

## RESUMEN EJECUTIVO

### Descripción general del estudio

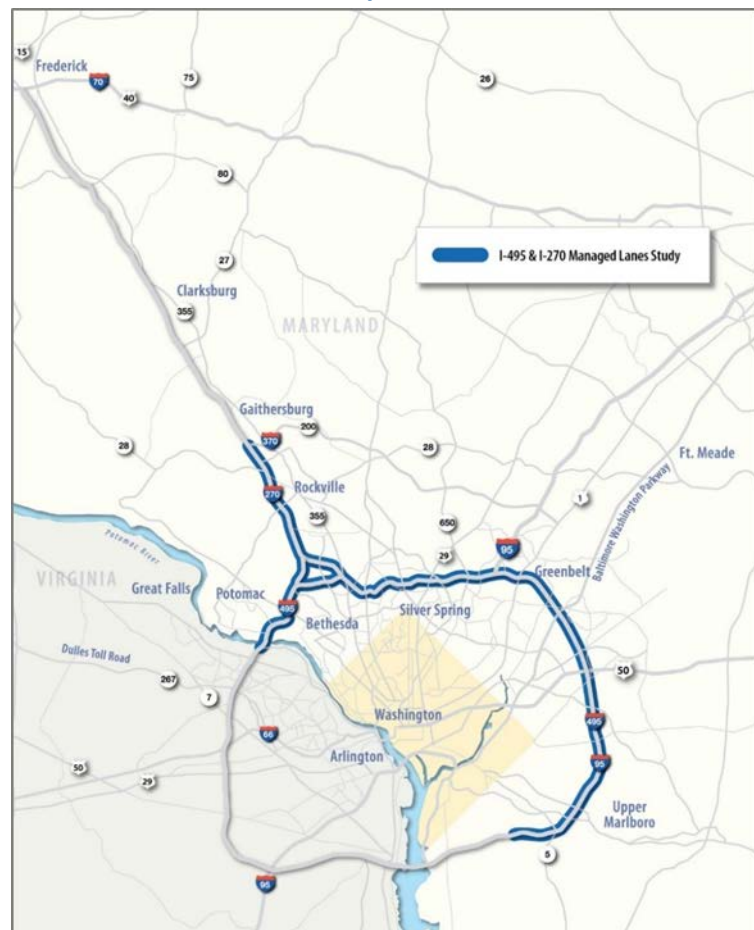
#### ¿Qué es el Estudio sobre carriles controlados en la I-495 y la I-270?

El Estudio sobre carriles controlados (Estudio) en la I-495 y la I-270 es el primer elemento del Programa de Asociación Público-Privada (P3) de la I-495 y la I-270. En este estudio se consideran alternativas que abordan la congestión vial dentro del alcance específico del estudio de 48 millas desde la I-495 desde el sur de la George Washington Memorial Parkway en el condado de Fairfax, Virginia, incluidas mejoras en el puente de la Legión Americana sobre el río Potomac, al oeste de la MD 5, y a lo largo de la I-270 desde la I-495 al norte de la I-370, incluidos los ramales este y oeste I-270. La I-495 y la I-270 en Maryland son las dos autopistas más transitadas en dicho estado, cada una con un volumen promedio anual de tránsito diario (AADT) de hasta 260 000 vehículos por día en 2018 (Administración de Carreteras del Estado del Departamento de Transporte de Maryland [MDOT SHA], 2019) (remítase a la **Figura ES-1**).

El estudio evaluó puntos finales racionales, conocidos como terminales lógicas. El estudio se extiende más allá de las terminales lógicas e incluye el área de influencia para los análisis de tránsito y ambientales. Hay tres terminales lógicas para el Estudio de carriles controlados (MLS), tal y como se detalla a continuación:

- **Terminal Oeste:** Se ubica en la I-495, 0.4 millas al sur del intercambio de George Washington Memorial Parkway; permite que las mejoras de la línea principal de la circunvalación exterior que llegan a la George Washington Memorial Parkway se unan y se trasladen a los carriles de la línea principal existente sin causar congestión debido a las salidas y entradas de carriles. Los carriles controlados se conectarían directamente a la extensión propuesta de Express Lanes de Virginia.
- **Terminal Sur:** Se ubica en la I-495, 1.3 millas al oeste de la MD 5; permite que las mejoras de la línea principal de la circunvalación interior que llegan a la MD 5, una carretera norte-sur de acceso regional

**Figura ES- 1: Tramos del Estudio sobre carriles controlados en la I-495 y la I-270**



controlado, se unan a los carriles de la línea principal existentes antes del sistema expreso local sin causar congestión debido a las salidas, los entrelazamientos y las entradas de carriles.

- **Terminal norte:** Se encuentra en la I-270, a 0.6 millas al norte de la I-370; permite que las mejoras de la línea principal en dirección norte que llegan a la I-370 se unan y se trasladen a los carriles de uso general existentes y al carril para vehículos de alta ocupación (HOV) de manera segura, minimizando la congestión debida a las salidas y entradas de carriles. La I-370 se une con la MD 200, una importante carretera con dirección este-oeste con peaje. El carril para HOV desde las 0.6 millas al norte de la I-370 continuará hasta su terminal actual en la MD 121 (Clarksburg Road), 8 millas al norte de la I-370.

El modelado y análisis del tránsito ha abarcado el siguiente intercambio más allá de estos tres límites como el área de influencia del tránsito. Además, las terminales lógicas para el área de revisión y análisis ambientales se ha ampliado más allá de estas calzadas que se intersecan para tener en cuenta la distancia necesaria para que las mejoras de la línea principal se unan a las operaciones de las calzadas existentes.

### ¿Quién dirige el estudio?

La Administración Federal de Carreteras (FHWA), en su calidad de Agencia Federal Principal, y la Administración de Carreteras del Estado del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA), como patrocinador local del proyecto, han preparado un Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) en función de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) para el Estudio sobre carriles controlados en la I-495 y la I-270.



U.S. Department  
of Transportation

**Federal Highway  
Administration**

**MDOT** MARYLAND DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
STATE HIGHWAY ADMINISTRATION

### ¿Qué otras agencias participan en el estudio?

La FHWA y la MDOT SHA han llevado a cabo un extenso trabajo de divulgación con agencias federales, estatales, regionales y locales, además de las partes interesadas y el público en general, durante todo el estudio. Al inicio del estudio, se elaboró un Plan de Coordinación de Agencias. El objetivo del plan fue establecer la estructura y el cronograma para la coordinación con las agencias involucradas durante el estudio (remítase al **capítulo 7** y al **apéndice P** del DEIS para obtener más detalles).

