

MAXIMIZE 2045

A PERFORMANCE-BASED TRANSPORTATION PLAN

Resumen ejecutivo

Final
23 de julio de 2019



RENAISSANCE HOTEL

RD ST.

DO NOT BLOCK INTERSECTION

LEFT 2 LANES MUST TURN LEFT AT LIGHT ST.

NO STOPPING

Audi logo

A3

958479

2.0T

Chevrolet logo

Volvo logo

C70



VISIÓN GENERAL

Plan regional de transporte de largo alcance

Maximize2045: Un Plan de Transporte Basado en el Rendimiento es el plan de transporte de largo alcance para la región de Baltimore. Este plan establece los objetivos y estrategias generales de transporte de la región. Estas metas y estrategias guiarán las inversiones en transporte durante la vida del plan (2024-2045).

Maximize2045 contiene una lista de los principales proyectos de transporte de superficie que la región espera implementar en el período de 2024 a 2045. El plan también muestra los ingresos que la región espera tener disponibles para estos proyectos y los costos estimados de estos proyectos.



Organización de Planificación Metropolitana (MPO)

La ley federal exige que todas las áreas urbanizadas de EE. UU. con una población superior a 50,000 tengan una Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO). Una MPO es una organización de formulación de políticas regional que consiste en representantes de gobiernos locales y agencias gubernamentales de transporte. El propósito de una MPO es asegurar la cooperación regional en la planificación del transporte.

La Junta de Transporte Regional de Baltimore (Baltimore Regional Transportation Board, BRTB) es la MPO designada federalmente que actúa como el organismo regional de planificación y formulación de políticas de transporte para la región de Baltimore. El Consejo Metropolitano de Baltimore (Baltimore Metropolitan Council, BMC) proporciona personal técnico para ayudar a la BRTB y sus comités asesores.

Factores y tendencias futuras

El personal de BMC, en cooperación con sus socios estatales, desarrolló los capítulos 2 y 3 de este documento para abordar los factores y tendencias que afectarán la red de transporte regional en el futuro. Estos incluyen temas como el crecimiento previsto de la población y las tecnologías emergentes, como los vehículos automatizados y conectados. La esperanza es que esta discusión proporcione un contexto adicional para que los lectores puedan comprender mejor por qué la BRTB tomó ciertas decisiones y cómo esas decisiones podrían preparar mejor región para responder a las incertidumbres del futuro.

Objetivos y estrategias regionales

La BRTB ha adoptado nueve objetivos regionales generales, con estrategias de implementación de apoyo. Juntos, estos objetivos y estrategias ayudarán a la BRTB a guiar las inversiones en transporte durante el período 2024-2045.

El cuadro de la derecha muestra estos objetivos. El Capítulo 4 proporciona estrategias específicas que la BRTB ha adoptado para ayudar a la región a implementar proyectos en apoyo de estos objetivos.

Objetivos regionales de transporte

Mejorar la seguridad del sistema

Hacer que las condiciones sean más seguras para los peatones, ciclistas, conductores y operadores de tránsito y automovilistas.

Mejorar y mantener la infraestructura existente

Mejorar las condiciones de las instalaciones de transporte existentes; mantener y reemplazar sistemáticamente los activos de transporte según sea necesario.

Mejora la accesibilidad

Ayudar a personas de todas las edades y habilidades a acceder a destinos específicos.

Aumentar la movilidad

Ayudar a las personas y a la carga a moverse de manera confiable y eficiente.

Conservar y mejorar el medio ambiente

Transmitir a las generaciones futuras los entornos naturales y humanos más saludables posibles.

Mejora la seguridad del sistema

Proporcionar un entorno de viaje seguro para todos; mejorar la capacidad de la región para responder a desastres naturales y provocados por el hombre.

Promover la prosperidad y la oportunidad económica

Apoyar la revitalización de las comunidades, el desarrollo de centros de actividades y el movimiento de bienes y servicios.

Fomentar la participación y la cooperación entre las partes interesadas

Permitir que todas las partes interesadas y afectadas participen y cooperen para encontrar soluciones viables.

Promover la toma de decisiones informadas

Asegurarse de que las políticas de transporte adoptadas y las medidas de desempeño guíen el proceso regional de toma de decisiones.

Enfoque basado en el rendimiento

Según la ley federal, el proceso de planificación del transporte metropolitano tanto para los estados como para las MPO debe “prever el establecimiento y uso de un enfoque basado en el rendimiento para la toma de decisiones de transporte”.

Maximize2045 incluye una serie de medidas y objetivos de rendimiento. Estas medidas y objetivos son consistentes con el enfoque de planificación y programación basado en el rendimiento establecido en la ley y las regulaciones correspondientes. Estas medidas y objetivos ayudan a la BRTB y las agencias operativas a evaluar el progreso de todo el sistema en relación con los objetivos regionales.

Cumpliendo con los requisitos de la Ley Arreglando el Transporte de Superficie de América (Fixing America’s Surface Transportation, FAST) y los plazos establecidos en las regulaciones, el Departamento de Transporte de Maryland (Maryland Department of Transportation, MDOT), los proveedores de transporte público y la BRTB coordinaron los esfuerzos para desarrollar y adoptar una serie de objetivos de rendimiento regionales. Se han adoptado objetivos de rendimiento para:

- gestión de activos de tránsito
- seguridad vial
- congestión del tráfico
- condiciones de carreteras y puentes
- rendimiento del sistema relacionado con la fiabilidad del tiempo de viaje
- rendimiento del sistema relacionado con el movimiento de carga
- emisiones de fuentes móviles en carretera.

