

Equipo Asesor Comunitario (CAT)

Resumen de la reunión

Fecha: 5 de noviembre de 2025

Horario: 6:00 – 8:00 p.m.

Ubicación: 4 MLK Jr Blvd Baltimore, MD 21201 (UMB BioPark)



Asistentes de la Red Line

Equipo directivo de la MTA

Caitlin Tobin

Directora principal del proyecto Red Line

Ken Melton

Director de comunicaciones y participación comunitaria de Red Line

Jerome Horne

Subdirector de participación comunitaria de Red Line

Equipo de la Red Line

Alvaro Sifuentes

Andrew Bing

Anthony Brown (Embajador)

Betty Seifu

Bryan Luellen

Doris Duren (Embajadora)

Jerome Horne

Minahil Mehdi

Peter Lall

Rochelle Carpenter (Embajadora)

Trenell Guthrie

Yolanda Takesian

Asistentes del CAT

- | | | |
|----------------------|---------------------|---------------------------|
| 1. Anita Cathcart | 6. Glenn Smith | 11. Melanie Scheirer |
| 2. Carolyn A. Meyers | 7. Howard V. Hughes | 12. Nadine Ngouabe Dlodlo |
| 3. Cynthia Shaw | 8. Jamie DeAntonis | 13. Ryan Dowdell |
| 4. Derek Moore | 9. Katie McCrury | 14. Shantel Mason |
| 5. Ginger Hanson | 10. Manny Grogan | 15. Sonia Eaddy |
| | | 16. Sue Carlin |



Orden del día

1. **Bienvenida y presentaciones**
 - Andrew Bing, moderador del Equipo Asesor Comunitario (CAT, por sus siglas en inglés), inició la reunión, repasó el orden del día y recordó las expectativas del CAT.
2. **Síntesis de la reunión de julio y recorrido del corredor**
 - Yolanda Takesian presentó una síntesis de la reunión CAT de julio y detalles relacionados con el próximo recorrido del corredor, incluyendo los objetivos, el itinerario, la logística y el registro para sumarse y colaborar en las actividades del día.
3. **Informe del avance del proyecto Red Line**
 - Caitlin Tobin, directora principal del proyecto Red Line, presentó un resumen del avance de Red Line, una actualización sobre los escenarios de financiamiento y el cronograma del proyecto, y un repaso del recorrido del Programa Consolidado de Transporte (Consolidated Transportation Program, CTP) de septiembre de 2025.
 - Caitlin se centró en:

- Los avances del proyecto en 2025
- Recorrido del CTP y la Red Line
- Financiamiento y calendario
- Sesión de preguntas y respuestas
- Los miembros del CAT tuvieron varias preguntas para Caitlin Tobin, entre ellas las siguientes:
 - ¿Los retrasos en la planificación de Highway to Nowhere ("la carretera sin destino") afectan a Red Line? Caitlin Tobin confirmó que dichos retrasos no afectan el avance de Red Line.
 - ¿Se consideró un diseño "cut and cover" (con excavación a cielo abierto) para la alternativa de túnel? Alvaro Sifuentes confirmó que se analizó en el centro de Baltimore, pero se consideró demasiado costoso y complejo debido a la infraestructura y los túneles subterráneos.
 - ¿La MTA está evaluando la opción de dividir en fases la planificación y la construcción de Red Line? Caitlin Tobin contestó que actualmente no se contempla esa opción.
 - ¿Cómo afecta a Red Line la pausa en el proceso de obtener permisos ambientales, según informó el Baltimore Banner? Caitlin Tobin indicó que eso se trata de una pausa administrativa, sin impacto en el avance del proyecto.
 - ¿El estado de Maryland se unió a demandas contra la Administración Trump por la cancelación o el retraso de proyectos de transporte? Caitlin Tobin señaló que el estado se ha unido a otros estados en algunas demandas sobre ciertas fuentes de financiamiento, pero que la MTA deberá verificar si Maryland se ha sumado específicamente a demandas por financiamiento de transporte.
 - ¿La FTA se ha visto afectada por el cierre del gobierno federal? Caitlin Tobin dijo que el personal de la FTA que colabora con el equipo del proyecto Red Line en los análisis ambientales permanece activo y en comunicación durante todo el cierre.
 - ¿Cuándo prevé la MTA alcanzar el hito del diseño al 60%? Caitlin Tobin respondió que la FTA cuenta con protocolos específicos para la evaluación de riesgos y el análisis del diseño, y que los hitos actualmente identificados por la MTA incluyen la finalización del análisis ambiental para el verano de 2027.