Entre las agencias que participan activamente en el estudio se encuentran las agencias cooperantes y las agencias participantes. Las agencias cooperantes son agencias federales distintas de una agencia principal que tienen jurisdicción por ley o experiencia especial con respecto a cualquier recurso ambiental que pueda verse afectado<sup>1</sup>. Las agencias participantes son cualquier agencia federal, estatal, tribal, regional y local que pueda tener interés en el estudio y el proceso de revisión ambiental<sup>2</sup>. Al inicio del estudio, se invitó a las agencias a ser cooperantes, participantes y notificadas<sup>3</sup>. Hay 8 agencias cooperantes, 18 participantes y 7 notificadas en el estudio. Remítase al **cuadro 7-1** del **capítulo 7** para obtener una lista completa de estas agencias y sus funciones.

Las agencias cooperantes para el estudio son:

<sup>1</sup> Agencia cooperante, tal como se define en Código de Reglamentos Federales (CFR) 40, 1508.5. Una agencia estatal o local con características similares o, cuando los efectos se produzcan en tierras de interés tribal, una tribu nativa estadounidense podrá, por acuerdo con las agencias principales, convertirse también en una agencia cooperante.

<sup>2</sup> Agencia participante tal como se define en el Código de los Estados Unidos (USC) 23, 139(d)

<sup>3</sup> Las agencias notificadas se han definido en este estudio como aquellas que incluyen a todas las demás agencias que puedan tener interés en el estudio o que tengan un papel que aún no se ha determinado. Estas agencias serían notificadas de los hitos del estudio al mismo tiempo que el público y esos puntos de notificación de hitos forman parte del plan de participación pública.

- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE), Distrito de Baltimore
- Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los Estados Unidos
- Servicio de Parques Nacionales (NPS)
- Comisión Nacional de Planificación de Capital (NCPC)
- Departamento de Medio Ambiente de Maryland (MDE)
- Departamento de Recursos Naturales de Maryland (MDNR)
- Departamento de Transporte de Virginia (VDOT)
- Comisión de Parques y Planificación de Maryland, Área de la Capital Nacional (M-NCPPC)

La FHWA y la MDOT SHA han celebrado reuniones del Grupo de Trabajo Interinstitucional, así como reuniones sobre recursos específicos con las agencias, y seguirán llevando a cabo reuniones con las agencias cooperantes, participantes y otras agencias interesadas para mantenerlas informadas y comprometidas en el proceso de revisión ambiental.

### ¿Cómo se ha involucrado al público en el estudio?

El público ha participado en cada etapa del proceso y es un componente clave del proceso de la NEPA, incluida la revisión de este DEIS. Hasta la fecha, la MDOT SHA ha involucrado ampliamente al público a través de las siguientes maneras, entre otras:

- talleres públicos de gran alcance
  - cuatro (4) talleres de alcance público
  - cuatro (4) talleres públicos alternativos
  - ocho (8) talleres públicos de alternativas retenidas para su estudio detallado
- reuniones de la asociación comunitaria (21)
- reuniones de partes interesadas y grandes propietarios de tierras (85)
- presentaciones a funcionarios electos regionales, estatales y locales
- mantenimiento activo de listas de correo de funcionarios públicos y electos
- boletines de programas y estudios (3)
- correos electrónicos masivos a funcionarios públicos y electos
- divulgación dirigida a las comunidades desfavorecidas
- redes sociales
- radio
- periódicos regionales y locales
- página web del programa P3 ([495-270-p3.com/](http://495-270-p3.com/))

### ¿Cómo ha afectado la pandemia de la COVID-19 al estudio?

La MDOT SHA reconoce el impacto sustancial del pedido de quedarse en casa debido a la COVID-19 en los patrones actuales de transporte en toda la región. Entendemos que la COVID-19 está afectando a todos los habitantes de Maryland: en la forma en que trabajamos, en cómo pasamos nuestro tiempo libre y en cómo viajamos. Si bien la prioridad número uno de la MDOT es la salud y la seguridad de los habitantes de Maryland, continuamos con nuestros esfuerzos para garantizar que se estén desarrollando mejoras en el transporte para satisfacer las necesidades de nuestro estado, no solo para hoy, sino también para los próximos 20 años y más. Somos conscientes de la reducción del tránsito en interestatales como la I-495 y la I-270 a causa de la orden de quedarse en casa debido a la COVID-19. La MDOT SHA también reconoce la incertidumbre respecto a los niveles de tránsito posteriores al cierre y el uso del tráfico. No existe un modelo definitivo de tránsito que prevea cómo esta pandemia mundial sin precedentes afectará a las

proyecciones futuras del tránsito y al uso del tráfico a largo plazo. La MDOT SHA está comprometida con el seguimiento de las tendencias en el comportamiento de los viajes y el monitoreo de los volúmenes de tránsito a lo largo del tiempo a medida que las empresas y las escuelas comienzan a reabrir lentamente. Evaluaremos y consideraremos toda la información nueva que esté disponible para garantizar que las soluciones satisfagan las necesidades de los habitantes de Maryland ahora y en el futuro.

## Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental

### ¿Qué es el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental?

El Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) brinda una descripción detallada del propósito y de la necesidad del estudio, las alternativas razonables, las condiciones ambientales existentes y el análisis de los efectos ambientales beneficiosos y adversos previstos y las consecuencias de las alternativas, y la posible mitigación. El DEIS ofrece un análisis comparativo entre la alternativa de no construir y las alternativas de construcción para que los ciudadanos interesados, los funcionarios electos, las agencias gubernamentales, las empresas y otras partes interesadas puedan evaluar los posibles efectos sociales, culturales y ambientales naturales del estudio. El DEIS está respaldado por 19 informes técnicos, que se enumeran en el recuadro de texto contiguo y se adjuntan al documento.

Tras la circulación del DEIS, se elaborará una Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS). Se identificará en la FEIS la alternativa preferida y se centrará en cualquier análisis y perfeccionamiento adicionales de los datos, así como en responder a las observaciones importantes recibidas sobre el borrador de la EIS. Una vez finalizado el proceso de la EIS, la agencia federal principal emite un registro de decisión (ROD) donde se identifica a la acción seleccionada como resultado del estudio después de considerar una variedad razonable de alternativas y todos los medios factibles para evitar, minimizar o mitigar los daños ambientales.

