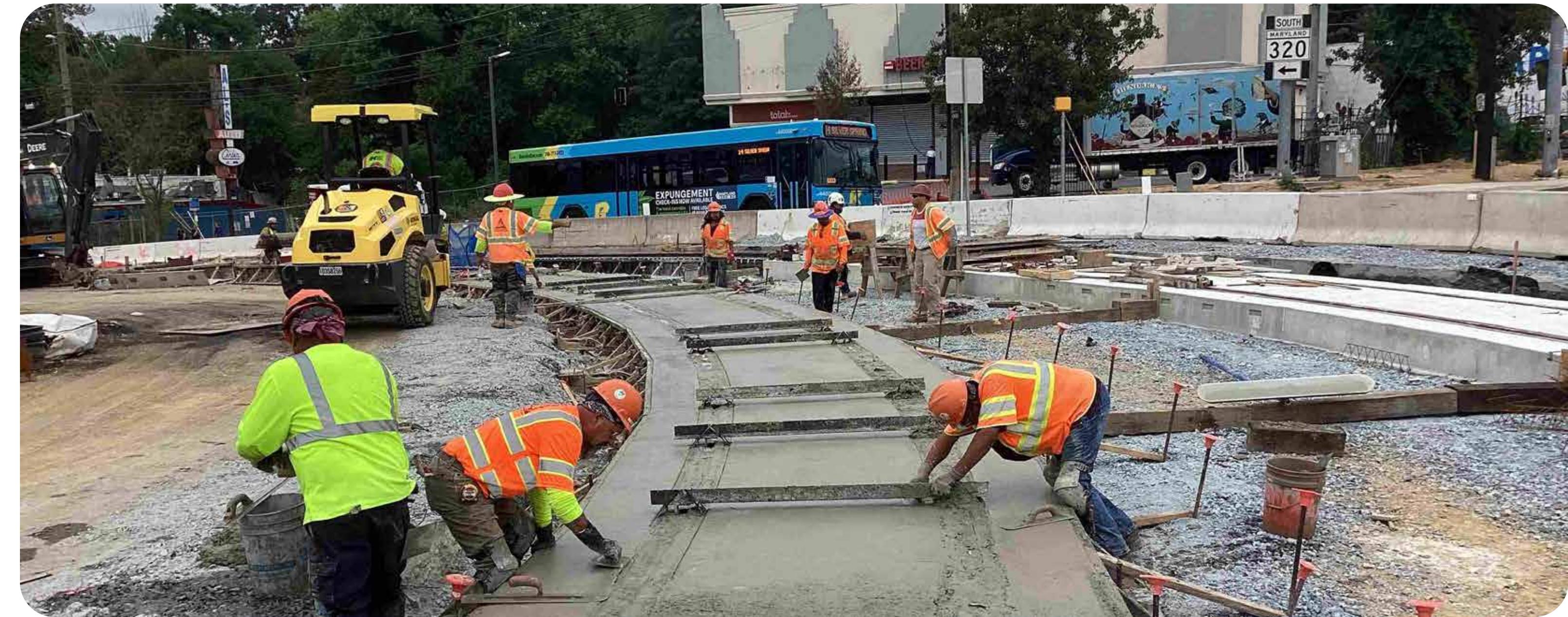
**El servicio de LRT en pares viales reduce la flexibilidad operativa en caso de incidentes.** Los trenes LRT no podrán cambiar de vía para mantener el servicio y esto aumentaría la necesidad de hacer puente con servicio de autobuses.

Longitud de LRT que circula en pares viales:

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

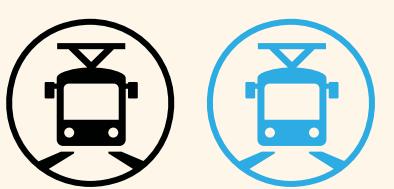


**Las alternativas sobre la superficie son más resistentes al clima extremo y al cambio climático.** La ubicación de las entradas al túnel, los pozos de ventilación y los portales hacen que el túnel sea más vulnerable a las inundaciones durante tormentas abundantes.