El Capítulo 5 proporciona detalles sobre estas medidas y objetivos de desempeño.

Foto cortesía de Harford Transit



Restricción fiscal

La ley federal requiere que los planes y programas de transporte regional estén limitados fiscalmente. Es decir, los costos estimados no pueden exceder los ingresos previstos. El plan regional de transporte de largo alcance debe incluir un plan financiero que muestre cómo la región espera pagar por cada proyecto y programa.

El Capítulo 6 proporciona detalles sobre los ingresos anticipados para *Maximize2045*.

Aquí hay un desglose de los ingresos pronosticados frente a los costos totales estimados del año de gastos para los principales proyectos de capital para los períodos 2024-2034 y 2035-2045. Este desglose demuestra que la región espera tener fondos suficientes para pagar los proyectos en *Maximize2045* en los períodos de tiempo en los que la región espera que estos proyectos se implementen.

Ingresos previstos, 2024-2034:	\$3,209,000,000
Costos estimados de YOE, 2024-2034:	<u>\$3,196,000,000</u>
	\$13,000,000
Ingresos previstos, 2035-2045:	\$8,953,000,000
Costos estimados de YOE, 2035-2045:	<u>\$8,861,000,000</u>
	\$92,000,000

Conformidad de calidad del aire

“Conformidad” significa que los proyectos en *Maximize2045* no causarán ni contribuirán a nuevas violaciones de la calidad del aire, empeorarán las violaciones existentes o retrasarán el cumplimiento oportuno de los estándares de calidad del aire.

El Apéndice C incluye los resultados del análisis de conformidad de la calidad del aire para *Maximize2045*. Según el análisis de conformidad, la BRTB, en su calidad de MPO para la región de Baltimore, ha concluido que la implementación de los proyectos en *Maximize2045* no empeorará la calidad del aire de la región ni retrasará el logro oportuno de los estándares de calidad del aire.

Orden Ejecutiva. Justicia ambiental

La justicia ambiental busca garantizar que los beneficios y las cargas de las inversiones en transporte se compartan de la manera más equitativa posible entre todas las comunidades afectadas.

La Orden Ejecutiva 12898, “Acciones federales para abordar la justicia ambiental en las minorías y las poblaciones de bajos ingresos”, aborda este problema. Esta Orden Ejecutiva y su memorándum adjunto refuerzan los requisitos del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 que enfocan la atención federal en las condiciones ambientales y de salud humana en las comunidades minoritarias y de bajos ingresos.

El Apéndice C incluye un análisis de los efectos potenciales de los principales proyectos de este plan en las poblaciones de justicia ambiental.

Proceso de Manejo de Embotellamientos

La ley federal requiere que todas las áreas metropolitanas con poblaciones mayores de 200,000 tengan un Proceso de Manejo de Embotellamientos (Congestion Management Process, CMP). El CMP identifica acciones y estrategias para reducir la congestión del tráfico y aumentar la movilidad.

El Apéndice D incluye detalles técnicos sobre el CMP de la región y cómo los proyectos en este plan son consistentes con este CMP.

Consulta con las partes interesadas y el público

La ley federal exige que las MPO consulten con los funcionarios estatales y locales, los operadores de tránsito y el público al realizar la planificación del transporte. Parte de este proceso es el requisito de desarrollar un plan de participación pública que defina un proceso para proporcionar al público y a las partes interesadas oportunidades razonables para participar en el proceso de planificación.

El Apéndice E incluye detalles sobre el proceso de participación pública de la BRTB y sus esfuerzos específicos de divulgación en el desarrollo de *Maximize2045*.



Alternativa preferida, año fiscal 2024-2045

La BRTB, en colaboración con las jurisdicciones locales y las agencias estatales, desarrolló una alternativa preferida para la región de Baltimore. Esta alternativa preferida consiste en la financiación asignada para la operación y mantenimiento de los sistemas existentes, así como para los principales proyectos de capital. Estos importantes proyectos de capital se seleccionaron aplicando los criterios de evaluación y puntuación adoptados, de conformidad con las leyes y políticas federales y los objetivos de transporte adoptados en la región.

