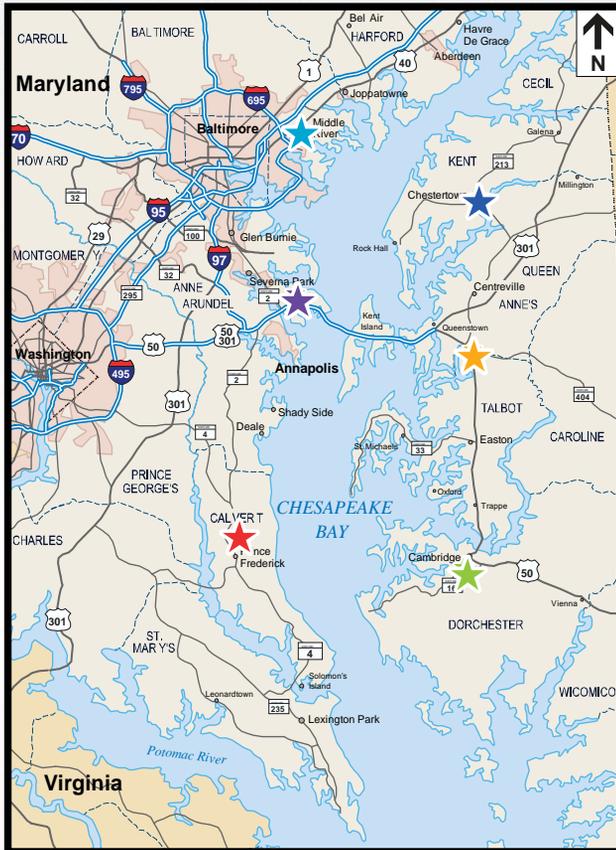


¡Queremos escuchar de ti!

La opinión pública es una parte importante del proceso.



Martes, 8 de Mayo (6-8 p.m.)

Calvert High School

600 Dares Beach Rd., Prince Frederick, MD 20678



Miercoles, 9 de Mayo (6-8 p.m.)

Broadneck High School

1265 Green Holly Dr., Arnold, MD 21409



Jueves, 10 de Mayo (6-8 p.m.)

Kent County Middle School

402 E. Campus Ave., Chestertown, MD 21620



Miercoles, 16 de Mayo (6-8 p.m.)

Middle River Middle School

800 Middle River Rd., Middle River, MD 21220



Jueves, 17 de Mayo (6-8 p.m.)

Cambridge-South Dorchester High School

2475 Cambridge Beltway, Cambridge, MD 21613



Martes, 22 de Mayo (6-8 p.m.)

Chesapeake College

1000 College Cir., Wye Mills, MD 21679

Como parte del Estudio de Cruce de la Bahía de Chesapeake: Nivel 1 NEPA (Bay Crossing Study), la Autoridad de Transporte de Maryland (MDTA) está organizando una serie de reuniones públicas para proporcionar a todas las partes interesadas una actualización del proyecto. En las reuniones, los asistentes tendrán la oportunidad de aprender sobre:

- el Propósito y Necesidad del Proyecto,
- actividades de alcance y comentarios públicos recibidos hasta la fecha,
- el proceso de revisión ambiental,
- el desarrollo alternativo del corredor y el proceso de selección.

Todos los materiales de la reunión estarán disponibles en baycrossingstudy.com. Los comentarios se pueden proporcionar en las reuniones, en línea o por correo electrónico / correo postal

CHESAPEAKE BAY CROSSING STUDY

TIER 1 NEPA

Bienvenido a la Reunión Pública Primavera 2018

Esta es la segunda reunión para el estudio del Acto Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés), que comenzó en otoño del 2017.

El propósito de esta reunión es de aprender acerca de:

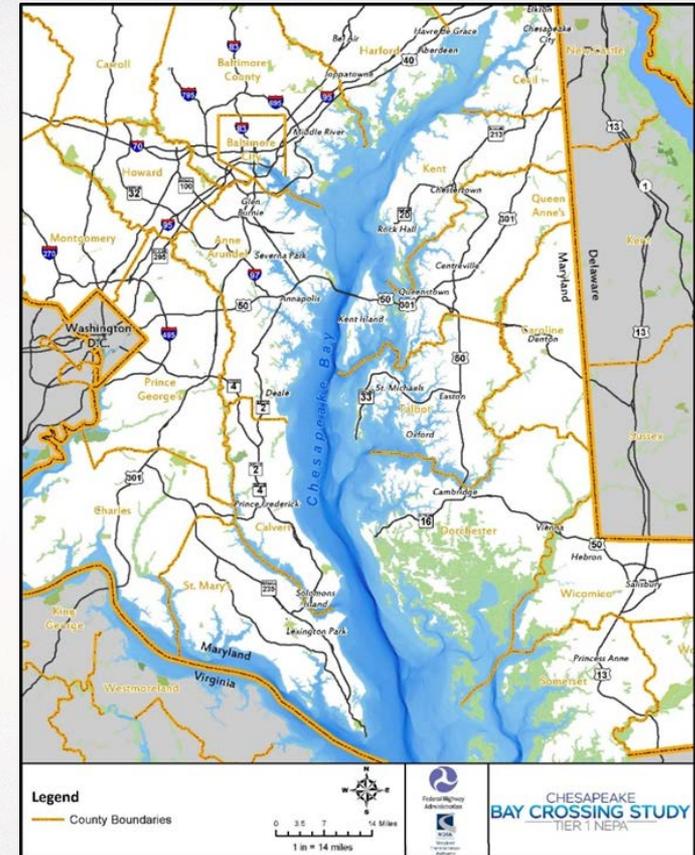
- El Propósito y Necesidad del Estudio de Cruce de la Bahía
- Actividades de alcance y comentarios públicos
- El proceso de revisión ambiental
- El desarrollo de corredores y proceso de selección

