

Presentación de las Reuniones Públicas para el Estudio de Cruce de la Bahía Otoño 2019

Bienvenidos y gracias por asistir a la Reunión Pública de la Autoridad de Transporte de Maryland (MDTA por sus siglas en Inglés) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en Inglés) de 2019 para el Estudio de Cruce de la Bahía de Chesapeake.

Estamos organizando esta serie de Reuniones Públicas para compartir información y recibir comentarios sobre el Rango de Alternativas del Estudio y las Alternativas Preliminares de Corredor Retenidas para Análisis, o CARA. No habrá una presentación formal esta noche, así que siéntase libre de revisar los paneles informativos a su propio ritmo.

La Ley Nacional de Política Ambiental, o NEPA (por sus siglas en Inglés), fomenta la contribución del público para ayudar a informar mejor los estudios de transporte y medio ambiente.

Le recomendamos que haga preguntas al personal ubicado en los paneles informativos y envíe comentarios.

Todo lo que veas esta noche también está disponible en línea en baycrossingstudy.com.

El estudio de Cruce de la Bahía:

- Considerará posibles soluciones para disminuir la congestión existente y futura en el Puente William Preston Lane Jr. Memorial (Bay) Bridge,
- Abarca un área geográfica amplia, que cubre casi 100 millas de la Bahía de Chesapeake, y
- Resultará en una Declaración de Impacto Ambiental (EIS por sus siglas en inglés) Nivel 1 de acuerdo con el Acto Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés).

El Acto Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) es una ley Federal que se aplica a proyectos que requieren fondos o aprobación Federal. NEPA requiere la consideración de un rango razonable de alternativas y asegura que las agencias ambientales y el público estén informados e involucrados en la consideración de impactos ambientales.

La MDTA y la Administración de Carreteras Federales (FHWA por sus siglas en inglés) están siguiendo un proceso NEPA de dos niveles.

El Nivel 1 incluye una revisión a gran escala de la información ambiental y de ingeniería para reducir el alcance de este complejo proyecto.

Antes de esta ronda de Reuniones Públicas, el MDTA condujo una reunión pública virtual de alcance del Proyecto en Noviembre de 2017 y seis Reuniones Públicas en persona en Mayo de 2018.

La MDTA ha recibido más de 1.100 comentarios desde el inicio del estudio.

Los comentarios se han categorizado en nueve áreas temáticas generales.

Muchos comentarios se centran en la preferencia en la ubicación del cruce y los recursos ambientales.

Todos los comentarios recibidos al respecto al Estudio del Cruce de la Bahía están disponibles en baycrossingstudy.com.

Establecer el propósito y la necesidad es uno de los primeros pasos en un estudio de NEPA y documenta los desafíos de transporte que se evaluarán y abordarán.

El PROPOSITO del Estudio de Cruce de la Bahía Nivel 1 NEPA es considerar corredores múltiples para proporcionar capacidad de tráfico adicional y acceso a través de la Bahía de Chesapeake para mejorar la movilidad, la confiabilidad de viaje y la seguridad en el puente existente Governor William Preston Lane Jr. Memorial (Bay) Bridge.

Las tres necesidades principales del proyecto identificadas para el estudio son la capacidad adecuada, los tiempos de viaje dependientes y confiables, y la flexibilidad para acomodar futuro mantenimiento y operaciones durante incidentes.

Estas tres necesidades serán la base para evaluar el Rango de Alternativas.

Además, como parte del estudio, el MDTA considerará la viabilidad financiera y la responsabilidad ambiental de cualquier solución propuesta para abordar las necesidades del estudio.

Utilizando un proceso de selección de alternativas, el MDTA evaluó una gama de Alternativas Modales y Operativas, y Alternativas de Corredor, incluida la Alternativa Sin Construcción.

Alternativas Modales y Operativas (MOA por sus siglas en Inglés) incluyen otros modos de transporte como buque y transporte público, y mejora de operaciones en la red vial existente.

Las Alternativas de Corredor son de dos millas de ancho y conectan las costas este y oeste de la Bahía de Chesapeake donde un nuevo cruce podría ser ubicado.

Los Corredores que mejor cumplan con los criterios identificados en el Propósito y Necesidad avanzarán para completar análisis más detallado.

