

¡Le damos la bienvenida!

Sesión informativa de la Red Line de Baltimore

ESTACIÓN

1



Abra la encuesta

y siga la presentación mientras escucha las actualizaciones del proyecto.

Regístrese antes de ver nuestro video de orientación, únase a un recorrido guiado por las estaciones o tome un folleto para hacer el recorrido por su cuenta.

Implementación y avance del proyecto

ESTACIÓN

2

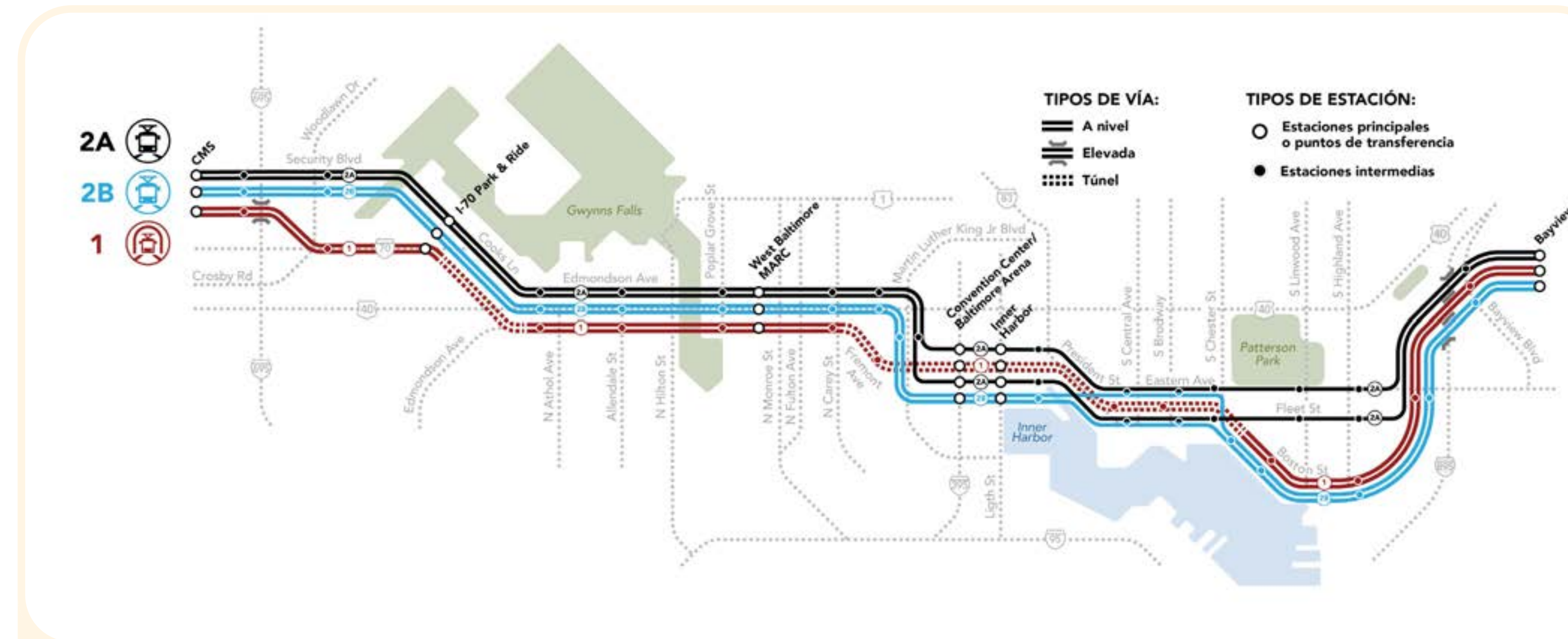
Qué aprenderá en la **Estación 2:**

- Actualización sobre el avance del proyecto
- Actualización sobre la financiación del proyecto

Novedades desde 2024



Los ingenieros geotécnicos han **realizado muestreos de núcleos para analizar el suelo y la roca a lo largo del corredor de la Red Line**, lo que garantiza que el terreno tenga la capacidad de soportar el carril de transporte público, los vehículos y las estaciones. Los equipos de agrimensura han estado realizando estudios topográficos con herramientas como GPS y LiDAR para crear modelos 3D precisos del terreno y la vegetación. Las flechas blancas en forma de V en las calles o las aceras y los monumentos de agrimensura proporcionan puntos de referencia clave para confirmar los límites del terreno y diseñar mapas precisos.



Los planificadores de transporte han **analizado las opciones de trazado propuestas para la Red Line** a fin de evaluar los costos, la cantidad de pasajeros y los posibles impactos en los vecindarios y el medioambiente.

! **Es importante** entender cómo afecta cada opción a las comunidades, al medioambiente y al éxito del proyecto en general.



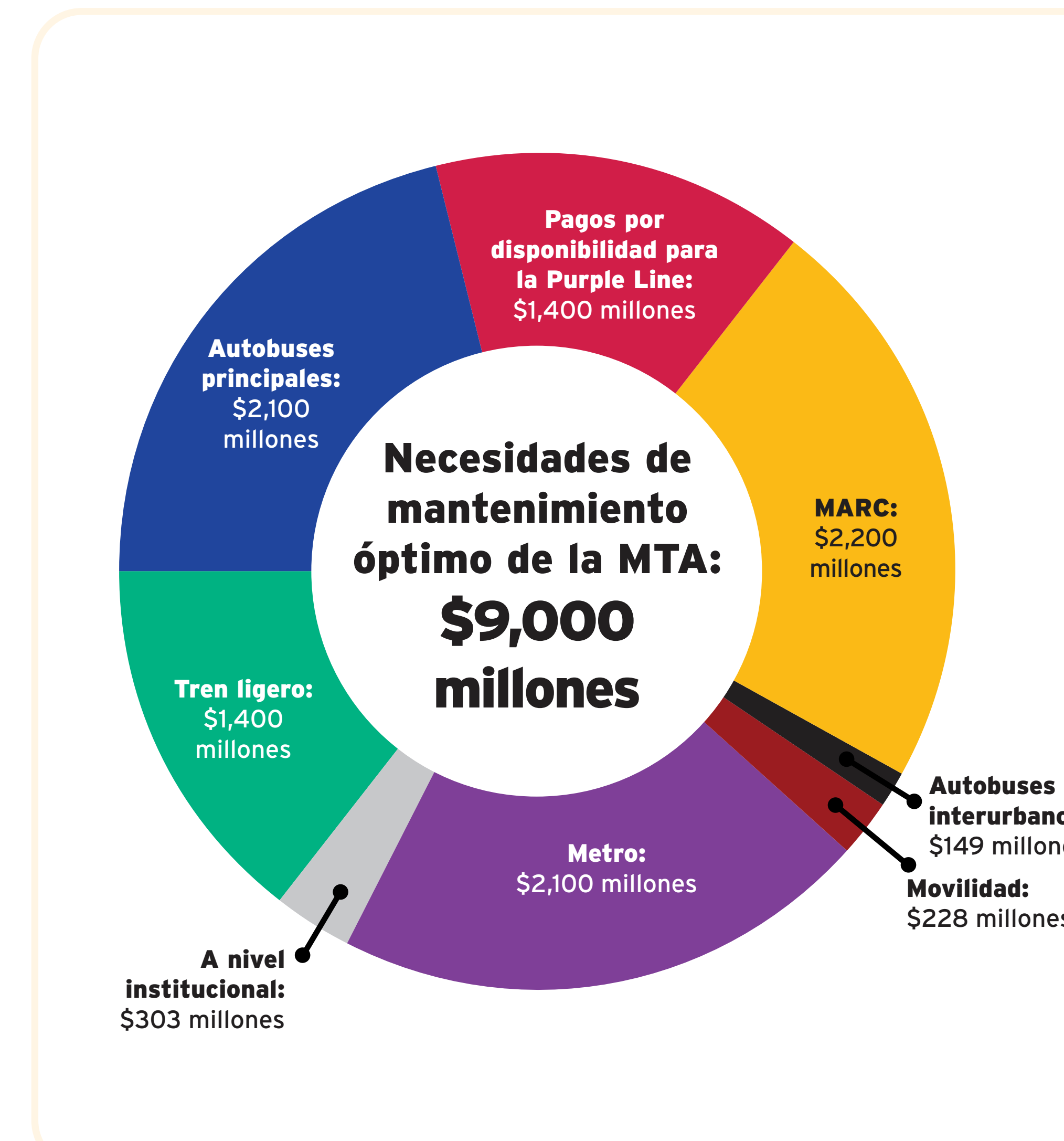
El equipo de la Red Line **está identificando la ubicación de las tuberías de agua, las cañerías de gas, el tendido eléctrico, las líneas de comunicación y otros servicios públicos** que podrían necesitar ser reubicados para dar lugar a la construcción.

! **Es importante** trabajar con las empresas de servicios públicos porque muchas tuberías y cables se encuentran bajo tierra en las áreas donde tenemos pensado construir.



Los principales proyectos en Baltimore se **conectarán con la Red Line, lo que unirá el sistema de transporte regional y brindará acceso a viviendas, empleos, comercios y centros de recreación y de entretenimiento.** Nuestro equipo del proyecto está trabajando en estrecha colaboración con otros organismos involucrados en proyectos como el túnel Frederick Douglass, la estación MARC de West Baltimore, West Baltimore United, el Programa de Modernización del Tren Ligerero, Reurbanización de Harborplace, Downtown RISE, entre otros.

! **Es importante** coordinar los proyectos en todo el corredor para garantizar que estos esfuerzos se complementen de manera efectiva, lo que maximiza los beneficios para la región y sus comunidades.



Nuevo entorno fiscal estatal y panorama federal

Antes de que la Red Line pase al programa de CIG, **primero debemos definir un alcance del proyecto que sea realista dadas las limitaciones fiscales actuales del Estado** y que pueda ser competitivo en el entorno federal actual. Durante los próximos 10 años, las necesidades de mantenimiento óptimo de la Administración de Transporte Público de Maryland (MTA) requieren más de \$9,000 millones y el Plan de Autobuses BMore requiere una inversión de \$1,000 millones. Una Red Line replanteada es una oportunidad para ofrecer un transporte de primera calidad de este a oeste con mayor rapidez y, al mismo tiempo, permite completar un conjunto integral de inversiones en el transporte en la región de Baltimore.

Financiación de la Red Line: Desafíos y oportunidades

- Por lo general, la financiación del proyecto surge de una asociación a nivel federal, estatal y local. Aún se está identificando la financiación estatal y local para la construcción y debe estar asegurada antes de que finalice el diseño.
- El Fondo Fiduciario para el Transporte (TTF) de Maryland está restringido, por lo que se debe equilibrar las prioridades de inversión en todas las modalidades de transporte y categorías, lo que abarca desde el mantenimiento óptimo hasta mejoras y ampliaciones.
- Las prioridades federales han cambiado significativamente desde el reinicio del proyecto en 2023.
- El aumento de los costos derivados de la inflación, los aranceles y los desafíos de la cadena de suministro suponen riesgos y podrían retrasar el proyecto.

¿Qué es el Programa de Subvenciones para Inversiones de Capital (CIG)?

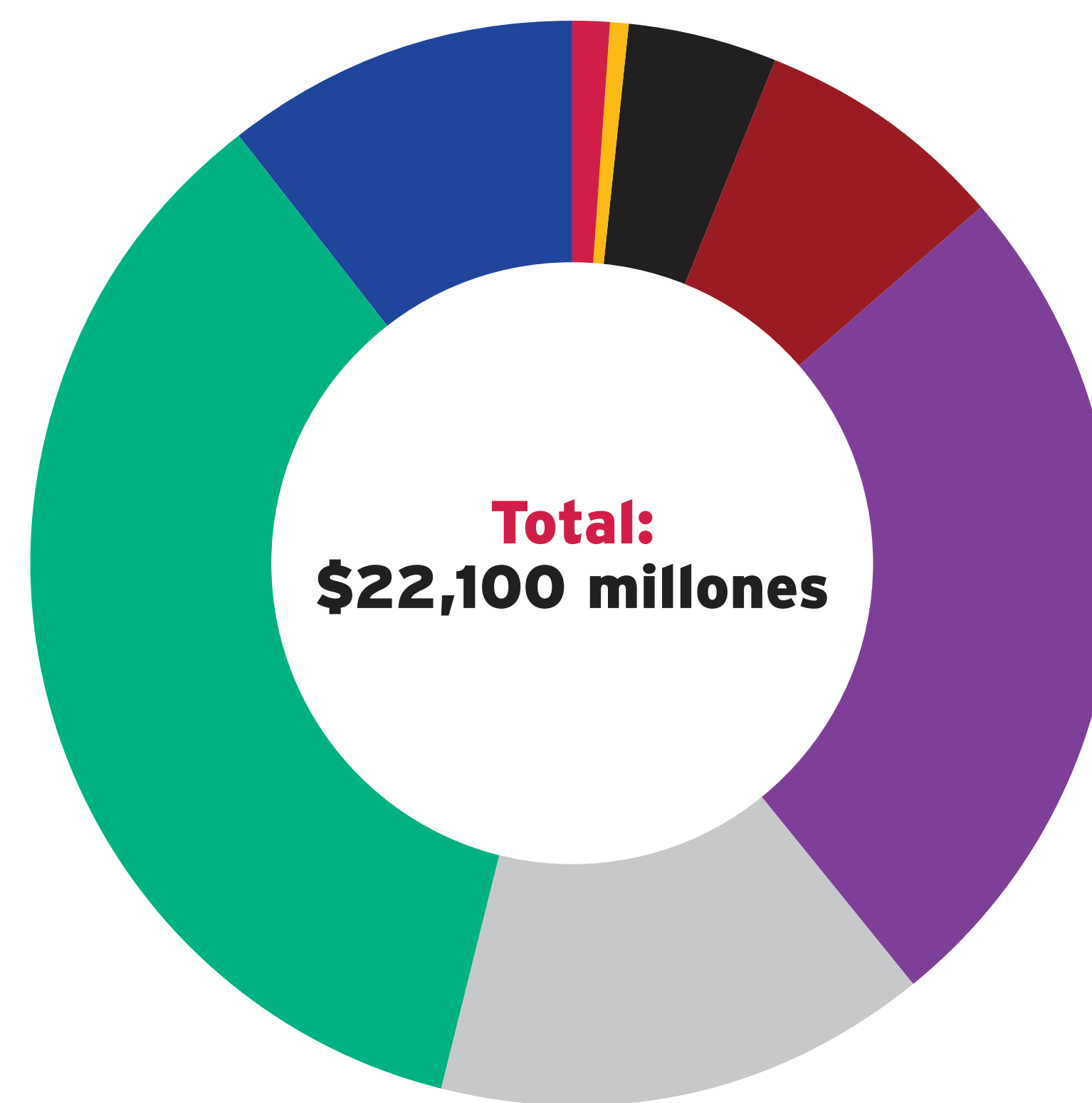
El programa discrecional de CIG de la Administración Federal de Transporte (FTA) financia las inversiones de capital en transporte, lo que incluye trenes pesados, trenes interurbanos, trenes ligeros, tranvías y autobuses de tránsito rápido. La legislación federal sobre transporte exige que los organismos de transporte que soliciten la financiación del programa de CIG completen una serie de pasos durante varios años.