**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 aplicarían medidas de mantenimiento de tráfico adecuadas durante la construcción a lo largo de 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





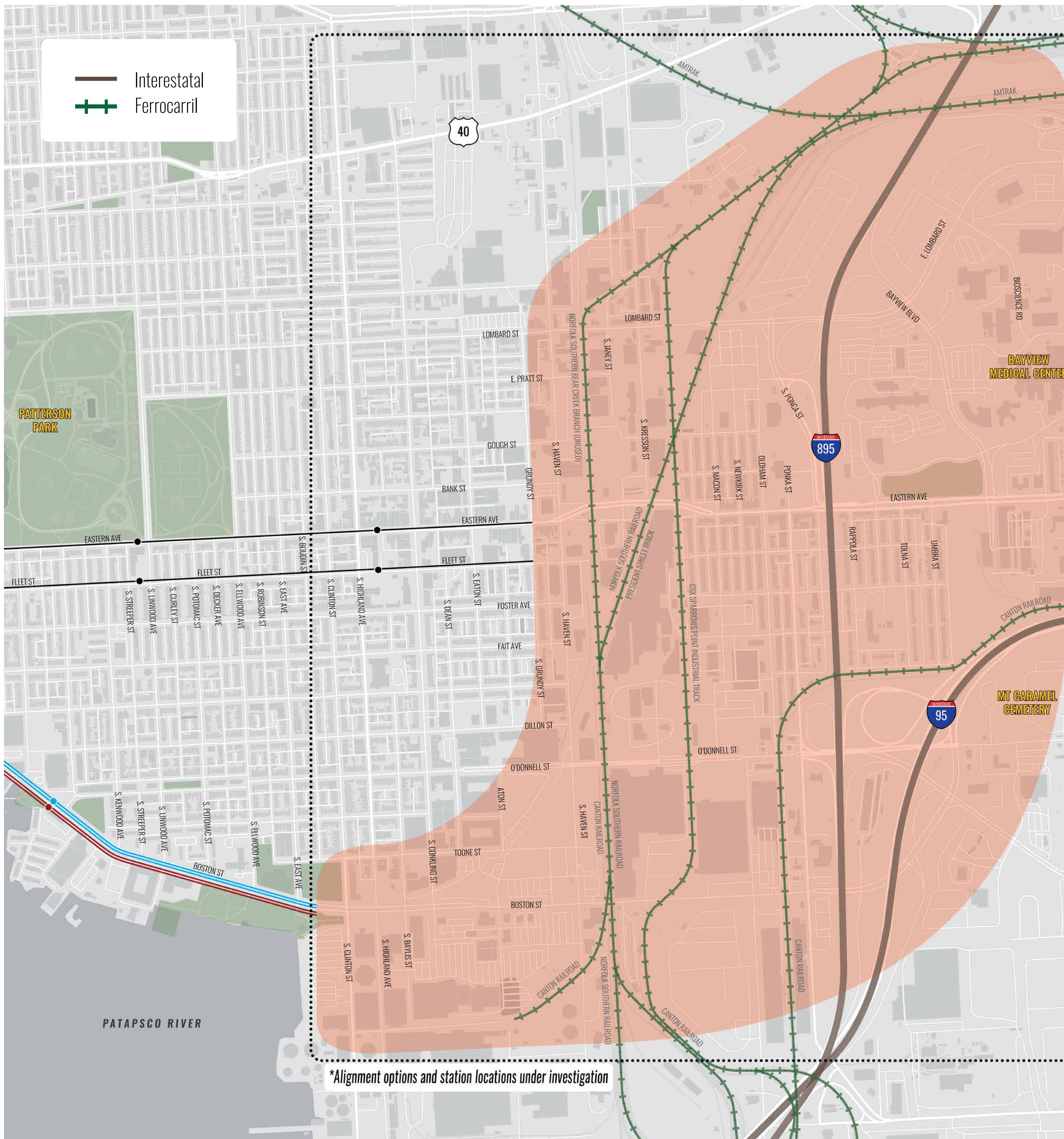
**La construcción del túnel en el centro de la ciudad (Alternativa 1) implicaría aspectos de construcción alternativos sobre la superficie, así como algunos elementos que aumentarían la complejidad, el riesgo, el costo y el tiempo del proyecto.**

- Construcción de entradas de túnel para introducir y extraer la máquina de perforación de túnel (TBM, por sus siglas en inglés) 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