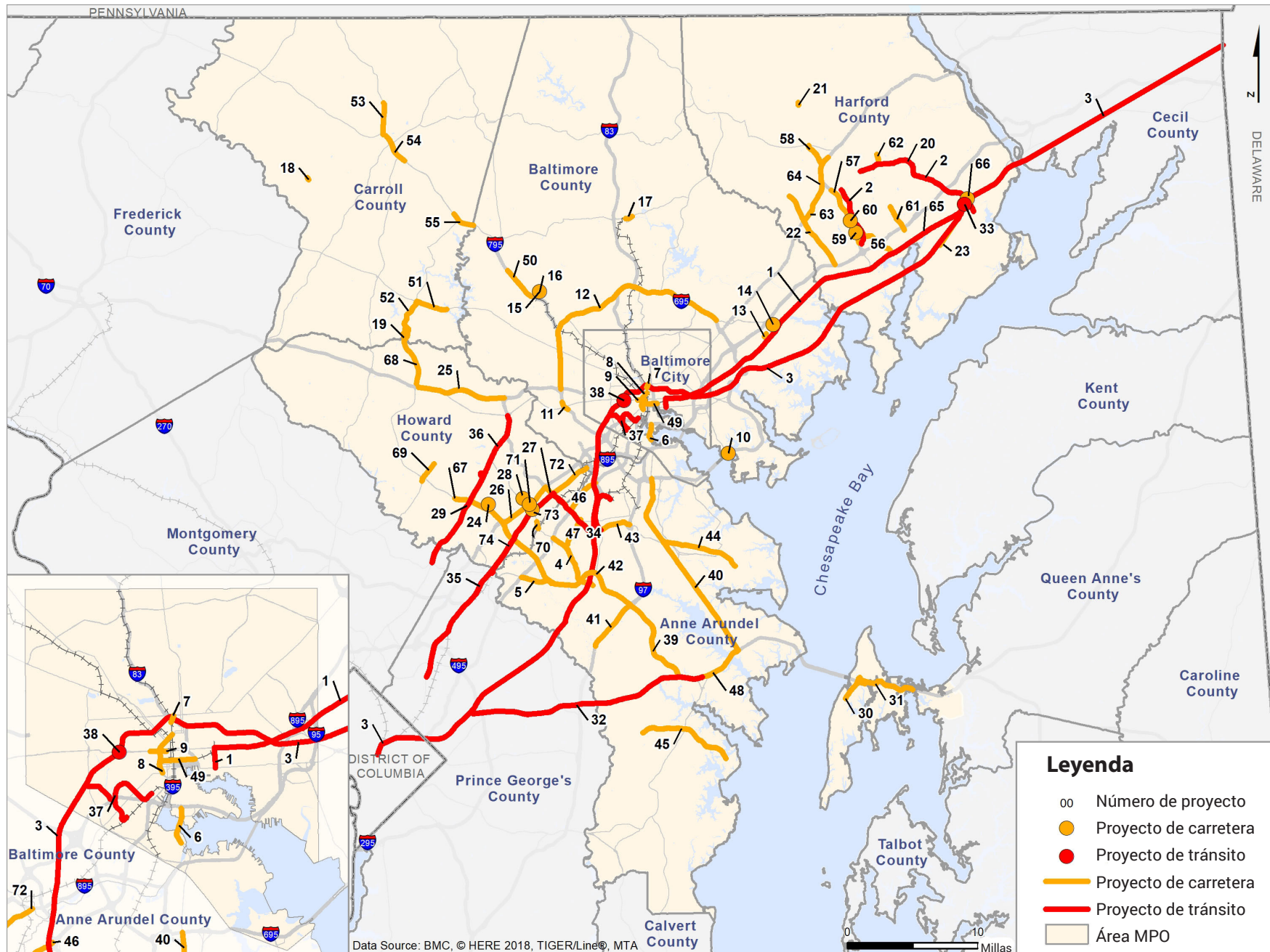
Los principales proyectos de capital en la alternativa preferida *Maximize2045* en su mayor parte solo tienen ámbitos definidos generalmente. Del mismo modo, los fondos para cubrir las fases de diseño, derecho de paso y construcción de estos proyectos en su mayor parte aún no se han comprometido. Dichos fondos provendrían de los ingresos previstos que la región razonablemente espera que estén disponibles para proyectos importantes a lo largo de la vida del plan. Los patrocinadores del proyecto pueden o no comprometer estos fondos anticipados a proyectos específicos durante la vigencia del plan. Por el contrario, los proyectos incluidos en la alternativa preferida representan el mejor juicio de la BRTB sobre lo que es deseable y lo que cumple con el requisito federal de restricción fiscal, mientras se consideran las condiciones existentes y las expectativas futuras.

Alternativa preferida: grandes proyectos de capital, año fiscal 2024-2045

El mapa en la página siguiente muestra las ubicaciones de los principales proyectos de capital en la alternativa preferida. A continuación del mapa hay tablas que muestran los principales proyectos de capital en los períodos de tiempo dentro de los cuales la BRTB anticipa que podrían implementarse. Las tablas también muestran las estimaciones de costos aproximados del Año De Gasto (Year Of Expenditure, YOE).

El Capítulo 7 proporciona detalles adicionales sobre estos proyectos.