#### ¿Cuáles son los informes técnicos que respaldan al DEIS?

- A. declaración de propósito y necesidad
- B. informe técnico de alternativas
- C. informe técnico de tránsito
- D. mapeo de recursos ambientales
- E. evaluación de los efectos sobre la comunidad/informe técnico de justicia ambiental
- F. Evaluación de la sección 4(f) del borrador
- G. informe técnico sobre recursos culturales
- H. acuerdo programático de la sección 106 del borrador
- I. informe técnico sobre la calidad del aire
- J. informe técnico sobre análisis de ruido
- K. informe técnico sobre materiales peligrosos
- L. informe técnico sobre recursos naturales
- M. informe sobre prevención, minimización e impacto (AMR)
- N. borrador del plan de mitigación compensatoria
- O. informe técnico sobre efectos indirectos y acumulativos
- P. informe técnico de participación pública y coordinación de agencias
- Q. plan de mitigación conceptual
- R. solicitud conjunta de permiso
- S. formulario de evaluación ambiental

### ¿Cuál es el formato del DEIS?

El DEIS ofrece un resumen de los 19 informes técnicos y contiene diez capítulos. En los informes técnicos del estudio que se adjuntan a esta DEIS (**Apéndices A a S**) se incluye documentación detallada de las

condiciones, metodologías, evaluaciones de los efectos y mitigación conceptual existentes, cuando corresponde.

- En el **capítulo 1** se presentan el propósito y la necesidad del estudio. Este capítulo está respaldado por la *Declaración de propósito y necesidad (Apéndice A)*.
- En el **capítulo 2** se presenta la cronología del desarrollo y el análisis de alternativas para el estudio. Incluye una descripción de las alternativas consideradas y el análisis de selección, incluida la alternativa de no construir. También describe otros elementos comunes de las alternativas de construcción, tales como, límites de perturbaciones (LOD),<sup>4</sup> acceso a carriles controlados, gestión de aguas pluviales, construcción y efectos a corto plazo, elementos de tráfico, consideraciones para peatones y bicicletas, peaje, viabilidad financiera y beneficios de los carriles controlados. Este capítulo está respaldado por el *Informe Técnico de Alternativas (Apéndice B)*.
- En el **capítulo 3** se presentan las condiciones de tránsito existentes y futuras y los resultados de los análisis operativos de tránsito realizados para cada una de las alternativas de construcción. Este capítulo está respaldado por el *Informe técnico de tránsito (Apéndice C)*.
- En el **capítulo 4** se presentan las condiciones ambientales existentes (ambiente afectado) identificadas a lo largo de los tramos del estudio, los efectos previstos en los recursos (consecuencias ambientales) y las medidas para evitar, minimizar y mitigar los posibles efectos ambientales, cuando corresponde. Este capítulo está respaldado por los **Apéndices D a R**.
- En el **capítulo 5** se presenta un resumen de la *Evaluación de la sección 4(f) del borrador*, donde se tratan los posibles efectos en los parques públicos, las áreas recreativas y las propiedades históricas importantes de conformidad con la sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) de 1966. Este capítulo está respaldado por la *Evaluación de la sección 4(f) del borrador (Apéndice F)*.
- En el **capítulo 6** se presenta la Orden Ejecutiva 13807: *Establecimiento de disciplina y responsabilidad en el proceso de revisión ambiental y permisos para proyectos de infraestructura*<sup>5</sup> que requiere que las agencias federales procesen las revisiones ambientales y las decisiones de autorización para grandes proyectos de infraestructura como «una decisión federal».
- En el **capítulo 7** se presenta un resumen de la divulgación pública y la coordinación de agencias para el Estudio que se ha realizado hasta la fecha. Este capítulo está respaldado por el *Informe técnico sobre la participación del público y la coordinación de las agencias (Apéndice P)* y otros apéndices específicos de recursos.
- En los **capítulos 8 y 9** se presenta la lista de preparadores del DEIS y la lista de distribución de agencias, organizaciones y personas a las que se puso a disposición el DEIS para su examen y observación.
- En el **capítulo 10** se presentan las referencias del DEIS.

---

<sup>4</sup> Los límites de perturbaciones son el límite propuesto dentro del cual se producirían todas las actividades de construcción, acondicionamiento, almacenamiento de materiales, nivelación, limpieza, control de la erosión y los sedimentos, paisajismo, drenaje, gestión de las aguas pluviales, sustitución/construcción de barreras acústicas y actividades relacionadas.

<sup>5</sup> <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/presidential-executive-order-establishing-discipline-accountability-environmental-review-permitting-process-infrastructure/>

## ¿Cuáles son algunos términos comunes utilizados en el DEIS?

- Los **tramos del estudio**, tal como se definen en el marco del estudio, abarcan la I-495 desde el sur de la George Washington Memorial Parkway en el condado de Fairfax (Virginia), incluido el puente de la Legión Americana que cruza el río Potomac, hasta el oeste de la MD 5 en el condado de Prince George, Maryland; y la I-270 desde la I-495 hasta la I-370 en el condado de Montgomery, incluidos los ramales este y oeste de la I-270 al norte de la I-495. (Remítase al **capítulo 1** para obtener más detalles).
- El **límite del estudio de tramos** se delimitó como 48 millas de largo y aproximadamente 300 pies a ambos lados de la línea central de la I-495 e I-270. Se utilizó para definir el área de recopilación de datos a fin de reunir información sobre las condiciones ambientales existentes. El límite del estudio de tramos se utilizó en las investigaciones de los recursos ambientales de Recursos Naturales, resumidas en las **secciones 4.11 a 4.20 del capítulo 4**, y parques y recursos en la sección 4(f) resumidos en la **sección 4.4 y el capítulo 5**.
- Los **límites de perturbaciones (LOD)** se definieron para cada alternativa de construcción como el límite propuesto dentro del cual se producirían todas las actividades de construcción, acondicionamiento, almacenamiento de materiales, nivelación, limpieza, control de la erosión y los sedimentos, paisajismo, drenaje, gestión de las aguas pluviales (SWM), sustitución/construcción de barreras acústicas y actividades relacionadas. (remítase al **capítulo 2, sección 2.7.4**).