Estos corredores serán las Alternativas Preliminares de Corredor Retenidas para Analizar, o CARA. La alternativa Sin Construcción también se está llevando adelante.

De la CARA, se identificará una Alternativa de Corredor preferida en este estudio NEPA de Nivel Uno.

En el Nivel 2 NEPA, se estudiarían varias alternativas de alineación dentro de la Alternativa de Corredor Preferido de dos millas de ancho y una Alternativa sin Construcción si se identificaran fondos futuros para el Nivel 2.

Esta tabla describe con más detalle las Alternativas Modales y Operativas que se consideraron.

La alternativa de gestión del sistema de transporte y gestión de la demanda de viajes incluye cambios para mejorar las operaciones de la red de carreteras existente sin agregar nueva capacidad.

La alternativa del servicio de buque incluye uno o más conjuntos de terminales de ferry para conectar las costas este y oeste.

La alternativa de transporte público incluye servicio de autobuses, tren liviano, y ferrocarril conectando los destinos principales en la costa este y oeste.

La MDTA identificó 14 Alternativas de Corredores donde un nuevo cruce de la Bahía de Chesapeake podría ser ubicado.

Las Alternativas de Corredores conectan las carreteras y autopistas existentes de la costa oeste con la US 301, US 50, o US 13 en la costa este.

En general, estos corredores:

- Son perpendicular a la costanera, y
- Evitan prácticamente boca de ríos u otros cuerpos de agua, pueblos, y áreas de urbanización

Todas las alternativas modales y operativas y los corredores alternativos fueron evaluados para determinar si cumplen adecuadamente con el criterio de capacidad incluido en el Propósito y Necesidad

La MDTA luego analizó las alternativas que cumplen con el criterio de capacidad para ver si logran tiempos de viajes confiables y predecibles, y proveen flexibilidad adecuada para las actividades de mantenimiento y operaciones durante incidentes.

Se tomaron bajo consideración la información de costo, financiamiento, y el inventario ambiental durante la evaluación de las alternativas.

Las alternativas modales y operativas luego fueron evaluadas para determinar si cumplen con el criterio de capacidad incluido en el Propósito y Necesidad

Los detalles de los análisis completados están presentados en este cuadro.

Los resultados de la evaluación demuestran que ninguna de las alternativas modales y operativas cumplen independientemente con las necesidades del proyecto. Por lo tanto, las alternativas modales y operativas han sido eliminadas como candidatos para más análisis en el estudio Nivel 1 NEPA.

Administración de sistema de transporte y demanda de transporte, servicio de buque, y servicio de autobús rápida serán estudiado en combinación a alternativas de corredores si se avanza al Nivel 2 NEPA. El proceso de NEPA podría avanzar a estudio Nivel 2 si una Alternativa de Corredor es aprobado en el Registro de Decisión Nivel 1 anticipado para el verano 2021.

Tres tipos de análisis de tráfico fueron implementado para evaluar las Alternativas de Corredores y determinar si cumplen con el Propósito y Necesidad en el existente Puente de la Bahía:

- Primero, se desarrollaron proyecciones de tráfico para el 2040 para cada uno de las Alternativa de Corredores usando el Modelo de Transporte Estatal de Maryland.
- Aquellos corredores que resultaron en reducción de tráfico en el existente Puente de la Bahía en el 2040 en comparación a los volúmenes del 2017, fueron evaluados en más detalle con dos criterios más. Los criterios adicionales incluyen:
 - Evaluación del largo y duración de las colas de vehículos en tráfico para comprender el posible efecto de un nuevo cruce a los tiempos de viaje en el existente Puente de la Bahía, y
 - Evaluación del uso del nuevo cruce como opción de desvío durante mantenimiento u operaciones durante incidentes en el existente Puente de la Bahía.

Los siguientes mapas presentan las ubicaciones de las Alternativas de Cruces y compara los promedios de volúmenes diarios existentes del 2017 con las proyecciones para el 2040 en cada una de estas ubicaciones.

La información debajo de los mapas indica si cada una de las Alternativas de Corredores reduciría el volumen de tráfico del 2040 en el existente Puente de la Bahía por debajo de los niveles existentes en el 2017.