Ubicaciones de grandes proyectos de capital, año fiscal 2024-2025



Proyectos de tránsito, año fiscal 2024-2034					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
1	MDOT SHA Condado de Harford	Servicio de autobús de cercanías MTA	Condado de Harford al centro de Baltimore y Harbor East y de Baltimore a APG	Servicio adicional de autobús de cercanías de la MTA desde el condado de Harford hasta el centro de Baltimore y Harbor East. Invierta la ruta del trayecto de Baltimore a Aberdeen Proving Ground. Instalar refugios. Extienda el servicio a las cercanías de U.S. 40 para conectarse con Harford Transit.	\$2,000,000
2	MDOT SHA Condado de Harford	Prioridad de señal de tránsito	MD 22 corredor del centro comercial Harford a la estación de tren de Aberdeen: 13 millas MD 924 corredor desde MacPhail Road hasta Woodsdale Road: 4 millas	Construir carriles de salto de cola a lo largo de MD 22 y MD 924 e instalar equipos en autobuses que se sincronicen con las señales de tráfico a lo largo de estos corredores.	\$4,000,000
	MDOT MTA Regional	Programa de expansión de autobuses BaltimoreLink: Fase 1		Compre autobuses para satisfacer las crecientes demandas de pasajeros que exceden las necesidades de reemplazo.	\$67,000,000
3	MDOT MTA Regional	Servicio MARC	Virginia del Norte a Filadelfia	Llene la brecha ferroviaria de cercanías del Corredor Noreste proporcionando un servicio ferroviario de cercanías entre Perryville, MD y Newark, DE. Brindar un servicio adicional al condado de Harford, incluido el viaje en reversa, el servicio nocturno y el servicio de fin de semana.	\$21,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2024-2034					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
4	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 175	MD 295 a MD 170 5.2 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles; reconstruir el intercambio MD 175/MD 295, mejorar el intercambio MD 32, mejorar las instalaciones para peatones/bicicletas.	\$185,000,000
5	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 198	MD 295 a MD 32 2.7 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles y construir una mediana central continua; ensanchar la rampa en MD 295; proporcionar instalaciones para peatones/bicicletas dentro de los límites del proyecto.	\$238,000,000
6	Ciudad de Baltimore	Hanover Street Bridge sobre la Middle Branch	Reedbird Avenue a la McComas Street 0.5 millas	Reemplazar el puente existente de 1916 Hanover Street sobre Middle Branch.	\$255,000,000
7	Ciudad de Baltimore	Howard Street Bridge	W Mt Royal Avenue y North Avenue 0.2 millas	Reemplazar el puente existente, consta de dos arcos de acero atados y seis segmentos de viga de acero. Estos abarcan más de la I-83, John Falls, MTA, Amtrak, CSX, Falls Road y un lote privado cercado. Las reformas incluyen instalaciones mejoradas para bicicletas y peatones que se extienden a los enfoques de ambos lados del puente. No se incluyen cambios adicionales en la capacidad de tráfico como parte del proyecto.	\$61,000,000
8	Ciudad de Baltimore	Martin Luther King Boulevard Re-Visioning	Washington Boulevard a Howard Street 1.5 millas	Reconstrucción de carreteras y construcción de elementos de "Calle completa".	\$9,000,000
9	Ciudad de Baltimore	U.S. 40 sobre la eliminación de la rampa del Martin Luther King Jr. Boulevard	N Schroeder Street a N Greene Street 0.5 millas	Eliminar dos puentes de U.S. 40 sobre el Martin Luther King Jr. Boulevard, volviendo a conectar la N Fremont Avenue, donde actualmente está atravesada por U.S. 40. Intersección y mejoras del paisaje urbano en Martin Luther King Jr. Boulevard.	\$118,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2024-2034					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
10	MDOT SHA Condado de Baltimore	Broening Highway / I-695		Construir un intercambio completo en la Salida 44 de la I-695 para apoyar adecuadamente la reurbanización en Sparrows Point.	\$139,000,000
11	MDOT SHA Condado de Baltimore	I-695 sobre reemplazo de puente de U.S. 40	Bucle exterior I-695 desde 1,400 pies al norte de U.S. 40 hasta el final del término de la rampa hacia el este de U.S. 40; I-695 bucle interno 1,700 al sur de U.S. 40 a 2,100 pies al norte de U.S. 40.	Reemplazar el Puente No. 0312400 en los lazos internos y externos de I-695 sobre US 40; reconfigurar el intercambio I-695/US 40; ensanchar la línea principal de I-695; añadir ruido y muros de contención. Agregar el cuarto carril de tráfico sobre el puente para conectarlo a la I-695. U.S. 40 a MD 144 ensanchamiento del bucle externo. El cuarto carril terminará al norte de U.S. 40.	\$34,000,000
12	MDOT SHA Condado de Baltimore	I-695	I-70 a MD 43 18.941 millas	Crear una nueva línea de tráfico a lo largo del arcén interior de los bucles internos y externos durante las horas pico. Medición en rampa y reconfiguración del intercambio I-695/I-70.	\$350,000,000
13	MDOT SHA Condado de Baltimore	MD 7	Campbell Boulevard a Mohrs Lane 0.4 millas	Mejoras de capacidad, alivio de la congestión y seguridad (inundaciones). Elevar la carretera y el puente existentes sobre una planicie aluvial de 100 años. Proporcionar una sección dividida de 6 carriles, con 2 carriles pasantes en cada dirección en MD 7 y doble giro a la izquierda en Mohrs Lane y Campbell Blvd.	\$9,000,000
14	MDOT SHA Condado de Baltimore	Intercambio MD 7/MD 43		Actualice de intercambio parcial a completo, incluidas dos nuevas rampas para acomodar movimientos completos en el intercambio.	\$59,000,000
15	MDOT SHA Condado de Baltimore	MD 140	Painters Mill Road a Owings Mills Boulevard 0.4 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles; carriles para bicicletas exteriores y aumento de la media. Se incluyen mejoras para bicicletas y peatones.	\$28,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2024-2034					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
16	MDOT SHA Condado de Baltimore	MD 140 - Painters Mill Road	Reisterstown Road y Painters Mill intersección y vías de acceso al este y oeste de Reisterstown Road	Mejoras de intersección, carril adicional para girar a la izquierda y caminos de acceso paralelos.	\$45,000,000
17	Condado de Baltimore	Extensión del Paper Mill Road	Hunters Run Drive a York en Shawan Road 0.5 millas	Extiender Paper Mill Road hasta la intersección de York y Shawan Roads.	\$22,000,000
18	MDOT SHA Condado de Carroll	MD 31	Church Street a Coe Drive 1.0 milla	Mejoras de infraestructura y rehabilitación de pavimento; paisajismo	\$16,000,000
19	MDOT SHA Condado de Carroll	MD 851	Límite del Howard County a Springfield Avenue 1.037 millas	Mejoras de infraestructura y rehabilitación de pavimento; paisajismo	\$15,000,000
20	MDOT SHA Condado de Harford	MD 22	MD 543 a I-95 7.9 millas	Ampliar las secciones existentes de 2 y 3 carriles a 4 y 5 carriles; incluya un carril HOV desde Old Post Road hasta la puerta APG, acceso para bicicletas y peatones, y sistema de prioridad de tránsito de carriles de salto en cola de tránsito, cuando corresponda.	\$158,000,000
21	MDOT SHA Condado de Harford	MD 24 (Sección G)	900 pies al sur de Sharon Road a 1,700 pies al norte de Ferncliff Lane 1.86 millas	Revestimiento y reconstrucción, incluyendo reparación de taludes y reemplazo de barandas	\$10,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2024-2034					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
22	MDOT SHA Condado de Harford	MD 152	U.S. 1 a I-95 6.5 millas	Reconstrucción de carreteras. Mejoras de capacidad, incluidos carriles de giro y acceso para bicicletas y peatones cuando corresponda	\$74,000,000
23	Condado de Harford	Perryman East (carretera A)	MD 715 a Michaelsville Road 2.0 millas	Construir una nueva carretera de 2 carriles en Perryman para manejar una gran parte del tráfico de camiones que acceden a los centros de distribución en la península, incluidos carriles de giro y acceso para bicicletas y peatones.	\$50,000,000
24	Condado de Howard	Broken Land Parkway en Snowden River Parkway	Broken Land Parkway: MD 32 al norte de Snowden River Parkway; Snowden River Parkway: al este de Minstrel Way hasta Patuxent Woods Drive 0.25 millas	Mejoras de capacidad, operacionales y de seguridad en esta intersección señalizada, así como mejoras de acceso a las rampas MD 32. Incluir acceso peatonal compatible con ADA, así como mejoras de movilidad/acceso de tránsito y bicicleta.	\$23,000,000
25	MDOT SHA Condado de Howard	I-70	U.S. 29 a MD 32 6.0 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles; incluye la reconstrucción del intercambio I-70/Marriottsville Road y la mejora del intercambio I-70/U.S. 29	\$698,000,000
26	MDOT SHA Condado de Howard	I-95	MD 32 a MD 100 6.0 millas	Crear hora pico de uso del arcén.	\$41,000,000
27	MDOT SHA Condado de Howard	MD 100	I-95 al límite del condado de Anne Arundel 2.0 millas	Ampliar MD 100 de 4 a 6 carriles con carriles auxiliares de fusión/divergencia.	\$36,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2024-2034					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
28	MDOT SHA Condado de Howard	Intercambio MD 175/MD 108	0.25 millas a la intersección MD 175/ MD 108 desde todos los enfoques. También una conexión directa a Columbia Gateway Drive. 0.25 millas	Nueva separación de pendiente parcial para permitir una mayor capacidad y flujo de tráfico al MD 175 y proporcionar acceso directo a Gateway Drive y al centro de empleo de Columbia Gateway.	\$96,000,000
29	MDOT SHA Condado de Howard	U.S. 29	Patuxent River Bridge a Seneca Drive 1.7 millas	Ampliar de 2 a 3 carriles en dirección norte. Incluir carriles auxiliares e intercambio separado por grado en la comunidad de Rivers Edge.	\$78,000,000
30	MDOT SHA Condado de Queen Anne's	MD 8/U.S. 50/301 Intercambio y vías de acceso	Skip Jack Parkway hacia el sur hasta Davidson Drive; este a la vía de acceso de Thompson Creek 7.94 millas (vía de acceso Thompson Creek)	Ampliar de 2 a 4 carriles, convertir el paso elevado MD 8 en diamante divergente, intercambiar con U.S. 50/301, y agregar las vías de acceso de Thompson Creek y Cox Creek para mejorar el flujo de tráfico, agregar capacidad y permitir rutas alternativas a servicios y áreas residenciales. Proporcionar mejoras para bicicletas y peatones a lo largo de rutas existentes y nuevas.	\$82,000,000
31	MDOT SHA Condado de Queen Anne's	MD 18	Kent Narrows a Bay Bridge – MD 18 y MD 835 en el lado este de Kent Narrows a MD 18 4.96 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles, incluida la adquisición de ROW, la reubicación de servicios públicos, nuevas mejoras para peatones y la reconstrucción de intersecciones para mejorar la capacidad, la seguridad y la movilidad en la única ruta alternativa a U.S. 50/301 en la isla.	\$111,000,000