## ¿Cuáles son las maneras de formular observaciones sobre el DEIS y el documento borrador de la sección 4(f)?

La FHWA y la MDOT SHA invitan a funcionarios electos, gobiernos estatales y locales, otras agencias federales, gobiernos tribales nativos estadounidenses, organizaciones y miembros del público interesados a aportar comentarios sobre el DEIS y la Evaluación de la sección 4(f) del borrador. Se pueden consultar y descargar el DEIS del estudio y los informes técnicos desde el sitio web del proyecto en: <https://495-270-p3.com/DEIS/>

El período de comentarios públicos abre el 10 de julio de 2020 y continuará hasta el 8 de octubre de 2020. Los comentarios escritos y orales se tendrán en cuenta de la misma manera; la FHWA revisará todos ellos, los tendrá en cuenta y responderá a todas las observaciones importantes recibidas o que lleven un sello postal anterior a esa fecha en la preparación del FEIS. Los comentarios que se reciban o que lleven el sello postal después de esa fecha se examinarán y tendrán en cuenta en la medida de lo posible. Se llevará a cabo una serie de audiencias públicas virtuales y presenciales al menos 30 días después del aviso de disponibilidad. Remítase a <https://495-270-p3.com/DEIS/> para obtener la información más reciente sobre las fechas y los sitios de las audiencias públicas.

Se pueden hacer comentarios sobre el DEIS mediante:

- testimonio oral en una de las audiencias públicas en la sala de audiencias principal
- testimonio oral ante un portavoz del tribunal en una audiencia pública hecha en privado en una sala separada
- formulario de comentarios del DEIS en <https://495-270-p3.com/DEIS/>
- correos electrónicos a [MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov](mailto:MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov)
- comentarios escritos sobre un formulario de comentario en una audiencia pública

- cartas a Lisa B. Choplin, el Instituto de Diseño y Construcción de los Estados Unidos (DBIA), el director del programa P3 I-495 e I-270, la oficina del P3 I-495 e I-270, 707 North Calvert Street, correspondencia P-601, Baltimore MD 21202

### ¿Cuál es el propósito y la necesidad del estudio?

El propósito y la necesidad del estudio se elaboraron mediante un proceso amplio que incluyó el análisis de estudios anteriores, un examen de los planes regionales existentes y un análisis de las condiciones ambientales y socioeconómicas de la región. En el **apéndice A** figura la declaración completa del propósito y la necesidad que acordaron las agencias cooperantes<sup>6</sup> en noviembre de 2018.

El propósito del estudio es desarrollar soluciones de gestión de la demanda de viajes que aborden la congestión, mejore la confiabilidad de los viajes en la I-495 y la I-270 dentro de los límites del estudio, y mejoren la movilidad y la conectividad multimodal existente y prevista.

Las necesidades del estudio son:

- ajustar el tránsito existente y el crecimiento del tránsito a largo plazo
- mejorar la confiabilidad de los viajes
- brindar opciones adicionales de viaje en calzadas
- ajustar la seguridad nacional
- mejorar la circulación de bienes y servicios

Además de las necesidades, se identificaron dos metas para el estudio: (1) el uso de enfoques alternativos de financiación para la viabilidad financiera y (2) la responsabilidad ambiental. Remítase al **capítulo 1** y al **Apéndice A** para obtener información adicional sobre el propósito y la necesidad del estudio.

## Alternativas consideradas

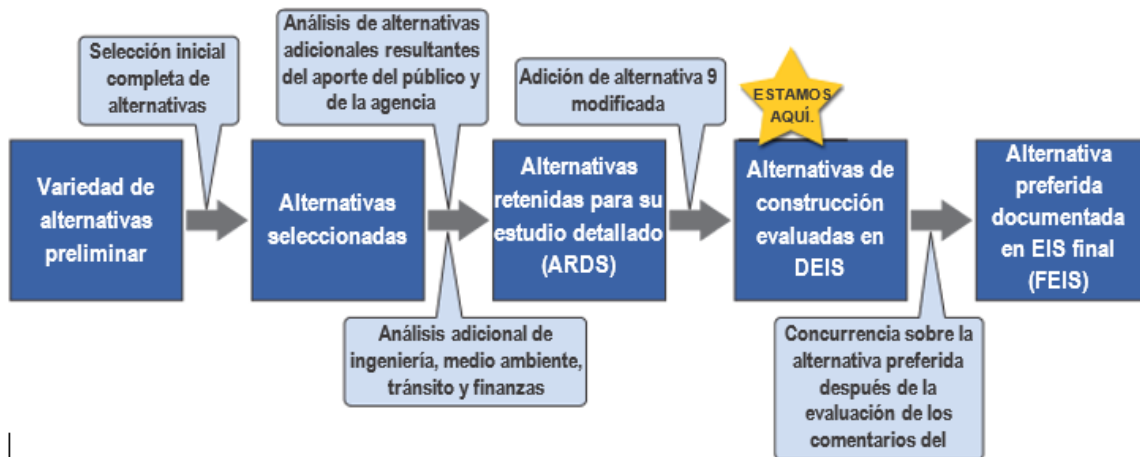
### ¿Cuál es el proceso para examinar las alternativas consideradas?

El desarrollo y el análisis de las alternativas pueden describirse mediante un proceso de cinco pasos que reduce el espectro preliminar de alternativas en consideración a la alternativa preferida (remítase a la **figura ES- 2**). Los primeros cuatro pasos se presentan en este DEIS y el último paso se documentará en el FEIS. Este proceso se llevó a cabo en colaboración con las agencias asociadas e incluyó una revisión pública. A través de una serie de pasos analíticos, así como de la revisión realizada por las agencias y el público, estas alternativas preliminares se redujeron a las alternativas seleccionadas y luego a las alternativas retenidas para su estudio detallado (ARDS) (remítase al **capítulo 2**). En general, en la NEPA, el término ARDS se refiere únicamente a aquellas alternativas retenidas para su estudio detallado; sin embargo, en este DEIS se estudiaron en detalle alternativas adicionales y se presentan los datos sustanciales analizados. Las alternativas que se estudiaron en detalle, que cumplieron con el propósito y la necesidad y que se consideraron razonables se denominan alternativas de construcción. A medida que aumentó el nivel de detalle de diseño y análisis, disminuyó el número de alternativas consideradas.

---

<sup>6</sup> La NCPC solo estuvo de acuerdo con el propósito y la necesidad; la NCPC de Maryland (M-NCPPC) no estuvo de acuerdo con el propósito y la necesidad.

