

CHESAPEAKE BAY CROSSING STUDY

TIER 2 NEPA

**BIENVENIDO A LAS
SESIONES ABIERTAS AL PÚBLICO
DE SEPTIEMBRE 2022**

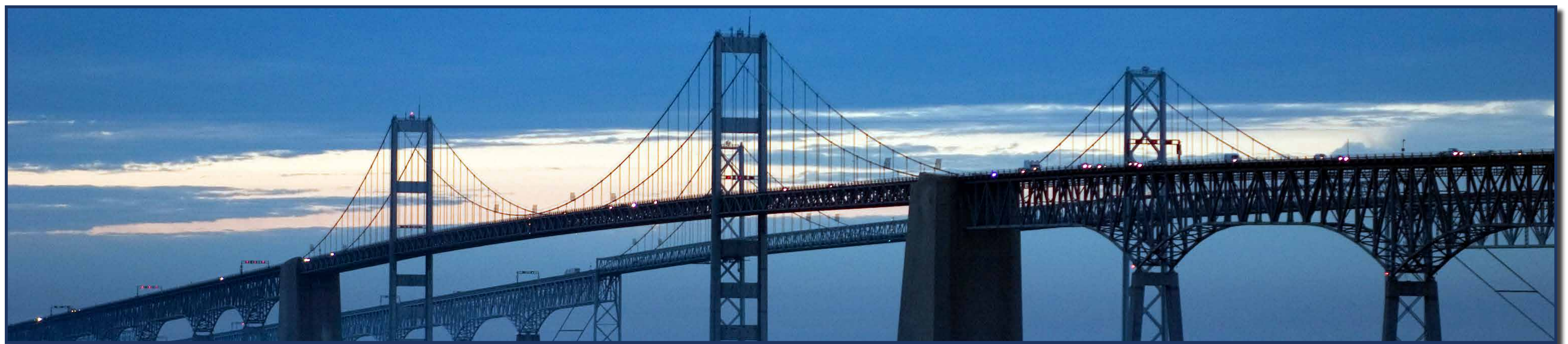


Maryland
Transportation
Authority

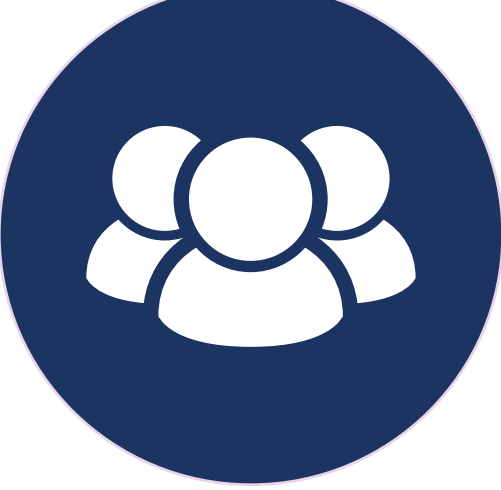


El Estudio de Nivel 2 está en marcha

- La Autoridad de Transporte de Maryland (MDTA) completó el Estudio del Cruce de la Bahía de Chesapeake: Nivel 1 NEPA (estudio de Nivel 1) en abril 2022, cuando la Administración Federal de Carreteras (FHWA) emitió un Declaración final de impacto ambiental/Registro de decisión (FEIS/ROD).
- La FEIS/ROD identifica el Corredor 7, el corredor que contiene el actual Puente de la Bahía, como la Alternativa de Corredor Seleccionada.
- En junio de 2022, la MDTA lanzó el Estudio del Cruce de la Bahía de Chesapeake de cuatro a cinco años: Nivel 2 NEPA (Estudio de Nivel 2). Este Estudio de Nivel 2 evaluará los impactos ambientales y socioeconómicos de una gama de alineamientos alternativos y problemas de transporte desde puente del río Severn en el Condado de Anne Arundel hasta la división de la U.S. 50/U.S. 301 en el Condado de Queen Anne.
- La gama de alternativas incluye una alternativa de no construir y una gama de alternativas de construir incluyendo varias alineamientos, tipos de cruces y alternativas modales y operativas.



El propósito de las sesiones abiertas al público

-  Resumir los resultados del Estudio de Nivel 1
-  Describir los objetivos del Estudio de Nivel 2
-  Revisar los próximos pasos
-  Aprender a comentar

¡Gracias por participar en las sesiones abiertas al público sobre el Estudio de Nivel 2 NEPA de septiembre! Usted puede escanear el código QR en cualquier momento para acceder al Formulario de Comentarios en línea. El código QR también está disponible en las Tablas de Comentarios.



Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)

- NEPA exige que cualquier proyecto que reciba financiamiento federal o aprobación evalúe los impactos potenciales de un proyecto al ambiente humano antes de actuar.
- La MDTA y la FHWA, en colaboración con la Administración de Carreteras Estatales del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA), están siguiendo el proceso NEPA de dos niveles para el Estudio del Cruce de la Bahía.
- El Estudio de Nivel 1, completado en abril de 2022, identificó el Corredor 7 como el mejor corredor para ubicar un cruce potencial para resolver los congestionamientos vehiculares en el Puente de la Bahía. El Estudio de Nivel 1 revisó una gama de alternativas en base a una variedad de factores, tales como costo, desempeño del tráfico, ingeniería e inventario de datos ambientales.
- El actual Estudio de Nivel 2 analizará alineamientos específicos de los sitios dentro del Corredor 7.