Corredores potenciales no han sido desarrollados y no se presentarán en esta reunión.



Estudio de Cruce de la Bahía

- El Estudio de Cruce de la Bahía es un paso crítico para resolver la congestión vehicular de hoy y del futuro en el William Preston Lane Jr. Memorial (Bay) Bridge.
- El estudio incluye el desarrollo de una Declaración de Impacto Ambiental (EIS por sus siglas en inglés) Nivel 1 de acuerdo con NEPA.
- El estudio cubre un área geográfica extensa, abarca casi 100 millas del Chesapeake Bay desde la parte más norte de los Condados de Harford y Cecil hasta la frontera sur con Virginia entre los Condados de St. Mary's y Somerset.



Proceso Ambiental

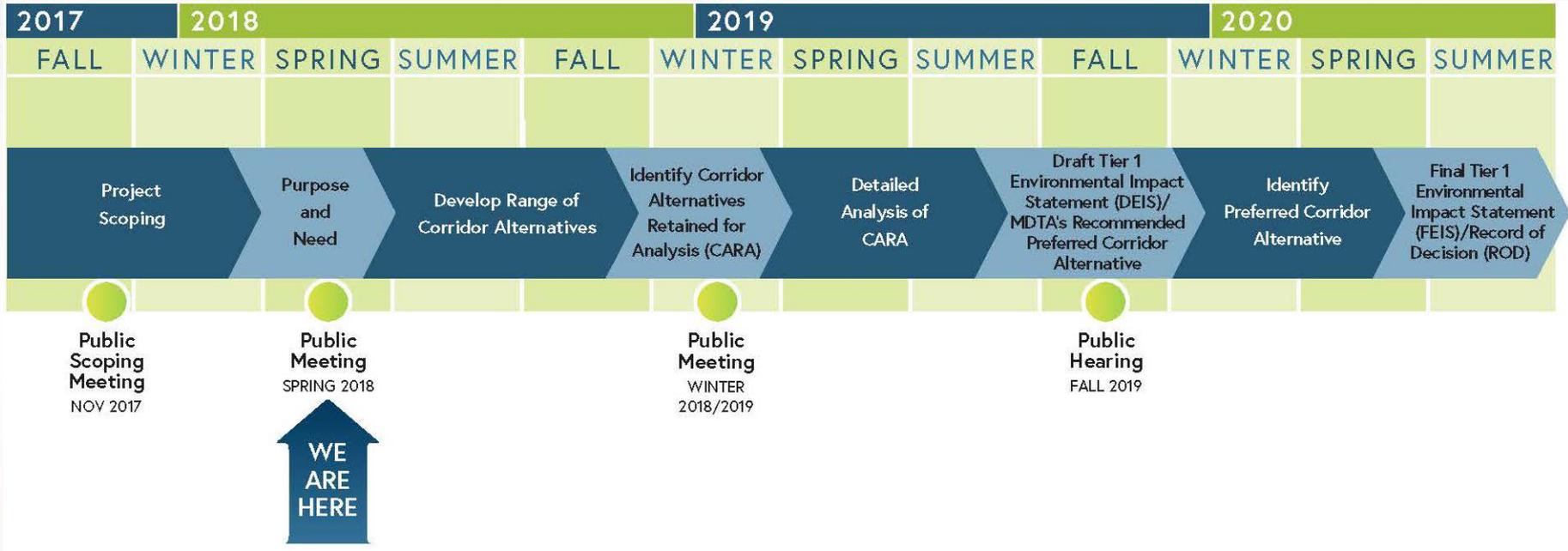
El Acto Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) es legislación Federal que se aplica a proyectos que reciben financiamiento o aprobación federal. NEPA requiere la consideración de un rango razonable de alternativas y asegura que las agencias ambientales y el público estén informados y involucrados en la consideración de impactos ambientales. El MDTA y la Administración de Carreteras Federales (FHWA por sus siglas en inglés) están siguiendo un proceso NEPA de niveles.