Figura ES- 2: Proceso de selección de alternativas



### ¿Cuál fue la gama preliminar de alternativas consideradas?

Se identificó una gama de 15 alternativas preliminares basadas en estudios y documentos de planificación anteriores y pertinentes, y los aportes recibidos durante el proceso de análisis de la NEPA por parte del público y de las agencias reguladoras federales, estatales y locales. La gama preliminar de alternativas incluía:

- Alternativa 1: no construir
- Alternativa 2: gestión de sistemas de transporte/gestión de la demanda de transporte (TSM/TDM)
- Alternativa 3: agregar un carril de uso general (GP)
- Alternativa 4: agregar un carril para HOV en ambas direcciones en la I-495 y mantener el carril HOV existente en ambas direcciones en la I-270
- Alternativa 5: agregar una red de carriles controlados pagos<sup>7</sup> en ambas direcciones en la I-495 y convertir un carril para HOV existente en ambas direcciones en un carril controlado pago en la I-270
- Alternativa 6: agregar dos carriles de GP en ambas direcciones en la I-495 e I-270
- Alternativa 7: agregar dos carriles para HOV en ambas direcciones en la I-495, conservar un carril para HOV existente y agregar un carril para HOV en ambas direcciones en la I-270
- Alternativa 8: agregar dos carriles controlados pagos en ambas direcciones en la I-495, agregar un carril controlado pago en ambas direcciones y conservar un carril para HOV existente en ambas direcciones en la I-270
- Alternativa 9: agregar dos carriles controlados pagos en ambas direcciones en la I-495, convertir un carril para HOV existente en un carril controlado pago y agregar un carril controlado pago en ambas direcciones en la I-270

<sup>7</sup> Sobre la base de los aportes del público y de las agencias, la MDOT SHA definió los carriles controlados pagos como carriles de peaje de alta ocupación (HOT) o carriles de peaje exprés (ETL) y las descripciones de las alternativas se modificaron conforme a ello.



- Alternativa 10: agregar dos carriles controlados pagos en ambas direcciones en la I-495 y la I-270 y conservar un carril para HOV existente en ambas direcciones en la I-270 solamente
- Alternativa 11: separar físicamente el tránsito mediante carriles C-D agregando dos carriles de GP en ambas direcciones en la I-495
- Alternativa 12A: convertir el carril de GP existente de la I-495 en un carril de flujo contrario durante los períodos pico
- Alternativa 12B: convertir el carril para HOV existente de la I-270 en un carril de flujo contrario durante los períodos pico
- Alternativa 13A: agregar dos carriles controlados reversibles y pagos en la I-495
- Alternativa 13B: convertir los carriles para HOV existentes en dos carriles controlados reversibles y pagos en la I-270
- Alternativa 13C: agregar dos carriles controlados reversibles y pagos y conservar un carril para HOV existente en ambas direcciones en la I-270
- Alternativa 14A: tráfico ferroviario<sup>8</sup> pesado
- Alternativa 14B: tráfico ferroviario ligero<sup>9</sup>
- Alternativa 14C: guía fija de tránsito rápido de autobuses (BRT)<sup>10</sup> fuera de la alineación de la calzada existente.
- Alternativa 15: agregar un carril exclusivo para autobuses en la I-495 y la I-270

El análisis de la gama preliminar de alternativas se completó aplicando criterios de selección a cada alternativa relacionada con el propósito y la necesidad del estudio, remítase al **capítulo 2, sección 2.5**. Se realizó una evaluación cualitativa de estos criterios mediante información fácilmente disponible (datos disponibles de fuentes existentes). En esta etapa del proceso solo se dejó de considerar una alternativa si la información disponible demostraba claramente que no cumplía con el propósito y la necesidad del estudio. Las alternativas seleccionadas se identificaron como aquellas que cumplían los criterios de selección o requerían un análisis adicional para determinar su capacidad para cumplir con el propósito y la necesidad. La selección inicial de alternativas se documentó en el *Informe técnico de Alternativas (Apéndice B)*. Remítase al **capítulo 2, sección 2.4** para obtener más detalles sobre las alternativas preliminares.

### ¿Cuáles fueron las alternativas seleccionadas que se consideraron?

Las alternativas seleccionadas se presentaron al público a través del sitio web del programa mediante documentación escrita y un video en febrero de 2019 e incluyeron:

- Alternativa 1: no construir. Aunque esta alternativa no cumple con el propósito y la necesidad del estudio, en consonancia con los requisitos de la NEPA, se llevó adelante para una evaluación más detallada que sirviera de base para comparar las otras alternativas.

<sup>8</sup> El transporte ferroviario pesado es un modo de servicio de tráfico (también llamado subterráneo, metro, tráfico rápido o ferrocarril rápido) que funciona en un ferrocarril eléctrico con capacidad para un gran volumen de tránsito. Se caracteriza por la alta velocidad y la rápida aceleración de los vagones de pasajeros que funcionan individualmente o en trenes de varios vagones sobre rieles fijos.

<sup>9</sup> El transporte ferroviario ligero es un modo de servicio de tráfico (también llamado tranvía o trolebús) que funciona con vagones de pasajeros individualmente (o en trenes cortos) sobre rieles fijos. Los vehículos ferroviarios ligeros suelen ser conducidos eléctricamente, con la energía extraída de una línea eléctrica aérea a través de un trolebús o un pantógrafo y conducida por un operario a bordo del vehículo.

<sup>10</sup> El tráfico rápido de autobuses es un sistema de tráfico de alta calidad basado en autobuses que ofrece un servicio rápido y eficiente que puede incluir carriles exclusivos, carriles para autobuses, prioridad en las señales de tránsito, recaudación de tarifas a bordo, plataformas elevadas y estaciones mejoradas.

- Alternativa 5: una red de carriles controlados de HOT.
- Alternativa 8: red de dos carriles controlados de ETL en la I-495, y una red de carriles de ETL y una red de HOV en la I-270.
- Alternativa 9: red de dos carriles controlados de HOT.
- Alternativa 10: red de dos carriles controlados de ETL en la I-495 e I-270 y conservar un carril de HOV en la I-270 únicamente.
- Alternativa 13B: red de dos carriles controlados de HOT en la I-495 y dos carriles controlados reversibles de HOT en la I-270.
- Alternativa 13C: red de dos carriles controlados de ETL en la I-495 y dos carriles controlados reversibles de ETL en la I-270, y conservar un carril de HOV en la I-270 únicamente.

