



Resumen ejecutivo



Plan regional de transporte de largo alcance

La planificación a largo plazo del sistema de transporte es fundamental para garantizar que la región de Baltimore crezca y se desarrolle de forma coherente con las metas y los objetivos regionales. A medida que cambian las condiciones, es importante reevaluar y actualizar los planes de transporte a largo plazo. La Junta Regional de Transporte de Baltimore (*Baltimore Regional Transportation Board, BRTB*) actualiza un plan regional de transporte a largo plazo (*long-range transportation plan, LRTP*) cada cuatro años, tal como exige la normativa federal.

Resiliencia 2050: Adaptarse a los retos del mañana es el último LRTP para la región de Baltimore. Hemos seleccionado deliberadamente el tema de la resiliencia y la adaptación a los desafíos de un porvenir en continua transformación para este LRTP. La capacidad de resiliencia de nuestra región es necesaria para el funcionamiento continuo y eficaz de nuestro sistema de transporte, nuestro medio ambiente, nuestra economía y nuestros medios de vida. Se propone aprovechar al máximo los limitados recursos de transporte de la región en beneficio de todos los residentes, visitantes y empresas.

Resiliencia 2050 incluye una combinación de proyectos que amplían o mejoran el sistema de transporte de nuestra región y pueden recibir financiación federal entre 2028 y 2050. Se trata de proyectos de tránsito, ciclismo, peatones, carreteras y rampas de enlace. Muchos de estos proyectos amplían la capacidad de las carreteras y del transporte público, mientras que otros contribuyen a que nuestro sistema de transporte funcione de forma más eficiente o tratan de preservar las infraestructuras de transporte existentes. El plan también muestra los ingresos previstos para estos proyectos con los costos estimados de los mismos.

Capítulo 1: Requisitos y políticas federales

El capítulo 1 se centra en la base legal para el desarrollo del LRTP. Esto incluye una visión general de los requisitos federales para el proceso de planificación, los requisitos fiscales y las leyes de derechos civiles.

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 un organismo regional de elaboración de políticas formado por representantes de gobiernos locales y las agencias de transporte estatales afines. El propósito de una MPO es asegurar la cooperación regional en la planificación del transporte. El Consejo Metropolitano de Baltimore proporciona personal técnico para ayudar a la BRTB y comités asesores.

Cada MPO debe elaborar un LRTP y un programa de mejora del transporte (*Transportation Improvement Program, TIP*) a corto plazo para su región. En colaboración con las agencias estatales, los proveedores de servicios de transporte y las jurisdicciones locales, seleccionamos los proyectos para el LRTP y el TIP de acuerdo con los objetivos y las políticas regionales. Los costos previstos de los proyectos y programas de transporte en *Resiliencia 2050* no pueden superar los ingresos previstos. Otros requisitos federales contemplados en el capítulo 1 son el análisis de la calidad del aire, la gestión de la congestión, la consulta al público, el Título VI y la justicia ambiental.

Miembros de la Junta Regional de Transporte de Baltimore

Excmo. Sr. Gavin Buckley
Alcalde de la ciudad de Annapolis

Excmo. Steuart Pittman
Ejecutivo del condado de Anne Arundel - Presidente

Excmo. Brandon M. Scott
Alcalde de la ciudad de Baltimore

Excmo. John Olszewski, Jr.
Ejecutivo del condado de Baltimore - Vicepresidente

Excmo. Ed Rothstein
Comisionado del condado de Carroll

Excmo. Bob Cassilly
Ejecutivo del condado de Harford

Excmo. Calvin Ball
Ejecutivo del condado de Howard

Excmo. James Moran
Comisionado del condado de Queen Anne

Excmo. Paul Wiedefeld
Secretario del Departamento de Transporte de Maryland

Holly Arnold, administradora
*Administración de Transporte de Maryland **

Excma. Serena McIlwain
*Secretaria del Departamento de Medioambiente de Maryland **

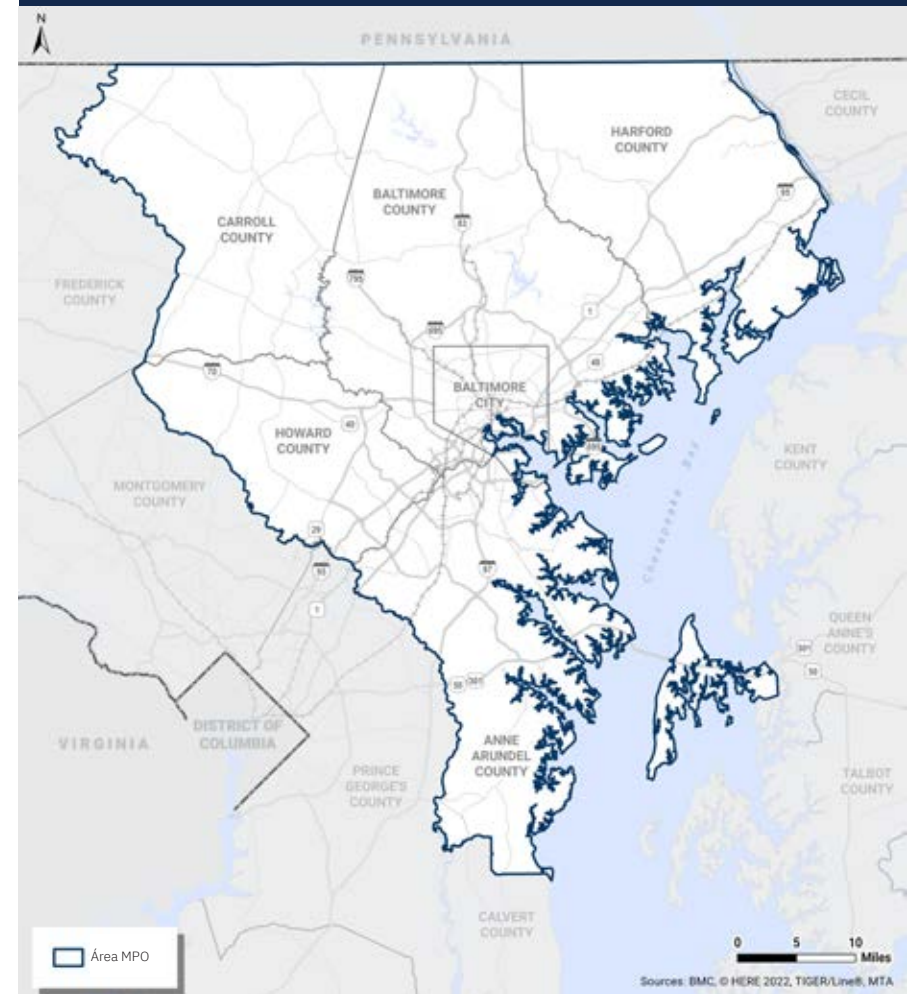
Excma. Rebecca Flora
*Secretaria del Departamento de Planificación de Maryland **

Doctor Kwaku Duah
Representante de Transporte Público, Tránsito de Annapolis

** Miembros sin derecho a voto*

Los miembros de la BRTB figuran en el recuadro de la izquierda. El mapa 1 muestra el área metropolitana de planificación (Metropolitan Planning Area, AMP) de Baltimore. La MPA de Baltimore comprende la ciudad de Baltimore, los condados de Anne Arundel, Baltimore, Carroll, Harford y Howard, así como una parte del condado de Queen Anne.

Mapa 1: área metropolitana de planificación de Baltimore.