Proyectos de tránsito, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
32	TBD Condado de Anne Arundel	Autobús de tránsito rápido de la U.S. 50	Autobús de tránsito rápido entre New Carrollton MARC/Metro station y Parole a lo largo de U.S. 50 21.0 millas	New Carrollton a Parole	\$712,000,000
33	MDOT MTA Condado de Harford	Aberdeen MARC Station	U.S. 40 a MD 132/Bel Air Road	Desarrollo Orientado al Tránsito (Transit Oriented Development, TOD); nueva estación de tren, estacionamiento adicional, U.S. 40 "Green Boulevard" y Station Square Plaza. Nuevo paso subterráneo para peatones y plaza/anfiteatro verde en terrazas.	\$70,000,000
34	TBD Condado de Howard	Autobús de tránsito rápido al aeropuerto BWI	Dorsey estación MARC a la estación de tren ligero BWI 9.7 millas	Nuevo servicio de autobús de tránsito rápido: Estación Dorsey MARC a Arundel Mills a BWI consolidado servicio de alquiler de coches a la estación de tren ligero BWI.	\$449,000,000
35	TBD Condado de Howard	Corredor de autobús de tránsito rápido de la U.S. 1	Dorsey MARC a la estación de tren ligero de la línea púrpura de College Park 19.5 millas	El autobús de tránsito rápido emulará las operaciones del tren ligero a un costo menor, y está diseñado para conectar a los pasajeros del condado de Howard desde Dorsey MARC a Laurel MARC Station y Laurel y al tren ligero de College Park y Purple Line.	\$184,000,000
36	TBD Condado de Howard	Corredor de autobús de tránsito rápido de la U.S. 29	U.S. 29/U.S. 40 a MD 198/U.S. 29 (Burtonsville) 16 millas	El autobús de tránsito rápido (Bus Rapid Transit, BRT) Ubicado en Ellicott City/ Downtown Columbia Transit Center (Mall Ring Road) hasta MD 198 en el condado de Montgomery; instalaciones separadas por grado en una mediana de U.S. 29.	\$735,000,000