La financiación es sumamente competitiva, sin un resultado garantizado. También implica una carga administrativa pesada y está sujeta a la aprobación por parte del Congreso. **Actualmente, 33 de los 48 proyectos del programa de CIG son proyectos de autobús de tránsito rápido (BRT).**

Necesidades de capital a seis años del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT)

Programa de Transporte Consolidado de Maryland (CTP) para los años fiscales 2026 y 2031

En el programa de CTP final, se han identificado y financiado más de \$22,000 millones en necesidades de capital a nivel estatal para todas las modalidades de transporte según el MDOT durante los próximos seis años. El TTF de Maryland está restringido y muchos proyectos de mantenimiento de capital deben financiarse para conservar la red de transporte en estado de mantenimiento óptimo.



- **TSO:** \$293 millones
Oficina del Secretario
- **MVA:** \$104.1 millones
Administración de Vehículos Motorizados
- **MAA:** \$956.9 millones
Administración de Aviación de Maryland
- **MPA:** \$1,700 millones
Administración del Puerto de Maryland

- **MTA:** \$5,700 millones
Administración de Transporte de Maryland
- **HUR:** \$2,300 millones
Subvención de Capital de los Ingresos de los Usuarios de Carreteras
- **SHA:** \$7,800 millones
Administración Estatal de Carreteras
- **WMATA:** \$2,200 millones
Autoridad de Transporte del Área Metropolitana de Washington

Enfoques de entrega

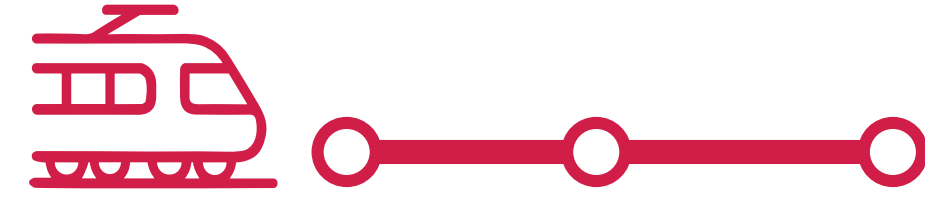
ESTACIÓN

3

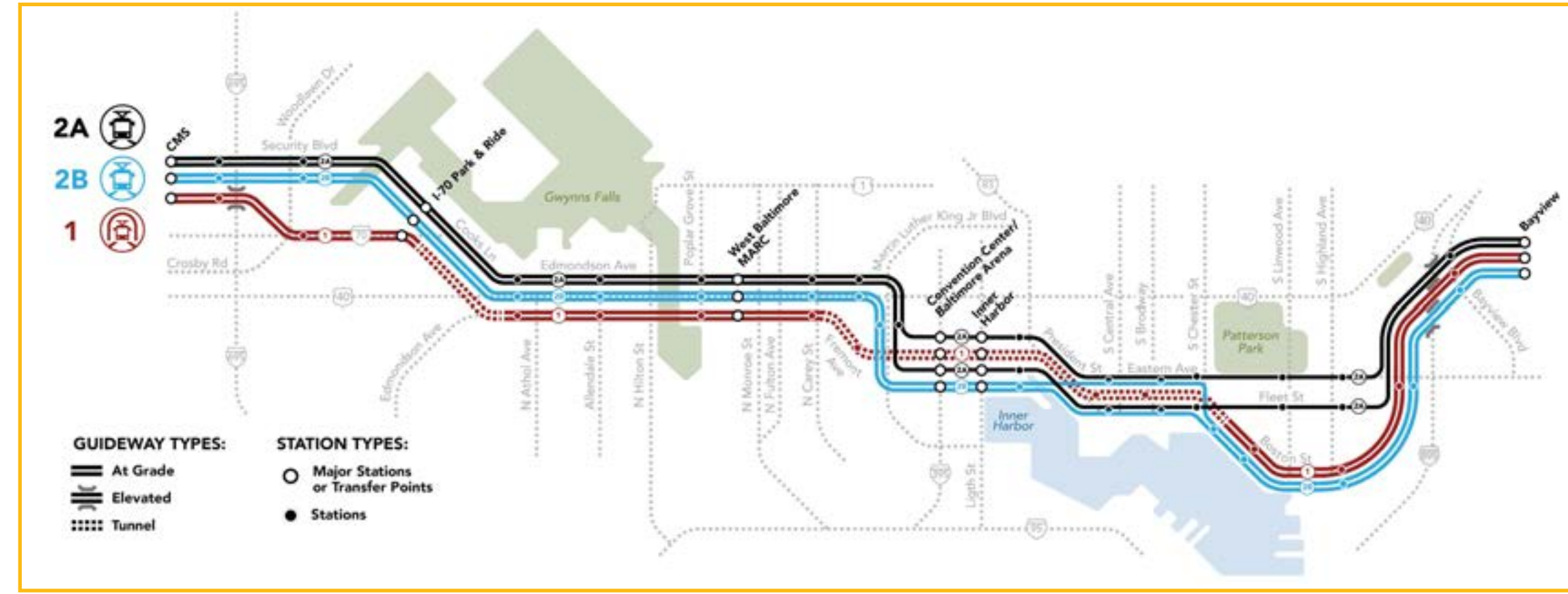
Qué aprenderá en la **Estación 3:**

- Posibles enfoques para ofrecer servicios de transporte público de primera calidad

Posibles enfoques para avanzar con la Red Line



Sistema de tren ligero (LRT) completo: Diseñar y construir la Red Line según lo planificado actualmente: una línea de LRT de 14 millas, que es la opción más costosa y la que llevaría mayor tiempo de construcción. **Los túneles en Cooks Lane y en el centro de la ciudad no son viables desde el punto de vista financiero. Las alternativas restantes comparadas son opciones de LRT a nivel de la superficie.**

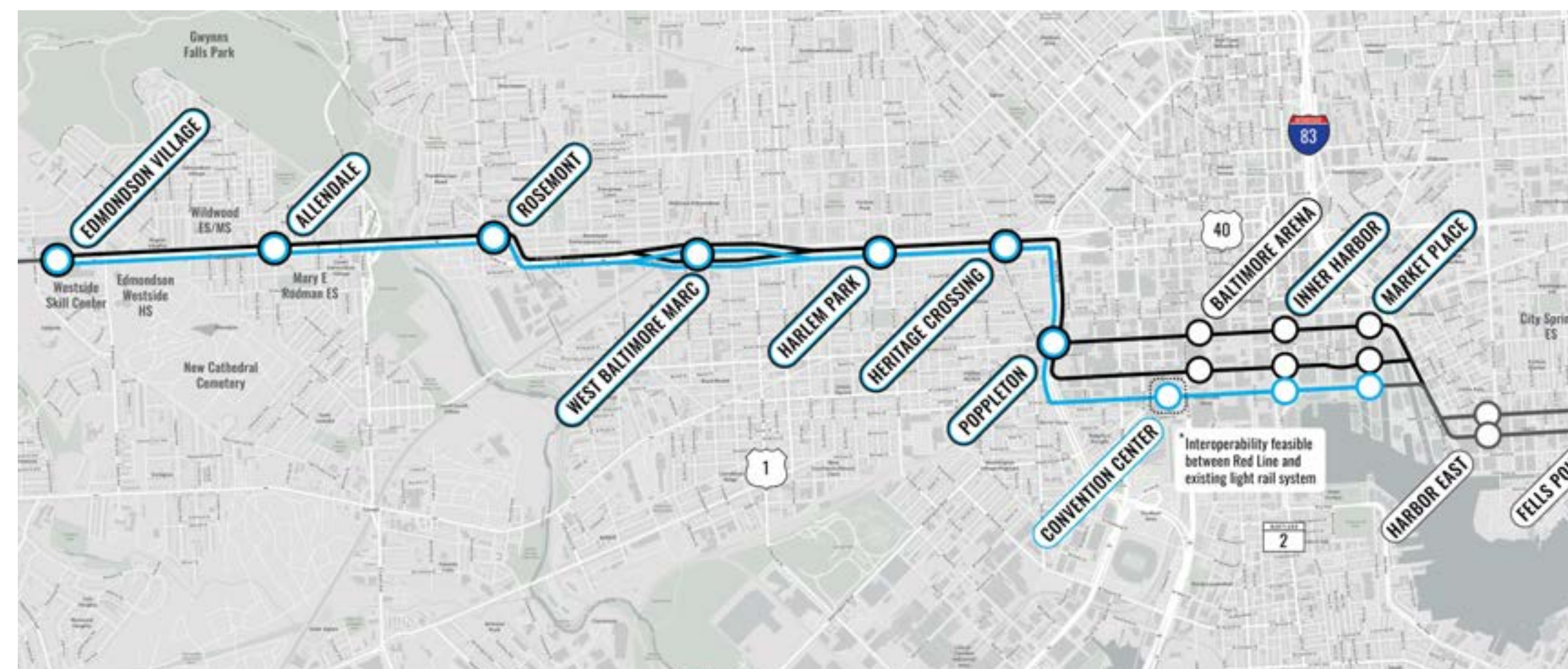


Un sistema de LRT de 14 millas ofrecería lo siguiente:

- ✓ **Opción con mayor** cantidad de pasajeros
- ✓ **Costo anual más bajo** por viaje
- ✓ **Tiempos de viaje ligeramente más rápidos** que el BRT
- ✗ **Opción de costo más alto;** recursos limitados a nivel estatal y federal para financiar el proyecto
- ✗ **Al menos nueve años** hasta la finalización; los megaproyectos más largos son más propensos a riesgos, como la inflación y los cambios políticos o de políticas
- ✗ **Dado que los túneles tienen un costo prohibitivo,** los trazados restantes a nivel de la superficie tienen impactos sustanciales en el estacionamiento, las propiedades y la operación



Construcción por fases del tren ligero (LRT): Un tramo inicial de Edmondson Village a Market Place podría diseñarse y construirse con un menor costo de capital, y las fases futuras podrían diseñarse, financiarse y construirse de manera independiente. Sin embargo, no hay garantías de si se agregarán fases futuras ni de cuándo pasará.