Capítulos 2 y 3: Factores y tendencias futuras

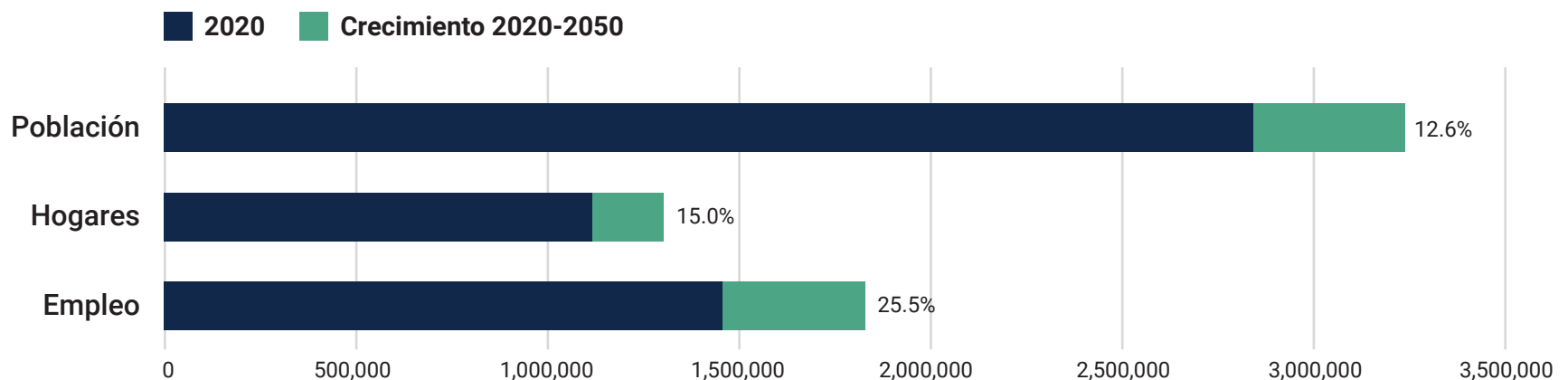
Los capítulos 2 y 3 proporcionan un contexto adicional para aclarar cómo las decisiones tomadas en *Resiliencia 2050* podrían preparar mejor a la región para responder a las incertidumbres del futuro.

¿Cuántas personas vivirán en la región de Baltimore en los próximos 20 años? ¿Dónde vivirán, trabajarán y jugarán? ¿Cómo podemos planificar hoy un sistema de transporte que se adapte al futuro crecimiento de la región de Baltimore? El capítulo 2 prepara el terreno para *Resiliencia 2050* analizando la planificación del crecimiento regional. Detalla cómo los miembros de la BRTB trabajan juntos para prever la población, los hogares y el empleo futuros en la región de Baltimore, y cómo estas previsiones apoyan el desarrollo de *Resiliencia 2050*. La imagen 1 resume estas previsiones.

El capítulo 2 concluye con un análisis de las tendencias demográficas que probablemente configurarán el futuro de la región de Baltimore. Se prevé que el crecimiento de la población debido al aumento natural (nacimientos menos defunciones) disminuya a lo largo del periodo de planificación y que la población envejezca, reflejando las tendencias nacionales. Los cambios en el tamaño y la composición etaria de la población y la disminución de la población activa influirán en las futuras pautas de desplazamiento. Por ejemplo, ¿cómo puede adaptarse el transporte si la creciente proporción de personas mayores de la región de Baltimore opta por envejecer en casa? El trabajo desde el hogar surgió como otra tendencia durante la pandemia COVID-19 y conlleva implicaciones inciertas para los desplazamientos, el uso del territorio y la elección del lugar de residencia.

El capítulo 3 se centra en diversos factores y tendencias -algunos conocidos, otros previstos y otros desconocidos- que afectarán a la red de transporte regional en el futuro para varios temas relacionados con el transporte. Estos temas incluyen:

Imagen 1- Previsión de crecimiento de la población, los hogares y el empleo en la región de Baltimore (2020-2050)



- Cuestiones y desafíos medioambientales como las emisiones de gases con efecto invernadero, las medidas de adaptación y mitigación del cambio climático y la salud de la bahía Chesapeake.
- Crear redes de transporte activo conectadas, seguras y equitativas que satisfagan las necesidades diarias de todos los usuarios.
- Problemas de seguridad vial, como conducir distraído o bajo los efectos del alcohol, la seguridad de los peatones y el exceso de velocidad.
- Favorecer la circulación de mercancías en toda la región y adaptar el transporte de mercancías a la evolución de las tecnologías y los hábitos de consumo.
- Tecnologías emergentes y existentes, como la movilidad a demanda, la micromovilidad, los vehículos eléctricos y los vehículos conectados y automatizados, garantizando que la implementación de estas tecnologías respalde los objetivos y estrategias regionales.

Hemos analizado estas y otras cuestiones relacionadas con el LRTP en una serie de [informes técnicos](#) publicados el año pasado.

Capítulo 4: Objetivos y estrategias regionales

Adoptamos nueve objetivos regionales generales, con estrategias de implementación de respaldo. Juntos, estos objetivos y estrategias nos ayudarán a guiar las inversiones en transporte durante el período 2028-2050.



La siguiente información muestra estos objetivos. El capítulo 4 ofrece más detalles sobre estos objetivos, así como sobre las estrategias adoptadas para ayudar a la región a ejecutar proyectos en apoyo de los mismos.

Objetivos relacionados con las funciones básicas del transporte

- **Mejorar la accesibilidad:** Identificar y fomentar opciones y sistemas multimodales que promuevan la equidad, sean resilientes y sostenibles y permitan a todas las personas llegar a sus destinos de forma segura y sin problemas.
- **Aumentar la movilidad:** Ayudar a las personas y al transporte de mercancías a circular de forma fiable, equitativa, eficiente y fluida.

Objetivos relacionados con las condiciones o efectos del transporte

- **Mejorar la seguridad del sistema:** Reducir el número de colisiones, lesiones y muertes sufridas por todos los usuarios del sistema de transporte para alcanzar el objetivo de cero muertes en Maryland.
- **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.
- **Aplicar soluciones de transporte ecológicamente responsables:** Transmitir a las generaciones futuras los entornos naturales y humanos más saludables posibles.
- **Mejorar 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 vitalidad de las comunidades y empresas, las oportunidades para los trabajadores y la circulación de bienes y servicios dentro de la región y a través de ella.

Objetivos relacionados con el proceso de toma de decisiones en materia de transporte

- **Fomentar la participación y la cooperación entre todas las partes interesadas:** Permitir que todas las partes interesadas y afectadas participen y cooperen para encontrar soluciones viables.
- **Promover la toma de decisiones informadas:** Garantizar que las políticas de transporte adoptadas y las medidas de rendimiento guíen el proceso regional de toma de decisiones.

Capítulo 5: Enfoque basado en el rendimiento e informe sobre el rendimiento del sistema

Resiliencia 2050 incluye una serie de medidas de rendimiento y objetivos acordes con el enfoque basado en el rendimiento de la planificación y la programación establecido en la legislación y los reglamentos federales. Esto nos ayudará a evaluar la eficacia de las inversiones en transporte en relación con los objetivos regionales durante el periodo 2028-2050.

En cumplimiento con la Ley de Inversión en Infraestructuras y Empleo (Infrastructure Investment and Jobs Act, IJJA), hemos coordinamos junto con el Departamento de Transporte de Maryland (Maryland Department of Transportation, MDOT) y los proveedores de transporte

público para desarrollar y adoptar una serie de objetivos de rendimiento regional. Los 25 objetivos de rendimiento exigidos a nivel federal abarcan varias categorías generales relacionadas con el buen funcionamiento del sistema de transporte, entre ellas:

- Gestión de activos de transporte.
- Seguridad de transporte.
- Seguridad vial.
- Congestión del tráfico.
- Emisiones de fuentes móviles en carretera.
- Estado del pavimento y de los puentes.
- Fiabilidad del tiempo de viaje.

El capítulo 5 resume cada una de las medidas y objetivos de rendimiento, así como los avances regionales hasta la fecha en el cumplimiento de los objetivos.