Proyectos de tránsito, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
	MDOT MTA Regional	Programa de expansión de autobuses BaltimoreLink: Fase 2		Compre autobuses para satisfacer las crecientes demandas de pasajeros que exceden las necesidades de reemplazo.	\$90,000,000
	MDOT MTA Ciudad de Baltimore	Nueva instalación de almacenamiento y mantenimiento MARC		Proporcionar una ubicación alternativa para almacenar los trenes MARC Penn Line después de la implementación de los planes de reurbanización de la estación Amtrak's Penn, que no se adaptan al almacenamiento y mantenimiento actuales en Penn Station.	\$62,000,000
37	MDOT MTA Ciudad de Baltimore	Conector Penn-Camden	Patio de mantenimiento de Penn Line/Riverside 2.2 millas	Proporcionar acceso a Riverside Yard desde Penn Line para la reparación y mantenimiento de locomotoras	\$62,000,000
38	MDOT MTA Ciudad de Baltimore	Reubicación de la estación MARC de West Baltimore		Reubique la estación MARC de West Baltimore más al sur, lo que será coherente con la construcción del nuevo túnel B&P y las muy necesarias mejoras de accesibilidad ADA.	\$91,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
39	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	I-97	MD 32 a U.S. 50/301 6.5 millas	Agregar carriles administrados (carriles HOV) para abordar las necesidades de capacidad. Investigar la necesidad de acceso de intercambio adicional en Crownsville.	\$391,000,000
40	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 2	U.S. 50 a I-695 17.0 millas	Ampliar las secciones de 4 carriles a 6 carriles en todas partes. Mejoras en la carretera, nuevo servicio de tránsito premium, nuevas aceras y permisos para densidades de uso de la tierra que apoyan el tránsito en ubicaciones selectas donde podría ocurrir la reurbanización.	\$299,000,000
41	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 3	MD 424 a MD 32 4.0 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles desde St Stephen Church Road hasta MD 175. Actualice los segmentos de la carretera, mejore las instalaciones para bicicletas/peatones (especialmente los cruces) y mejore las operaciones de intersección.	\$120,000,000
42	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 32	I-97 a Howard County 11 millas	Ampliar de 6 a 8 carriles entre I-95 y MD-295. Agregar carriles HOV-2 adicionales.	\$480,000,000
43	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 100	Límite del Howard County a la I-97 6.5 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles. Posible inclusión de carriles gestionados.	\$271,000,000
44	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 177	MD 177 de MD 2 a Lake Shore Drive 7.8 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles.	\$196,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
45	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 214	MD 424 a Shoreham Beach Road 7.5 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles para la mayor parte de este corredor (desde MD 424 hasta Selby Boulevard). Mejoras en bicicleta en la mayor parte del corredor y mejoras peatonales en segmentos. Se recomiendan evaluaciones de la orden de las señales de tránsito en las intersecciones MD 214/Riva Road y MD 214/Stepneys Lane.	\$112,000,000
46	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 295	MD 100 a I-195 3.27 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles. Incluir un nuevo intercambio en Hanover Road y una extensión de Hanover Road desde las vías del ferrocarril CSX hasta MD 170.	\$331,000,000
47	MDOT SHA Condado de Anne Arundel	MD 713 (Ridge Road)	MD 175 a MD 176 2.6 millas	Mejoras viales en todo el corredor, incluyendo reconstrucción y ensanchamiento, así como mejoras en intersecciones y alojamientos para bicicletas/peatones. Principalmente ensanchando MD 713 de 2 a 4 carriles entre MD 175 y Stoney Run Drive.	\$60,000,000
48	Condado de Anne Arundel	U.S. 50	I-97 a MD 2 5.5 millas	Ampliar de 6 a 8 carriles.	\$330,000,000
49	Ciudad de Baltimore	Baltimore Street	MLK Boulevard a President Street 1.2 millas	Reconstrucción de carreteras usando concreto, mejoras/reemplazos de servicios públicos, reconstrucción de aceras, mejoras de ADA, reconstrucción de cunetas y canales, actualizaciones de señales, marcas y señalización de pavimentos, instalaciones de gestión de aguas pluviales, paisajismo y elementos de paisajismo.	\$26,000,000
50	MDOT SHA Condado de Baltimore	I-795	Owings Mills Boulevard a Franklin Boulevard 2.63 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles. Construir intercambio en Dolfield Boulevard.	\$191,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
51	MDOT SHA Condado de Carroll	MD 26	MD 32 a Liberty Reservoir 2.6 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles, incluyendo instalaciones para bicicletas y peatones.	\$102,000,000
52	MDOT SHA Condado de Carroll	MD 32	MD 26 al límite del Howard County 3.364 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles; además de instalaciones para peatones y bicicletas.	\$57,000,000
53	MDOT SHA Condado de Carroll	MD 97	Elevado de la MD 140 a Bachmans Valley Road 4.73 millas	Ampliar de 2 a 5 carriles, incluido el intercambio MD 140/Meadow Branch Road; construir instalaciones para peatones y bicicletas.	\$233,000,000
54	MDOT SHA Condado de Carroll	MD 140	Market Street a Sullivan Road 2.5 millas	Ampliar de 6 a 8 carriles. Construir el intercambio completo en MD 97 y las intersecciones de flujo continuo (CFI) en Center Street y Englar Road. Construir fuera del carril de bicicleta y la acera en ambas direcciones.	\$271,000,000