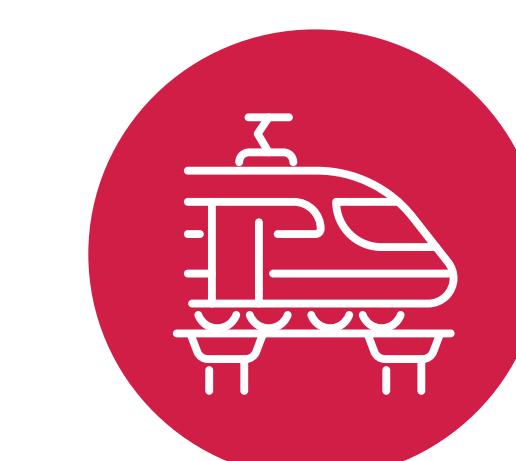
Una serie de posibles trayectos están siendo evaluados en el lado este del corredor para responder al desarrollo de los últimos 10 años. Existen importantes obstáculos a través de esta área que complican una conexión directa de la Línea Roja desde el sureste de Baltimore hasta Johns Hopkins Bayview Campus.



Esta zona ha tenido un significante crecimiento con desarrollos residenciales y comerciales, directamente el trayecto original de la Línea Roja



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

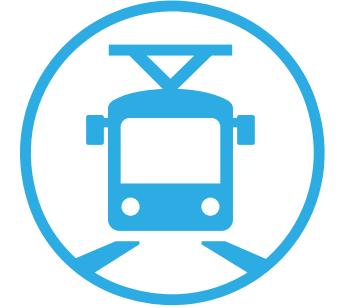


Tres sistemas ferroviarios activos, Norfolk Southern, CSX y Canton Railroad, presentan barreras que requieren cruces a desnivel



Dos autopistas (I-895 e I-95) también presentan barreras que requieren enlaces a desnivel

# Cuadro de medidas de efectividad

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

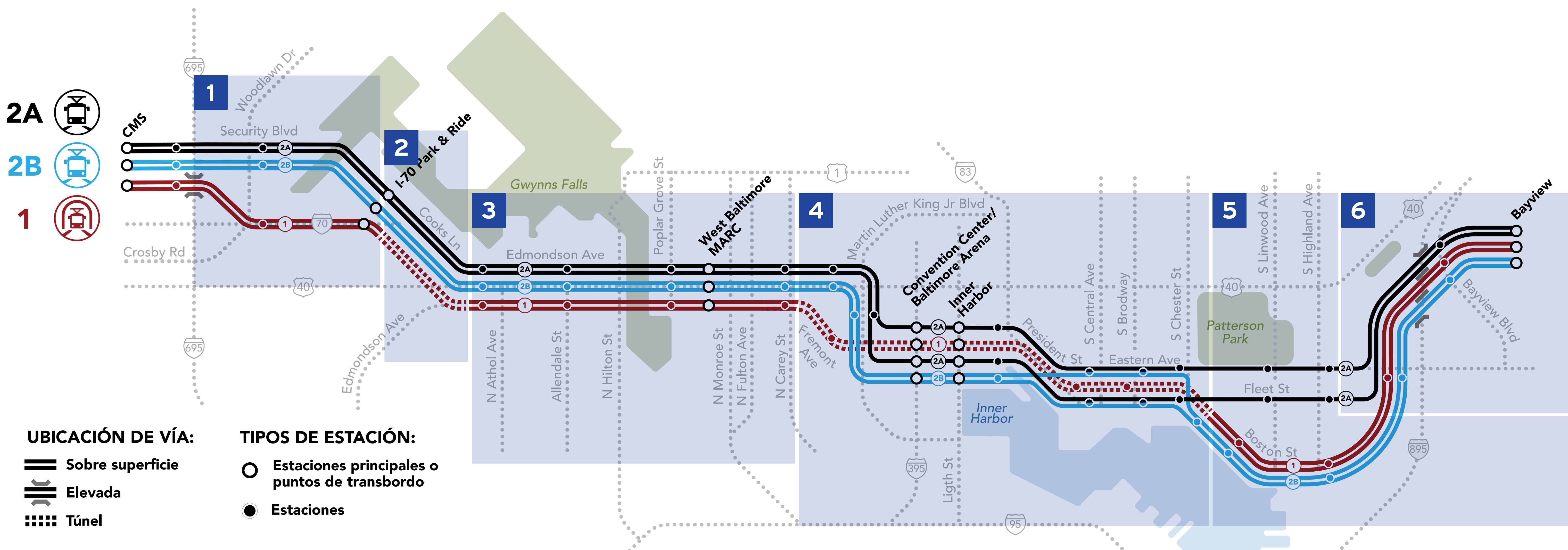
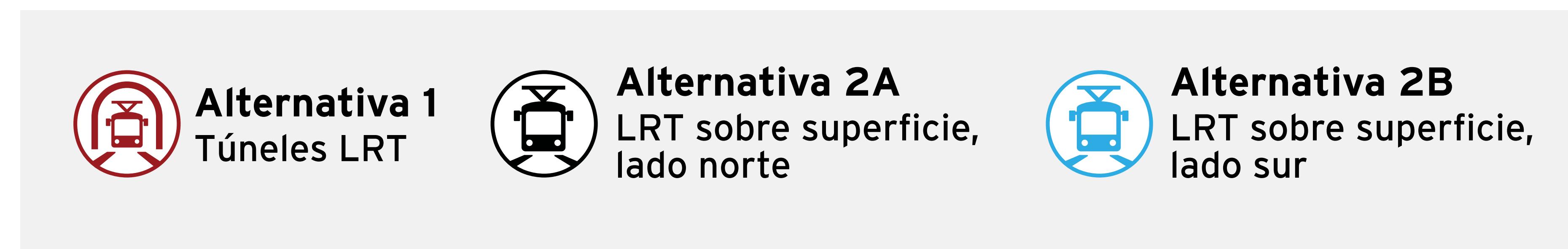
\*dentro de 1/2 milla de las estaciones