Nivel 1 (estudio actual)	Nivel 2 (estudio futuro)
Establecer Propósito y Necesidad	Refinar Propósito y Necesidad
Evaluar corredores de dos millas cruzando la bahía (usando información de ingeniería y del medio ambiente ancha)	Identificar alineamientos dentro del Corredor Preferido identificado en el Nivel 1 Incluye más detalle de ingeniería de las alternativas y una evaluación más específica de impactos ambientales potenciales.
Incluye al público y comentario	Incluye al público y comentario
Identifica Alternativa de Corredor Preferido	Selecciona a un Alineamiento Preferido dentro del corredor
Prepara Impacto Ambiental Nivel 1	Prepara Impacto Ambiental Nivel 2

Nivel 1 incluye una revisión ancha de asuntos de ingeniería y del medio ambiente para reducir el alcance de este complejo proyecto antes de iniciar un análisis más detallado en el Nivel 2.

Calendario



Alcance del Proyecto

Determinar el alcance del Proyecto es el primer paso del proceso NEPA. Brinda oportunidad para que el público y las agencias aporten temprano en varios asuntos que el estudio tratará de resolver.

El alcance del Estudio de Cruce de la Bahía incluye:

- Coordinación inicial con agencias locales, estatales y federales.
- Reuniones públicas por internet disponibles para verlas desde casa o en seis ubicaciones el 15 de Noviembre del 2017.
- Mas de 400 comentarios públicos acerca del alcance del proyecto entre el 11 de octubre y el 15 de diciembre del 2017.

El video de la Reunión de Alcance, comentarios públicos recibidos y el Informe de Alcance están disponibles en la página web del proyecto baycrossingstudy.com.



★ Sitio de Reuniones de Alcance en persona

Comentarios Públicos

El MDTA recibió más de 400 comentarios durante el período de alcance. Varias personas comentaron sobre más de un tópico. Comentarios han sido categorizados en 12 áreas tópicas.

TOPICO	NUMERO DE COMENTARIOS
A favor o en contra del corredor o alineamiento	302
Asuntos ambientales	112
Tráfico e infraestructura	99
Otras Alternativas	99
Otros Comentarios Misceláneos	56
Negocio y Economía	46
Proceso del Estudio y Costo	46
Oposición general	43
Túnel o Puente de Deck Doble	21
Soporte General	16
Peticiones de Información	13
Bicicletas y Peatones	6

Preguntas Comunes

Algunas de las preguntas mas frecuentes están abajo. Para ver el Informe de Alcance completo visite baycrossingstudy.com.

Pregunta	Respuesta
¿Porque necesitamos un estudio nuevo? ¿Porque estamos gastando tanto en otro estudio cuando otros estudios ya han sido completados?	El desarrollo de una Declaración de Impacto Ambiental de acuerdo con NEPA es requerido para proyectos de esta magnitud que necesitan de financiamiento o aprobación federal. Información de estudios previos serán considerada, actualizada y utilizada según sea apropiado.
¿Han pensado acerca del impacto en carreteras locales que alimentan un nuevo cruce?	Sí. Impactos a la red de carreteras que se conectarán a un nuevo cruce potencial serán evaluados en el EIS Nivel 1.
¿Van a considerar a los peatones y los ciclistas?	Sí. Acceso a peatones y bicicletas van a ser considerados a medida que el estudio avanza.
¿Serán investigados otros métodos para cruzar la Bahía de Chesapeake o otras estrategias para que el tráfico vehicular se mueva más eficientemente (como servicio de ferry, tránsito, otros métodos para coleccionar peaje)?	Sí. Se considerarán otras alternativas, además de un nuevo cruce de carreteras como el servicio de ferry, tránsito y diferentes escenarios de cobro de peajes, para determinar si pueden cumplir el propósito del estudio. Estas otras alternativas también pueden incorporarse como un componente de las alternativas de cruce.
¿Consideraran si un nuevo puente traerá nuevo desarrollo y como ese desarrollo podría impactar el medio ambiente y nuestras comunidades?	Sí. El EIS Nivel 1 incluirá una evaluación de alto nivel de los impactos ambientales potenciales a fin de facilitar una comparación de las alternativas del corredor. Esto incluirá una gama de efectos ambientales y comunitarios, así como el potencial de efectos indirectos y acumulativos.

Propósito y Necesidad

Uno de los primeros pasos más importantes en el proceso de NEPA es definir el propósito (objetivo general) del estudio y las necesidades (problemas específicos de transporte). Las alternativas se evaluarán en cuanto a qué tan bien cumplen las necesidades.