Se completaron análisis adicionales de ingeniería, de tránsito, financieros y ambientales, que se utilizaron para determinar la razonabilidad de las alternativas seleccionadas que se llevarán a cabo como las ARDS. Las alternativas retenidas para su estudio detallado (SDRA) recomendadas incluyeron todas las alternativas seleccionadas y fueron presentadas en los talleres públicos de primavera de 2019. Después de estos talleres, se analizaron más a fondo las ARDS recomendadas, y se dejó de considerar la alternativa 5.

### ¿Por qué se dejó de considerar la alternativa 5?

Se identificó la alternativa 5 como una alternativa seleccionada y se consideró la posibilidad de agregar un carril controlado pago en ambas direcciones en la I-495 y convertir un carril del HOV existente en ambas direcciones en un carril controlado pago en la I-270. En respuesta a los comentarios de las agencias y a los aportes del público, la MDOT SHA y la FHWA evaluaron más a fondo el análisis detallado de la alternativa 5 y descubrieron que sería la peor de las alternativas seleccionadas para la mayoría de los parámetros utilizados para evaluar el tránsito existente y el crecimiento de este a largo plazo y la confiabilidad del viaje, y que sería la peor de las alternativas examinadas en cuanto a demora en todo el sistema, tiempo de viaje en el tramo, la densidad/el nivel de servicio<sup>11</sup> y el tiempo de viaje (carriles de uso general). Además, la alternativa 5 no cumplía el objetivo de viabilidad financiera, ya que para su realización se necesitaría un importante subsidio público. Sobre la base de los resultados del análisis financiero y las deficiencias para abordar el tránsito existente, el crecimiento de este a largo plazo y la fiabilidad de los viajes, la FHWA y la MDOT SHA determinaron que la alternativa 5 no era razonable ya que no cumplía con el propósito y la necesidad del estudio, y no se llevó a cabo como una ARDS para el estudio. Sin embargo, para facilitar las decisiones de las agencias cooperantes sobre sus acciones y para ser transparentes, la alternativa 5 se incluye en la comparación de impactos en los **capítulos 3 y 4** de este DEIS. Los resultados de la selección de alternativas y la justificación de la identificación de las ARDS se resumen en el **capítulo 2, secciones 2.5 y 2.6**, y se documentan en el *Informe Técnico de Alternativas (apéndice B)*.

### ¿Qué otras alternativas se han considerado?

#### Alternativa de desvío MD 200

Después de los talleres públicos de la primavera de 2019 y de las reuniones de las agencias, varias agencias cooperantes y participantes solicitaron que la MDOT SHA evaluara una alternativa (la alternativa de desvío MD 200) que brindara una ruta alternativa para que los viajeros utilizaran la MD 200 (conector entre condados) en lugar de la parte superior de la I-495 entre la I-270 y la I-95 para evitar o reducir los impactos sobre los recursos regulados importantes y las reubicaciones residenciales.

<sup>11</sup> El nivel de servicio (LOS) es una calificación en letra asignada a un tramo de calzada que mide la calidad del flujo de tránsito, que va desde el LOS A hasta LOS F.

A corto plazo, la premisa de esta alternativa tiene mérito debido a la capacidad actualmente disponible en la MD 200, una instalación de la Autoridad de Transporte de Maryland (MDTA). Por ello, la MDOT SHA está trabajando con la MDTA para fomentar el tránsito desde puntos situados al norte de la I-95 con destino al puente de la Legión Americana o más adelante (y en sentido inverso) a utilizar la MD 200 para aprovechar la capacidad sobrante a corto plazo y posiblemente ofrecer cierto alivio a la parte superior de la I-495. En un intento por desviar parte de este tránsito, la MDOT SHA ha propuesto a la MDTA que provea tiempos de viaje para la I-495 y la MD 200 mediante el uso de los carteles de mensajes dinámicos existentes. Si los tiempos de viaje indican que el este es más corto en la MD 200 y el peaje es conveniente para los viajeros, entonces ellos pueden optar por desviar hacia la MD 200.

Sin embargo, al abordar el propósito y la necesidad del estudio, la alternativa de desvío MD 200 también debe tener en cuenta el crecimiento del tránsito *a largo plazo*, mejorar la fiabilidad de los viajes y mejorar el transporte de bienes y servicios. En el año de diseño 2040, los resultados del análisis de tránsito indicaron que la alternativa de desvío MD 200 tendría un peor desempeño que la mayoría de las alternativas seleccionadas en muchos de los parámetros utilizados para evaluar lo razonable de las alternativas. La alternativa de desvío MD 200 no abordaría el propósito y la necesidad del estudio de tener en cuenta el crecimiento del tránsito a largo plazo, mejorar la fiabilidad de los viajes o mejorar el transporte de bienes y servicios. En la **sección 2.5.3.b del capítulo 2** se incluye un resumen del análisis de la alternativa de desvío MD 200 y se documenta en el *Informe Técnico de Alternativas (Apéndice B)*.

#### Alternativa 9 modificada (9M)

La MDOT SHA y la FHWA evaluaron una alternativa adicional después de identificar las ARDS denominada alternativa 9 modificada (alternativa 9M) en respuesta a los comentarios públicos y de las agencias sobre las ARDS. La alternativa 9M consistiría en una combinación de la alternativa 5 y la alternativa 9 en un esfuerzo por evitar o reducir los impactos en los recursos ambientales y las reubicaciones de propiedades sensibles en la parte superior de la I-495 (ramal oeste de la I-270 e I-95). El análisis se completó para determinar si esta alternativa, que incluye una reducción de carriles en la parte superior de la I-495, cumpliría suficientemente con el propósito y la necesidad del estudio. En general, la alternativa 9M sería una combinación de estas dos alternativas seleccionadas con la diferencia principal de que en la parte superior de la I-495 entre el ramal oeste de la I-270 y la I-95 se agregaría un carril de HOT en lugar de dos carriles de HOT en ambas direcciones.

La alternativa 9M se evaluó con el mismo nivel de detalle que las alternativas seleccionadas y se descubrió que cumple con el propósito y la necesidad del estudio, por lo que se incluye como una alternativa razonable en este DEIS. En el **capítulo 2, sección 2.6.4** se incluye un resumen del análisis de la alternativa 9 modificada y se documenta en el **Apéndice B** del *Informe Técnico de Alternativas (Apéndice B)*.