NIVEL 1 NEPA (ESTUDIO COMPLETADO)

- Estableció el propósito y la necesidad del proyecto.
- Evaluó una gama de alternativas de corredor a lo largo de la Bahía de Chesapeake (y una alternativa de no construir).
- Incluyó la participación y comentarios del público y las agencias.
- Identificó un Corredor Seleccionado.

NIVEL 2 NEPA (ESTUDIO ACTUAL)

- Precisar el propósito y la necesidad para un análisis a nivel de proyecto.
- Evaluar una alternativa de No Construir y una gama de alternativas de construir incluyendo varios alineamientos, tipos de cruces y alternativas modales y operativas.
- Realizar análisis de ingeniería, tráfico y ambientales.
- Incluir la participación del público y las agencias en todo el Estudio de Nivel 2.
- Identificar una Alternativa Seleccionada dentro del Corredor 7.
- Identificar medidas de mitigación.

Propósito y necesidad

El **propósito** del Estudio de Nivel 1 fue evaluar alternativas de corredor para proporcionar capacidad adicional y acceso a lo largo de la Bahía de Chesapeake para mejorar la movilidad, la confiabilidad y la seguridad de los viajes en el actual Puente de la Bahía.

Las **necesidades** del Estudio de Nivel 1 incluyeron:

- capacidad adecuada,
- tiempos de viaje confiables, y
- flexibilidad para apoyar el mantenimiento y el control de incidentes.

La MDTA también tomó en cuenta:

- la viabilidad financiera y
- consideraciones ambientales.

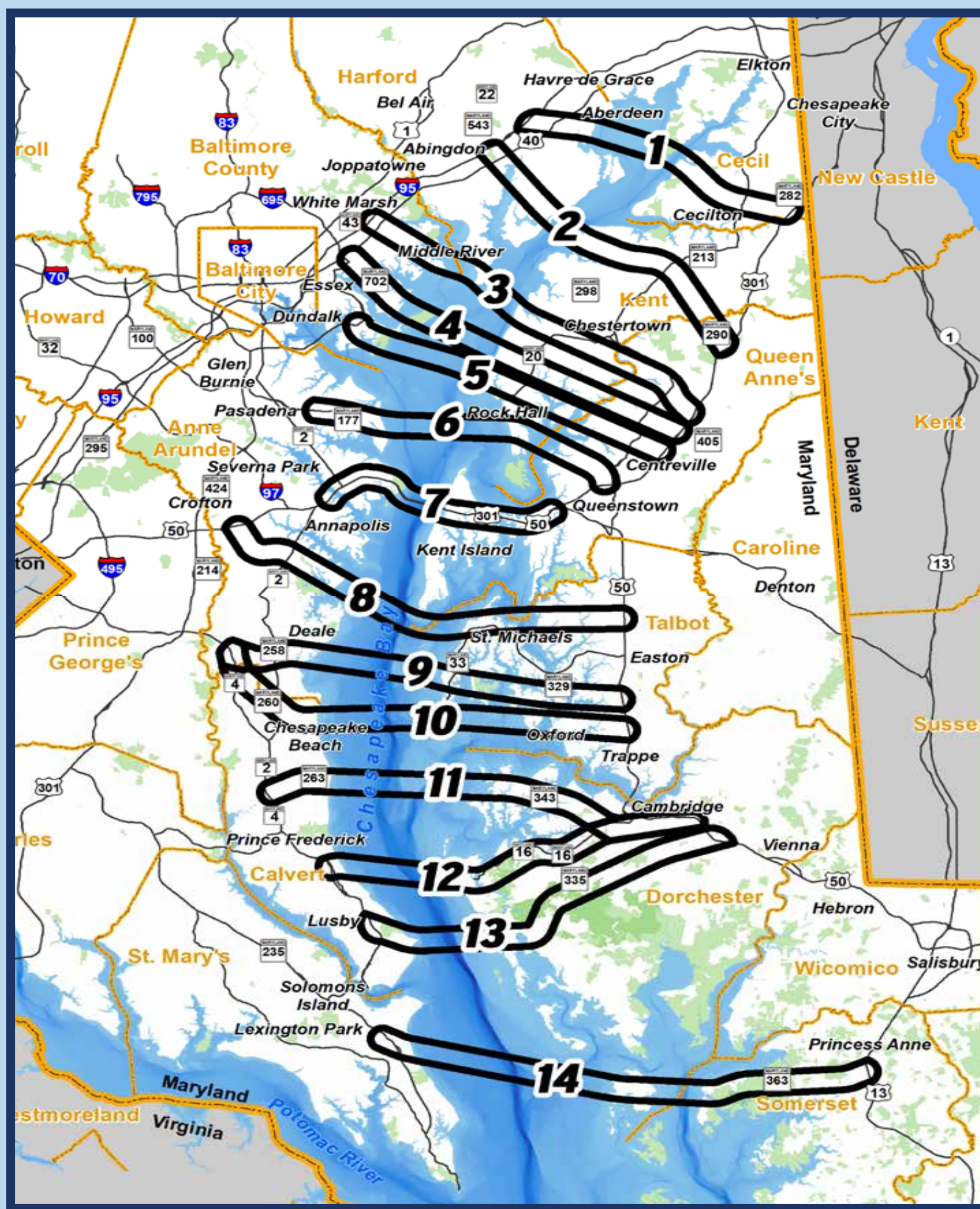
El Estudio de Nivel 2
precisará el **PROPÓSITO Y LA
NECESIDAD** para concentrarse
en el Corredor 7.