Propósito del Estudio:

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.



Propósito y Necesidad

El estudio tratará las siguientes necesidades:

- Capacidad adecuada – La habilidad que un nuevo cruce atenderá la demanda de viajes del Puente existente.
- Tiempos de viaje dependientes y confiables – La habilidad de proporcionar opciones confiables para cruzar la bahía con velocidades de operación y tiempos de viaje confiables.
- Flexibilidad para acomodar futuro mantenimiento y rehabilitación – La habilidad de apoyar el mantenimiento y la gestión de incidentes de forma segura al proporcionar opciones flexibles para viajar.



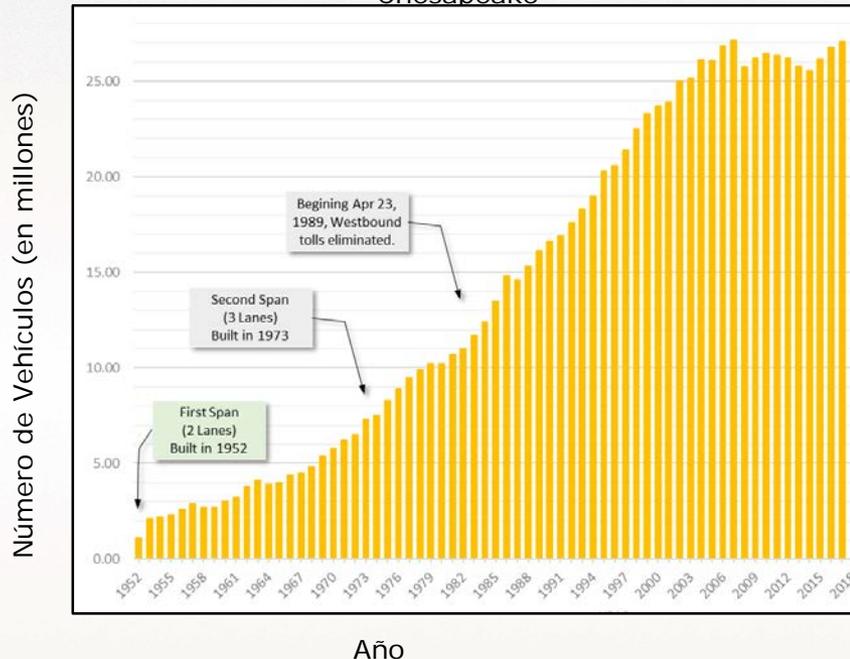
Y tomará en consideración:

- Viabilidad financiera– Habilidad de pagar por la construcción, operación y mantenimiento de cualquier opción de cruce preferida.
- Responsabilidad ambiental– Tomar en cuenta la sensibilidad de la bahía y las áreas circundantes, incluyendo las condiciones ambientales existentes y el potencial de impactos adversos para la bahía y los importantes recursos naturales, recreativos, socioeconómicos y culturales que respalda.

Volúmenes de Tráfico

Más de 27 millones de vehículos cruzaron el puente de la bahía en 2017, un aumento del 325% desde que se abrió el segundo tramo en 1974.

Volúmenes de Cruces Anuales del Puente de la Bahía de Chesapeake



Viajes Diarios a Través del Puente de la Bahía (vehículos por día)

	2017	2040 Estimado No- Construcción	Cambio Porcentual (%)
Promedio Día Laborable	68,598	84,276	22.9
Fin de Semana - Verano	118,579	135,280	14.1

Note: Basado en el modelo de demanda de viajes del Estado de Maryland.

- En 2017, el Puente de la Bahía de Chesapeake llevó 72% más tráfico en los días de fin de semana de verano (118,579) que los días de semana (68,598)
- Caída en los volúmenes anuales en 2008, reflejo de la desaceleración de la economía, pero los volúmenes de tráfico se han recuperado y están volviendo a crecer
- Se espera que los volúmenes de tráfico anual crezcan hasta 2040

Confiabilidad de Viaje

El Nivel de Servicio (LOS por sus siglas en inglés) se usa para describir cómo fluye el tráfico en una escala de A a F (con A como la mejor y F como la peor).

- En un día laborable promedio, aunque el tráfico no siempre fluye libremente, los tiempos de viaje tienden a ser confiables. Por ejemplo, durante la hora punta, los automovilistas pueden anticipar y planificar adecuadamente para tiempos de viaje más largos.
- Los fines de semana de verano, los flujos de tráfico están en niveles deficientes por plazos extendidos y los tiempos de viaje son extremadamente poco confiables. Esto da como resultado tiempos de viaje variables y la frustración del conductor.