En comparación con el sistema de LRT de 14 millas, esta estrategia ofrecería:

- ✓ **Potencial de reurbanización similar** durante el tramo de la Fase 1
- ✓ El tramo con **mayor cantidad de pasajeros** de todo el corredor
- ✓ **Mantiene la misma capacidad por vehículo** en comparación con el sistema de LRT de 14 millas
- ✓ **Tiempos de viaje ligeramente más rápidos** que el BRT
- ✗ **No hay una ruta clara** para avanzar con el resto del corredor
- ✗ **Conlleva un mayor nivel de riesgo** en comparación con el BRT
- ✗ **Mayor costo de implementación** en todas las fases debido a la inflación
- ✗ **Incluye el costo de la instalación de operaciones completa**
- ✗ **Menos eficiente de operar** debido al personal requerido y a la capacidad de mantenimiento



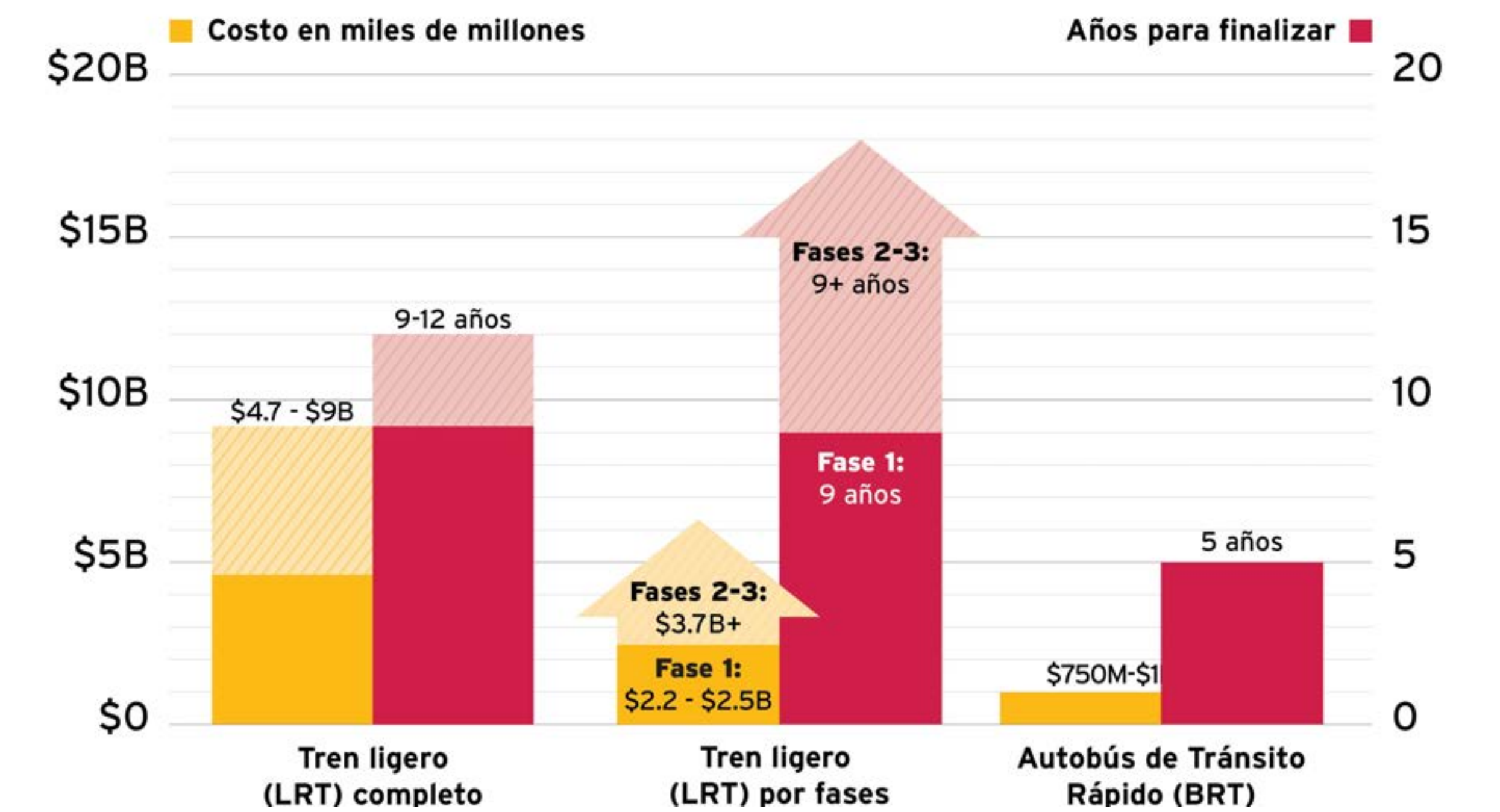
Autobús de tránsito rápido (BRT): Diseñar y construir una línea de BRT de alta calidad con características similares a las del sistema de LRT.



En comparación con el sistema de LRT de 14 millas, esta estrategia ofrecería:

- ✓ **Menor costo de construcción**
- ✓ **Menor costo de operación** y mantenimiento anual
- ✓ **Menor duración de la construcción**
- ✓ **Menor adquisición de derecho de vía**
- ✓ **Menor impacto en el estacionamiento y el tráfico**
- ✓ **Oportunidad de tener cuatro estaciones adicionales**
- ✓ **Podría compartir las instalaciones de mantenimiento** construidas para la iniciativa BMORE Bus
- ✗ **Menor cantidad de pasajeros** y capacidad del vehículo
- ✗ **Mayor tiempo de viaje** debido a tramos de tráfico mixto
- ✗ **Costo anual proyectado más alto** por usuario

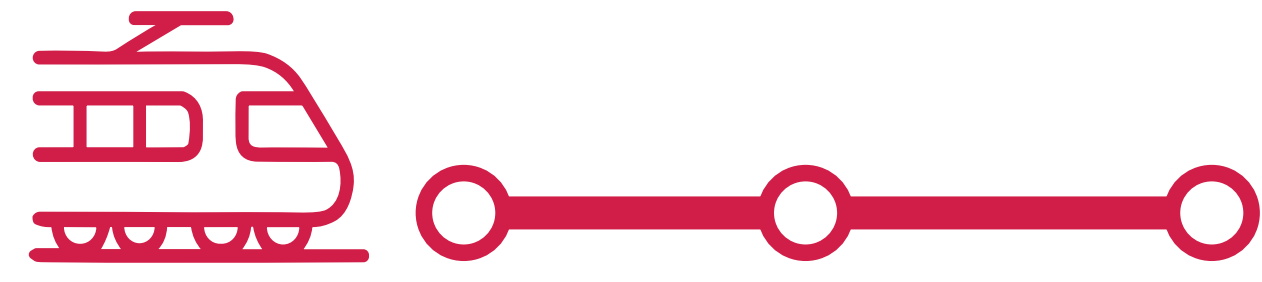
Costo y años para finalizar por enfoque



Costo del retraso

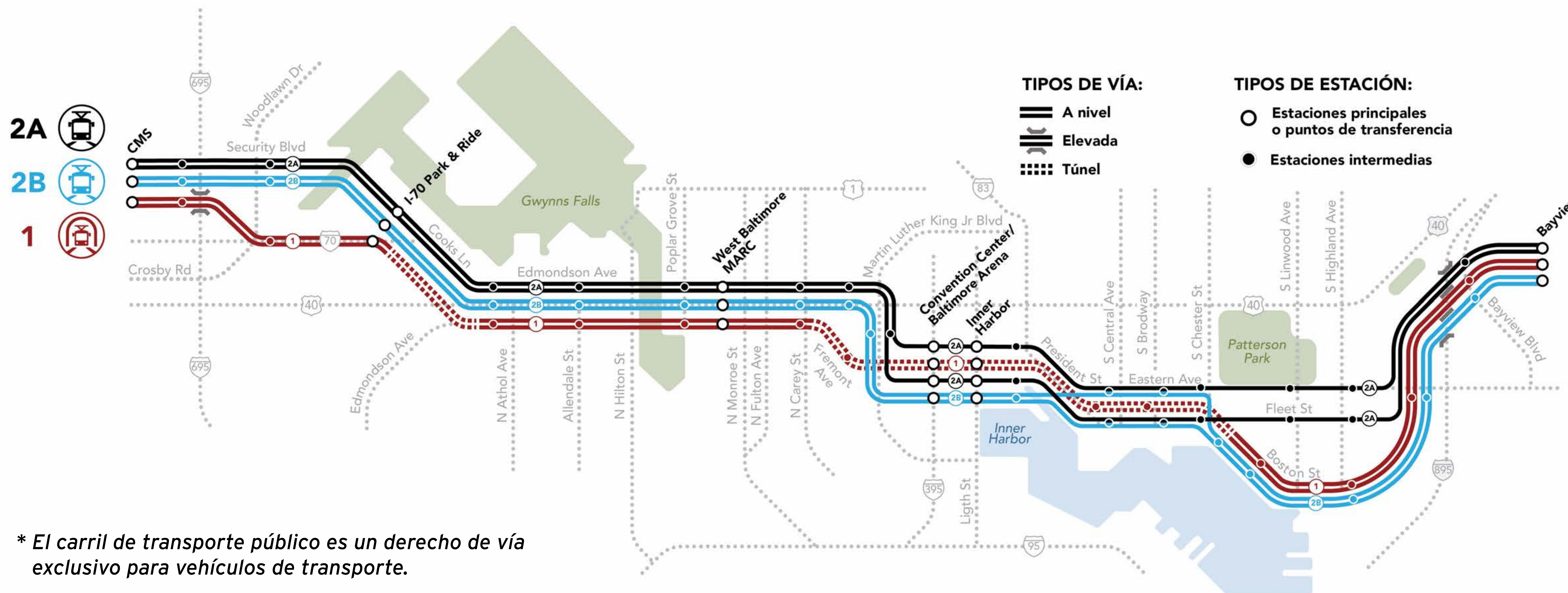
Cada año que el proyecto se retrasa, más caro se vuelve. La opción de LRT menos costosa para la Red Line costaría \$4,700 millones. Si el inicio de la construcción se retrasara cinco años, la inflación sumaría \$882 millones en costos.

Avanzar con el sistema de tren ligero completo



Diseñar y construir la Red Line según lo planificado actualmente: una línea de LRT de 14 millas, que es la opción más costosa y la que llevaría mayor tiempo de construcción.

- Ofrece la capacidad más alta y tiempos de viaje hasta siete minutos más rápidos para los trayectos comunes (menos de tres millas).
- Los trazados a nivel de la superficie podrían conectarse con el Tren Ligero Central.
- Resulta difícil mitigar los impactos en las propiedades, el estacionamiento y el medioambiente debido a la existencia de estándares de diseño inflexibles.
- Según la comunidad y las partes interesadas, la principal prioridad fue que el proyecto se ejecute lo más rápido posible, y el sistema de LRT completo tiene el cronograma más extenso.
- Los nuevos criterios en el programa de CIG favorecen a los proyectos que **requieren menos del 40% del costo del proyecto o \$1,000 millones**. La mayor parte de la carga de los costos recaería en los recursos locales debido a los cambios en el Programa de Subvenciones para Inversiones de Capital.

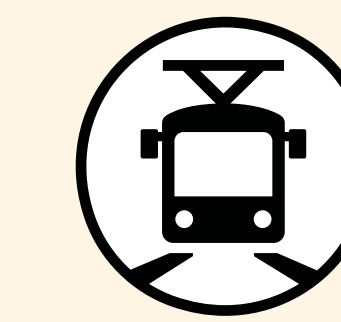


* El carril de transporte público es un derecho de vía exclusivo para vehículos de transporte.



Alternativa 1 Túneles de LRT

- Similar al Alineamiento Preferido de 2012, con modificaciones
- Carril de transporte público* a lo largo de la I-70
- Túnel bajo Cooks Lane y el centro de la ciudad
- Carril de transporte público a lo largo de Boston Street



Alternativa 2A LRT en superficie hacia el norte

- Carril de transporte público a lo largo de Security Boulevard
- Operaciones de tráfico mixto a lo largo de Cooks Lane
- Par vial de transporte público en Baltimore Street/Lombard Street
- Par vial de transporte público en Eastern Avenue/Fleet Street



Alternativa 2B LRT en superficie hacia el sur

- Carril de transporte público a lo largo de Security Boulevard
- Operaciones de tráfico mixto a lo largo de Cooks Lane
- Carril de transporte público a lo largo de Pratt Street
- Carril de transporte público a lo largo de Boston Street

Tren ligero por fases: Avance de un tramo parcial del corredor



El tramo del corredor entre las estaciones de Edmondson Village y Market Place **es el tramo más corto que puede construirse como Fase 1.**

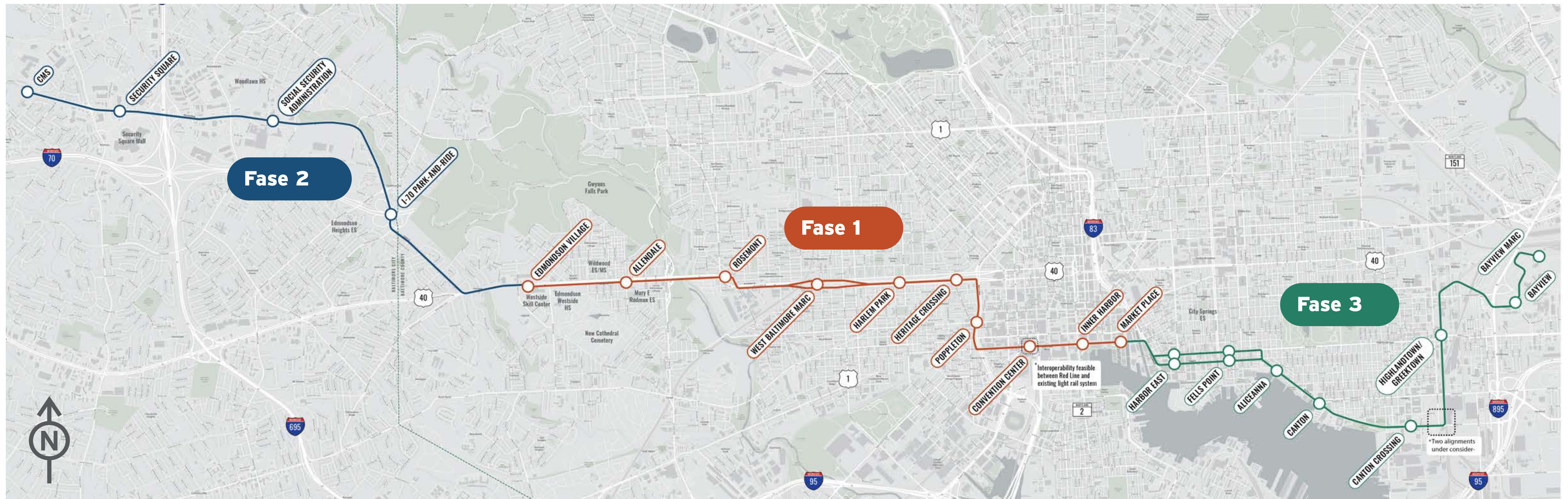
- Presta servicio a poblaciones que dependen del transporte público
- Brinda conexiones con MARC, el tren ligero y el metro
- Fragmenta el apoyo de la comunidad
- A medida que pase el tiempo y se realicen nuevos desarrollos, las Fases 2 y 3 tendrán que volver a evaluarse para ajustar el diseño a los cambios en el entorno construido (p. ej., desarrollo nuevo).