55	MDOT SHA Condado de Carroll	MD 140 a MD 91 (Gamber Road)	Límite del Baltimore County a Kays Mill Road 1.85 millas	Carretera dividida con nuevo intercambio en MD 91 y mejoras de intersección. Agregar instalaciones para peatones y bicicletas.	\$170,000,000
56	Condado de Harford	Abingdon Road	MD 924 a U.S. 40 3.0 millas	Mejoras en la capacidad, incluidos carriles para girar, carriles para bicicletas y aceras.	\$69,000,000
57	MDOT SHA Condado de Harford	MD 24	Circunvalación U.S. 1 al sur de Singer Road 5.5 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles; incluye aceras y alojamientos para bicicletas, según corresponda.	\$98,000,000
58	MDOT SHA Condado de Harford	MD 24 (Rock Spring Road)	Circunvalación U.S. 1 a MD 23 1.8 millas	Agregar un carril de viaje en cada dirección, incluidos carriles de giro y la finalización de un camino de uso compartido desde Forest Valley Road hasta Red Pump Road adyacente a la carretera.	\$69,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
59	MDOT SHA Condado de Harford	MD 24 en intercambio Singer Road		Elevar el grado de movimiento transversal de la calle, así como los movimientos de giro a la izquierda desde todas las direcciones, al tiempo que permite que los movimientos de giro a la derecha y a través de la MD 24, así como los movimientos de giro a la derecha de la calle lateral, operen con movimientos de flujo libre (como se describe en el estudio MD 924).	\$131,000,000
60	MDOT SHA Condado de Harford	MD 24 en Intercambio Wheel Road		Elevar el grado de movimiento transversal de la calle, así como los movimientos de giro a la izquierda desde todas las direcciones, al tiempo que permite que los movimientos de giro a la derecha y a través de la MD 24, así como los movimientos de giro a la derecha de la calle lateral, operen con movimientos de flujo libre (como se describe en el estudio MD 924).	\$160,000,000
61	MDOT SHA Condado de Harford	MD 543	MD 136 a I-95 2.2 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles, incluyendo mejoras de intersección en MD 136, carriles de giro y acceso para bicicletas y peatones. Incluir actualizaciones de capacidad para el intercambio MD 543/I-95. La mejora solucionará los problemas de colas en MD 543 a través de la intersección con MD 7.	\$161,000,000
62	Condado de Harford	Thomas Run Road	MD 22 a West Medical Hall Road 0.8 millas	Mejoras en el paisaje urbano y la capacidad, que incluyen carriles de giro central, aceras, accesibilidad para bicicletas, iluminación a escala peatonal con pancartas, cruces peatonales, mobiliario urbano y recipientes para basura.	\$16,000,000
63	MDOT SHA Condado de Harford	U.S. 1	MD 152 a MD 147/U.S. 1 Business 1.3 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles, incluidos alojamientos para bicicletas y peatones.	\$37,000,000
64	MDOT SHA Condado de Harford	Circunvalación U.S. 1	Circunvalación de Business a Hickory MD 147/U.S. 1 4.6 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles. Mejorar los intercambio U.S. 1/MD 24 y U.S. 1/MD 924.	\$165,000,000
65	MDOT SHA Condado de Harford	U.S. 40	MD 543 a Loflin Road 1.7 millas	Ampliar de 4 carriles a 6 carriles, incluidos carriles de giro y acceso para bicicletas y peatones.	\$67,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
66	MDOT SHA Condado de Harford	U.S. 40/ Intercambio MD 22	0.4 millas	Mejoras de capacidad y seguridad. Reconstrucción de intercambio (reconfigurar el intercambio parcial existente en el intercambio completo para eliminar los giros a la izquierda a lo largo del MD 22). Aceras, cruces peatonales e instalaciones para bicicletas donde corresponda.	\$35,000,000
67	MDOT SHA Condado de Howard	MD 32	Cedar Lane al límite del Anne Arundel County 8.0 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles (se requiere estudio de viabilidad y necesidades). Aumentar la capacidad en separaciones de grado. Estudiar la viabilidad de futuros carriles HOV y/o HOT.	\$1,025,000,000
68	MDOT SHA Condado de Howard	MD 32	MD 32, justo al norte de la I-70 hasta al límite del Carroll County 4.0 millas	Ampliar de 2 a 4 carriles. Mejoras de seguridad, capacidad, operacionales y de acceso consistentes con el Estudio de viabilidad de MD SHA, el Estudio de control de acceso de MD SHA y la propuesta del condado de Carroll para ampliar el MD 32 al norte de los límites de este proyecto.	\$69,000,000
69	MDOT SHA Condado de Howard	MD 108	Trotter Road a Guilford Road 1.5 millas	Mejoras articuladas en el Plan Clarksville Pike Streetscape 2014 y Directrices de diseño/Estudio de tráfico. Incluir mejoras seleccionadas en la capacidad del camino, lo que resulta en una sección de 4 carriles para la mayor parte del corredor, pero no para todos, así como aceras, caminos de uso compartido y actualizaciones de señales de tráfico.	\$46,000,000
70	MDOT SHA Condado de Howard	MD 175	Oceano Avenue al límite del Anne Arundel County 1.6 millas	Ampliación: pasar de un carril de viaje en algunas áreas (ambas direcciones) a dos carriles de viaje para todo el proyecto. Además, las mejoras para bicicletas, tránsito y peatones son consistentes con las propuestas de ampliación del condado de Anne Arundel.	\$21,000,000
71	MDOT SHA Condado de Howard	Intercambio MD 175/I-95	1.0 milla	Mejoras en el intercambio, incluidos los carriles CD en la I-95, de acuerdo con las opciones preferidas en el Estudio de mejora MDOT-SHA MD 175.	\$182,000,000
72	MDOT SHA Condado de Howard	U.S. 1	Límite del Prince George's County al límite del Baltimore County. 11.0 millas	Ampliar de 4 a 6 carriles; construir una sección típica como se define en el MOU del estado/condado para la revitalización de U.S. 1	\$179,000,000