¿Qué necesidades de transporte y movilidad en el Corredor 7 quisiera que se evaluaran en el Estudio de Nivel 2?

Estudio de Nivel 1 – Proceso de Examen de alternativas de corredor

PASO 1

Se evaluaron 14 alternativas para el Corredor de dos millas de ancho por su capacidad para satisfacer el Propósito y la Necesidad del Nivel 1.



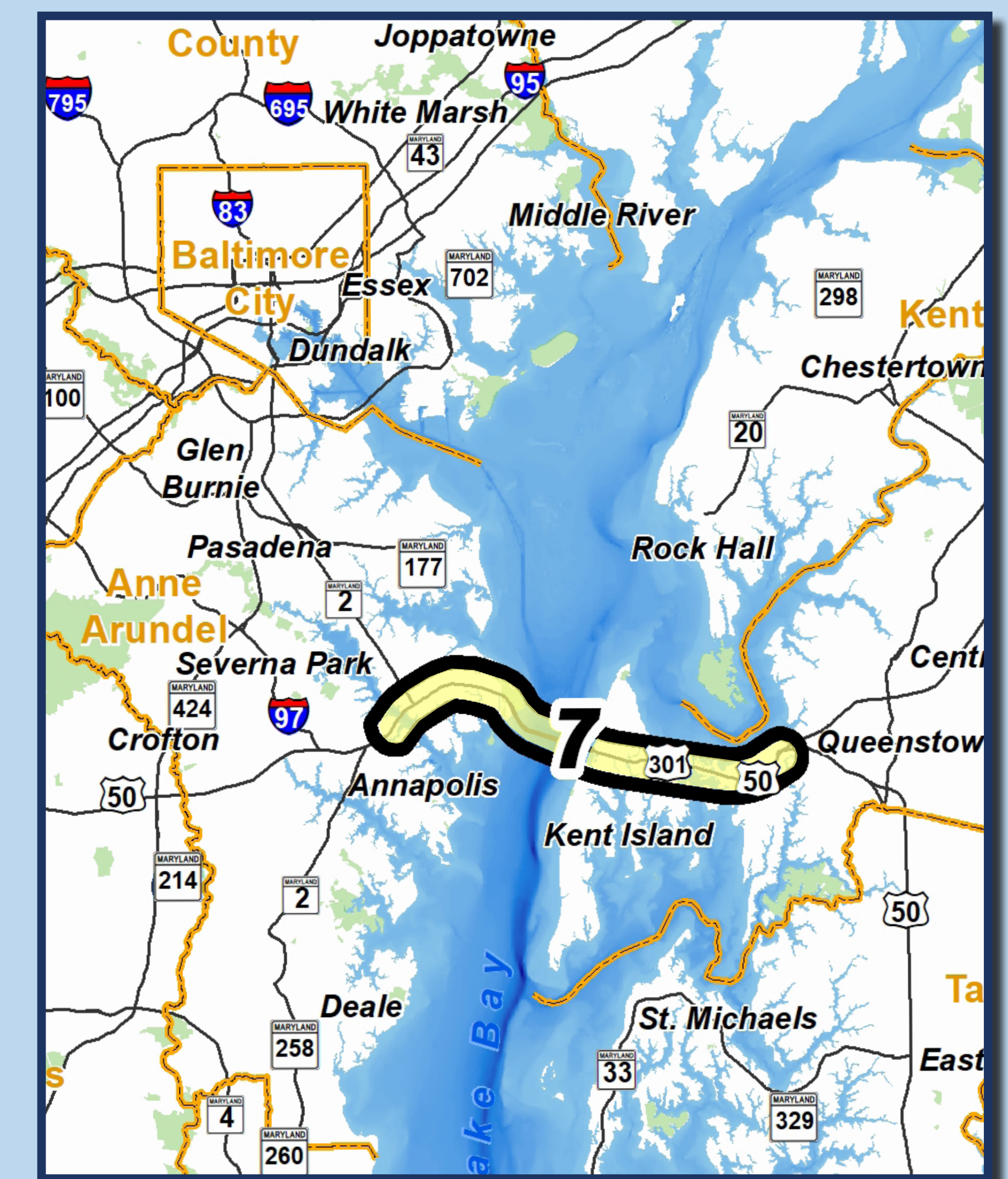
PASO 2

Los análisis de tráfico, ingeniería, costo y consideraciones ambientales indicaron que los corredores 6, 7 y 8 satisfacen mejor el Propósito y la Necesidad del Nivel 1.