Capítulo 6: El plan financiero

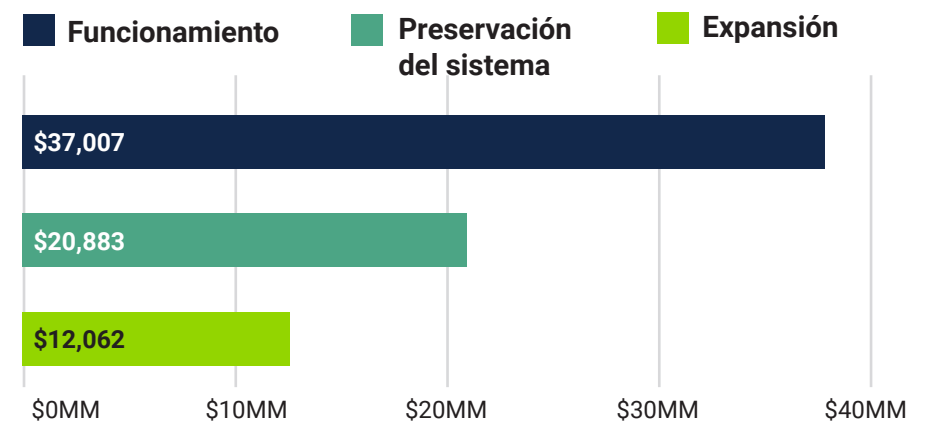
La ley federal requiere que los planes y programas de transporte regional estén sujetos a restricciones fiscales. Es decir, los costos estimados no pueden exceder los ingresos previstos. El LRTP debe incluir un plan financiero que muestre cómo la región espera pagar por cada proyecto y programa.

El capítulo 6 incluye una previsión de los ingresos locales, estatales y federales asociados al funcionamiento, mantenimiento y ampliación del sistema de transporte hasta 2050. También incluye un resumen

del proceso de selección de proyectos para el LRTP, incluida la presentación de proyectos, la puntuación de los mismos y la estimación de costos.

Las jurisdicciones locales y los organismos estatales presentaron 98 proyectos candidatos para *Resiliencia 2050*. La limitación de los recursos financieros significa que algunos proyectos serán demasiado caros para incluirlos en *Resiliencia 2050*, y el riguroso proceso de puntuación de los proyectos ayuda a orientar la toma de decisiones sobre qué proyectos pasan la selección. La puntuación total de un proyecto consta de dos partes. La puntuación política se basa en cuán prioritario es el proyecto para el organismo que lo presenta y representa aproximadamente el 45% de la puntuación del proyecto. La puntuación técnica se basa en la coherencia del proyecto con objetivos regionales como el acceso a destinos clave, la mejora de la seguridad y la reducción del impacto ambiental. La puntuación técnica representa aproximadamente el 55% de la puntuación del proyecto.

Imagen 2 - Previsión financiera estatal y federal de *Resiliencia 2050* por categorías



Fuente: Departamento de Transporte de Maryland

Se prevé que los fondos para los principales proyectos de capital de *Resiliencia 2050* procedan principalmente de fondos estatales y federales. La previsión financiera incluye un total de \$ 69.952 millones en ingresos estatales y federales que se anticipa estarán disponibles para la operación, preservación y expansión del sistema en la región de Baltimore entre 2028 y 2050.

La imagen 2 muestra las previsiones financieras estatales y federales por categorías en la región de Baltimore.

La mayoría de los proyectos candidatos son proyectos de ampliación que compiten por los \$ 12.062 millones de dólares en fondos de ampliación estatales y federales que se prevé estarán disponibles entre 2028 y 2050. El cuadro 1 muestra un desglose de los ingresos previstos frente a los costos totales estimados del año de gastos (Year of Expenditure, YOE) para los proyectos de expansión en *Resiliencia 2050*. En este desglose se incluyen los fondos reservados para pequeños programas destinados a mejorar la calidad del aire y para los Sistemas de Transporte Locales (Locally Operated Transit Systems, LOTS). Para

más información sobre estos programas, véase el capítulo 7. Este desglose demuestra que la región espera tener fondos suficientes para pagar proyectos de expansión en *Resiliencia 2050* en los períodos de tiempo en que esperamos que estos se implementen.

Resiliencia 2050 también incluye 13 proyectos de conservación del sistema a gran escala, junto con un desglose estimado de los futuros gastos de conservación del sistema por categoría proporcionados por la Administración de Transporte de Maryland (Maryland Transit Administration, MTA) y la Administración de Carreteras del Estado (State Highway Administration, SHA) del MDOT. La previsión financiera de *Resiliencia 2050* incluye unos ingresos estimados de \$ 20.883 millones en fondos de preservación de sistemas estatales y federales disponibles entre 2028 y 2050. El cuadro 2 muestra un desglose de los costos estimados de preservación del sistema del YOE frente a los ingresos previstos por tipo de proyecto, incluidos los costos del YOE para los 13 proyectos de preservación del sistema incluidos en *Resiliencia 2050*.

Cuadro 1 - Restricciones fiscales para los proyectos de ampliación

| | Categoría | 2028-2039 | 2040-2050 | 2028-2050 |
|--|---|------------------------|------------------------|-------------------------|
| Costes estimados de la ampliación del YOE | Proyectos | \$3,607,000,000 | \$8,084,000,000 | \$11,691,000,000 |
| | Fondos reservados para pequeños programas | \$45,000,000 | \$205,000,000 | \$250,000,000 |
| | LOTS | \$30,000,000 | | \$30,000,000 |
| | Total | \$3,682,000,000 | \$8,289,000,000 | \$11,971,000,000 |
| Previsión de ingresos para ampliación | | \$3,706,000,000 | \$8,356,000,000 | \$12,062,000,000 |



La previsión financiera de *Resiliencia 2050* incluye unos ingresos estimados de \$ 20.883 millones en fondos de preservación de sistemas estatales y federales disponibles entre 2028 y 2050. A continuación se presenta un desglose de los gastos estimados de conservación del sistema del YOE frente a los ingresos previstos por tipo de proyecto.

Cuadro 2 - Restricciones fiscales para los proyectos de preservación del sistema

| | | 2028-2039 | 2040-2050 | 2028-2050 |
|---|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Costos estimados del YOE de conservación del sistema de carreteras | Alternativas de transporte | \$127,000,000 | \$155,000,000 | \$282,000,000 |
| | Medioambiental | \$453,000,000 | \$552,000,000 | \$1,005,000,000 |
| | Manejo de embotellamientos | \$457,000,000 | \$557,000,000 | \$1,014,000,000 |
| | Reemplazo y rehabilitación de puentes | \$1,525,000,000 | \$1,444,000,000 | \$2,969,000,000 |
| | Repavimentación y rehabilitación | \$1,758,000,000 | \$2,139,000,000 | \$3,897,000,000 |
| | Seguridad y puntos | \$1,043,000,000 | \$1,270,000,000 | \$2,313,000,000 |
| | Reconstrucción urbana | \$429,000,000 | \$72,000,000 | \$501,000,000 |
| | Subtotal de carreteras | \$5,792,000,000 | \$6,189,000,000 | \$11,981,000,000 |
| Costos estimados del YOE de conservación del sistema de transporte | Guía | \$296,000,000 | \$541,000,000 | \$837,000,000 |
| | Instalaciones | \$464,000,000 | \$102,000,000 | \$566,000,000 |
| | Sistemas | \$291,000,000 | \$501,000,000 | \$792,000,000 |
| | Estaciones | \$515,000,000 | \$833,000,000 | \$1,348,000,000 |
| | Vehículos | \$1,804,000,000 | \$3,555,000,000 | \$5,359,000,000 |
| | Subtotal de transporte | \$3,370,000,000 | \$5,532,000,000 | \$8,902,000,000 |
| Costos totales estimados del YOE de conservación del sistema | \$9,162,000,000 | \$11,721,000,000 | \$20,883,000,000 | |
| Previsión de ingresos por conservación del sistema | \$9,162,000,000 | \$11,721,000,000 | \$20,883,000,000 | |

Capítulo 7: Principales proyectos de capital de Resiliencia 2050

En colaboración con las jurisdicciones locales y las agencias estatales, desarrollamos una alternativa para la región de Baltimore. Esta alternativa consiste en la financiación asignada al funcionamiento, la conservación del sistema y la ampliación. La mayoría de los 92 grandes proyectos de capital de Resiliencia 2050 son proyectos de

expansión que amplían la capacidad del transporte o de las carreteras, mientras que otros ayudan a que nuestro sistema de transporte funcione de forma más eficiente o preservan la infraestructura de transporte existente. Los proyectos 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.