Los resultados del análisis de tráfico demuestran que de solo las Alternativas de Corredores 5, 6, 7, 8, y 9 reducen el volumen de tráfico en el existente Puente de la Bahía por debajo de los niveles del 2017 para los fines de semana del verano del 2040.

La Alternativa de Corredor 7 y 8 también reducen el volumen de tráfico en el existente Puente de la Bahía por debajo de niveles del 2017 para días laborables del 2040.

Como resultado, los Corredores 5, 6, 7, 8 y 9 serán avanzados para evaluación en mas detalle y determinar si cumplen con los otros criterios de necesidad del proyecto.

Para evaluar cual de estos corredores proveería tiempos de viaje mas confiables y predecibles, la MDTA evaluó cuantas horas de congestiónamiento con filas de cuatro millas o más de largo durante el fin de semana de verano o de una milla o más de largo durante días laborables serían presentes en el existente Puente de la Bahía.

En el caso de Sin Construcción, el existente Puente de la Bahía tendrá nueve horas de congestiónamiento con filas de cuatro millas o más de largo durante el fin de semana de verano o de una milla o más de largo durante días laborables.

Los Corredores 6 y 8 resulta en filas de una milla o mas de largo por una hora durante días laborables fuera del verano en el existente Puente de la Bahía

El Corredor 7 resulta con el menor nivel de congestiónamiento en el existente Puente de la Bahía durante los fines de semana durante el verano y días laborables fuera del verano.

Los Corredores 5 y 9 resultan con los peores niveles de congestiónamiento en el existente Puente de la Bahía en comparación a los Corredores 6, 7, y 8.

La MDTA también evaluó la cantidad de horas en las que habría niveles de servicio inaceptables.

El Nivel de Servicio se usa para describir como fluye el tráfico en una escala de "A" a "F", el nivel "A" no tiene congestiónamiento y el "F" tiene congestiónamiento severo. Generalmente, se considera el nivel de servicio "D" como el nivel mínimo aceptable.

Los Corredores 6, 7, y 8 resultaron con menor cantidad de horas con niveles de servicio inaceptables en comparación a los Corredores 5 y 9. Entre estas tres alternativas, el Corredor 7 resulta sin ninguna hora con niveles de servicio "E" o "F."

La MDTA también evaluó la viabilidad de las Alternativas de Corredores 5, 6, 7, 8 y 9 como rutas de desvío durante actividades de mantenimiento u operaciones durante incidentes en el existente Puente de la Bahía.

Si los viajes necesitan o desean desviarse a otro cruce, el Corredor 7 proveería el tiempo de viaje más corto, seguido por los Corredores 6 y 8. Los Corredores 5 y 9 resultan en el tiempo de viaje más largo en comparación a los otros corredores.

Factores de ingeniería como el largo del cruce requerido por cada uno de las Alternativas de Corredores comparan las posibles magnitudes de costo entre las alternativas.

La MDTA preparó un inventario ambiental para identificar recursos naturales, culturales, y socioeconómicos en cada uno de las Alternativas de Corredores.

Es importante notar que el inventario ambiental contiene los recursos dentro de los corredores y no los posibles impactos ambientales del proyecto. La determinación de los posibles impactos ambientales será completada en el Nivel 2 NEPA.

Mapas y cuadros han sido preparado para presentar estos recursos y fueron tabulados para cada uno de los Corredores.

La MDTA considera posibles impactos indirectos por cada una de las Alternativas de Corredores. La evaluación considera:

Terrenos sin desarrollar y Áreas de Financiamiento Prioritario, cuales son designadas como áreas para desarrollo en conformidad con los planes locales. Un nuevo acceso a tierras rurales puede resultar en presiones que fomentan desarrollo urbano.

Luego, la evaluación considera la cercanía a los centros de empleo. Los Corredores que proporcionan nuevo acceso a un área de empleo dentro de un radio de viaje diario (aproximadamente 30 a 45 minutos) podría aumentar la demanda de desarrollos residenciales en la cercanía.

Por último, la evaluación considera la congruencia con el Plan Maestro del Condado. Se estudiaron los planes maestros de cada condado para determinar si estos consideraron la ubicación de un nuevo cruce y si sería compatible con los goles y metas de cada uno de estos planes maestros.