**Hacia el Este
Nivel de Servicio**

Time	2017		2040 No-Build	
	Average Weekday	Summer Weekend	Average Weekday	Summer Weekend
	EB	EB	EB	EB
12-1AM	A	A	A	A
1-2AM	A	A	A	A
2-3AM	A	A	A	A
3-4AM	A	A	A	A
4-5AM	A	A	A	A
5-6AM	A	B	B	B
6-7AM	C	C	C	D
7-8AM	C	D	D	D
8-9AM	C	C	D	D
9-10AM	C	D	D	E
10-11AM	D	E	C	F
11AM-12PM	D	E	C	F
12-1PM	D	E	C	F
1-2PM	D	E	D	F
2-3PM	D	E	E	F
3-4PM	E	E	F	F
4-5PM	E	F	F	F
5-6PM	E	E	F	F
6-7PM	D	E	E	F
7-8PM	C	E	D	F
8-9PM	C	D	D	E
9-10PM	C	C	C	D
10-11PM	B	D	B	D
11PM-12AM	A	B	B	C

**Hacia el Oeste
Nivel de Servicio**

Time	2017		2040 No-Build	
	Average Weekday	Summer Weekend	Average Weekday	Summer Weekend
	WB	WB	WB	WB
12-1AM	A	A	A	A
1-2AM	A	A	A	A
2-3AM	A	A	A	A
3-4AM	A	A	A	A
4-5AM	B	A	B	A
5-6AM	C	A	D	A
6-7AM	D	A	E	A
7-8AM	D	A	F	A
8-9AM	D	B	D	B
9-10AM	C	C	D	C
10-11AM	B	D	D	D
11AM-12PM	B	D	D	D
12-1PM	B	E	D	E
1-2PM	B	E	D	E
2-3PM	C	D	D	E
3-4PM	C	E	D	E
4-5PM	C	E	D	F
5-6PM	C	E	D	F
6-7PM	C	E	C	E
7-8PM	B	E	B	F
8-9PM	A	E	A	F
9-10PM	A	E	A	F
10-11PM	A	D	A	D
11PM-12AM	A	B	A	B

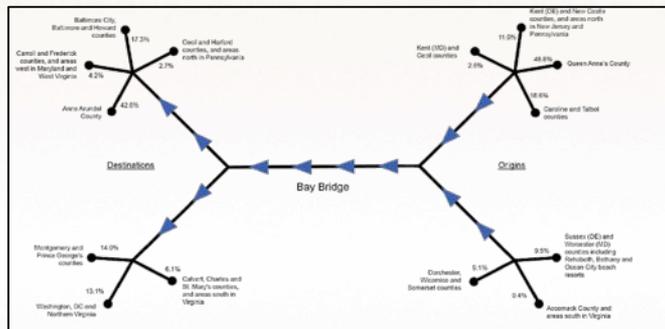
¿De dónde vienen y van las personas?

Las figuras a continuación muestran los orígenes y destinos de los viajes hechos los días laborales afuera del verano y los fines de semana durante el verano para mostrar los viajes típicos a través del Puente de la Bahía.

Días Laborales Afuera del Verano

Costa Este a Costa Oeste

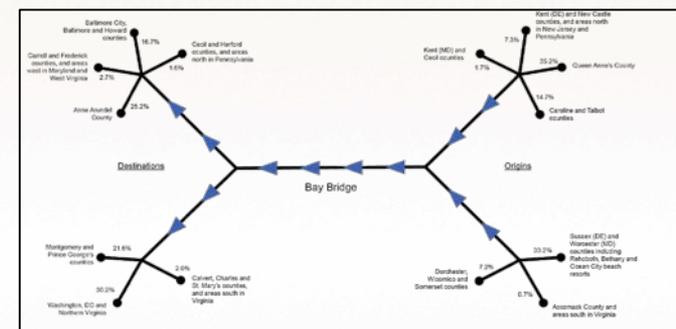
2017 Tráfico Promedio Días Laborales Afuera del Verano Hacia el Oeste



Fin de Semana del Verano

Costa Este a Costa Oeste

2017 Tráfico Promedio Fin De Semana Hacia el Oeste



El tráfico los días laborales afuera del verano hacia el oeste se muestra arriba para demostrar los patrones típicos de destino de origen no veraniego.

El tráfico los fines de semana de verano hacia el oeste se muestra arriba para demostrar las mayores diferencias entre el tráfico de los fines de semana durante el verano y días laborales durante el resto del año.

- Tanto en los días laborales afuera del verano, como en los fines de semana de verano, los condados de Anne Arundel y Queen Anne son las principales fuentes de viajes en el Puente de la Bahía.
- Los viajes los fines de semana de verano tienden a cubrir distancias más largas que los viajes en días laborales afuera del verano.
- La costa este alta y los puntos más allá contribuyen con un mayor porcentaje de viajes en el puente de la bahía que en la costa este baja y los puntos más allá tanto en los días laborales afuera del verano como los fines de semana de verano. Sin embargo, los porcentajes están más equilibrados los fines de semana que los días laborales.
- Aproximadamente el 20% - 25% de los viajes en el Puente de la Bahía se realizan hacia / desde las áreas al norte y al oeste del condado de Anne Arundel, con un porcentaje ligeramente mayor durante los días laborales que los fines de semana.