PASO 3

El Corredor 7 fue identificado como la Alternativa de Corredor Seleccionada y será estudiada más detalladamente durante el Estudio de Nivel 2.



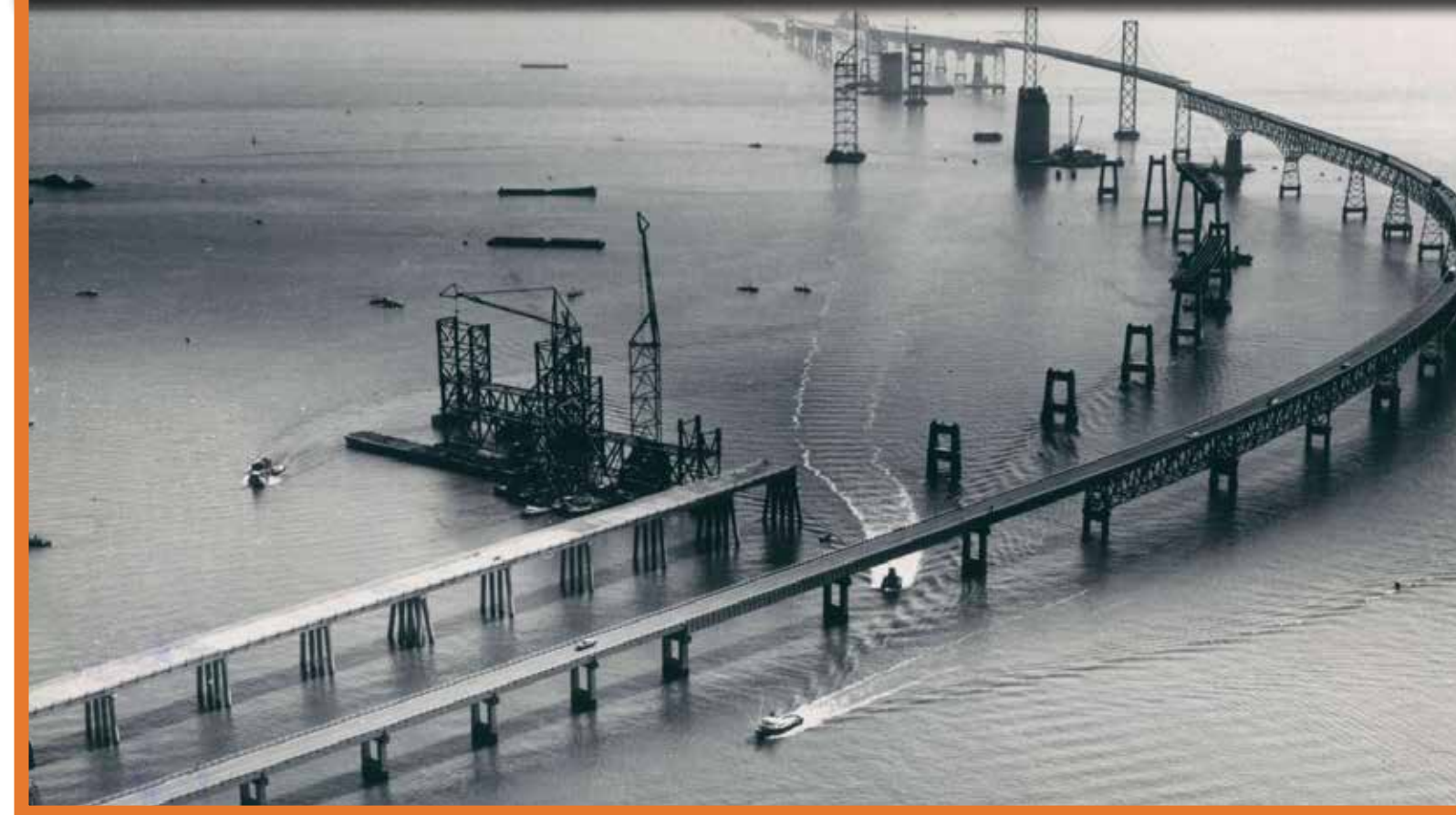
Tráfico histórico en el Puente de la Bahía

1952 - Se inaugura la primera extensión (dos carriles)



1.1 millones de cruces anuales

1973 - Se inaugura el segundo tramo (tres carriles)