Cualquiera de los nuevos cruces resultaría en algún nivel de efectos indirectos.

La evaluación presenta que los Corredores 3, 4, y 5 resultarían con el mayor impacto indirecto a causa del desarrollo urbano en la costa este por su cercanía al área Metropolitano de Baltimore y prevalece de tierras agrícolas aun sin desarrollar.

Un análisis mas detallado de posibles impactos secundarios y efectos cumulativos será llevado a cabo y presentado en la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar Nivel 1.

La Alternativa Sin Construcción y tres Corredores Alternativos preliminares están siendo avanzadas. De acuerdo con el proceso federal de NEPA, los Corredores 6, 7, y 8 están siendo avanzadas como parte del

CARA preliminar porque son las únicas alternativas que cumplen suficientemente el Propósito y Necesidad del Nivel 1.

El Corredor 6 conectaría la MD 100 a la US 301 entre Pasadena (Anne Arundel County), Rock Hall (Kent County) y Centreville (Queen Anne's County)

Este corredor reduce el tiempo con Niveles de Servicio inaceptables y mejora el congestionamiento durante los fines de semana del verano, pero no durante días laborables fuera del verano; y reduce las filas de congestionamiento durante ambos fines de semana de verano y días laborables fuera del verano.

El Corredor 6 proporciona una ruta de desvío mas favorable que los Corredores 5 y 9, pero no tan eficiente como el Corredor 7.

Por último, el Corredor 6 es menos compatible con el uso de tierras, lo cual podría resultar en mayores impactos indirectos.

El Corredor 7 es el corredor existente. Este contrarian la US 50/301 a US 50 entre Crofton (Anne Arundel County) and Queenstown (Queen Anne's County).

Esta alternativa es la que mejor reduce la duración de nivel de servicio inaceptable, alivia congestión, y reduce la fila de coches durante los fines de semana de verano y los días laborables fuera del verano.

El Corredor 7 también proporciona la mejor ruta de desvío, y es la mas compatible con el use de tierras, resultando con el menor nivel de impactos indirectos.

El Corredor 8 conectaría la US 50/301 entre Crofton (Anne Arundel County) y Easton (Talbot County).

Este corredor reduce la duración de nivel de servicio inaceptable durante los fines de semana de verano, pero no en días laborables fuera del verano.

Este corredor alivia la congestión tanto en días laborables fuera de verano como en fines de semana durante el verano.

El Corredor 8 proporciona una mejor ruta de desvío que los Corredores 5 y 9, pero no tan eficiente como el Corredor 7.

Por último, el Corredor 8 es menor compatible con el uso de tierras, lo cual podría resultar en mayores impactos indirectos.

Queremos escuchar de ustedes, porque los comentarios son vitales para el éxito del estudio y se tomaran en consideración a lo largo del estudio.

Habrá mas oportunidades para que participar durante las Audiencias Públicas, anticipadas para el Otoño 2020. En estas Audiencias Públicas, la MDTA presentará los resultados de los análisis completados a la fecha de las Alternativa de Corredor Preferido Recomendado por la MDTA.

Antes de que largue esta noche, por favor llene uno de los formularios de comentario. También puede enviar sus comentarios vía web en baycrossingstudy.com, o por email a infor@baycrossingstudy.com

Después de esta ronda de Reuniones Publicas, la MDTA iniciará el análisis de los Corredores Alternativos Retenidos para Analizar y desarrollar la Declaración de Impactos Ambientales Preliminar Nivel 1.

Se anticipa completar la Declaración de Impactos Ambientales Final Nivel 1 y el Registro de Decisión para el verano del 2021.

Si una alternativa de corredor es aprobada por la Administración de Carreteras Federales en el Registro de Decisión, el proceso de NEPA podría continuar al Estudio Nivel 2. Si se inicia el estudio Nivel 2, podría tomar varios años para evaluar posibles alineamientos y desarrollar un plan financiero para aprobación de FHWA con fin de obtener un alineamiento con un Registro de Decisión Nivel 2.

Muchas gracias nuevamente por atender la Reunión Publica del Estudio de Cruce de la Bahía: Nivel 1 NEPA.