4. Conversaciones en grupos pequeños

- El personal de Red Line presentó los resultados de un nuevo análisis técnico sobre los cuatro segmentos de Red Line, divididos en cuatro grupos pequeños. Los miembros del CAT asistieron a dos de las cuatro presentaciones, según su elección:
 - Grupo 1: Segmento 1
 - Security Blvd vs. I-70
 - Cooks Lane
 - Grupo 2: Segmento 2
 - Edmondson Ave
 - US 40 vs. Franklin/Mulberry St.
 - Grupo 3: Segmento 2
 - Edmondson Ave
 - US 40 vs. Franklin/Mulberry St.
 - Grupo 4: Segmentos 3 y 4
 - Superficie vs. túnel
 - Comparación de opciones de alineación en superficie
 - Fleet St y Eastern Ave: vía exclusiva para transporte público vs. tráfico mixto
 - Conexión con Bayview

5. Cierre y próximos pasos

- Andrew Bing dio cierre a la reunión con:
 - Un resumen del presupuesto de Red Line en el CTP y las oportunidades de participación disponibles para miembros del CAT
 - Horario de atención del CAT: 19 de noviembre, 12 a 1 pm

- Recorrido del CAT: 22 de noviembre, 9 am a 3 pm
- Calendario tentativo de reuniones del CAT para 2026:
 - 25 de febrero
 - 20 de mayo
 - 19 de agosto
 - 21 de octubre
- La reunión concluyó a las 7:30 pm



Conversaciones en grupos pequeños

A continuación, se detallan los participantes y el segmento correspondiente de cada grupo, así como los puntos clave que surgieron durante las discusiones grupales:

Grupo 1: Segmento 1

Security Blvd vs. I-70

Cooks Ln.

- Participantes del personal
 - Betty Seifu (presentadora)
 - Doris Duren (toma de notas)
- Participantes del CAT
 - Manny Grogan
 - Shantel Mason
 - Cynthia Shaw
 - Ginger Hanson
- Resumen de comentarios
 - Pros y contras del tren ligero en túnel versus al tren ligero en superficie: Miembros del CAT que viven o trabajan cerca expresaron su descontento con la representación de Cooks Lane en los mapas y gráficos. Pidieron que esta zona sea reevaluada y representada más fielmente usando nuevas imágenes. Uno de los miembros manifestó preferencia por la alternativa de túnel para minimizar el ruido y los cambios en el entorno urbano en una zona residencial
 - Miembros del CAT indicaron su preferencia por la Alternativa 2A o 2B por su aporte al desarrollo económico y la accesibilidad para ciclistas y usuarios de transporte público
 - Un miembro del CAT pidió que haya comunicación suficiente con las partes interesadas en el área donde el proyecto se curvará hacia Franklin Street, justo al este de la estación Rosemont; una iglesia cercana ha manifestado preocupaciones
 - Se solicitó información adicional sobre: la representación del paso elevado en I-70 y Cooks Lane en los mapas y la provisión de más detalles sobre la elevación propuesta; cómo operaría el tren desde US-40 hasta Security Blvd; el punto de ingreso del tren al túnel; atenuación del ruido y limitaciones temporales de estacionamientos en Cooks Lane en caso de elegir una alternativa en superficie
 - Preguntas planteadas: ¿Cuál es la diferencia en el tiempo de viaje entre las alternativas en superficie y en túnel? ¿Qué planes de desvío durante la construcción se están evaluando? ¿Cuáles son los impactos generales en el calendario del proyecto?
 - Sugirieron los siguientes cambios al mapa: agregar el nuevo desarrollo habitacional previsto en Security Blvd y Colonial Rd; mostrar la ubicación de Kaiser Healthcare en Security Blvd cerca de Greentree Rd; incluir la ruta en la leyenda; representar a Cooks Lane de forma más fiel; incluir una vista 3D o satelital al mostrar las alternativas; proporcionar visualizaciones topográficas realistas

Grupo 2: Segmento 2

Edmondson Ave

US 40 vs. Franklin/Mulberry St.