7.3 millones de cruces anuales

1989 - Comienza el cobro del peaje de una sola vía

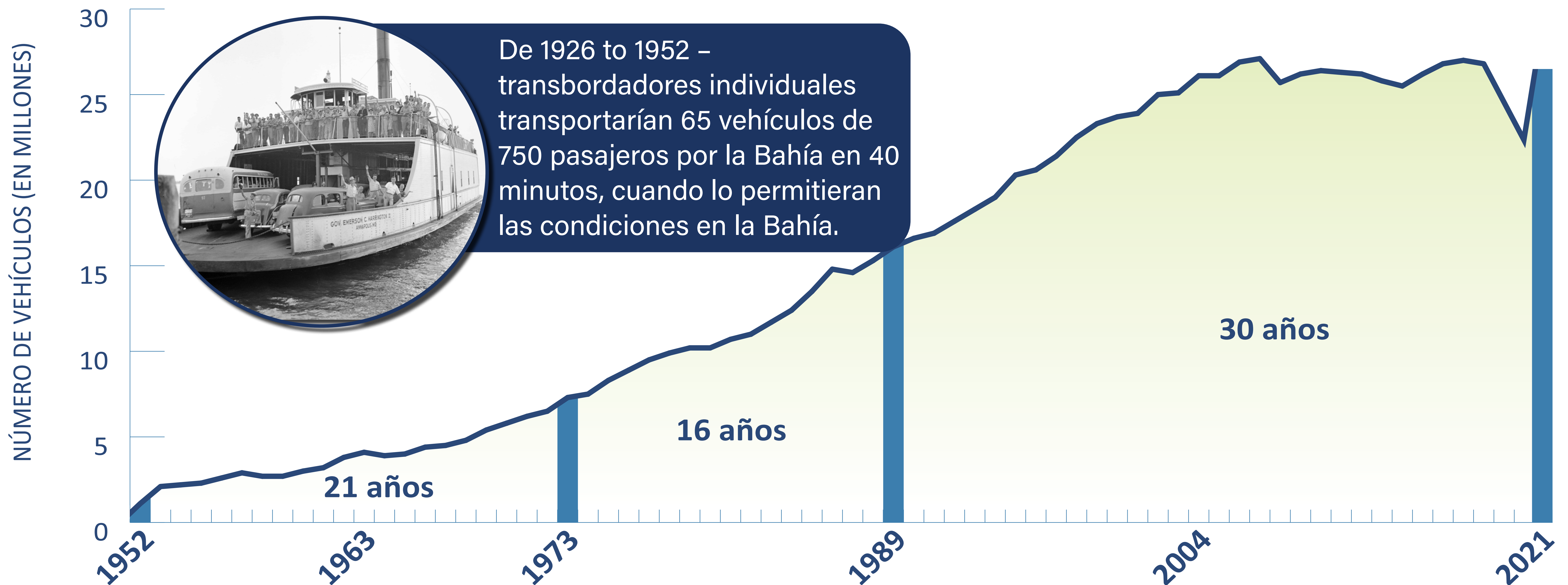


16.1 millones de cruces anuales

2021



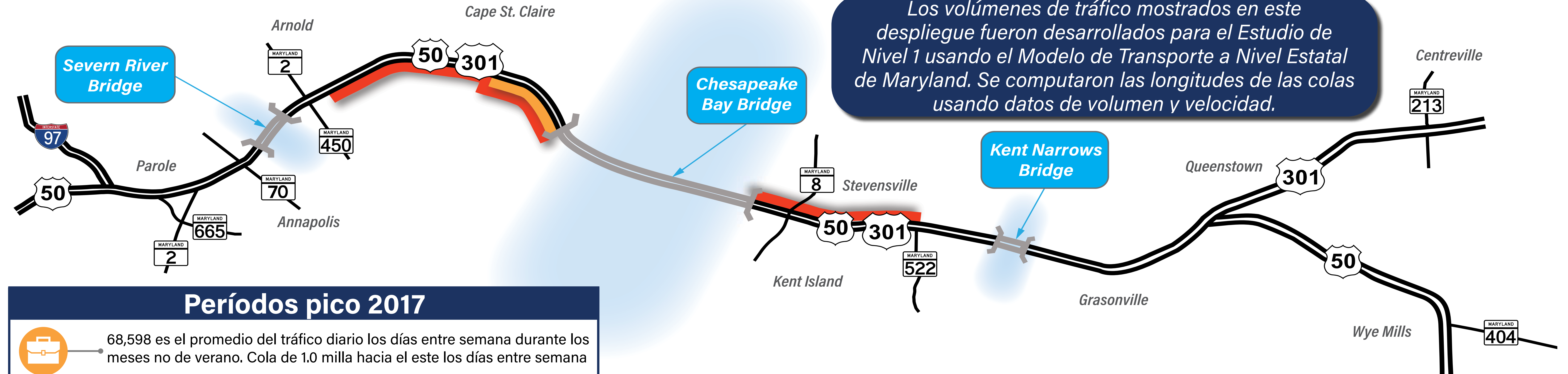
26.6 millones de cruces anuales



-
- The map illustrates the proposed Severn River Bridge and its connection to the existing highway network. The route is divided into four segments, each with specific lane and distance information:
- Segment 1:** 3 carriles (hacia el este), 3 carriles (hacia el oeste), 6.5 millas. This segment includes the Severn River Bridge and the Maryland Department of Transportation (MDOT) logo.
 - Segment 2:** 2 carriles (hacia el este)*, 3 carriles (hacia el oeste)*, 5.3 millas. This segment includes the Salida 32 Oceanic Dr and the Maryland Transportation Authority (MDTA) logo.
 - Segment 3:** 3 carriles (hacia el este), 3 carriles (hacia el oeste), 9.0 millas. This segment includes the Chesapeake Bay Bridge, Salida 37 MD 8, and the MDOT logo.
 - Segment 4:** 2 carriles (hacia el este), 2 carriles (hacia el oeste), 1.2 millas. This segment includes the Kent Narrows Bridge and the MDOT logo.
- Additional labels on the map include the Severn River Bridge, Salida 32 Oceanic Dr, Chesapeake Bay Bridge, Salida 37 MD 8, Kent Narrows Bridge, and the Maryland Department of Transportation (MDOT) logo. The route numbers 50, 301, 2, 70, 8, and 522 are also shown.