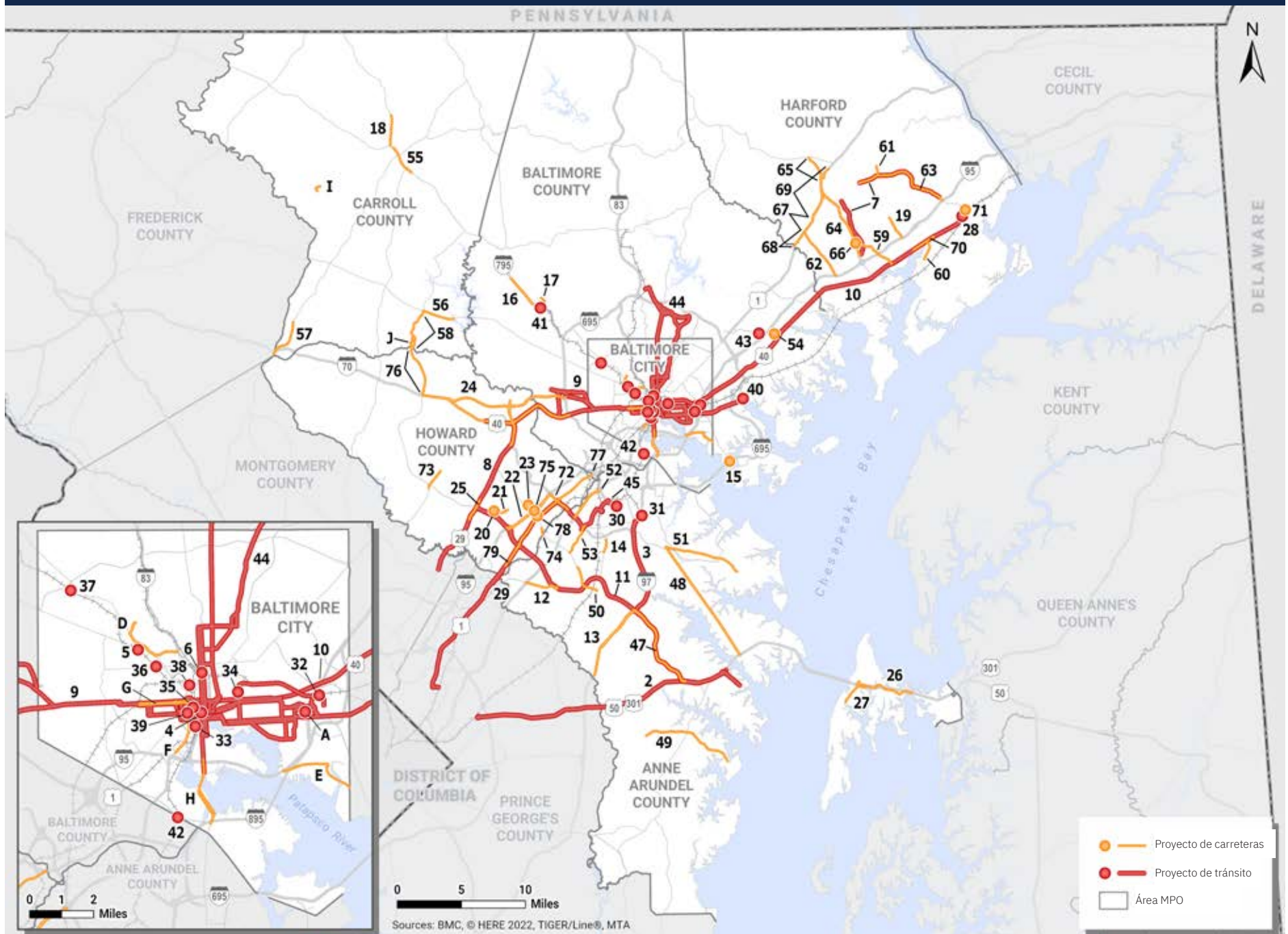
La mayoría de los proyectos de *Resiliencia 2050* sólo tienen alcances definidos en términos generales. Del mismo modo, los fondos para cubrir las fases de diseño, derecho de paso y construcción de estos proyectos en su mayor parte aún no se han comprometido. Dichos fondos procederían de los ingresos previstos que la región espera tener disponibles a lo largo de la vigencia 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 elegida representan nuestra mejor evaluación de lo que es deseable y de lo que cumple el requisito federal de restricción fiscal, teniendo en cuenta las condiciones existentes y las expectativas futuras.

Principales proyectos de capital de Resiliencia 2050: 2028-2050

El mapa 2 en la página siguiente muestra las ubicaciones de los principales proyectos de capital en *Resiliencia 2050*. Los cuadros 3 a 9 muestran los principales proyectos de ampliación de capital y de conservación del sistema, en los plazos en que podrían ejecutarse, junto con las estimaciones de costos del YOE. El capítulo 7 proporciona detalles adicionales sobre estos proyectos.



Mapa 2 - Ubicación de los principales proyectos de ampliación y conservación del sistema: 2028-2050
(Véanse los números y letras de los proyectos correspondientes en los cuadros 3 al 9)



*Los proyectos marcados con un asterisco en los cuadros siguientes no son específicos de un lugar y no aparecen en este mapa.