Menor costo de capital inicial, pero mayor costo general



Mayor riesgo de poder terminar todo el corredor debido a la extensión del plazo de entrega

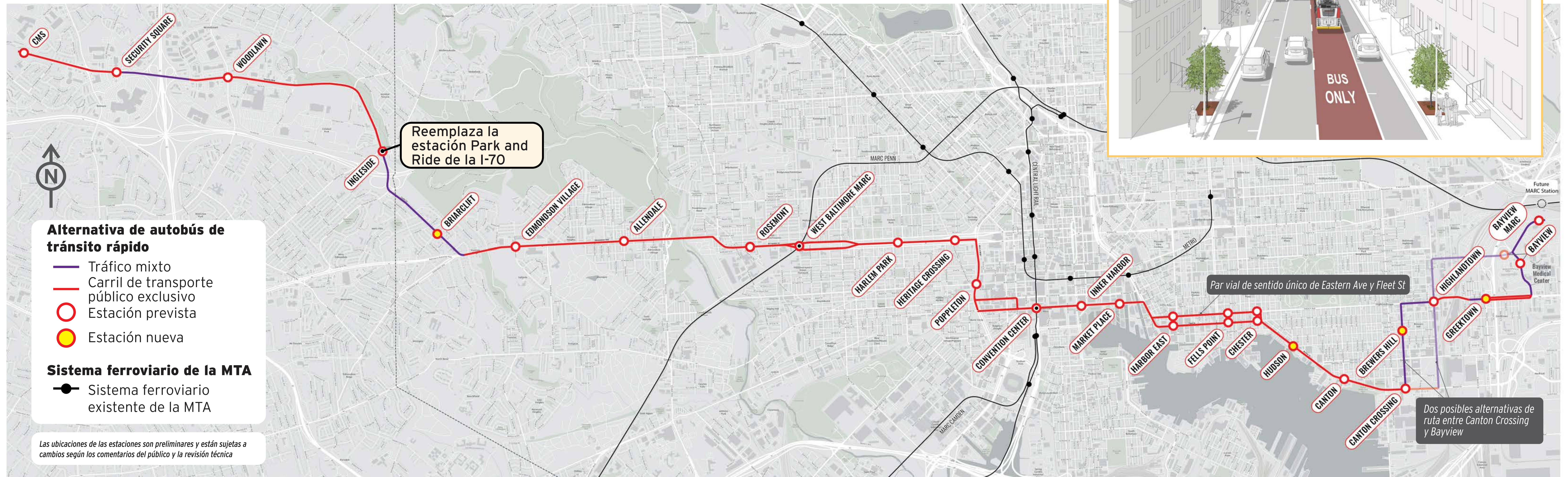


Alternativa de autobús de tránsito rápido



Diseñar y construir una línea de BRT de alta calidad con características similares al sistema de LRT, con un costo significativamente reducido de entre \$750 y \$1,000 millones. Una vez que los fondos de la construcción estén garantizados, la un proyecto de BRT puede ejecutarse en un plazo tan corto como tres años.

- El 80% del corredor funcionará como carril de transporte público exclusivo con un diseño y un rendimiento que son comparables a los principales proyectos de BRT a nivel nacional.
- Menores impactos en las propiedades
- Duración más corta de la construcción
- El costo más bajo de las tres opciones



Creación de una red regional

ESTACIÓN

4

Qué aprenderá en la **Estación 4:**

- Inversión en la red de transporte público de Baltimore
- El transporte público impulsa el desarrollo económico

Avance en el plan de transporte público regional

Debido a las restricciones fiscales a nivel federal y estatal, ahora es el momento de reconsiderar el proyecto de la Red Line de Baltimore y **volver a comprometernos con el fortalecimiento de la región de Baltimore** de manera que podamos generar impactos más positivos e inmediatos.

La propuesta de un programa sólido de inversiones en transporte público durante los próximos 10 años modernizará la infraestructura existente, expandirá la red de transporte público de primera calidad y conectará directamente múltiples sitios de desarrollo orientado al transporte (TOD) en toda la región de Baltimore, lo que facilitará a los residentes y los trabajadores el acceso a viviendas, escuelas, trabajos y servicios de forma eficiente.

Proyectos financiados:

- Reemplazo de la flota de vagones de Metro (\$400 millones)
- Programa de Modernización del Tren Ligero (\$1,400 millones)
- ● ● Subvención RAISE para el corredor este-oeste (\$50 millones)

Proyectos propuestos:

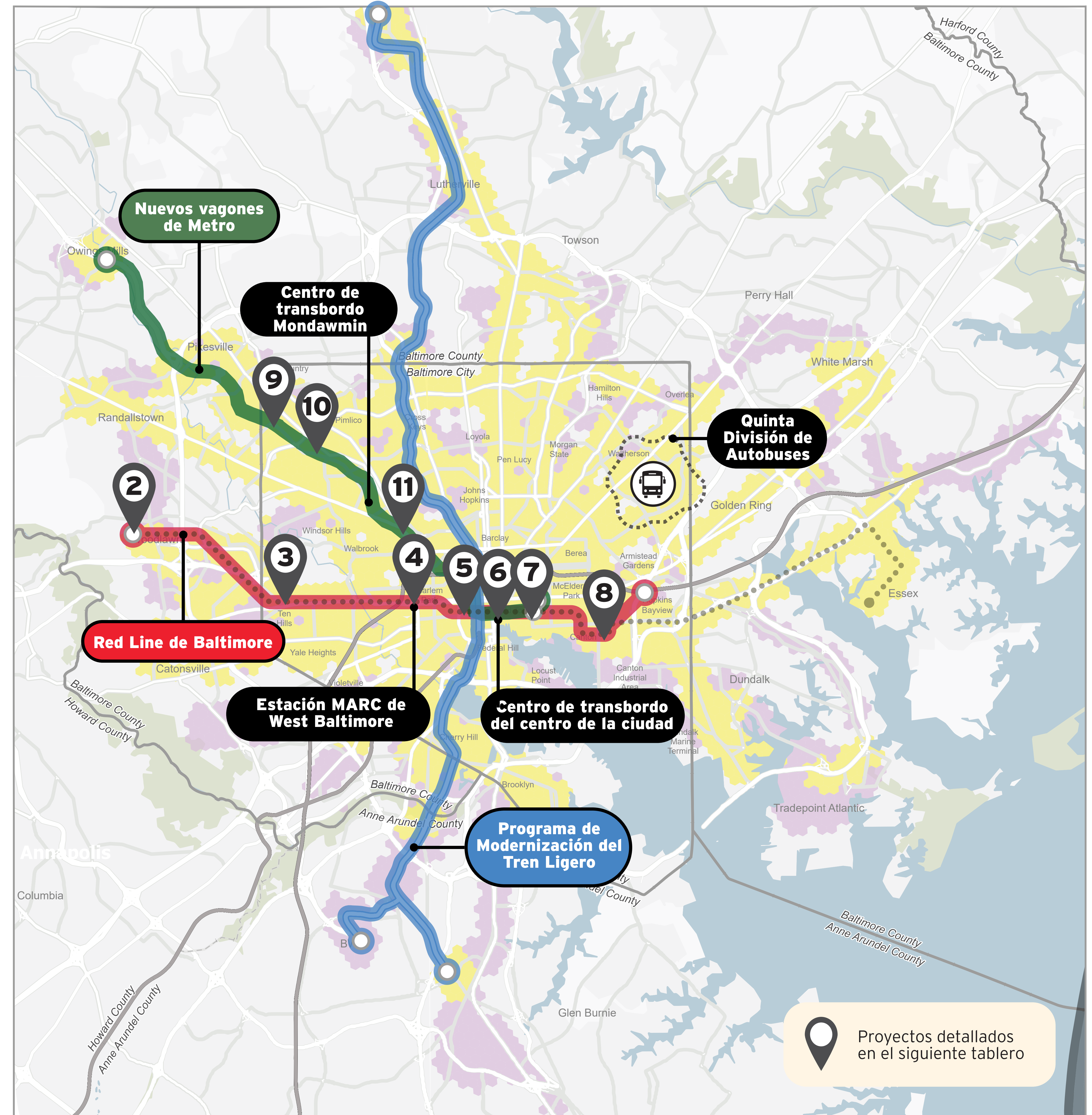
- Sistema de LRT de la Red Line (\$4,700 a \$9,000 millones) o BRT (\$750 a \$1,000 millones)

Propuesta de implementación del plan BMORE Bus (\$1,100 millones):

- BMORE BUS: Alta frecuencia (10 min o menos)
- BMORE BUS: Frecuente (15 min o menos)

Visión a 25 años:

- 1 Plan Regional de Transporte público 2025 para el Centro de Maryland

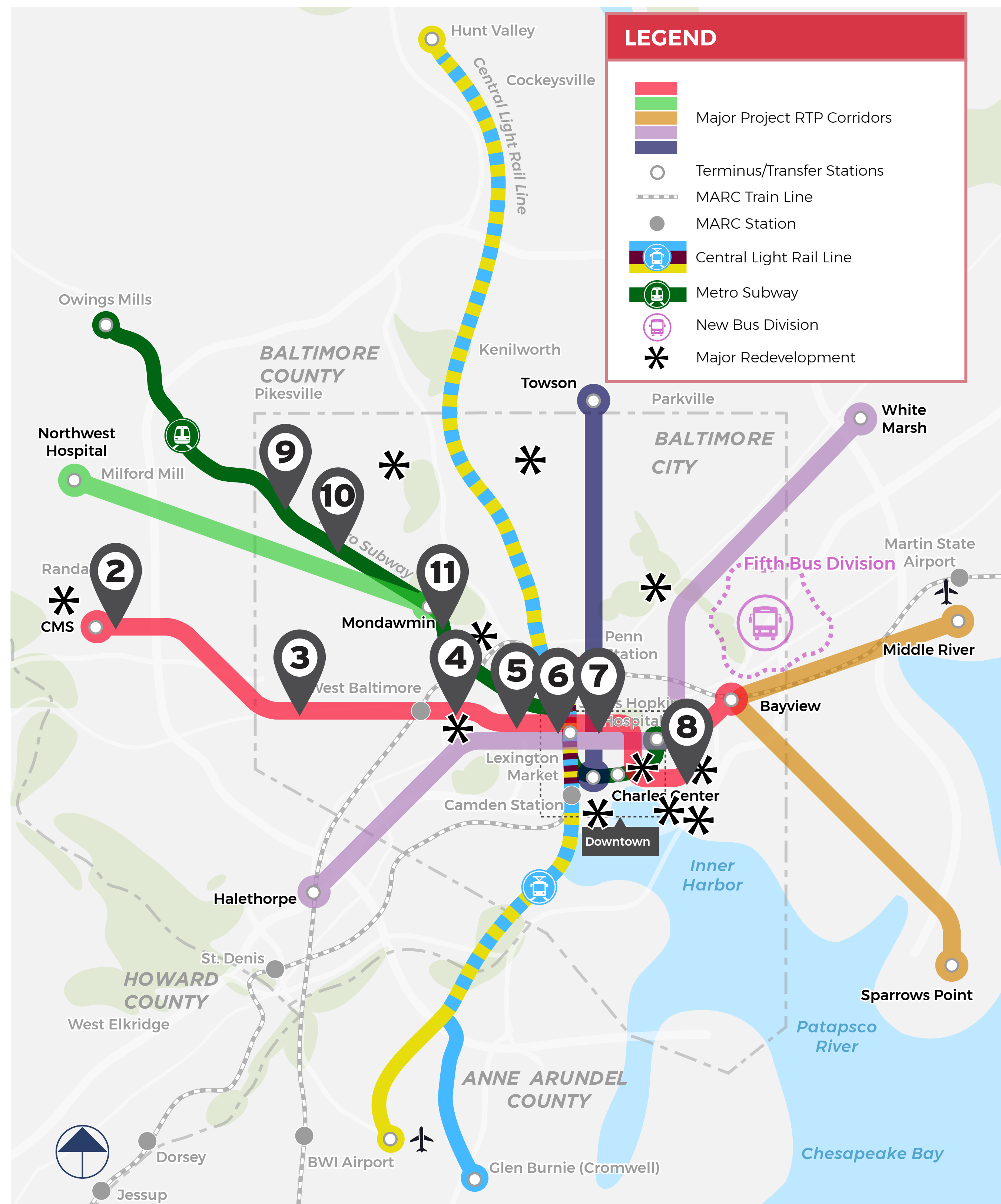


Transporte que impulsa las oportunidades y el crecimiento en la región de Baltimore

1 Plan Regional de Transporte 2025 para el Centro de Maryland



El transporte público es un impulsor clave del desarrollo económico en la región de Baltimore. El Plan Regional de Transporte 2025 para el Centro de Maryland identifica cinco Corredores de Proyectos Principales del RTP con un fuerte potencial de cantidad de pasajeros y necesidades de movilidad no satisfechas, y la Red Line es la primera que está lista para avanzar. El proyecto podría impulsar hasta \$12,000 millones en desarrollo orientado al transporte y fortalecer las conexiones con áreas importantes de reurbanización. De manera conjunta, estos esfuerzos impulsan los avances iniciales hacia objetivos a largo plazo del RTP y ayudan a consolidar más de \$1,500 millones en desarrollo regional planificado.



2 Security Square Mall
El condado de Baltimore y el estado de Maryland se han comprometido a aportar **\$30 millones** para respaldar la revitalización del predio de Security Square Mall y el desarrollo de uso mixto en Woodlawn.