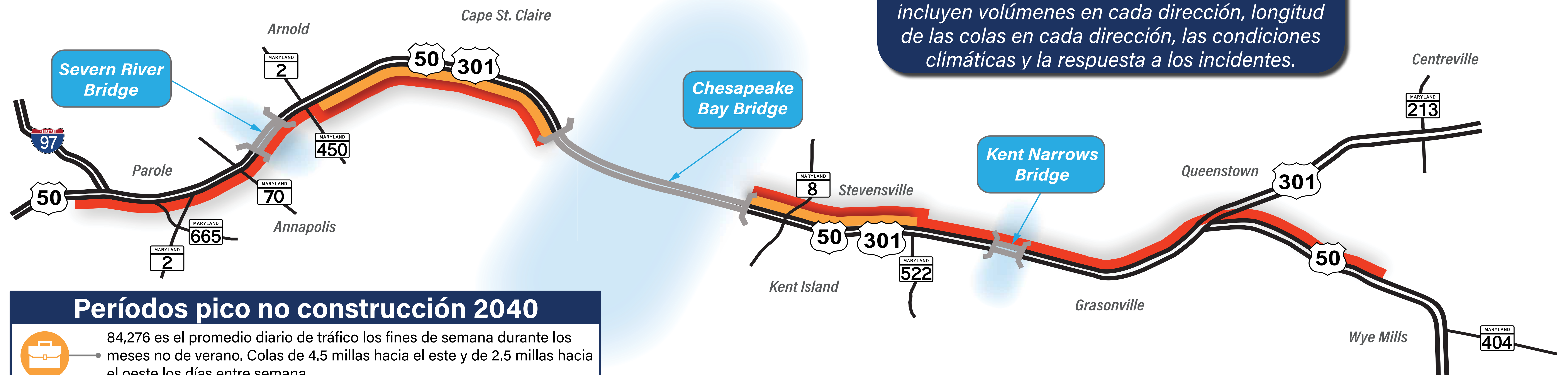
Retrasos en el tráfico típicos y pronosticados



Períodos pico 2017

- 68,598 es el promedio del tráfico diario los días entre semana durante los meses no de verano. Cola de 1.0 milla hacia el este los días entre semana
- 118,579 es el promedio de tráfico diario los fines de semana durante el verano. Colas los fines de semana durante el verano de 4.0 millas hacia el este y de 2.5 millas hacia el oeste

La MDTA monitorea continuamente las condiciones de tráfico en las direcciones este y oeste hacia el Puente de la Bahía, ajustando el número de carriles hacia el este entre dos y tres dependiendo de varios factores, que incluyen volúmenes en cada dirección, longitud de las colas en cada dirección, las condiciones climáticas y la respuesta a los incidentes.