Cuadro 3 - Proyectos de ampliación de transporte: 2028-2039

| ID | Organismo responsable (jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo estimado (YOE) |
|-------------------|---|--|---|--|---|
| 1* | Anne Arundel | Microtransporte del condado de Anne Arundel | En todo el condado | Ampliar el servicio de microtransporte en el condado de Anne Arundel de 1 zona en el sur a 7 zonas. | \$3,000,000 |
| 2 | A determinar (Anne Arundel) | Transporte desde Annapolis a New Carrollton | New Carrollton a Parole (21.0 millas) | Nuevo servicio de autobús exprés entre Parole y New Carrollton con paradas en las principales comunidades del trayecto. | \$3,000,000 |
| 3 | A determinar (Anne Arundel) | Transporte desde Glen Burnie a Annapolis | Cromwell / Glen Burnie a Annapolis / Parole (16.0 millas) | Nuevo servicio de autobús exprés entre Annapolis / Parole y Glen Burnie a lo largo de la I-97. | \$7,000,000 |
| • 4 • 5 • 6 | MTA del MDOT (3 ubicaciones en la ciudad de Baltimore) | Intercambiadores de tránsito de la MTA del MDOT: • Charles Center • Mondawmin • Estación Penn | Jurisdicción: • Ciudad de Baltimore • Ciudad de Baltimore • Ciudad de Baltimore | La MTA del MDOT ha identificado ubicaciones de intercambiadores de transporte como parte del plan de tránsito regional. Normalmente, un intercambiador de transporte incluye servicios (marquesinas, bancos, información). | • \$14,000,000 • \$7,000,000 • \$19,000,000 |
| 7 | SHA del MDOT (Harford) | Prioridad de señal de tránsito | Corredor MD 22 desde MD 543 hasta Long Drive / Technology Drive (7.4 millas) Corredor MD 924 desde MacPhail Road hasta Woodsdale Road (4.7 millas) | Construir carriles de sobrepaso a lo largo de la MD 22 y la MD 924 e instalar equipos en los autobuses que se sincronicen con los semáforos a lo largo de estos corredores. | \$2,000,000 |
| 8 | A determinar (Howard) | Autobús de transporte rápido US 29 | De US 40 a MD 198 (16.0 millas) | Conecta la ciudad de Ellicott con Columbia, Maple Lawn y Burtonsville en la MD 198 en el condado de Montgomery, incluyendo instalaciones separadas en la US 29 para integrarlas con las mejoras del condado de Montgomery y el desarrollo de un centro de transporte en el centro de Columbia. | \$20,000,000 |
| 9 | MTA del MDOT (regional) | Corredor de transporte este-oeste | Ciudad de Ellicott a Essex (17.0 millas) | Nuevo servicio de transporte de este a oeste para conectar los principales destinos de la región de Baltimore, como el oeste de Baltimore, el centro, el este de Baltimore y los suburbios del oeste, tal y como se identifican en el RTP. | \$1,829,000,000 |
| 10 | MTA del MDOT (regional) | Servicio de autobús de cercanías de MTA del MDOT | Del condado de Harford al centro de Baltimore y Harbor East | Servicio adicional de autobús de cercanías de la MTA del MDOT desde el condado de Harford hasta el centro de Baltimore y Harbor East. | \$2,000,000 |
| 11 | A determinar (Regional) | Transporte de Annapolis a Fort Meade / Columbia | Annapolis / Parole a Fort Meade a Columbia (25.0 millas) | Nuevo servicio de autobús exprés entre Parole y Columbia con servicio primario a Fort Meade y paradas en las principales comunidades del trayecto. | \$45,000,000 |

*Este proyecto no figura en el mapa

Cuadro 4 - Proyectos de ampliación de carreteras: 2028-2039

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|--|---|---|----------------------|
| 12 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 198 | MD 295 a MD 32 (2.7 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles y construir una mediana central continua. Ensanche de la rampa en la MD 295. Proporcionar instalaciones para bicicletas y peatones dentro de los límites del proyecto. | \$275,000,000 |
| 13 | MDOT SHA (Anne Arundel) | MD 3 | MD 450 a MD 32 (6.2 millas) | Ensanche selectivo de 4 a 5 carriles, incluyendo mejoras en las intersecciones, controles de acceso para abordar la seguridad, estrategias de la TSMO para abordar la congestión, así como mejoras para ciclistas y peatones. | \$95,000,000 |
| 14 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 170 | Norcross Lane a Wieker Road (0.83 miles) | Ensanche selectivo de 4 a 5 carriles, incluyendo mejoras en las intersecciones, controles de acceso para abordar la seguridad, estrategias de la TSMO para abordar la congestión, así como mejoras para ciclistas y peatones. | \$23,000,000 |
| 15 | MDOT (Condado de Baltimore) | I-695 en el enlace de Broening Highway | | Construir un enlace parcial en la Salida 44 de la I-695 para apoyar la reurbanización en Sparrows Point. | \$147,000,000 |
| 16 | SHA del MDOT (Condado de Baltimore) | I-795 | Owings Mills Boulevard a Franklin Boulevard (2.63 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles y construir un enlace completo en Dolfield Boulevard, incluyendo estrategias de la TSMO. | \$155,000,000 |
| 17 | SHA del MDOT (Condado de Baltimore) | MD 140 | Painters Mill Road a Owings Mills Boulevard (0.4 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluyendo una mediana elevada, alojamientos para bicicletas e instalaciones para peatones. | \$33,000,000 |
| 18 | SHA del MDOT (Carroll) | MD 97 | De Bachmans Valley Road a MD 140 en Westminster (2.4 millas) | Ensanche de 3 a 5 carriles, con un enlace completo en Meadow Branch Road e instalaciones para ciclistas y peatones. | \$202,000,000 |
| 19 | SHA del MDOT (Harford) | MD 543 | MD 136 a I-95 (1.9 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles, incluyendo mejoras en la intersección en MD 136, carriles de giro, mejoras de capacidad en el enlace MD 543 / I-95, y acceso para bicicletas y peatones. | \$140,000,000 |
| 20 | Howard | Broken Land Parkway en Snowden River Parkway | Broken Land Parkway desde el sur de MD 32 al norte de Snowden River Parkway; Snowden River Parkway desde el este de Minstrel Way hasta Patuxent Woods Drive (0.25 millas) | Mejoras de capacidad, operativas y de seguridad en esta intersección señalizada, así como mejoras de acceso a las rampas de enlace de la MD 32 / Broken Land Parkway. | \$63,000,000 |

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|--|--|---|----------------------|
| 21 | Howard | Ensanchamiento de Snowden River Parkway | Broken Land Parkway a Oakland Mills Road (1.1 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluyendo carriles auxiliares y mejoras para peatones, ciclistas y transporte público a ambos lados de la carretera. | \$21,000,000 |
| 22 | SHA del MDOT (Howard) | I-95 | MD 32 a MD 100 (6.0 millas) | Creación de carriles de uso del arcén a tiempo parcial durante la hora pico. | \$45,000,000 |
| 23 | SHA del MDOT (Howard) | Enlace MD 175/MD 108 | 0.25 millas en todas las direcciones desde la intersección actual y una conexión directa de la MD 108 con Columbia Gateway Drive (0.25 millas) | Esta intersección en T experimenta una congestión significativa y un índice de colisiones superior al de casi todas las intersecciones del condado de Howard. Un paso a nivel parcial con acceso directo a Columbia Gateway mejorará la capacidad de la intersección y aliviará el alto índice de colisiones. | \$102,000,000 |
| 24 | SHA del MDOT (Howard) | Sistema 1 de TSMO | I-70 de I-695 a MD 32 (11.0 millas) US 29 de MD 99 a MD 100 (4.0 miles) US 40 de I-695 a I-70 (10.0 miles) | Aplicar una combinación de tecnologías de la información y mejoras geométricas para abordar la seguridad y las operaciones dentro del sistema 1 de TSMO | \$48,000,000 |
| 25 | SHA del MDOT (Howard) | US 29 | Puente del río Patuxent a Seneca Drive (1,7 millas) | Ensanche de la US 29 en dirección norte de 2 a 3 carriles, incluyendo mejoras en la intersección con Rivers Edge Road. | \$103,000,000 |
| 26 | SHA del MDOT (Queen Anne) | MD 18 | Kent Narrows a Bay Bridge – MD 18 y MD 835 en el lado este de Kent Narrows a MD 18 (5.0 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles, incluyendo reubicación de servicios públicos, nuevas mejoras peatonales y reconstrucción de intersecciones para mejorar la capacidad, seguridad y movilidad en la única ruta alternativa a la US 50/301 en la isla. | \$114,000,000 |
| 27 | SHA del MDOT (Queen Anne) | Enlace MD 8 / US 50/301 y vías de acceso | Skip Jack Parkway hacia el sur hasta Davidson Drive; este a la vía de acceso de Thompson Creek (2.0 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles, convertir el paso elevado de la MD 8 en un enlace de diamante totalmente divergente con la US 50/301, y añadir las vías de servicio de Thompson Creek y Cox Creek para mejorar la fluidez del tráfico, añadir capacidad y permitir rutas alternativas a los servicios y las zonas residenciales. Proporcionar mejoras para bicicletas y peatones a lo largo de rutas existentes y nuevas. | \$90,000,000 |