Nota: La información que se muestra en los mapas se obtuvo de los datos recopilados de los dispositivos móviles de los usuarios anónimos a medida que pasan por el sistema de transporte. La información de tráfico presentada se basa en datos preliminares y, por lo tanto, está sujeta a cambios. Por ejemplo, los datos indican que un "viaje" finaliza cuando un vehículo permanece detenido durante 5 minutos. En consecuencia, algunos viajes reales pueden ser más largos que los mostrados.

Recursos Naturales

El Nivel 1 incluirá una evaluación de corredores basada en un inventario completo de información de recursos naturales, utilizando mapas digitales disponibles para comparar los impactos potenciales.

Se considerarán los recursos tales como **humedales**, vías fluviales, hábitats de vida silvestre, vegetación acuática, áreas críticas de Maryland, humedales de preocupación estatal especial, hábitat de ostras, llanuras de inundación y especies raras, amenazadas y en peligro.



Socioeconómico

Los últimos datos del Censo de EE. UU. se usarán para mapear y evaluar datos demográficos, como población, vivienda y empleo. El estudio NEPA también incluirá una evaluación de comunidades, instalaciones comunitarias y economía. Las instalaciones comunitarias tales como escuelas, servicios de emergencia, bibliotecas y lugares de culto se identificarán basado en la información disponible.

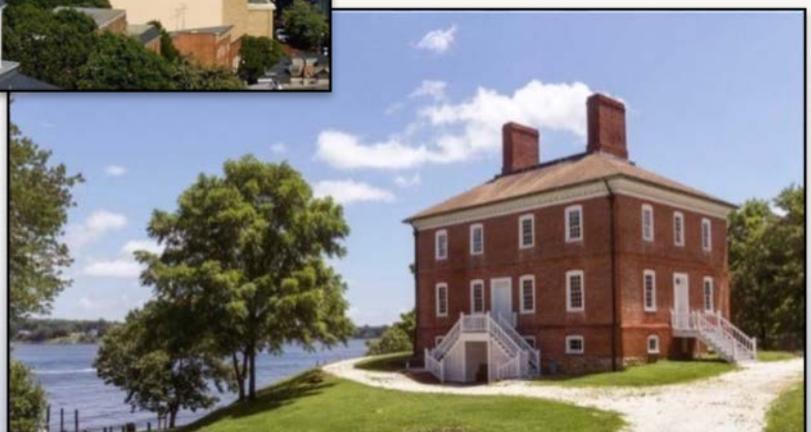
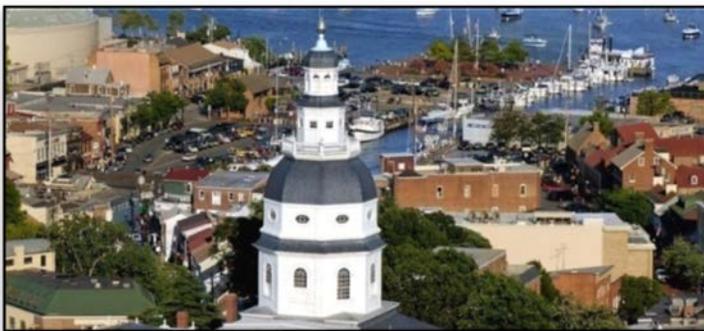
Los datos de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense del Censo de EE. UU. se utilizarán para identificar a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. El estudio incluirá la consideración de efectos adversos potenciales desproporcionados para estas poblaciones de acuerdo con las guías de Justicia Ambiental.



Recursos Culturales

El Nivel 1 incluirá una consulta con la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica. La información mantenida por el Maryland Historical Trust (MHT) se usará para identificar recursos culturales. Los datos de mapas digitales se usarán para desarrollar un inventario de propiedades históricas conocidas y recursos arqueológicos, y considerar otras áreas donde los recursos culturales pueden estar presentes.

Su opinión es importante para ayudarnos a identificar y comprender los recursos culturales que son importantes para usted y su comunidad. Hable con un miembro del equipo de estudio si representa a un grupo o interés que le gustaría solicitar ser una "parte consultora" durante el proceso de revisión de la Sección 106.