\*\*dentro de 1/4 milla de las estaciones

# ¿Qué sigue? Seleccionando una Alternativa

El tren ligero (LRT) es el modo de transporte recomendado para la Línea Roja 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.

- 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



# — El proceso de la Ley Nacional de Política Pública Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) —

- El Congreso aprobó NEPA en 1969, requiriendo que las agencias lleven a cabo una evaluación de las consecuencias ambientales de las acciones propuestas.
- MTA trabaja en colaboración con FTA para preparar la Declaración de Impacto Ambiental Suplemental (SEIS por sus siglas en inglés).
- 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.
- La SEIS se basará en los análisis previos de NEPA y evaluará cambios en el medioambiente afectado y los impactos del proyecto, incluyendo cambios en las operaciones, las normas vigentes, y los medios prácticos para minimizar impactos negativos.
- La 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

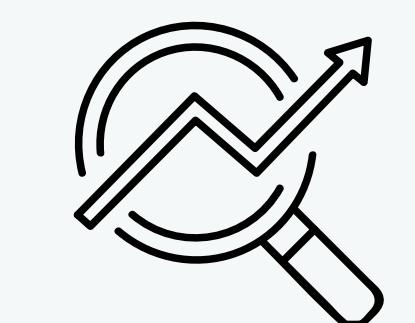
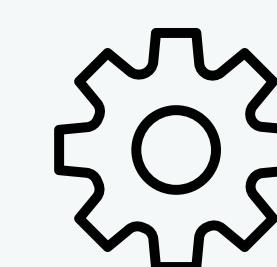
AQUÍ ESTAMOS

## 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; Registro de Decisión

- Preparación de la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS por sus siglas en inglés)
- 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 la Línea Roja de Baltimore

- Después del relanzamiento de la Línea Roja de Baltimore en 2023 y de la revisión del anterior propósito y la necesidad se determinó que el propósito y necesidad del proyecto descritos en el anterior análisis de alternativas/la EIS borrador de 2008 y la EIS final de 2012, siguen teniendo validez.
- El presente propósito y necesidad, basado en las necesidades de movilidad y desarrollo comunitario previamente estudiadas, también actualiza y refleja las condiciones existentes, normas y enfoques vigentes; 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 a transporte público cerca del lugar de 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 los medios de transporte públicos 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 climática.