3 Edmondson Village
El proyecto del centro comercial Edmondson Village incluye el compromiso de la ciudad de aportar **aproximadamente \$8 millones**, junto con fondos adicionales provenientes de inversores privados y de la comunidad orientados a mejoras de capital y modernización.



4 Estación MARC de West Baltimore
La estación MARC de West Baltimore forma parte de las mejoras más amplias a la infraestructura de transporte vinculadas al Programa del Túnel Frederick Douglass.



5 West Baltimore United
West Baltimore United es un proyecto de planificación de **\$185 millones** respaldado por el gobierno federal para reconectar a las comunidades afectadas por la "Highway to Nowhere" (Carretera a ninguna parte) y décadas de desinversión.



6 Universidad de Maryland, Baltimore
La revitalización en varias fases del corredor de West Lexington representa una inversión privada de **casi \$300 millones** para crear nuevas viviendas de uso mixto y servicios comunitarios.



7 Harbor Place
Se estima que la remodelación planificada de Harborplace como desarrollo de uso mixto frente al mar será de entre **\$900 y \$1,000 millones** en inversión privada y pública combinada.



8 Reurbanización de Greektown Industrial
El antiguo complejo industrial Crown, Cork & Seal en Greektown recibió **\$1.75 millones** en fondos de preservación histórica para respaldar su reutilización adaptativa.



9 Desarrollo orientado al transporte en Reisterstown Plaza
Una reurbanización de uso mixto en la estación Reisterstown Plaza aprovechará aproximadamente **\$4.7 millones** en fondos federales de planificación RAISE para impulsar viviendas orientadas al transporte, tiendas minoristas y espacios comunitarios, al tiempo que se mejora la conectividad multimodal en una zona poco aprovechada.



10 Desarrollo orientado al transporte en Rogers Avenue
El plan de desarrollo orientado al transporte de Rogers Avenue conceptualizó la reurbanización de uso mixto orientada al transporte del predio estatal de aproximadamente 7 hectáreas (18 acres) que rodea la estación de metro Rogers Avenue.



11 State Center
La reurbanización de State Center es un proyecto de revitalización urbana para transformar un complejo de oficinas gubernamentales en un distrito dinámico de uso mixto y orientado al transporte público. El proyecto está a cargo de un grupo de trabajo entre el Estado y la Ciudad, que está conformado por los principales organismos del Estado y la Ciudad de Baltimore.

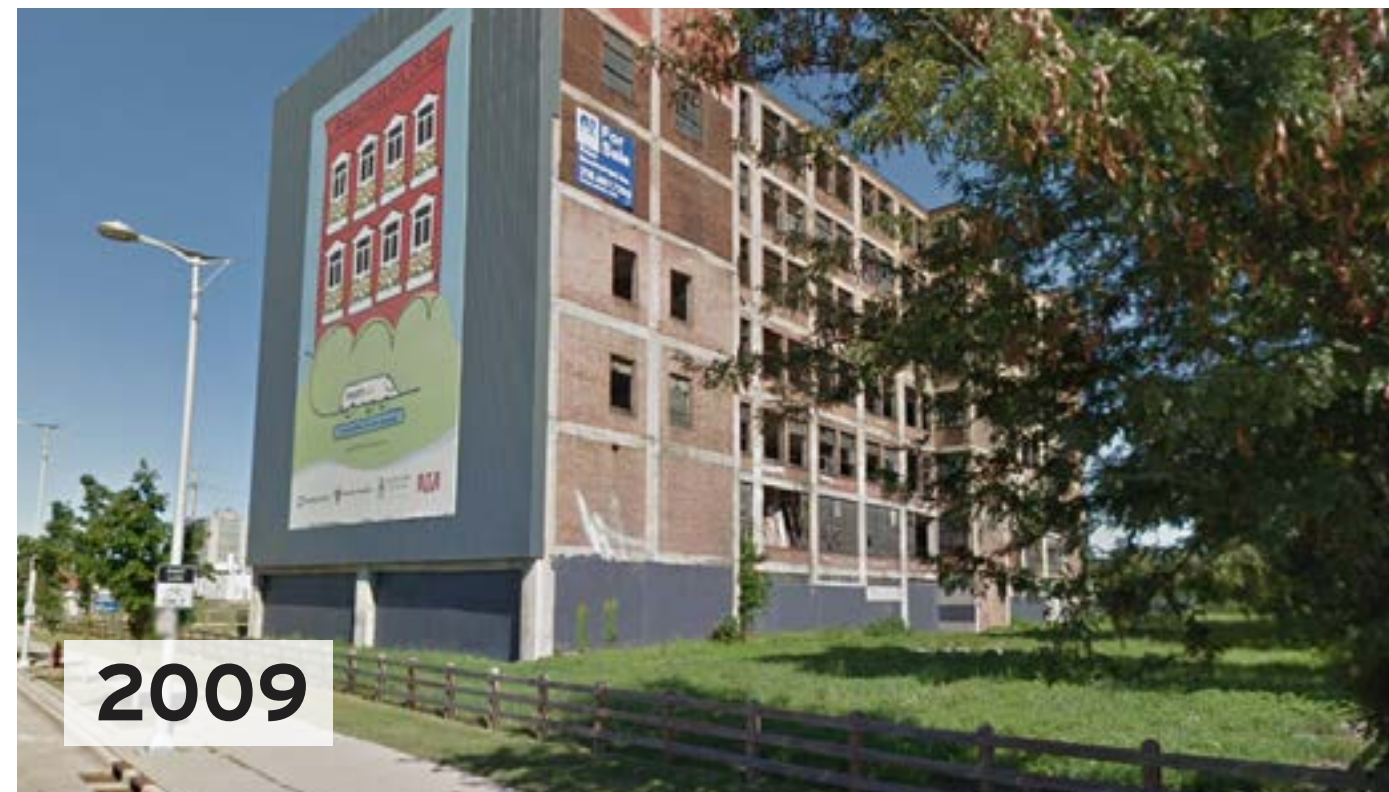
El transporte rápido atrae el desarrollo económico

En todo el país, existen ejemplos de **proyectos de BRT que catalizan un desarrollo significativo cerca de las estaciones.**

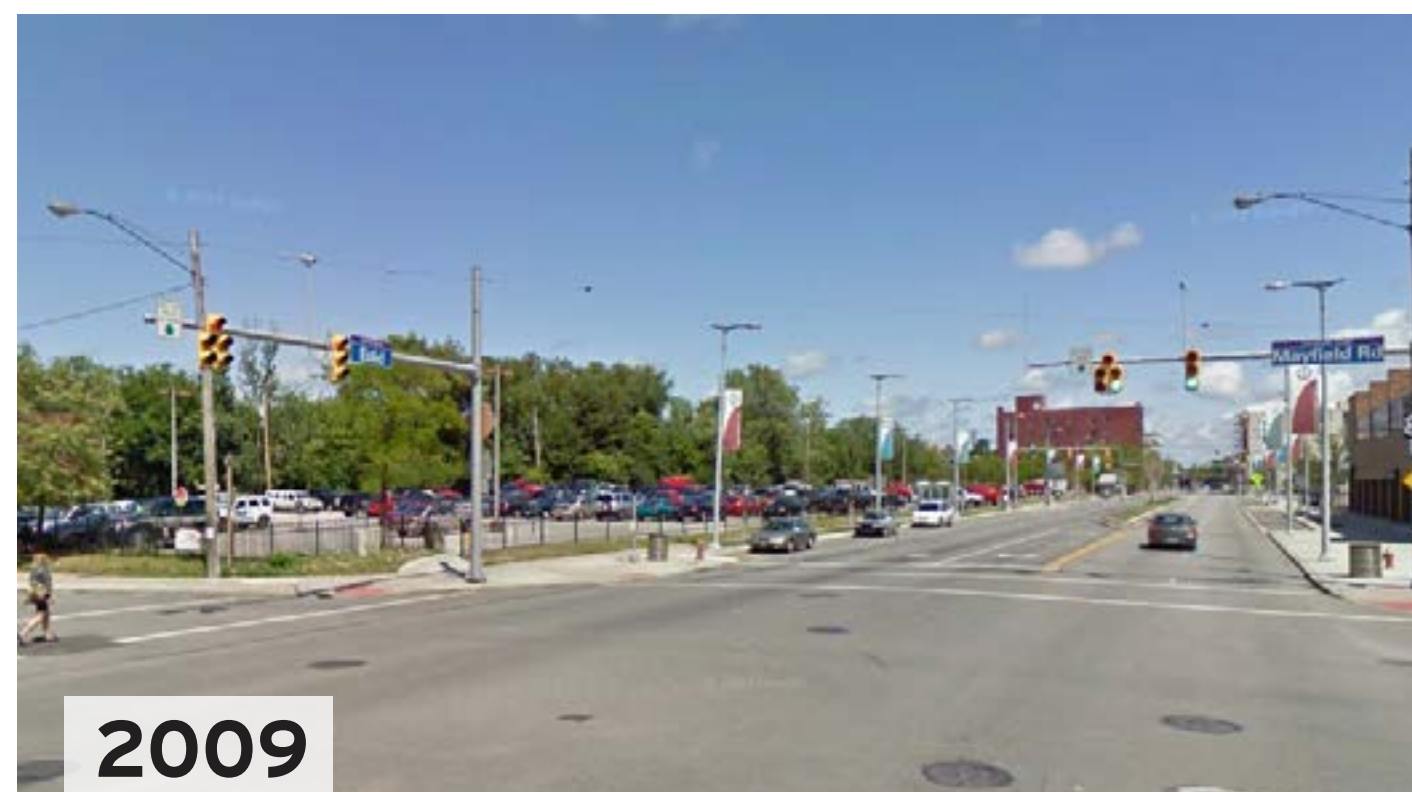
Cleveland: HealthLine

La HealthLine de Cleveland impulsó más de \$9,000 millones en actividad de desarrollo económico a lo largo del corredor de Euclid. El proyecto se inauguró hace 17 años. La Autoridad de Transporte Regional del Gran Cleveland (GCRTA) dejó de hacer un seguimiento del nuevo crecimiento económico después de 10 años debido a que la historia del desarrollo económico ya era sólida. **Los datos de los primeros 10 años mostraron \$190 en actividad de desarrollo económico por cada \$1 invertido en el proyecto.**

The Link



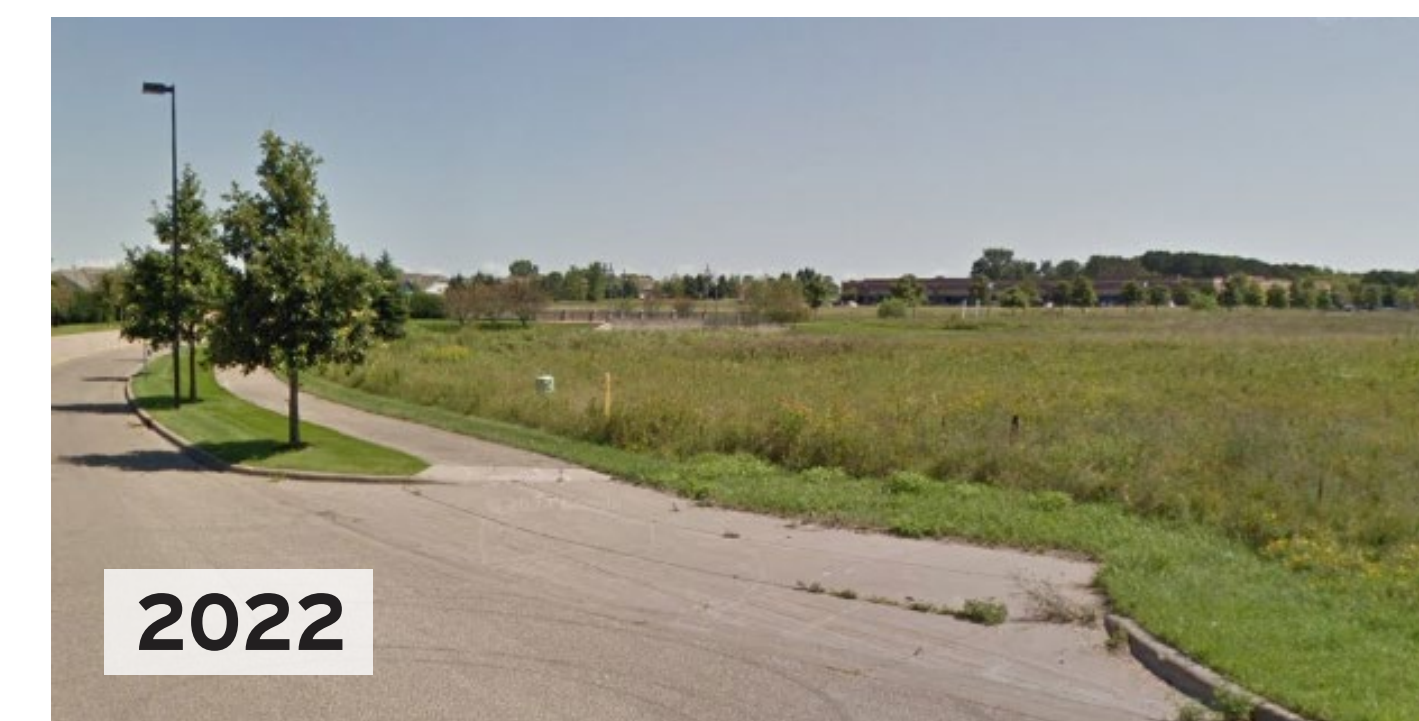
Harrington Discovery Institute



Mineápolis: Gold Line

Mineápolis ha cancelado todos los proyectos ferroviarios futuros en favor del BRT debido a la rentabilidad en la ejecución y al retorno en el desarrollo económico. Incluso mientras la Gold Line de Mineápolis estaba en construcción, se empezaron a edificar nuevas viviendas y desarrollos como respuesta a las futuras estaciones. A continuación, se presenta un ejemplo de departamentos de baja altura que se están construyendo en una de las áreas más suburbanas del corredor.