- Participantes del personal
 - Peter Lall (presentador)
 - Anthony Brown (toma de notas)
- Participantes del CAT
 - Glenn Smith
 - Howard Hughes
 - Carolyn Myers
 - Nadine Ngouabe Dlodlo
- Resumen de comentarios
 - Los participantes expresaron preferencia por alternativas de tren ligero en superficie
 - Preguntas planteadas: ¿Se coordinará con la ciudad en relación con el antiguo edificio del Seguro Social? ¿Se coordinará con West Baltimore United?
 - Inquietudes mencionadas: el impacto de la reducción del tránsito vehicular en Martin Luther King, Jr. Avenue; estacionamiento en West Baltimore MARC.
 - Sugirieron los siguientes cambios al mapa: el personal debe dejar claro qué información está compartiendo y qué tipo de comentarios busca recibir del público durante el siguiente periodo de comentarios públicos; indicar todas las estaciones y la ubicación del túnel en los mapas; agregar una leyenda explicativa a la evaluación que indique quién realizó la valoración (es decir, si fue únicamente ingeniería o si parte se basó en comentarios de la comunidad)

Grupo 3: Segmento 2

Edmondson Ave

US 40 vs. Franklin/Mulberry St.

- Participantes del personal
 - Jerome Horner (presentador)
 - Tranell Guthrie (toma de notas)
 - Rashaun Bennett (participante)
- Participantes del CAT
 - Sonia Eaddy
 - Derek Moore
 - Anita Cathcart
 - Melanie Scheirer
- Resumen de comentarios
 - Alternativa 1: Ambas vías ubicadas en el camellón de US-40
 - Esta fue la opción con mayor preferencia
 - A los miembros les gusta que esta alternativa use la infraestructura existente, reduciendo conflictos para peatones y ciclistas
 - Un miembro del CAT señaló que una conexión con MLK Blvd sería positiva
 - Se expresaron inquietudes sobre la accesibilidad conforme a la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) al depender de ascensores, rampas y escaleras; se señaló que el diseño no debe basarse en el uso de ascensores para garantizar el acceso
 - Se destacó la importancia de una señalización cuidadosamente diseñada, ya que los andenes de

las estaciones no serán visibles desde la calle

- Alternativa 2: Vías simples a lo largo de Franklin St. y Mulberry St.
 - La opción menos preferida
 - Se expresaron inquietudes relacionadas con problemas de ruido y vibración por la proximidad a viviendas existentes, especialmente en Mulberry Street, similares a situaciones vividas en Westport
 - La Alternativa 2B, con ambas vías a lo largo de Franklin Street, se consideró más favorable que la Alternativa 2, ya que Franklin Street cuenta con mayores retiros, lo que mantiene las vías a mayor distancia de las viviendas cercanas. Sin embargo, se expresaron preocupaciones sobre posibles afectaciones a parques y áreas de juego existentes dentro de la franja de espacio verde propuesta
- Accesibilidad
 - En todas las opciones, cualquier diseño que dependa de escaleras, ascensores o cruces de andén presentará problemas de accesibilidad conforme a la ADA y de movilidad que deben abordarse desde etapas tempranas del proceso de diseño y compartirse con la comunidad
- Comentarios sobre el diseño de los paneles informativos
 - Claros, fáciles de leer y bien organizados, incluyendo la forma en que se presentaron los pros y contras de cada alineación
 - Un miembro del CAT mencionó que la información era fácil de entender sin necesidad de apoyo por parte de la MTA, lo que la hizo sentirse más segura al compartirla con su comunidad
 - Es difícil comparar las tres opciones en este formato
 - Incorporar/mostrar:
 - La estación Heritage Crossing
 - La futura estación Harlem Park (y cualquier otra estación propuesta)
 - La estación MARC existente
 - Dónde se construiría la cubierta sobre la vía en trinchera y aclarar cuál de las tres alternativas incluye la cubierta
 - Una leyenda
 - Dónde la alineación es en superficie y dónde es en túnel
 - Flechas direccionales para facilitar la identificación del sentido de circulación
 - Oportunidades de desarrollo económico a lo largo de la alineación y en sus alrededores
 - Dejar claro que:
 - Los impactos en las propiedades privadas serían mucho menores si se selecciona la alternativa en trinchera
 - Dos de las opciones no son compatibles con las alternativas de túnel; esto queda claro en el texto, pero no se ilustra con claridad en los diseños