# Otros proyectos en el corredor

## 1 Remodelación de Security Mall

Enfocado a transformar este centro comercial subutilizado y convertirlo en un dinámico núcleo comunitario con restaurantes y espacios comerciales y recreativos

### Condado de Baltimore

## 2 Remplazo 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

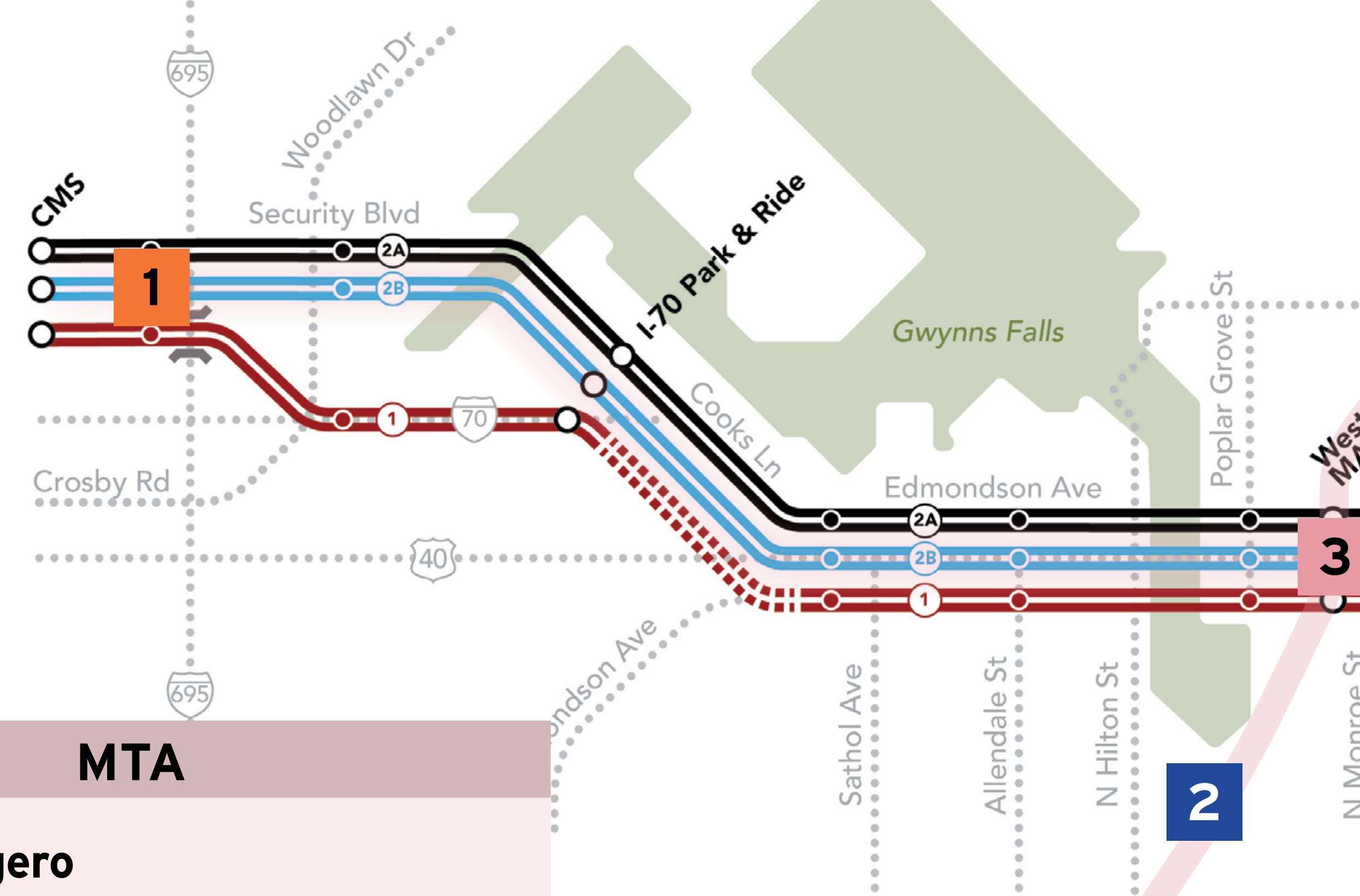
### MTA

## 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