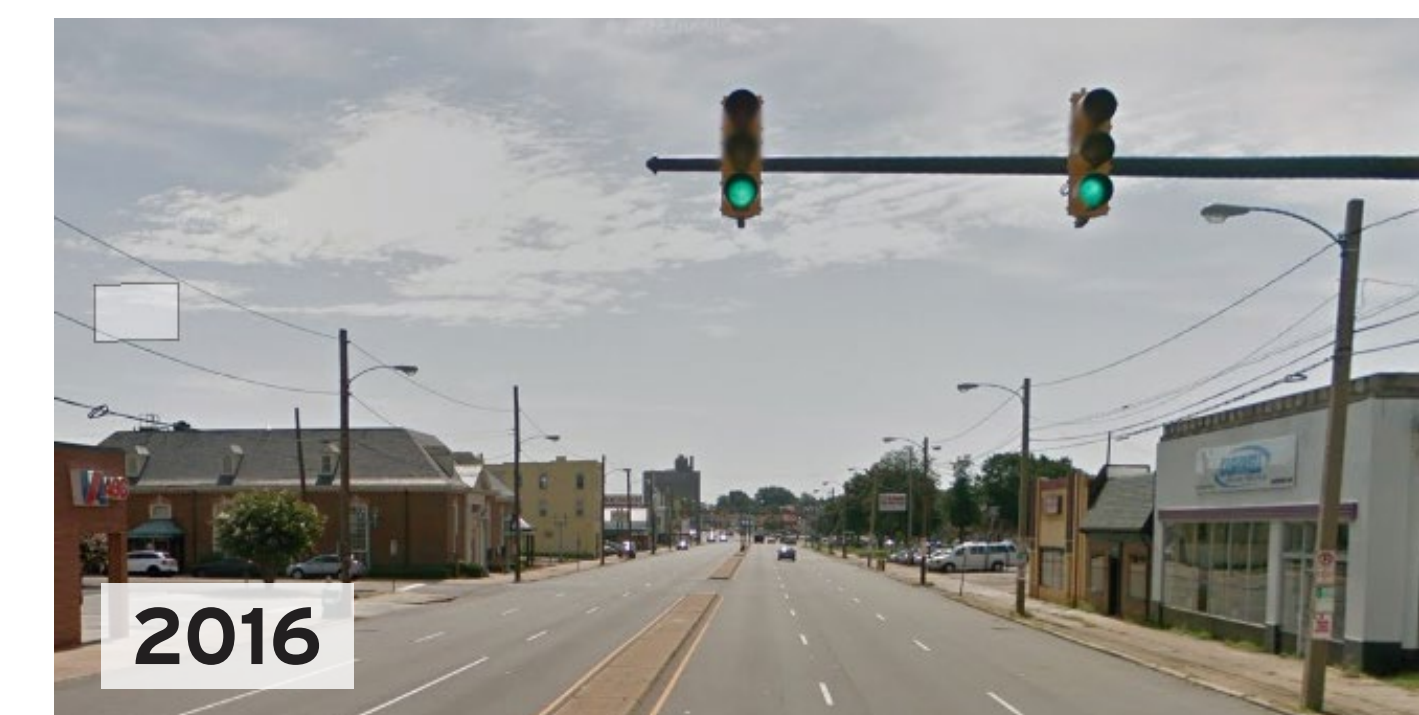
Complejo de departamentos de Norhart Oakdale



Richmond: The Pulse

Desde 2018, han existido **al menos 107 proyectos de desarrollo distintos (valuados en \$1.5 millones o más) construidos o planificados a menos de 0.5 millas del corredor** de la línea de BRT The Pulse en Richmond. Además, se han construido casi 11 000 unidades de viviendas nuevas a lo largo del corredor, lo que incluye un edificio de departamentos y el desarrollo adyacente a la estación de Scott's Addition que se muestra a continuación.

Scott's Addition



¡Háganos saber su opinión!

Deje un comentario aquí para contarnos qué opina de las inversiones propuestas para esta estación.

Comparación de las opciones de trazado

ESTACIÓN

5

Qué aprenderá en la **Estación 5:**

- Consideraciones sobre el rendimiento de los modos de transporte a lo largo del corredor

Desde CMS hasta Cooks Lane



Sistema de tren ligero (LRT)

- ✓ **Mayor confiabilidad** debido al carril de transporte público exclusivo
- ✓ La **instalación de Park-and-Ride de la I-70** ofrece un mayor acceso desde los puntos de origen regionales
- ✓ **Respalda el desarrollo económico** y las oportunidades de desarrollo orientado al transporte (TOD)
- ✗ **Requiere la reconstrucción de la I-695**

34-35 min
Tiempo de viaje
Desde CMS hasta Charles Center

6,000
Hogares

10,500
Empleos alcanzados

Frecuencia de entre 7 y 10 min

0 Adquisiciones de propiedades completas

40 Espacios de estacionamiento eliminados



Autobús de tránsito rápido (BRT)

- ✓ **Mejor acceso para los estudiantes** que viajan a Woodlawn High School debido al traslado de la estación Social Security Administration hacia Woodlawn
- ✓ **Respalda el desarrollo económico y las oportunidades de TOD en un plazo menor**
- ✗ **El tráfico mixto** a través de la I-695 podría ralentizar el tiempo de viaje
- ✗ **No se incluye la Park-and-Ride de la I-70**

37 min
Tiempo de viaje
Desde CMS hasta Charles Center

5,000
Hogares

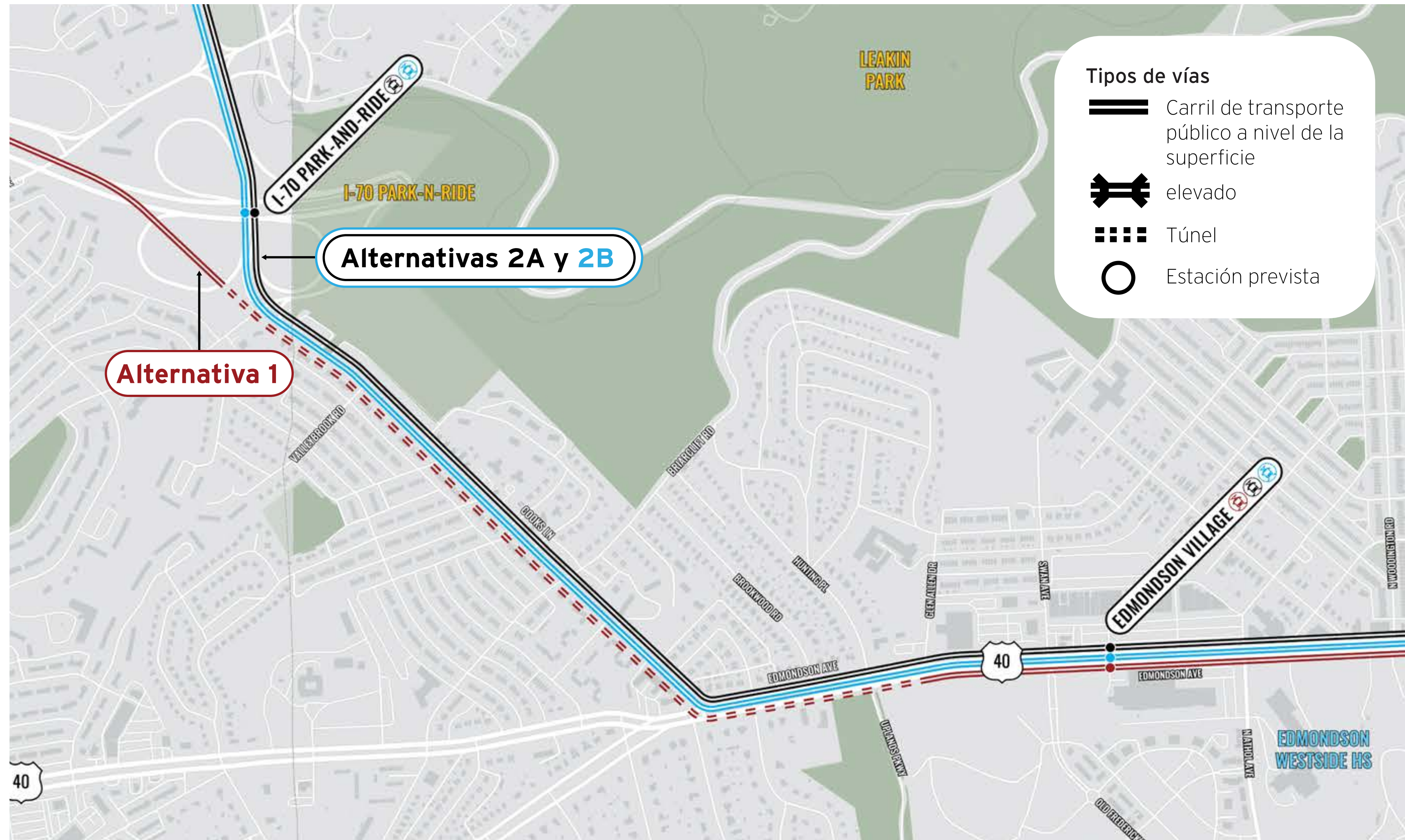
11,000
Empleos alcanzados

Frecuencia de entre 7 y 10 min

0 Adquisiciones de propiedades completas

40 Espacios de estacionamiento eliminados

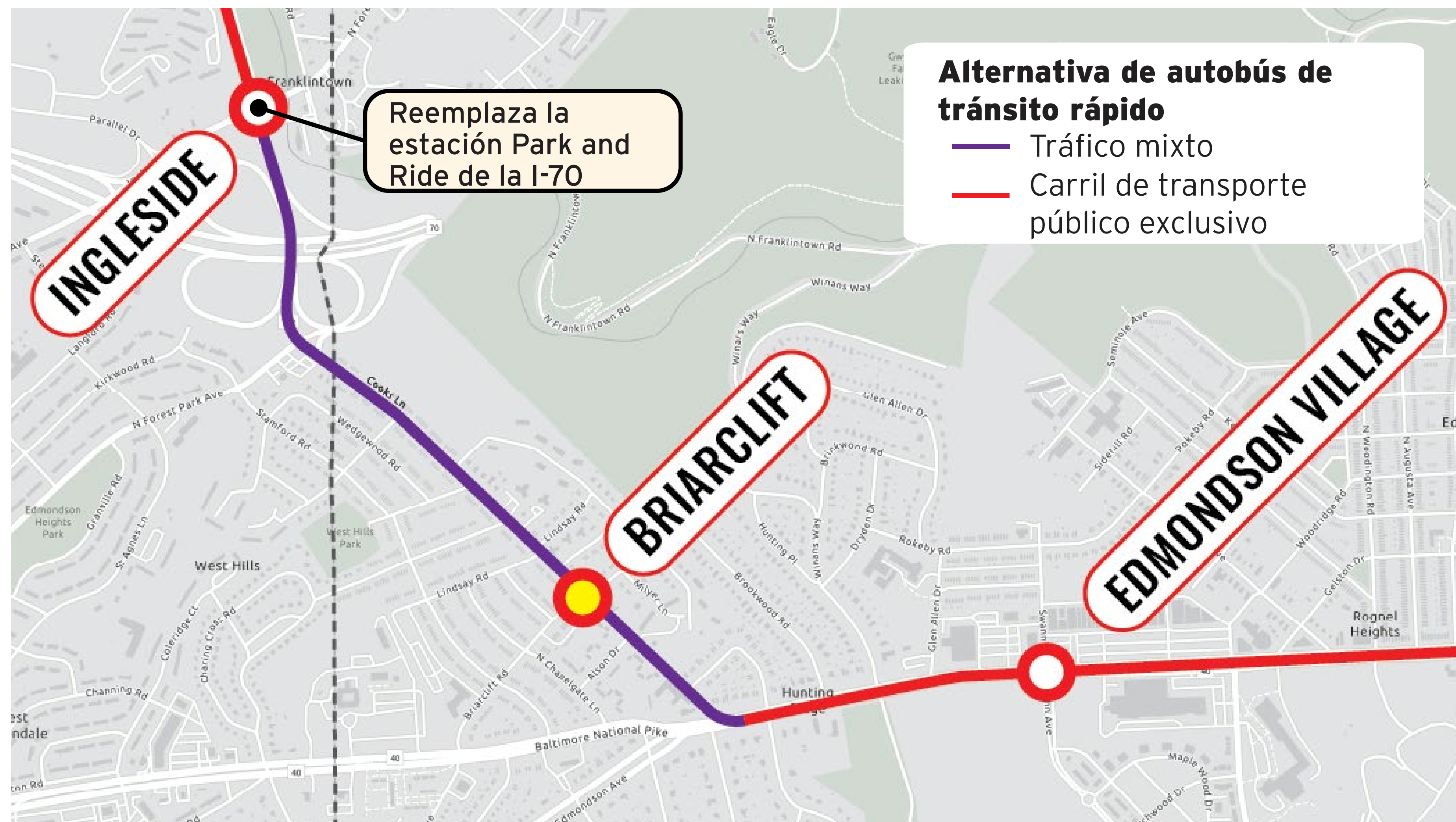
Opciones de trazado en Cooks Lane



Sistema de tren ligero (LRT)