Proyectos viales, año fiscal 2035-2045					
ID del Mapa	Agencia Operativa/ Jurisdicción	Nombre	Límites/Longitud	Descripción	Costo Estimado (YOE)
73	MDOT SHA Condado de Howard	U.S. 1/Intercambio MD 175	MD 175 0.5 millas	Construir un nuevo intercambio separado por grado.	\$153,000,000
74	MDOT SHA Condado de Howard	Proyectos de revitalización de U.S. 1	MD 175 a Whiskey Bottom Rd 4.5 pies	U.S. 1 - MD 175 a Whiskey Bottom Road: mejoras de ensanche, peatones, bicicletas, tránsito, paisaje urbano y acceso consistentes con el Manual de Diseño de U.S. 1 (en la medida de lo posible); participación del desarrollador con la coordinación de SHA y el MOU de SHA/Condado para la sección transversal de revitalización de U.S. 1. Proyecto de ruptura.	\$145,000,000

Proyectos de la Autoridad de Transporte de Maryland

La Autoridad de Transporte de Maryland (Maryland Transportation Authority, MDTA) es una agencia independiente responsable de administrar, operar y mejorar las instalaciones de peaje del estado. Debido a que los proyectos de la MDTA son financiados por peajes, no están incluidos en la lista de proyectos que serán respaldados con fondos federales.

Maximize2045, sin embargo, debe considerar estos proyectos debido a sus efectos sobre la conformidad de la calidad del aire y la demanda de viajes. El Capítulo 7 incluye una tabla que muestra los proyectos que la MDTA espera implementar para 2045. El personal de BMC incluyó estos proyectos en la red maestra de mejoras programadas y planificadas del sistema. El personal analizó esta red maestra para determinar la conformidad de la calidad del aire y predecir los efectos de la demanda de viajes en todo el sistema (el Apéndice C muestra los resultados de estos análisis).

Proyectos ilustrativos

Los proyectos ilustrativos son proyectos que eventualmente podrían incluirse en el plan de transporte adoptado si se dispusiera de fondos adicionales más allá de los recursos financieros razonablemente anticipados identificados en el plan.

No hay ningún requisito para seleccionar ningún proyecto de una lista ilustrativa de proyectos en un plan metropolitano en una fecha futura, cuando los fondos puedan estar disponibles. No obstante, los proyectos ilustrativos pueden ser útiles para guiar los esfuerzos de planificación del transporte y el uso del suelo a nivel regional y local, ya que proporcionan un recurso del cual la BRTB puede seleccionar las prioridades regionales en caso de que haya fondos adicionales disponibles.

El Capítulo 7 incluye una tabla que muestra la lista de proyectos ilustrativos para la región de Baltimore.