### MTA

## 5 Tren ligero

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

### Desarrollo privado

## 6 Downtown Rise & remodelación de Inner Harbor

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

## 2 Remplazo del túnel Frederick Douglass

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

### UBICACIÓN DE VÍA:

- Sobre superficie
- Elevada
- Túnel

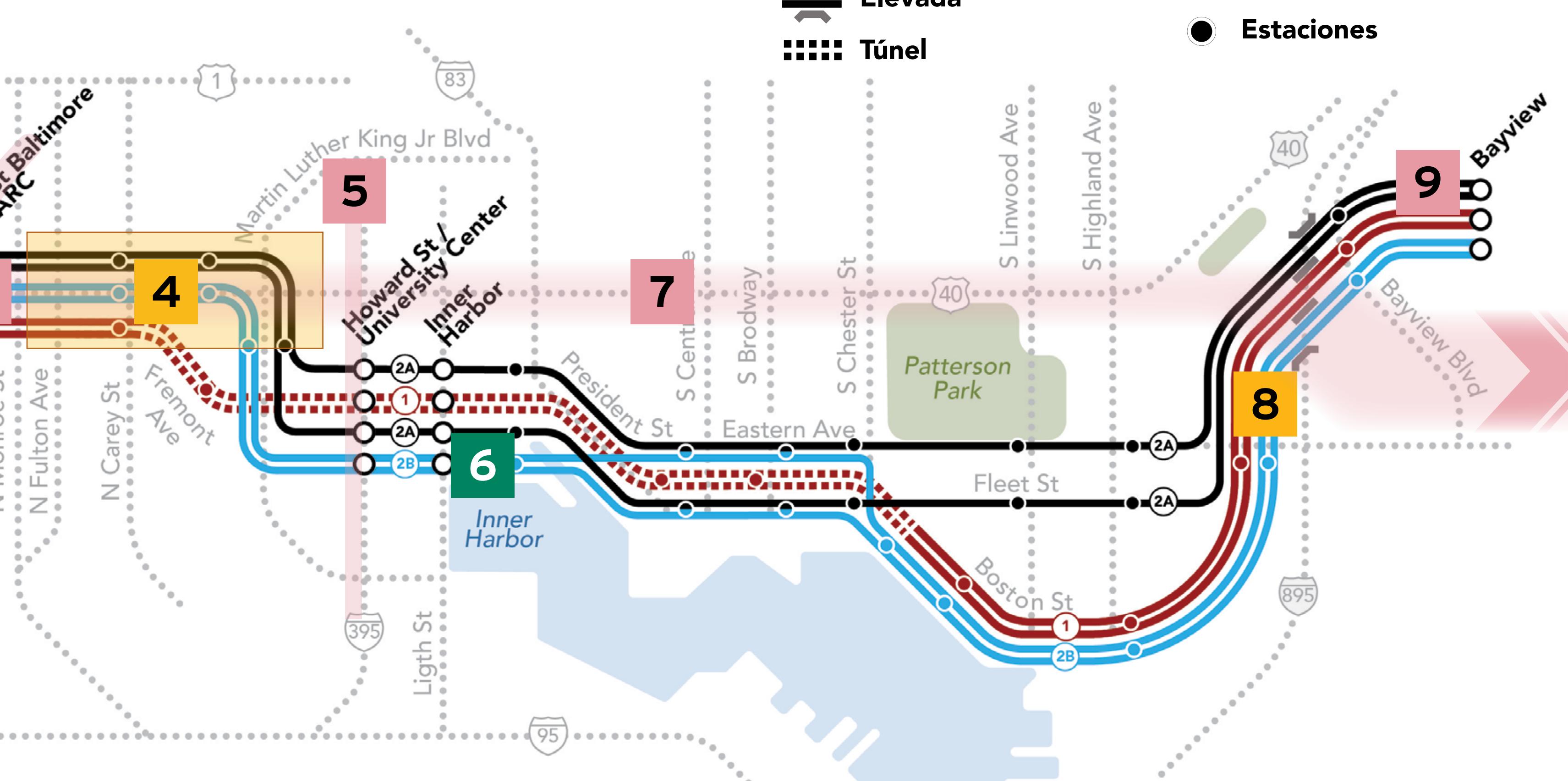
### TIPOS DE ESTACIÓN:

- Estaciones principales o puntos de transbordo
- Estaciones

### MTA

## 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



### Baltimore City

## 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

### MTA

## 9 Análisis de acceso al este del condado de Baltimore

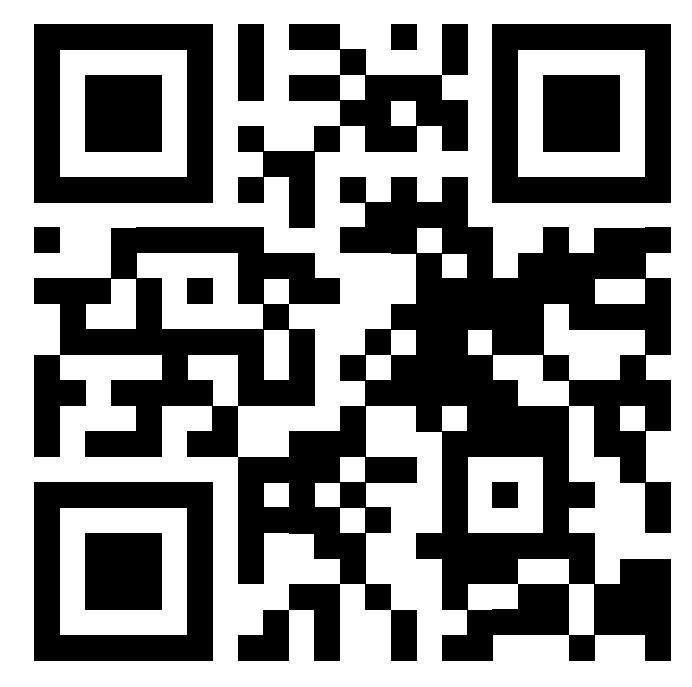
Estudio que evalúa las opciones para conectar en el extremo este de la Línea Roja

# Manténgase involucrado

## Obtener más información



Sitio web



Correo  
electrónico

Visítenos en  
[redlinemaryland.com](http://redlinemaryland.com)

Regístrese para  
actualizaciones  
por correo  
electrónico

## Seguir en contacto

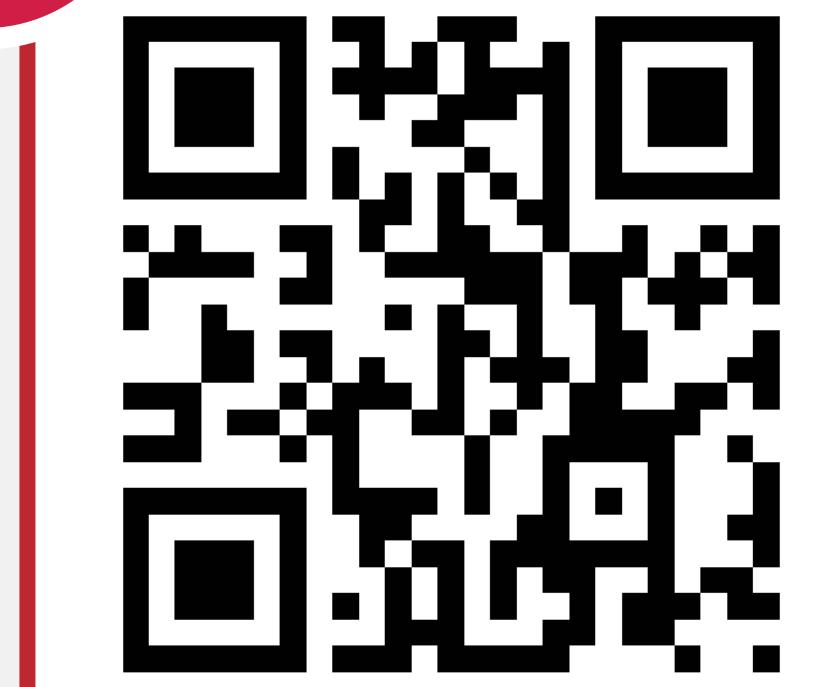


LinkTree

Síganos en las  
redes sociales

[@redlinemaryland](https://www.instagram.com/redlinemaryland)

## Compartir su opinión



Llene una tarjeta  
de comentarios o  
envíela en línea

Envíe un  
comentario en línea en  
[redlinemaryland.com](http://redlinemaryland.com)