Cuadro 5 - Proyectos de ampliación de transporte: 2040-2050

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|--|--|---|---|--|--|
| 28 | SHA del MDOT (Harford) | Estación Aberdeen MARC | US 40 en MD 132 (Bel Air Ave) | Desarrollo orientado al transporte, nueva estación de tren, aparcamiento adicional, "bulevar verde" de la US 40 y supresión del paso elevado para peatones y sustitución por un nuevo paso peatonal subterráneo y una plaza/anfiteatro verde con terrazas. | \$126,000,000 |
| 29 | A determinar (Howard) | Autobús de transporte rápido del corredor US 1 | Estación Dorsey MARC a estación College Park Purple Line (19.5 millas) | Emular el funcionamiento del metro ligero con un costo menor. Conectar a los viajeros del condado de Howard desde Dorsey MARC con la estación Laurel MARC y la ciudad de Laurel, así como con College Park y la Purple Line Light Rail. | \$281,000,000 |
| • 30 • 31 • 32 • 33 • 34 • 35 • 36 • 37 • 38 • 39 • 40 • 41 • 42 • 43 | MTA del MDOT 14 sedes en toda la región | Intercambiadores de tránsito de la MTA del MDOT: • Aeropuerto BWI • Glen Burnie • Centro Médico Bayview • Estación Camden • Hospital Johns Hopkins • Lexington Market • Penn-North • Rogers Avenue • State/Cultural Center • Centro Médico UM • Essex • Owings Mills • Patapsco • White Marsh | Jurisdicción: • Anne Arundel • Anne Arundel • Baltimore City • Baltimore City • Baltimore City • Baltimore City • Baltimore City • Baltimore City • Baltimore City • Baltimore City • Baltimore County • Baltimore County • Baltimore County • Baltimore County | La MTA del MDOT ha identificado ubicaciones de intercambiadores de transporte como parte del plan de tránsito regional. Normalmente, un intercambiador de transporte incluye servicios (marquesinas, bancos, información). | • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 • \$9,000,000 |
| 44 | MTA del MDOT (regional) | Corredor de transporte Norte-Sur | Towson al centro de Baltimore (14.0 millas) | Nuevo servicio de transporte Norte-Sur para conectar Towson con el centro de Baltimore (potencialmente Lutherville con Port Covington), con inversiones asociadas para mejorar la velocidad y fiabilidad del servicio de transporte en este concurrido corredor. | \$2,025,000,000 |

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|--|--------------------------------------|-------------------------------------|--|---|----------------------|
| 45 | A determinar (Regional) | Autobús de tránsito rápido al BWI | Estación Dorsey MARC a la estación de tren ligero BWI (9.7 millas) | Nuevo servicio de autobuses de transporte rápido desde la estación Dorsey MARC a Arundel Mills a BWI consolidado servicio de alquiler de coches a la estación de tren ligero BWI. | \$240,000,000 |
| 46* | A determinar (Regional) | Servicio de ferry de Chesapeake Bay | | Establecer un ferry de pasajeros entre numerosos puertos de la bahía de Chesapeake. | \$59,000,000 |
| <i>*Este proyecto no figura en el mapa</i> | | | | | |

Cuadro 6 - Proyectos de ampliación de carreteras: 2040-2050

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|--------|---|--|----------------------|
| 47 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | I-97 | MD 32 a US 50/301 (6.5 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, añadiendo carriles controlados (carriles de alta ocupación) para abordar las necesidades de capacidad. Investigar la necesidad de acceso de un enlace adicional en Crownsville. | \$450,000,000 |
| 48 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 2 | De US 50 a MD 100 (10.0 millas) | Ensanche de las secciones existentes de 4 carriles a 6 carriles para crear una sección típica continua en todo el corredor, incluyendo mejoras en las intersecciones e instalaciones peatonales en todo el corredor para conectar la MD 2 con la B&A Trail en varios puntos. | \$205,000,000 |
| 49 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 214 | MD 424 a Shoreham Beach Road (7.5 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles al este de la MD 2, mejoras para ciclistas en la mayor parte del corredor y mejoras para peatones 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. | \$236,000,000 |
| 50 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 175 | Reece Road a MD 170 (2.7 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluyendo mejoras en el enlace de la MD 32 e instalaciones para ciclistas y peatones. | \$277,000,000 |
| 51 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 177 | MD 2 a Lake Shore Drive (6.1 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles, incluyendo mejoras en las intersecciones y en las infraestructuras para ciclistas y peatones. | \$223,000,000 |
| 52 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 295 | MD 100 a I-195 (3.27 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluyendo un nuevo enlace completo en Hanover Road y una ampliación de Hanover Road desde las vías del ferrocarril CSX hasta la MD 170. | \$393,000,000 |

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|------------------------------------|--|---|----------------------|
| 53 | SHA del MDOT (Anne Arundel) | MD 713 | MD 175 a MD 176 (2.6 millas) | Construcción de mejoras en todo el corredor, incluida la reconstrucción y el ensanche, mejoras en las intersecciones y adaptaciones para ciclistas y peatones. El ensanche principal es de 2 a 4 carriles entre la MD 175 y Stoney Run Drive. | \$68,000,000 |
| 54 | SHA del MDOT (Condado de Baltimore) | MD 7 en el enlace de MD 43 | | Modernización del enlace de parcial a completo, incluyendo dos nuevas rampas para permitir movimientos completos en el enlace. | \$82,000,000 |
| 55 | MDOT SHA (Carroll) | MD 140 | Market Street a Sullivan Road (2.5 millas) | Ensanche de 6 a 8 carriles, con un enlace completo en la MD 97, intersecciones de flujo continuo en Center Street y Englar Road, e instalaciones para ciclistas y peatones. | \$474,000,000 |
| 56 | MDOT SHA (Carroll) | MD 26 | MD 32 hasta el embalse de Liberty (2.5 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluyendo una mediana elevada, mejoras en las intersecciones e instalaciones para peatones. | \$120,000,000 |
| 57 | MDOT SHA (Carroll) | Mejoras en el corredor de la MD 27 | Del límite del condado de Carroll a Leishear Road (3.2 millas) | Ensanche a cuatro carriles, incluyendo carriles exclusivos de giro, control de tráfico señalizado, separación de carriles en bulevar e intersecciones controladas para permitir el paso de peatones. | \$78,000,000 |
| 58 | MDOT SHA (Carroll) | MD 32 | Línea del condado de Howard a MD 26 (3.4 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles con instalaciones para peatones y ciclistas. | \$66,000,000 |
| 59 | Harford | Abingdon Road | MD 924 a US 40 (3.0 millas) | Mejoras en la capacidad, que incluyen carriles para girar, carriles para bicicletas y aceras. | \$87,000,000 |
| 60 | Harford | Acceso Perryman - Mitchell Lane | US 40 en las proximidades de Mitchell Lane hasta Canning House Road (2.0 millas) | Construcción de una nueva carretera de 2 carriles y un puente sobre Cranberry Run en Perryman, incluyendo carriles de giro y acceso para bicicletas y peatones. | \$62,000,000 |
| 61 | Harford | Thomas Run Road | MD 22 a West Medical Hall Road (0.8 millas) | Mejoras en la capacidad y en el paisaje urbano que incluyen carriles de giro central, aceras, accesibilidad para bicicletas, iluminación peatonal con espacio para pancartas, cruces peatonales y mobiliario urbano. | \$21,000,000 |
| 62 | SHA del MDOT (Harford) | MD 152 | US 1 a I-95 (4.3 millas) | Mejoras de capacidad, incluidos carriles de giro y acceso para bicicletas y peatones cuando corresponda | \$103,000,000 |