- ✓ La vía ferroviaria exclusiva es la mejor opción para las operaciones y la confiabilidad del sistema
- ✓ Oportunidad adicional del TOD en la Park-n-Ride de la I-70
- ✗ Mayores impactos por construcción
- ✗ Mayor duración de la construcción
- ✗ Costo más elevado
- ✗ No hay una estación para los residentes de Cooks Lane
- ✗ Las alternativas a nivel de superficie eliminan algunos espacios de estacionamiento en el lado este de Cooks Lane; el estacionamiento del lado oeste se mantendría

25-26 min Tiempo de viaje Desde Ingleside hacia Charles Center	2,000 Hogares	500 Empleos alcanzados	Frecuencia de entre 7 y 10 min	0 Adquisiciones de propiedades completas	100 Espacios de estacionamiento eliminados
---	-------------------------	----------------------------------	---------------------------------------	---	---



Autobús de tránsito rápido (BRT)

- ✓ Tiempo de implementación más rápido
- ✓ Menor costo de construcción
- ✓ Mantiene el estacionamiento en ambos lados de Cooks Lane
- ✓ Menos adquisiciones de propiedades
- ✓ Agrega una estación en Briarclift, lo que aumenta el acceso comunitario
- ✗ El tráfico mixto en partes del tramo podría ralentizar el tiempo de viaje

28 min Tiempo de viaje Desde Ingleside hacia Charles Center	3,500 Hogares	500 Empleos alcanzados	Frecuencia de entre 7 y 10 min	0 Adquisiciones de propiedades completas	10 Espacios de estacionamiento eliminados
--	-------------------------	----------------------------------	---------------------------------------	---	--

US 40 | Desde Edmondson Village hasta la estación MARC de West Baltimore



Sistema de tren ligero (LRT)

- ✓ **Confiabilidad mejorada** debido al carril de transporte público exclusivo de doble sentido
- ✗ **Impactos en las propiedades significativamente mayores** para los residentes de Edmondson Avenue
- ✗ **Impactos de ruido** y vibración a lo largo de Edmondson Avenue
- ✗ **Desafíos de acceso** para la reurbanización del centro comercial Edmondson Village


20-21 min
 Tiempo de viaje
 Desde Edmondson Village
 hasta Charles Center

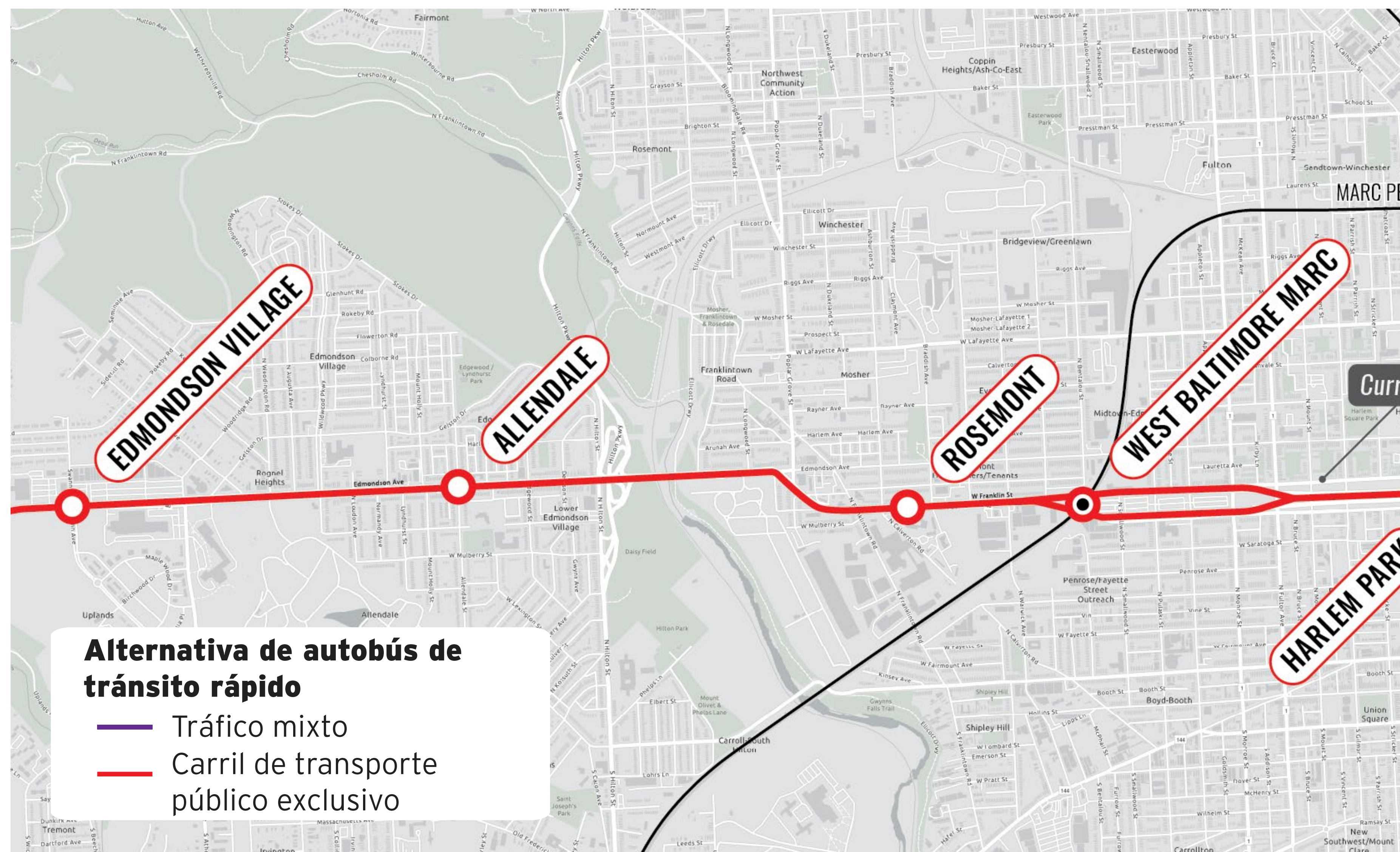

6,000
 Hogares


1,000
 Empleos
 alcanzados


**Frecuencia
 de entre 7 y
 10 min**


**7 Adquisiciones
 de propiedades
 completas
 (solo para uso
 comercial)**


**220 Espacios de
 estacionamiento
 eliminados**



Autobús de tránsito rápido (BRT)

- ✓ **Servicio de transporte** más inmediato para la nueva reurbanización de Edmondson Village
- ✓ **Menos adquisiciones de propiedades parciales**
- ✓ **Acceso peatonal mejorado** y oportunidades de paisajismo urbano en Edmondson Village
- ✓ **Acelera el transporte de primer nivel** para atender a la reurbanización de Edmondson Village
- ✓ **Oportunidades de TOD** en lugar del Centro de Operaciones y Mantenimiento en Rosemont
- ✗ **Impactos de estacionamiento similares** a los del sistema de LRT
- ✗ **Área de alta afluencia de pasajeros** con menor capacidad para vehículos
- ✗ Las **restricciones de espacio** darán lugar a un carril de transporte público compartido con una confiabilidad ligeramente reducida


21 min
 Tiempo de viaje
 Desde Edmondson Village
 hasta Charles Center


6,000
 Hogares


1,000
 Empleos
 alcanzados


**Frecuencia
 de entre 7 y
 10 min**

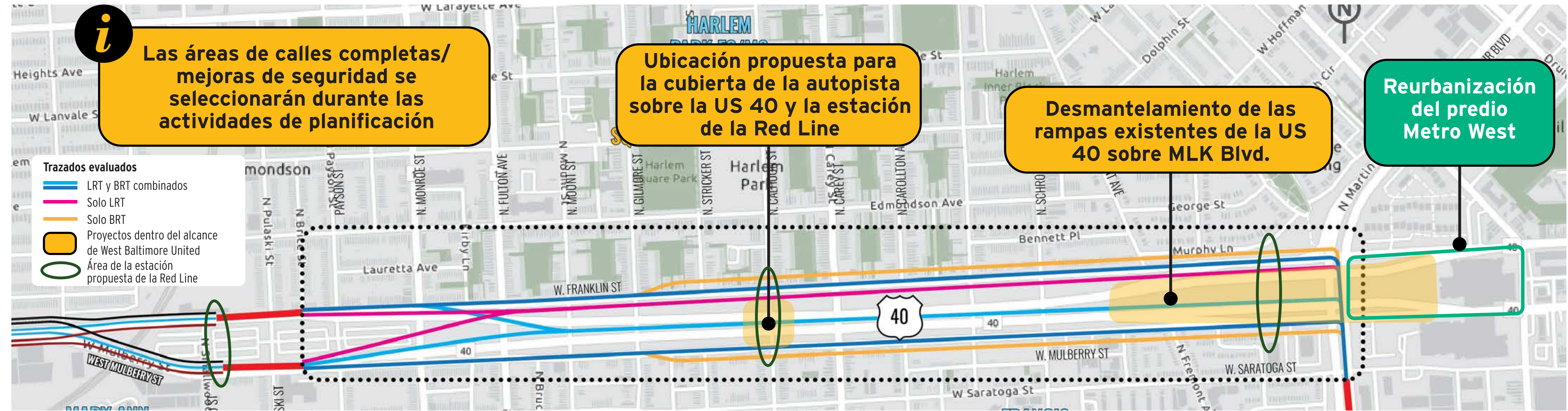

**0 Adquisiciones
 de propiedades
 completas**


**210 Espacios de
 estacionamiento
 eliminados**

West Baltimore

Aprovechamiento del proyecto de reconexión de comunidades de West Baltimore United

El **Proyecto de West Baltimore United (WBU)** es un esfuerzo colaborativo entre la ciudad de Baltimore, el Departamento de Transporte de la ciudad de Baltimore, el Departamento de Planificación de la ciudad de Baltimore, la Corporación de Desarrollo de Baltimore y la Administración de Transporte de Maryland para impulsar mejoras largamente postergadas en el oeste de Baltimore, donde la "Highway to Nowhere" (Carretera a ninguna parte) ha dividido a las comunidades durante más de 50 años. El equipo de la Red Line está colaborando con el proyecto de WBU para vincular las decisiones de trazado con la visión integral de este tramo del corredor.



Sistema de tren ligero (LRT)

- ✓ **Tiempos de viaje ligeramente más breves** debido a menos paradas
- ✗ **Mayor duración de la construcción**
- ✗ **Costo más elevado**
- ✗ **Mayor impacto de ruido para los residentes** debido a las campanas de paso nivel y bocinas de tren obligatorias

Autobús de tránsito rápido (BRT)

- ✓ **Oportunidad de minimizar la duración de las interrupciones** mediante la finalización de manera simultánea de las obras de West Baltimore United y la Red Line
- ✓ **Oportunidad de agregar una estación**
- ✗ **Tiempos de viaje ligeramente más largos** debido a las paradas adicionales
- ✗ **Área de alta afluencia de pasajeros** con menor capacidad para vehículos

10-11 min
Tiempo de viaje
Desde la estación MARC de W Baltimore hasta Charles Center

11,000
Hogares

24,000
Empleos alcanzados

Frecuencia de entre 7 y 10 min

0 Adquisiciones de propiedades completas*

0 Espacios de estacionamiento eliminados*

11 min
Tiempo de viaje
Desde la estación MARC de W Baltimore hasta Charles Center