Grupo 4: Segmentos 3 y 4

Superficie vs. túnel

Comparación de opciones de alineación en superficie

Fleet St y Eastern Ave: vía exclusiva de tránsito vs. tráfico mixto

Conexión a Bayview

- Participantes del personal
 - Álvaro Sifuentes (presentador)
 - Bryan Luellen (presentador)
 - Rochelle Carpenter (toma de notas)
- Participantes del CAT
 - Katie McRury
 - Ryan Dowdell

RED LINE

- Ginger Hanson
- Jamie DeAntonis
- Sue Carlin
- Nadine Ngouabe Dlodlo

• Resumen de comentarios

- Aspectos generales
 - Un miembro del CAT expresó preferencia por la Alternativa 2B
 - Uno expresó una fuerte preferencia porque la Red Line circule por Pratt Street, en vez de un par vial en Lombard Street y Baltimore Street
 - Otro expresó una fuerte preferencia por tener carriles exclusivos en Eastern Ave y Fleet St, mientras que otro prefirió analizar los impactos de dichos carriles en la circulación vehicular, el tránsito peatonal y los estacionamientos
- En el centro
 - Todos los participantes del CAT expresaron una fuerte preferencia porque la Red Line circule por Pratt Street, en vez de implementar un par vial en Lombard Street y Baltimore Street
 - Un miembro del CAT mencionó que la alternativa de túnel permite a los pasajeros viajar 7 minutos más rápido que las alternativas en superficie y que eso presenta una gran ventaja
 - Uno dijo que un par vial sería desventajoso en el centro, ya que podría confundir a los usuarios y causar impactos negativos en el funcionamiento de los trenes
- Eastern Ave/Fleet St
 - Un miembro del CAT expresó una fuerte preferencia por carriles exclusivos en Eastern Ave y Fleet St, señalando que la eliminación del estacionamiento sería un cambio puntual, mientras que operar en tráfico mixto tendría impactos diarios para usuarios y conductores
 - Uno mencionó que el estacionamiento en Fells Point ya es limitado y genera controversia
 - Otro miembro preguntó si un tren que circule junto a la acera afectaría el tránsito peatonal y a los comercios del lado adyacente de la calle; posteriormente, envió un correo electrónico al equipo del proyecto con más detalles sobre esta inquietud
 - Un miembro señaló que la Alternativa 2A beneficiaría a un mayor número de pequeñas empresas en East Baltimore, mientras que la Alternativa 2B beneficiaría a las empresas más grandes
 - Un miembro del CAT indicó que el transporte público ayudaría a que más residentes locales reduzcan el número de vehículos que poseen y, por lo tanto, la necesidad de estacionarlos
- Canton
 - Un miembro del CAT mencionó que a menudo hay varias plazas de estacionamiento vacías en Boston Street
- Bayview
 - El grupo no tuvo tiempo para hablar sobre el área de Bayview
- Preguntas y respuestas
 - ¿Se prevé tener carriles exclusivos o segregados en Fleet St y Eastern Ave?
 - La MTA está analizando actualmente opciones de carriles exclusivos y de operación en tráfico mixto en Fleet St y Eastern Ave
 - ¿Se implementará prioridad semafórica para el transporte público (TSP, por sus siglas en inglés)?
 - Sí
 - ¿Se analizó el tren ligero bidireccional en Lombard St?
 - Sí, también se analizó el tren ligero bidireccional en Baltimore St, que no cuenta con un derecho de vía (ROW, por sus siglas en inglés) de 40 pies
 - ¿Existe alguna alternativa que no se encuentre dentro de la planicie de inundación?
 - No. Cada alternativa incluye secciones dentro de la planicie de inundación
 - ¿Cuál presenta mayor riesgo de inundación, la de túnel o la de superficie?
 - La alternativa de túnel se vería más afectada por inundaciones catastróficas,

mientras que las alternativas en superficie se verían afectadas con mayor frecuencia

- ¿Qué tipo de impacto tendría un tren que circule junto a la acera en el tránsito peatonal frente a los comercios adyacentes?



Reuniones 2025/2026

Estas fechas son tentativas y pendientes de confirmación

Horario de atención del CAT:

- 19 de noviembre de 2025, 12 a 1 pm

Fecha del recorrido:

- 22 de noviembre de 2025, 9 am a 3 pm

Reuniones del CAT 2026:

- 25 de febrero
- 20 de mayo
- 19 de agosto
- 21 de octubre

Consulte nuestro sitio web para obtener información actualizada: <https://redlinemaryland.com/staying-engaged/>