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|--------------------------------|--|--|----------------------|
| 63 | SHA del MDOT (Harford) | MD 22 | MD 543 a I-95 (7.9 millas) | Ensanche de los tramos existentes de 2 y 3 carriles a 4 y 5 carriles, incluyendo un carril de alta ocupación vehicular desde Old Post Road hasta la puerta de Aberdeen Proving Ground (APG), acceso para ciclistas y peatones, carriles de salto de cola para el transporte y sistema de prioridad de transporte cuando proceda. | \$221,000,000 |
| 64 | SHA del MDOT (Harford) | MD 24 | US 1 Bypass al sur de Singer Road (5.0 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles; incluye aceras y alojamientos para bicicletas, según corresponda. | \$128,000,000 |
| 65 | SHA del MDOT (Harford) | MD 24 (Rock Spring Road) | US 1 Bypass a MD 23 (1.8 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles, incluyendo carriles de giro y finalización del camino de uso compartido adyacente a la calzada desde Forest Valley Road hasta Red Pump Road. | \$44,000,000 |
| 66 | SHA del MDOT (Harford) | MD 24 en el enlace 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. | \$182,000,000 |
| 67 | SHA del MDOT (Harford) | US 1 | MD 152 a MD 147 / US 1 Business (1.3 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluidos alojamientos para bicicletas y peatones. | \$212,000,000 |
| 68 | SHA del MDOT (Harford) | US 1 | Línea del condado de Baltimore a MD 152 (1.4 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluidos carriles de giro y acceso para bicicletas y peatones donde corresponda. | \$35,000,000 |
| 69 | SHA del MDOT (Harford) | US 1 Bypass | MD 147 / US 1 Business a Hickory Bypass (4.6 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles y mejora de los enlaces US 1 / MD 24 y US 1 / MD 924. | \$354,000,000 |
| 70 | SHA del MDOT (Harford) | US 40 | MD 543 a Loflin Road (1.7 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles, incluyendo carriles de giro, una reconstrucción parcial del enlace en la MD 543 y acceso para bicicletas y peatones. | \$93,000,000 |
| 71 | SHA del MDOT (Harford) | US 40 en el enlace MD 22 | | Realizar mejoras de capacidad, reconfigurar el enlace existente, restringir todos los movimientos de giro a la izquierda (dejando espacio para carriles para bicicletas) y reubicar la señal existente desde la MD 22 a la US 40. | \$48,000,000 |

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|--|---|--|----------------------|
| 72 | SHA del MDOT (Howard) | Ensanche de MD 100 | I-95 hasta el límite del condado de Anne Arundel (2.0 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles con carriles adicionales de incorporación/desviación. | \$47,000,000 |
| 73 | SHA del MDOT (Howard) | MD 108 | Trotter Road a Guilford Road (1.67 millas) | Aumento de la capacidad de las carreteras seleccionadas, mejora de las aceras, adición de caminos de uso compartido y modernización de los semáforos. | \$64,000,000 |
| 74 | SHA del MDOT (Howard) | MD 175 | Oceano hasta el límite del condado de Anne Arundel (0.54 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles, incluyendo mejoras para bicicletas, tránsito y peatones en consonancia con las propuestas de ensanche del condado de Anne Arundel. | \$24,000,000 |
| 75 | SHA del MDOT (Howard) | MD 175 en el enlace de la I-95 | 1.0 milla | Mejorar el enlace existente de acuerdo con las opciones seleccionadas en el estudio de mejora de la MD 175 del SHA del MDOT. | \$196,000,000 |
| 76 | SHA del MDOT (Howard) | MD 32 | Al norte de la I-70 hasta el límite del condado de Carroll (4.0 millas) | Ensanche de 2 a 4 carriles para proporcionar seguridad, capacidad, mejoras operativas y de acceso en la MD 32. | \$79,000,000 |
| 77 | SHA del MDOT (Howard) | US 1 | Línea del condado de Baltimore a MD 175 (5.5 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles y construcción de la sección típica modificada en el Memorando de Entendimiento entre el Estado y el Condado, incluyendo la conexión de los destinos de la comunidad para apoyar la seguridad y el acceso según la evaluación de seguridad de la US 1, los planes funcionales y el proyecto regional de prioridad de transporte activo. | \$205,000,000 |
| 78 | SHA del MDOT (Howard) | US 1 en el enlace MD 175 | 0.5 millas | Construcción de un nuevo enlace urbano de un solo punto, con la MD 175 pasando por encima de la US 1. | \$184,000,000 |
| 79 | SHA del MDOT (Howard) | Proyectos de revitalización de la US 1 | MD 175 a Whiskey Bottom Road (4.5 millas) | Ensanche de 4 a 6 carriles junto con mejoras para bicicletas, peatones, tránsito, paisaje urbano y accesos en consonancia con el Manual de Diseño de la US 1. | \$166,000,000 |

Cuadro 7 - Proyectos de ampliación de transporte: 2028-2039

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|---|---|---|----------------------|
| A | MDOT MTA (Baltimore City) | División Este de Autobuses | | Reconstruir la División Este de Autobuses como instalación de autobuses eléctricos. | \$464,000,000 |
| B* | MDOT MTA (Regional) | Transición a autobuses de emisiones cero - Fase 1 | Área de servicio principal de la MTA del MDOT en la región de Baltimore | Transición del 50% de la flota de 760 autobuses de la MTA del MDOT a cero emisiones para 2030. Incluye la adquisición de más de 350 autobuses eléctricos de batería para 2030, la formación de la mano de obra del transporte y la modernización de las divisiones de autobuses Kirk y Noroeste con infraestructura de recarga. | \$1,594,000,000 |
| C* | MDOT MTA (Regional) | Revisión intermedia de la flota de metro ligero | Hunt Valley a BWI/Glen Burnie | Revisión de toda la flota de metro ligero, prolongando su vida útil en unos 15 años. | \$210,000,000 |

*Estos proyectos no figuran en el mapa

Cuadro 8 - Proyectos de conservación del sistema de carreteras: 2028-2039

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|--|--|--|----------------------|
| D | Baltimore City | Calles completas en Druid Park Lake Drive | Greenspring Ave en el noreste a I-83 en el sureste a lo largo de Druid Hill Park (2.17 millas) | Rediseñar Druid Park Lake Drive para aplicar las directrices y recomendaciones del Manual de Calles Completas de la ciudad. Reducir el tráfico de automóviles eliminando carriles de circulación y añadiendo o mejorando infraestructuras y conexiones accesibles para peatones, discapacitados, ciclistas, usuarios del transporte público y e-scooters. | \$43,000,000 |
| E | Baltimore City | Mejoras en Keith Avenue / Broening Highway | Clinton Street hasta el límite de la ciudad de Baltimore al sureste de Ralls Avenue (2.5 millas) | Keith Avenue y Broening Highway forman parte de la red fundamental de rutas de mercancías de la ciudad de Baltimore, conectando la I-95 y las instalaciones portuarias de Seagirt y Dundalk Terminal. Modernizar las condiciones de la calzada, mejorar la señalización e integrar los servicios de una calle completa para mejorar la seguridad del tránsito, los peatones y los ciclistas. | \$84,000,000 |