11,000
Hogares

25,500
Empleos alcanzados

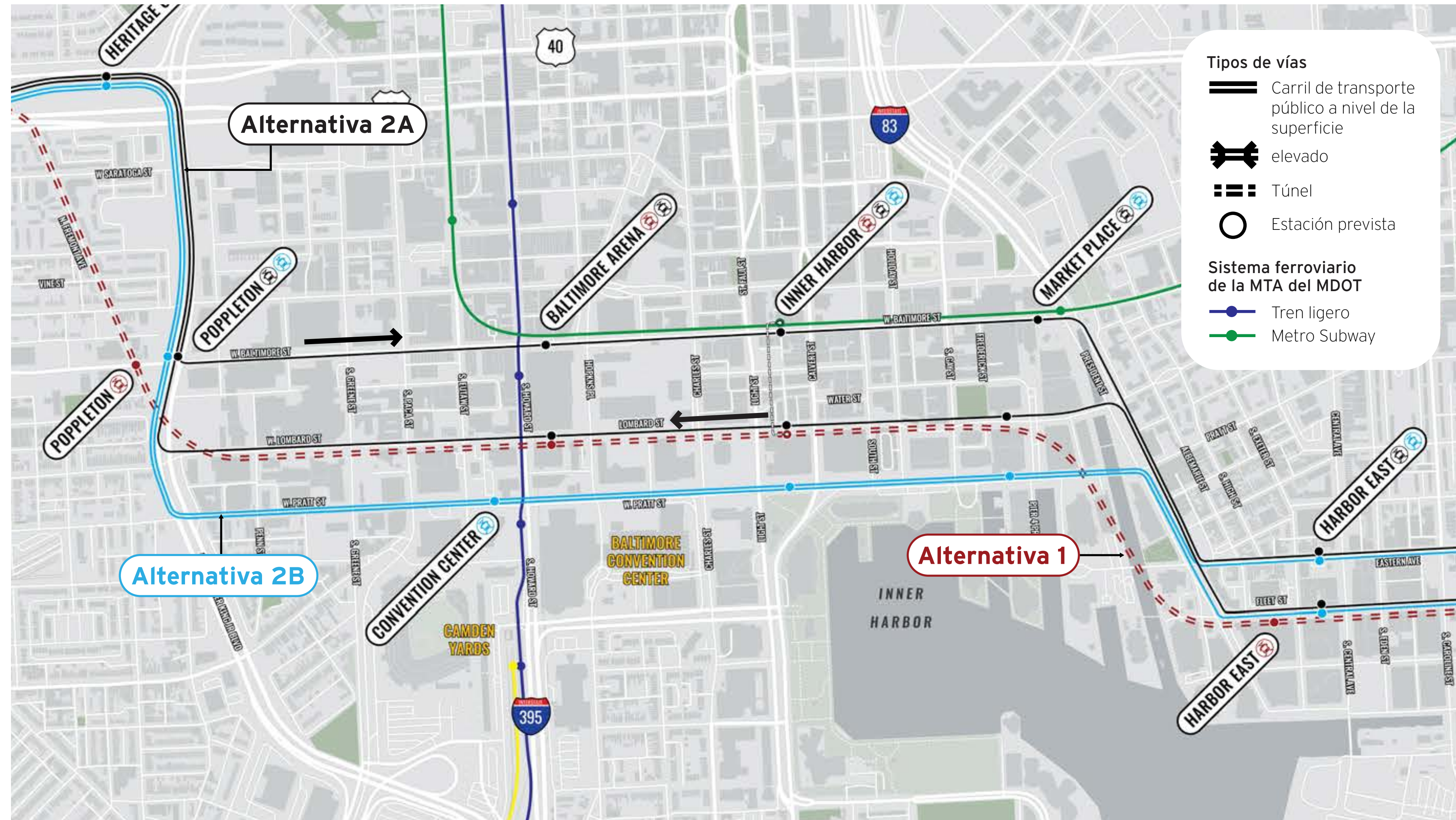
Frecuencia de entre 7 y 10 min

0 Adquisiciones de propiedades completas*

0 Espacios de estacionamiento eliminados*

* Se muestran los impactos en las propiedades y el estacionamiento para las opciones de trazado en la US 40. El recorrido por Franklin/Mulberry sigue siendo una opción y tendría mayores impactos.

Centro de la ciudad



Sistema de tren ligero (LRT)

- ✓ **La conexión con el LRT central** podría brindar una oportunidad para optimizar el mantenimiento
- ✓ **Mayor capacidad de transporte** para prestar servicio al centro de la ciudad
- ✗ **Mayor duración de la construcción**
- ✗ **Costo más elevado**
- ✗ **Desafíos operativos** con la opción de vía doble
- ✗ **El trazado de la calle Pratt tendría que pasar** del lado sur al lado norte a la altura de la calle Paca, lo que generaría complicaciones operativas y de tráfico


14-15 min
 Tiempo de viaje
 Desde Charles Center hasta Canton

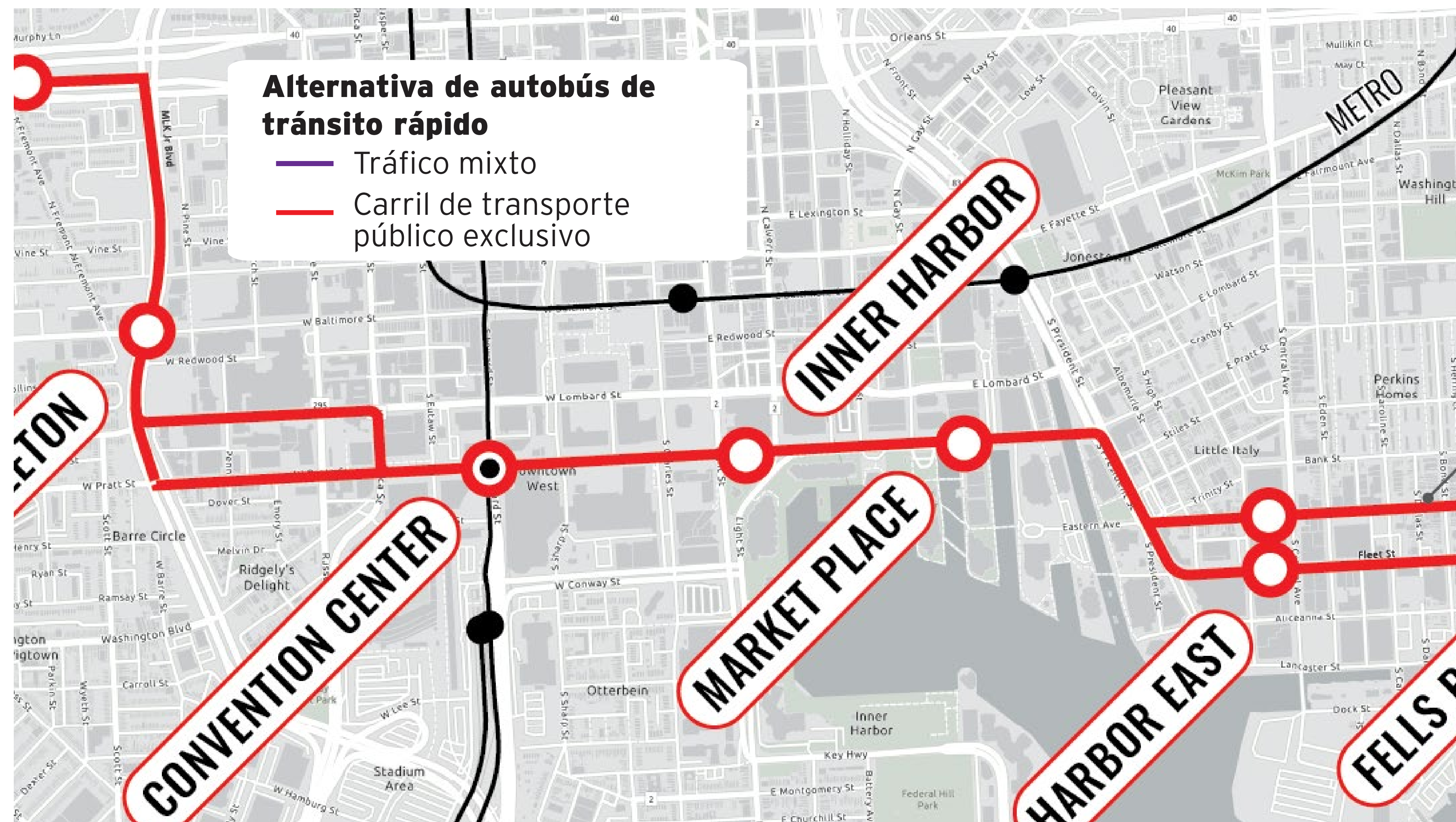

6,000
 Hogares


91,500-97,000
 Empleos alcanzados


 Frecuencia de entre **7 y 10 min**


0 Adquisiciones de propiedades completas


110-190 Espacios de estacionamiento eliminados



Autobús de tránsito rápido (BRT)

- ✓ **Menor tiempo de implementación y construcción**
- ✓ **Menor costo de construcción**
- ✓ **Ejecutar los planes de Downtown RISE para la calle Pratt de forma más inmediata**
- ✓ **Brindar servicio de transporte al desarrollo Harborplace de forma más inmediata**
- ✗ **Tiempo de viaje ligeramente más largo** debido a que el carril en dirección oeste debe desviarse hacia la calle Lombard


14 min
 Tiempo de viaje
 Desde Charles Center hasta Canton


6,000
 Hogares


91,500
 Empleos alcanzados


 Frecuencia de entre **7 y 10 min**


0 Adquisiciones de propiedades completas

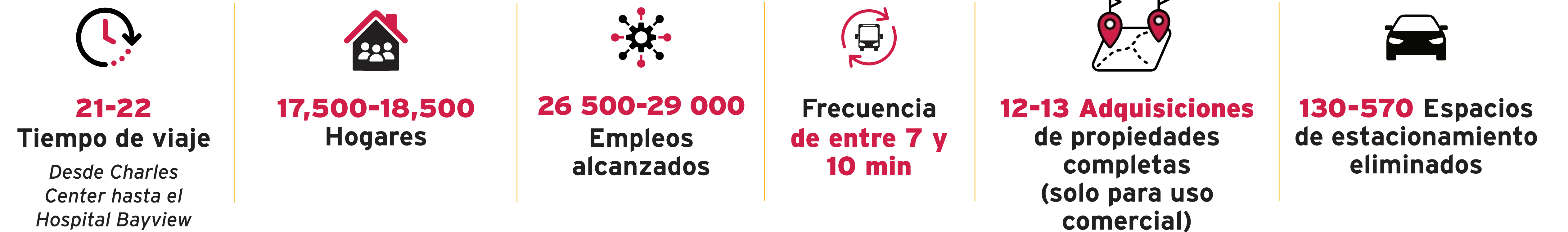

60 Espacios de estacionamiento eliminados

Desde Fells Point hasta Bayview



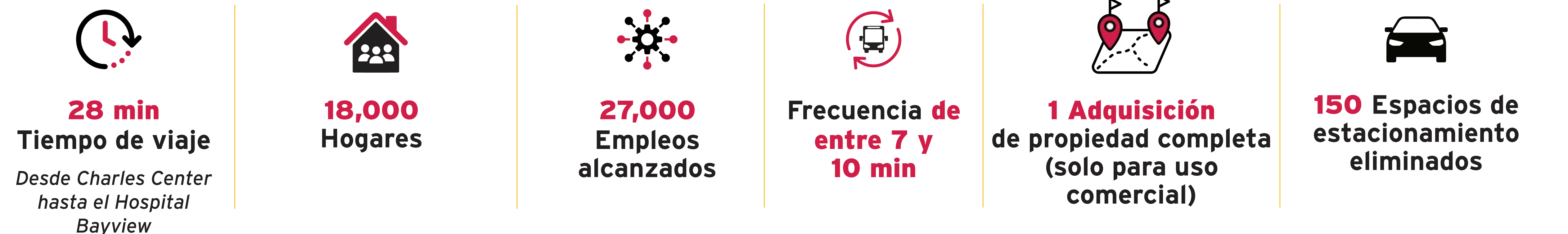
Sistema de tren ligero (LRT)

- ✓ **Tiempos de viaje más rápidos** a través de Canton Crossing con un trazado ferroviario en comparación con el sistema BRT de tráfico mixto
- ✓ **Mejor confiabilidad** con un trazado ferroviario que utilice el derecho de paso de Norfolk Southern en comparación con el tráfico mixto
- ✗ **Mayor duración de la construcción**
- ✗ **Costo más elevado**
- ✗ **Desafíos significativos de trazado** para las tres alternativas del sistema LRT para conectar con Bayview
- ✗ **Menor cantidad de estaciones y menos acceso**
- ✗ **Se requieren de 12 a 13 adquisiciones de propiedades** debido a las limitaciones geométricas del tren ligero, las necesidades de las subestaciones y las áreas de acopio para la construcción
- ✗ **En la Alt 2B**, el cruce de la intersección de Haven Street provocaría el traslado de hasta tres comercios o la construcción de una estructura aérea. La estructura aérea generaría un mayor costo y un plazo de construcción más largo
- ✗ **Impactos en el estacionamiento significativamente mayores** para la Alt 2A



Autobús de tránsito rápido (BRT)

- ✓ **Tiempo de implementación más rápido**
- ✓ **Agrega estaciones** en Brewer's Hill y Greektown, lo que aumenta el acceso
- ✓ **Permite una mejor conservación** de los activos históricos
- ✓ **Sin cables aéreos** (catenaria) a través del distrito histórico
- ✓ **Menores impactos en el estacionamiento** y las propiedades residenciales
- ✗ El **tráfico mixto** en el tramo disminuye la confiabilidad y aumenta el tiempo de viaje



¡Envíenos sus comentarios!

ESTACIÓN

6

Qué experimentará en la **Estación 6:**

- Comentarios: ¿Qué estrategias se alinean con sus prioridades?
- Oportunidad de entrevista por video: ¡Háganos saber su opinión!

¡Háganos saber su opinión!

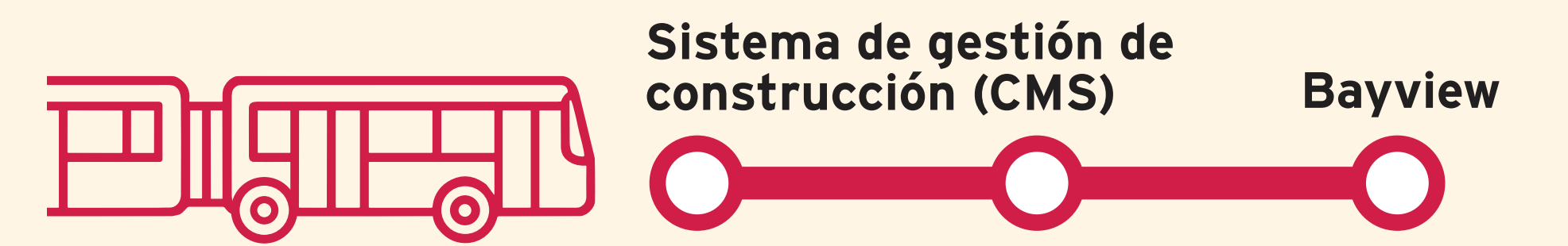
Deje un comentario aquí o participe en nuestra encuesta para decirnos qué opina.



Mantener el rumbo
Construir 14 millas del sistema de LRT



Fase del proyecto
Construir 6 millas del sistema de LRT



Cambiar al sistema de BRT
Construir 14 millas del sistema de BRT