### ¿Cuáles son las alternativas retenidas y analizadas en el DEIS?

Se consideraron análisis preliminares de ingeniería junto con análisis adicionales de tránsito, financieros y ambientales para determinar la razonabilidad de las alternativas seleccionadas a llevarse a cabo como ARDS. En este DEIS se presentan el análisis adicional y la comparación de impactos entre las ARDS, en adelante denominadas como **alternativas de construcción**, y la alternativa de no construir. Las alternativas retenidas y analizadas en el DEIS se resumen en el **cuadro ES- 1**. Remítase al **capítulo 2** para un ver una discusión adicional sobre el desarrollo de las alternativas para este estudio.

**Cuadro ES- 1: Alternativas retenidas y analizadas en el DEIS**

Alternativa	Descripción
<b>Alternativa 1</b>	No construir
<b>Alternativa 8</b>	Red de 2 carriles controlados de ETL en la I-495 y 1 carril controlado de HOV y 1 de ETL en la I-270
<b>Alternativa 9</b>	Red de 2 carriles controlados de HOT tanto en la I-495 como en la I-270
<b>Alternativa 9 modificada (9M)</b>	Red de 2 carriles controlados de HOT en los lados oeste y este de la I-495 y en la I-270; 1 carril controlado de HOT en la parte superior de la I-495
<b>Alternativa 10</b>	Red de 2 carriles controlados de ETL en la I-495 e I-270 más 1 carril controlado de HOV en la I-270 solamente
<b>Alternativa 13B</b>	Red de 2 carriles controlados de HOT en la I-495; red de carriles controlados reversibles de HOT en la I-270
<b>Alternativa 13C</b>	Red de 2 carriles controlados de ETL en la I-495, red de carriles controlados reversibles y 1 carril controlado de HOV en la I-270

La alternativa de no construir no cumple con el propósito y la necesidad del estudio, pero se conservó para su comparación con las otras alternativas. Los resultados de la selección de alternativas y la razón para la identificación de las alternativas retenidas y analizadas en el DEIS se resumen en el **capítulo 2, sección 2.5** y se documentan en el *Informe Técnico de Alternativas (Apéndice B)*.

### ¿Qué componentes de tráfico se incluyen en las alternativas de construcción?

Si bien se determinó que las alternativas de tránsito independientes no cumplen con el propósito y la necesidad del estudio, cada alternativa de construcción incluye los siguientes elementos de tráfico en consonancia con el propósito del proyecto de mejorar la movilidad y la conectividad multimodal existente y prevista:

- permitir el uso gratuito de autobuses en los carriles controlados para brindar un aumento en la velocidad de viaje, la seguridad de un viaje confiable y la conexión con el servicio/sistema local de autobuses en arterias que se conectan directamente con centros de actividad y económicos.
- adaptar las conexiones directas e indirectas con las estaciones de tránsito existentes y el desarrollo orientado al tránsito planeado en el metro de Silver Spring/ los Viajeros regionales del área de Maryland (MARC) (US 29), el metro de Shady Grove (I-370), el metro de Twinbrook (Wootton Parkway), el Centro de Tránsito del Centro Comercial Montgomery (Westlake Terrace), el metro del Centro Médico (MD 187 y MD 185), el MARC de Kensington (MD 185), el metro de Greenbelt/MARC (Cherrywood Lane), el metro de New Carrollton/MARC/Amtrak (US 50), el metro del Centro de Largo Town (MD 202 y MD 214), y el metro de Branch Avenue (MD 5).

Estos elementos también están siendo considerados por el *Grupo de trabajo de tránsito*, en el que participan representantes de las jurisdicciones de tráfico y planificación que se vieron afectadas directa e indirectamente por el programa P3, incluidos los condados de Montgomery, Prince George, Frederick, Howard, Anne Arundel y Charles, así como el autobús de transporte público de la Administración de Transporte de Maryland (MTA) del MDOT, MARC y la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (WMATA), la oficina de planificación y programación de capital del secretario del MDOT, la MDOT SHA, la FHWA, la Administración Federal de Tránsito (FTA) y el Consejo de Gobiernos del Área Metropolitana de Washington (MWCOG). Iniciado en mayo de 2019, el Grupo de trabajo de tránsito se reunió ocho veces para brindar información sobre los servicios de tránsito existentes y ayudar a identificar

oportunidades viables para que el tránsito utilice los carriles controlados (remítase al **capítulo 2, sección 2.7.6**).

El *Informe de Coordinación del Servicio de Tránsito* se puso a disposición del público en junio de 2020 en el sitio web del Programa P3 (<https://495-270-p3.com/transit-benefits/>) y se está utilizando para informar a los condados afectados y a los proveedores de servicios de tránsito sobre las importantes oportunidades de tránsito que ofrecen los carriles controlados, como las estrategias para maximizar los beneficios de la fiabilidad y la velocidad; proporcionar una base para la evaluación y el establecimiento de prioridades de las futuras necesidades de capital y de funcionamiento en la zona de servicios; e iniciar debates sobre las formas de incorporar los servicios de tránsito regionales en el Programa P3.

### ¿La sustitución del puente de la Legión Americana es parte del Estudio sobre carriles controlados?

Sí, todas las alternativas de construcción incluyen el reemplazo completo del puente de la Legión Americana por un nuevo puente más ancho (no el ensanchamiento del puente existente). El puente existente tiene casi 60 años de antigüedad y eventualmente tendría que reemplazarse durante las próximas décadas, independientemente de este estudio. El nuevo puente se construirá por etapas para mantener el mismo número de carriles existentes en todo momento, por lo que el nuevo puente se reemplazará en la misma ubicación existente.