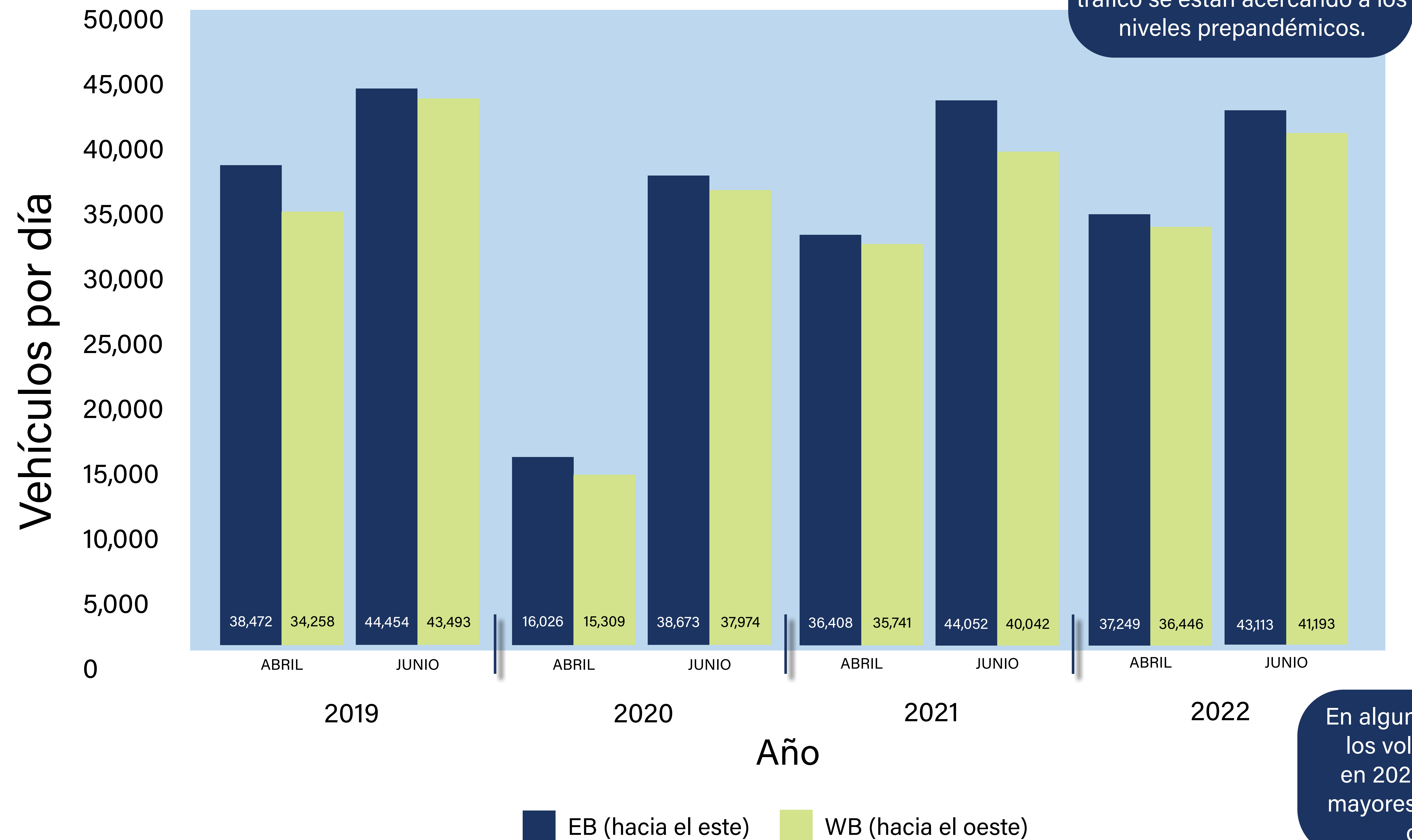


Períodos pico no construcción 2040

- 84,276 es el promedio diario de tráfico los fines de semana durante los meses no de verano. Colas de 4.5 millas hacia el este y de 2.5 millas hacia el oeste los días entre semana
- 135,280 es el promedio diario los fines de semana durante el verano. Colas de 11.1 millas hacia el este y de 13.2 millas hacia el oeste los fines de semana durante el verano

Tráfico en el Puente de la Bahía y la pandemia del COVID-19

Tráfico diario promedio en el Puente de la Bahía



Inventario ambiental

- Estas tablas identifican los recursos ambientales comunitarios, históricos y naturales dentro del Corredor y no representan impactos a los recursos.
- El Estudio de Nivel 2 evaluará alternativas de transporte específicas dentro del Corredor e identificará impactos ambientales potenciales. También se evaluarán oportunidades de evitación y minimización.

Se pueden ver datos de línea de base ambiental en los tableros inteligentes de la Sesión abierta al público o en baycrossingstudy.com.

Recursos comunitarios e históricos

Total de instalaciones comunitarias (conteo)	70
Uso de terrenos residenciales (acres)	6,560
Uso de terrenos comerciales (acres)	930
Total de propiedades de la Sección 4(f)* (conteo)	25
Área de propiedades de la Sección 4(f)* (acres)	1,680
Áreas sensibles al ruido (acres)	7,400
Propiedades históricas (conteo)	19

* Las propiedades de la Sección 4(f) incluyen parques públicos, áreas recreativas, sitios históricos y refugios de vida silvestre o aves acuáticas

Recursos naturales

Agua abierta (acres)	9,660
Terrenos forestales (acres)	4,500
Hábitats de especies que habitan en el interior de los bosques (FIDS, por sus siglas en inglés) (acres)	6,900
Humedales no sometidos a mareas (acres)	1,500
Humedales de mareas (acres)	10,870
Aguas de superficie (pies lineales)	394,020
Llanura aluvial de 100 años (acres)	6,640
Área crítica de la Bahía de Chesapeake (acres)	9,810
Áreas de revisión del proyecto de especies sensibles (SSPRA, por sus siglas en inglés) (acres)	2,180
Infraestructura verde (acres)	4,480
Hábitat esencial para peces (EFH, por sus siglas en inglés) (acres)	36,650
Vegetación acuática sumergida (SAV, por sus siglas en inglés) (acres)	270
Recursos de ostras (acres)	3,460

Estudios ambientales detallados

Justicia ambiental



Efectos potenciales en comunidades desatendidas, incluyendo poblaciones minoritarias y de bajos ingresos y con dominio limitado del inglés (LEP, por sus siglas en inglés).

Recursos naturales



Efectos potenciales en recursos naturales incluyendo la Bahía, arroyos, humedales, la calidad del agua, llanuras aluviales, especies amenazadas y en peligro de extinción y hábitats de vida silvestre.