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|---|---|---|----------------------|
| F | Baltimore City | Mejoras de calles completas en Russell Street | De Annapolis Road a las calles South Greene y South Paca (1.0 milla) | Mejorar las condiciones de los activos y la infraestructura multimodal de Calles Completas para el tráfico de automóviles y el movimiento de peatones, tránsito y mercancías. Apoyar la movilidad segura y el desarrollo económico en el creciente extremo sur de la ciudad y en Camden Yards. | \$54,000,000 |
| G | Baltimore City | Deconstrucción de la autopista US 40 | Smallwood Street a Greene Street (1.5 millas) | La US 40 es una autovía deprimida en el oeste de Baltimore. La construcción de este fragmento de autovía ha causado daños irreparables a la cohesión de la comunidad y a la estabilidad económica. La deconstrucción de la autopista ofrecerá más de 60 acres para la reurbanización y la mejora de las calles adyacentes. | \$157,000,000 |
| H | Baltimore City | Puente conmemorativo de los veteranos de Vietnam y mejoras del corredor de las calles Hanover / Potee | Patapsco Avenue a Wells Street (2.2 millas) | Rehabilitar o sustituir el puente conmemorativo de los veteranos de Vietnam y mejorar la infraestructura de calles completas a lo largo del corredor de las calles Hanover/Potee (MD 2) en el sur de Baltimore. Mejorar los accesos para peatones, bicicletas, transporte público, mercancías y tráfico rodado para favorecer una movilidad segura y el desarrollo económico. | \$339,000,000 |
| I | SHA del MDOT (Carroll) | Mejoras en el corredor de la MD 31 | MD 31 desde Church Street hasta High Street y High Street desde Main Street hasta Coe Drive (0.67 millas) | Mejora de las aceras, mejora de la accesibilidad ciclista y peatonal y mejora de la calzada. | \$16,000,000 |
| J | SHA del MDOT (Carroll) | Reconstrucción urbana de MD 851 | Cooper Drive a la rama sur del río Patapsco (1.04 millas) | Reconstrucción de la calzada y mejora de las instalaciones para peatones y ciclistas, así como de los equipamientos urbanos. | \$16,000,000 |

Cuadro 9 - Proyectos de ampliación de transporte: 2040-2050

| ID | Organismo responsable (Jurisdicción) | Nombre | Límites (longitud) | Descripción | Costo Estimado (YOE) |
|----|--------------------------------------|--|---|---|----------------------|
| K* | MTA del MDOT (regional) | Sustitución de la flota por un vehículo ferroviario de piso bajo | | Transición a vehículos ferroviarios ligeros de piso bajo cuando sea necesario sustituirlos. Para ello será necesario realizar importantes adaptaciones en las estaciones, modificar las instalaciones de mantenimiento y modificar las prácticas operativas estándar. | \$757,000,000 |
| L* | MTA del MDOT (regional) | Transición a autobuses de emisiones cero - Fase 2 | Área de servicio principal de la MTA del MDOT en la región de Baltimore | Transición a una flota con un 95% de emisiones cero para 2045. Los costos de capital para la fase 2 son estimaciones aproximadas e incluyen el reequipamiento del Washington Boulevard, una 5ª División y autobuses eléctricos a batería. | \$2,228,000,000 |
| M* | MTA del MDOT (regional) | Revisión y sustitución del material rodante del MARC | Líneas Penn, Camden y Brunswick MARC | Planes a corto, medio y largo plazo para sustituir y revisar las locomotoras y composiciones del MARC. | \$570,000,000** |

*Estos proyectos no figuran en el mapa

**El proyecto beneficia a varias regiones de la MPO. El costo indicado es el 50% del costo total del proyecto, que asciende a \$1.140 millones.

Otras categorías de proyectos

El capítulo 7 también incluye detalles sobre otras categorías de programas y proyectos, entre ellos:

- **Fondos reservados:** Hemos reservado \$250 millones de los ingresos previstos de la ampliación para programas e iniciativas que mejorarán la calidad del aire en la región de Baltimore, así como \$30 millones para los Sistemas de Tránsito Locales. Estos fondos forman parte del LRTP con restricciones financieras.
- **Proyectos de la Autoridad de Transporte de Maryland (Maryland Transportation Authority, MDTA) y de la Administración Federal de Ferrocarriles (Federal Railroad Administration, FRA):** El LRTP con restricciones fiscales incluye proyectos para los que se prevé utilizar fondos de la Administración

Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) o de la Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA). Sin embargo, *Resiliencia 2050* también debe tener en cuenta los proyectos financiados por otras fuentes que afectan a la calidad del aire y a la demanda de viajes, financiados por organismos como la MDTA (ingresos por peajes) y la FRA.

- **Financiación comprometida:** *Resiliencia 2050* abarca el periodo 2028-2050. Para presentar una imagen completa de las futuras inversiones en transporte planificadas, el capítulo 7 enumera los principales proyectos comprometidos dentro del periodo 2024-2027 del actual TIP.
- **Proyectos ilustrativos** Esta lista de proyectos podría incluirse en el LRTP más adelante si se dispusiera de fondos adicionales a los incluidos en el plan financiero.

Apéndices

Apéndice A: Glosario

Este apéndice ofrece definiciones y ejemplos de conceptos y términos relacionados con el proceso de planificación del transporte.

Apéndice B: Estimación de costos, evaluación de proyectos y puntuación

Siempre se presentan más proyectos de los que la región puede incluir en el LRTP. Decidir cuáles incluir requiere un método de priorización de los proyectos candidatos. La puntuación de los proyectos se basa en la metodología de puntuación aprobada para los proyectos. El número de proyectos incluidos también depende de los costos estimados de los mismos y de las previsiones financieras para la región. Este apéndice incluye detalles sobre metodologías de estimación de costos, evaluación de proyectos y puntuaciones de proyectos.

Apéndice C: Evaluación de los posibles efectos de los proyectos

Este apéndice contiene detalles sobre el análisis técnico que realizamos durante el desarrollo de *Resiliencia 2050*. Utilizamos nuestro modelo de demanda de viajes, el modelo de emisiones y las previsiones socioeconómicas para realizar diversos análisis, entre ellos:

- **Conformidad de calidad del aire:** La región de Baltimore no cumple la norma nacional de calidad del aire ambiente para el ozono troposférico. En consecuencia, la región debe evaluar si los proyectos

de sus planes y programas de transporte se ajustan a los objetivos de calidad del aire. “Conformidad” significa que los proyectos en *Resiliencia 2050* no causarán ni contribuirán a nuevas violaciones de la calidad del aire, ni empeorarán las condiciones existentes ni retrasarán el cumplimiento oportuno de los estándares de calidad del aire. Según el análisis de conformidad, hemos concluido que la implementación de los proyectos en *Resiliencia 2050* no empeorará la calidad del aire de la región ni retrasará el logro oportuno de los estándares de calidad del aire.

- **Efectos de la demanda de viajes:** Hemos utilizado un modelo de demanda de viajes para analizar los efectos previstos de los proyectos de *Resiliencia 2050* sobre diversas medidas de transporte, incluidos los kilómetros recorridos por los vehículos, la congestión, la ocupación media de los automóviles para distintos tipos de viajes, como los de trabajo o compras, y la proporción de personas que utilizan el transporte público en sus desplazamientos.
- **Justicia ambiental (Environmental Justice, EJ):** El análisis de la EJ pretende garantizar que los beneficios y las cargas de las inversiones en transporte se repartan de la forma más equitativa posible entre todas las comunidades afectadas. La Orden Ejecutiva relativa a la EJ refuerza 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. Hemos analizado los posibles efectos de los principales proyectos de este plan sobre las poblaciones de EJ en relación con una serie de medidas de accesibilidad, como el acceso y los tiempos de desplazamiento a los puestos de trabajo y las oportunidades de compra.



- **Recursos naturales y culturales:** Consultamos con organismos federales, estatales y locales responsables de la gestión del uso del suelo, los recursos naturales, la protección del medio ambiente, la conservación y la preservación histórica para realizar un amplio análisis comparativo de los proyectos de *Resiliencia 2050* con los recursos naturales y culturales.
- **Red estratégica de carreteras (Strategic Highway Network, STRAHNET):** Hemos revisado los proyectos relacionados con la red STRAHNET.

Apéndice D: 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 el CMP.

Apéndice E: Difusión y participación pública

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 requisito es 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 y esfuerzos específicos de divulgación en el desarrollo de Resiliencia 2050. Incluirá todos los comentarios y respuestas al final del proceso.