Calidad del Aire y Ruido

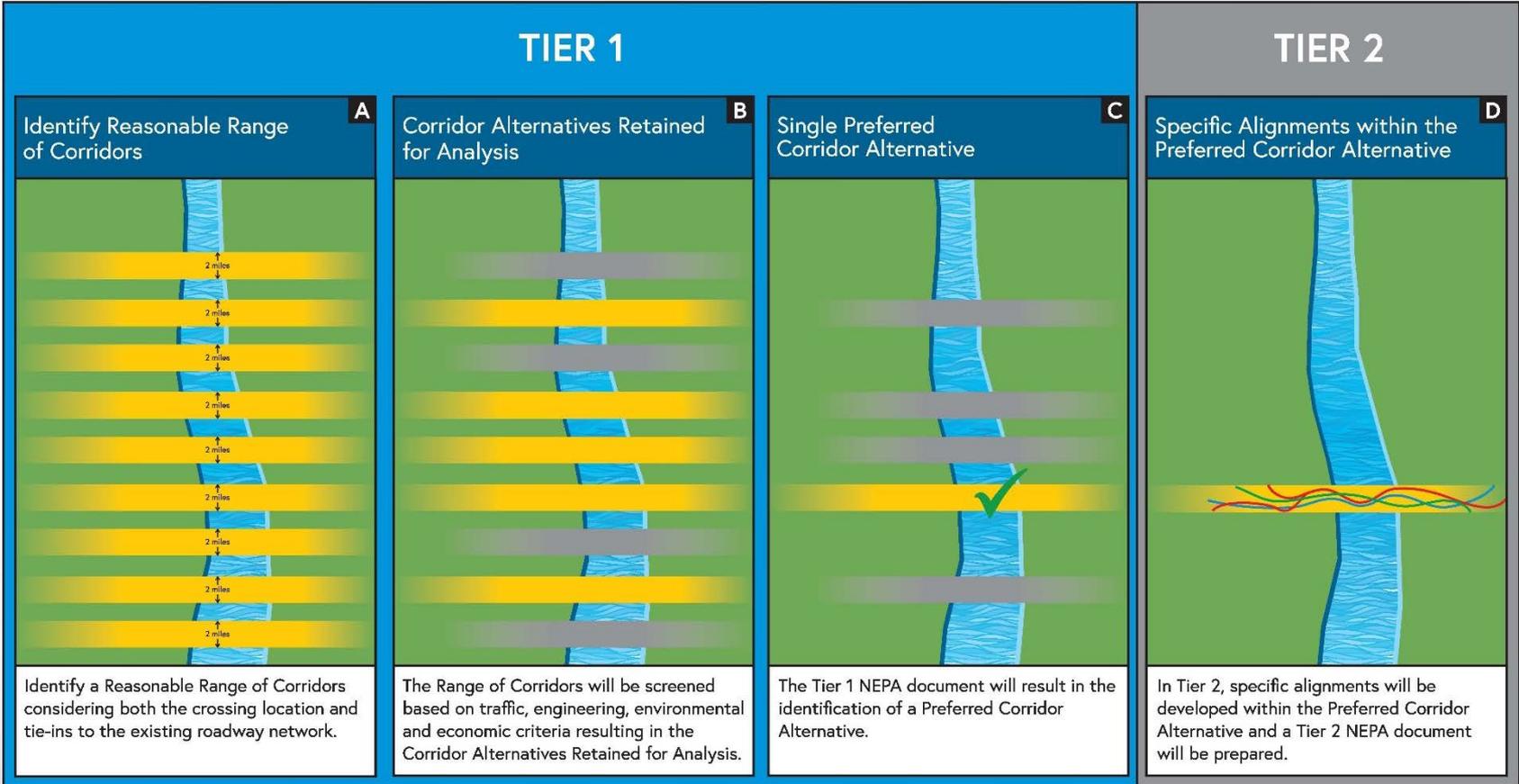
El análisis de calidad del aire de Nivel 1 implicará la evaluación de las condiciones existentes y la conformidad con las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS) bajo la Ley de Aire Limpio. Los contaminantes considerados incluyen monóxido de carbono (CO), Óxidos Nitrosos (Nox) and Dióxido de Sulfuro (SO₂).

Entre otra información, la información del uso del suelo del Departamento de Planificación de Maryland (MDP) se usará para identificar y mapear posibles áreas sensibles al ruido, como residencias y escuelas, para comparar los impactos potenciales de las alternativas del corredor retenidas para el análisis.



Proceso de Desarrollo de Corredor

El proceso de desarrollo del corredor de Nivel 1 utilizará un amplio alcance y análisis para reducir un rango razonable de corredores e identificar una Alternativa de Corredor Preferido. En el Nivel 2, se desarrollarán alineamientos específicos y otras opciones dentro de la Alternativa del Corredor Preferido identificada en el Nivel 1, y se preparará un documento de NEPA del Nivel 2. La opción No-Build (No construcción) será retenida en todas las fases como una alternativa de referencia.



Note: Images are for illustrative purposes only and do not reflect the actual range of corridors to be developed.