Recursos culturales



Efectos potenciales en propiedades históricas y recursos arqueológicos; coordinar con partes consultantes de acuerdo con la Sección 106 de la Ley nacional para la preservación histórica.

Ruido



Impactos potenciales de ruido en el futuro provenientes de mejoras en el transporte; identificar posibles medidas para mitigar los impactos del ruido, cuando estén justificadas.

Calidad del aire



Impactos potenciales a la calidad del aire en poblaciones locales y regionales; asegurar que las alternativas de transporte coincidan con los objetivos de calidad del aire de acuerdo con la Ley de Aire Limpio.

Impactos socioeconómicos y en el uso de la tierra



Impactos potenciales en el uso de la tierra, comunidades e instalaciones comunitarias, incluyendo parques e instalaciones recreativas.

Efectos indirectos y acumulativos



Impactos futuros potenciales previsibles en recursos tales como tierras de cultivo, propiedades residenciales y comerciales, que no sean de planes de desarrollo y locales.

Materiales peligrosos



Impactos potenciales de materiales peligrosos conocidos y potenciales, desechos peligrosos y la contaminación.

La MDTA continuará la coordinación permanente con partes consultoras establecidas previamente.

Inquietudes oídas frecuentemente

Las siguientes inquietudes fueron expresadas con frecuencia durante el Estudio de Nivel 1. La MDTA tomará en cuenta estos y otros problemas a medida que se evalúen las alternativas en el Corredor 7 durante el Estudio de Nivel 2.

-  Los congestionamientos vehiculares afectan nuestras comunidades.
-  Consideración de otras alternativas modales y operativas (por ej., tránsito y transbordadores).
-  Tiempos de espera para cruzar el actual Puente de la Bahía ocasionados por congestionamientos vehiculares, labores de mantenimiento e incidentes.
-  Movilidad de los vehículos de servicio de emergencia durante los embotellamientos.
-  Impactos ambientales potenciales.
-  Desarrollo inducido potencial en la Costa Este.
-  Adquisiciones potenciales de propiedades.
-  Deseo de los ciudadanos de ser incluidos en el estudio.

Proceso Del Estudio De Nivel 2*



- Si se selecciona una alternativa de construir, las fases subsiguientes incluirán ingeniería, adquisición de servidumbres de paso y construcción.

*El calendario es preliminar y sujeto a cambio.

¡Haga oír su voz!

Gracias por participar en esta sesión abierta al público. Los comentarios que se reciban ayudarán a configurar las alternativas del Estudio de Nivel 2 y la evaluación del impacto ambiental en el Corredor 7.

Cómo comentar:

- Por favor envíe sus comentarios para esta sesión abierta al público a más tardar el viernes, 14 de octubre de 2022, por correo, correo electrónico o el sitio web del estudio.
- Puede acceder al formulario de comentarios en línea en baycrossingstudy.com o escaneando el código QR.

Visite el sitio web del Estudio del Cruce de la Bahía para:

- Inscribirse para recibir notificaciones sobre el proyecto en el futuro,
- Participar en futuras oportunidades de participación del público,
- Recibir actualizaciones y noticias sobre el estudio y
- Ver los tableros de las sesiones abiertas al público.



Llene un formulario de comentarios:
baycrossingstudy.com



Comentarios por correo electrónico a:
info@baycrossingstudy.com



Envíe comentario por correo a:
Bay Crossing Study
2310 Broening Highway
Baltimore, MD 21224



Llamar al:
667-203-5408



Cuestionario del Título VI

¿Qué es el Título VI?

- El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 establece que ninguna persona podrá ser excluida de participar en, no recibir los beneficios de, o ser objeto de discriminación bajo cualquier programa o actividad por motivos de raza, color, origen nacional, género, dominio del inglés o discapacidad.

Si necesita asistencia por LEP o si considera que la MDTA no está satisfaciendo las expectativas del Título VI, podrá dirigir preguntas, inquietudes o presentar una queja ante:

Ryan Coleman

Gerente de Título VI Igualdad de oportunidades en el empleo (EEO, por sus siglas en inglés)

Maryland Transportation Authority

División de Derechos Civiles y Prácticas Equitativas

2310 Broening Highway

Baltimore, MD 21224

410-537-5660 (Direct) | 410-537-1044 (Fax)

mdtatitlevipublicparticipationsurvey@mdta.maryland.gov

¿Por qué es importante el Título VI?

- El Título VI asegura que los servicios públicos, incluyendo transporte, se proporcionen de una forma equitativa y no discriminatoria.
- El Título VI ofrece oportunidades al público para participar en toma de decisiones sin importar la raza, el color o el origen nacional, incluyendo poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP).

Por favor llene una encuesta haciendo clic o

escaneando el enlace abajo. La MDTA se esfuerza por involucrar en sus actividades de participación del público a todos los grupos relevantes a su Estudio. Por favor llene una encuesta de información demográfica para ayudar a la MDTA a planificar el alcance comunitario durante el curso del Estudio.



CHESAPEAKE BAY CROSSING STUDY

TIER 2 NEPA

Gracias por participar en esta sesión abierta al público.
¡Esperamos con ansias oír de usted!



Maryland
Transportation
Authority