La Selección de los Corredores

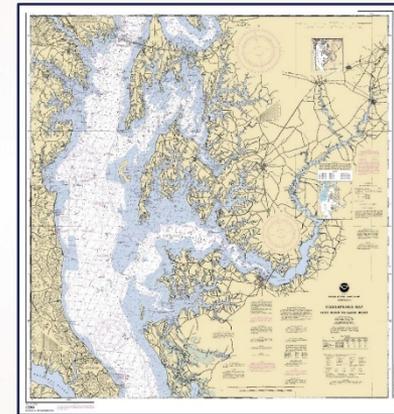
La MDTA y la FHWA seguirán un proceso utilizando criterios de selección para examinar un rango razonable de corredores e identificar las Alternativas del Corredor retenidas para el análisis.

Los criterios de selección se desarrollarán en función de una serie de factores que incluyen:

- La habilidad del corredor de cumplir con el Propósito y Necesidad
- Viabilidad de ingeniería
- Impactos ambientales potenciales
- Viabilidad financiera
- Contribución de agencias y el público

Los criterios de selección permitirán que la MDTA y la FHWA seleccionen corredores que no cumplan con el Propósito y la Necesidad y pesen los méritos o desventajas relativos de varios corredores. Por ejemplo, si hay dos corredores que sirven a las mismas comunidades y tienen un rendimiento y operaciones de tráfico similares, pero los criterios de selección muestran a un corredor con mayor impacto potencial para el medio ambiente o la comunidad local, ese corredor puede ser eliminado.

¡El establecimiento de criterios de selección es una parte importante del proceso y agradecemos sus comentarios!



La Selección de los Corredores

Se considerarán los siguientes criterios preliminares para identificar las alternativas de corredor retenidas para el análisis:

■ Tráfico

- Nivel al cual el corredor mejoraría las condiciones del tráfico en el puente existente
- Redundancia del sistema: qué tan bien el corredor podría admitir desvíos durante las actividades de mantenimiento en el puente existente o en caso de emergencia.

■ Ingeniería

- Viabilidad geométrica
- Longitud del cruce y ancho / profundidad del canal de la Ba
- Longitud de mejoras de infraestructura de tierra

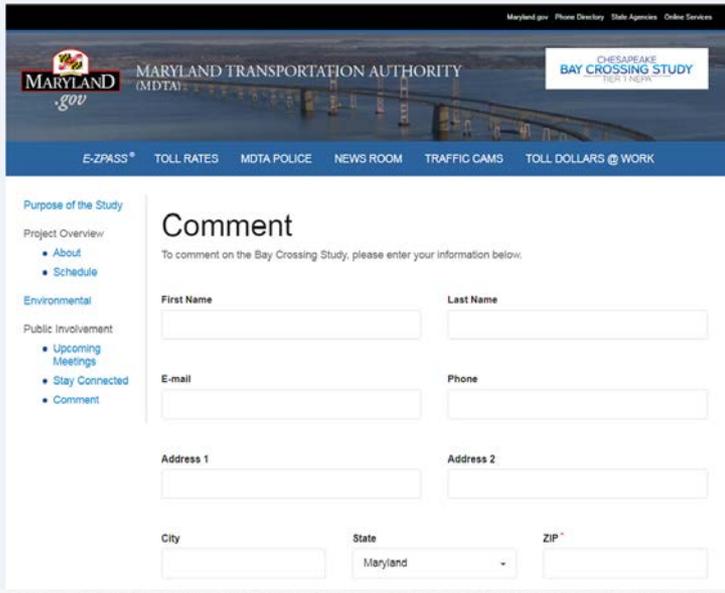
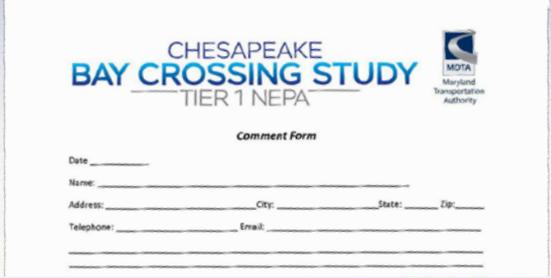
■ Medio Ambiente y Economía

- Proximidad a los recursos ambientales y tierras sensibles
- Cómo el corredor podría influenciar el uso de la tierra



¡Queremos escuchar de ti!

- Complete una tarjeta de comentario en esta reunión
- 0 -
- Visite la página web baycrossingstudy.com
- 0 -
- Envíe sus comentarios por correo electrónico a info@baycrossingstudy.com



Los comentarios son vitales para el éxito del estudio y se tomarán en consideración a lo largo del estudio..

Los comentarios públicos se publicarán en el sitio web del proyecto. MDTA intentará eliminar información personal como nombres, direcciones, números de teléfono y direcciones de correo electrónico.