### ¿Cómo se han considerado los comentarios públicos sobre las alternativas?

Hasta la fecha, se ha alentado al público y a las partes interesadas a que comenten sobre el alcance del estudio, el propósito y la necesidad, la variedad de alternativas, la selección inicial de alternativas, las medidas de prevención y minimización del medio ambiente y los bienes, y las posibles medidas de mitigación. A través del proceso de participación pública, la MDOT SHA ha examinado detenidamente los comentarios recibidos e incorporado ciertos elementos en el estudio, entre otros: la eliminación de los carriles existentes de recolección y distribución en la I-270 para reducir al mínimo las necesidades de derecho de paso a lo largo de la I-270; el compromiso de crear un sendero peatonal a lo largo del nuevo puente de la Legión Americana; la eliminación o creación de lugares de acceso directo a ciertos carriles controlados; la eliminación de la reubicación del arroyo Rock Creek para reducir al mínimo los impactos en este importante recurso; el compromiso de sustituir todas las barreras acústicas existentes; y la incorporación de ciertos elementos de tránsito, al tiempo que se sigue coordinando con los proveedores de tránsito locales para ofrecer oportunidades adicionales de adaptar la conectividad y la movilidad multimodal existente y prevista. Para abordar los comentarios recibidos del público y de las agencias sobre las alternativas retenidas recomendadas para su estudio detallado (ARDS) y para evitar o minimizar los impactos ambientales y comunitarios a lo largo de la parte superior de la I-495, la MDOT SHA analizó alternativas adicionales, incluida la alternativa de desvío MD 200 (ICC) y la alternativa 9 modificada. Los resultados de estos análisis pueden encontrarse en los **capítulos 2, 3 y 4**, así como la *Evaluación de la sección 4(f) del borrador* en el **Apéndice F**.

## Peaje

### ¿Por qué los nuevos carriles necesitan peaje y por qué el Estado necesita un desarrollador para construirlos?

El Estado de Maryland no tiene los fondos para construir mejoras de esta magnitud con un costo estimado de aproximadamente \$ 8 a \$ 10 000 millones. Además, incluso si se pagan los préstamos mediante los peajes, el Estado no tiene suficiente capacidad de fianza para pedir préstamos para pagar las mejoras. Por

lo tanto, el Estado seleccionará a un desarrollador a través de un proceso competitivo y establecerá un acuerdo P3 por el cual el desarrollador diseñará, construirá, financiará, administrará y mantendrá los carriles controlados durante un plazo mediante los ingresos del peaje. La MDOT SHA continuaría siendo propietaria de todos los carriles en la I-495 e I-270 y garantizará que la carretera cumpla con su función de transporte prevista.

### ¿Cómo funcionarán los carriles controlados con peaje?

Todas las alternativas de construcción incluyen peaje dinámico para los carriles controlados (HOT o ETL) durante todo el estudio. Las tarifas de peaje se ajustarán dinámicamente dentro del rango aprobado y pueden cambiar en respuesta a las variaciones en tiempo real de las condiciones de tránsito cada 5 a 15 minutos. Los peajes se cobrarán electrónicamente a la velocidad de la carretera, sin puestos ni cabinas de peaje, ni pagos en efectivo. Mediante este enfoque, se gestionará el flujo de tránsito, se reducirá la congestión y se mantendrá una velocidad mínima de funcionamiento media de 45 mph en los carriles controlados.

### ¿Cómo se establecerán las tarifas de peaje?

Los rangos de las tarifas de peaje se fijarán según el proceso descrito en el Código de Regulaciones de Maryland (COMAR) 11.07.05: aviso público de las revisiones de los horarios de peaje, incluido el aporte del público. En general, se desarrollará un rango recomendado de tarifas de peaje para gestionar el tránsito y garantizar que las instalaciones puedan cumplir los requisitos necesarios de funcionamiento del tránsito. El rango de tarifas de peaje incluirá un límite máximo por milla. El rango recomendado de tarifas de peaje se presentará a los miembros de la Junta de la MDTA para su revisión. Se llevarán a cabo audiencias públicas y un período mínimo de 60 días para que el público aporte comentarios a fin de que tenga la oportunidad de brindar observaciones sobre el rango de tarifas de peaje. Los comentarios del público se resumirán para los miembros de la Junta de la MDTA (incluidas las revisiones propuestas, si es necesario) y esta votará sobre el rango de tarifas de peaje. Una vez abiertos los carriles controlados, las tarifas de peaje se ajustarán dinámicamente dentro del rango de tarifas de peaje aprobado por la MDTA para garantizar que se cumplan los requisitos de rendimiento de tránsito y de los carriles.

### ¿Cuáles pueden ser las tarifas de peaje?

El estudio de planificación y el DEIS no recomiendan los rangos de tarifas de peaje finales propuestos para los carriles controlados; sin embargo, las posibles tarifas de peaje se estimaron para cumplir los objetivos del estudio (gestionar la demanda de tránsito y la congestión en la I-270 y la I-495, y garantizar unas 45 mph en carriles controlados) y para determinar si las alternativas de construcción serían viables a nivel financiero. Por lo tanto, solo con fines de planificación, las tarifas de peaje promedio estimadas por milla en días de semana (en \$ en 2020) en todos los períodos para los automóviles de pasajeros que utilizan un transpondedor E-ZPass para el año de apertura estimado (2025) fueron: \$ 0.70/milla para la alternativa 8; \$ 0.69/milla para la alternativa 9; \$ 0.77 para la alternativa 9M; \$ 0.68/milla para la alternativa 10; \$ 0.73/milla para la alternativa 13B; y \$ 0.71/milla para la alternativa 13C. En última instancia, los rangos de tarifas de peaje serán establecidos por la junta de la MDTA después de la revisión y los comentarios del público. No se prevé que los impactos ambientales y comunitarios descritos en este DEIS sean sustancialmente diferentes una vez que se apruebe el rango final de tarifas de peaje porque el proceso de modelado para estimar las posibles tarifas de peaje a nivel de planificación es similar al proceso de modelado para respaldar el análisis de las tarifas de peaje que se presentarán a la MDTA para que la Junta las analice.

## Transporte y tránsito

### ¿Qué es un carril controlado?

Las instalaciones de carreteras utilizan estrategias, como las restricciones de uso de carriles o la fijación de precios por congestión, para optimizar la cantidad de vehículos que pueden circular por la carretera a fin de mantener una velocidad de flujo libre. Los carriles controlados están diseñados para funcionar a un nivel aceptable de servicio incluso cuando los carriles adyacentes de uso general están congestionados. Los carriles controlados ofrecen a los conductores una opción más fiable para llegar a su destino, ya que se gestionan para controlar la cantidad de vehículos que utilizan el carril a fin de mantenerlos en circulación. Los carriles controlados pueden incluir, entre otros: carriles de HOV, carriles de HOT, ETL, y carriles exclusivos para autobuses.

### ¿Qué análisis de tránsito se realizó para el estudio?

Se realizaron análisis operativos detallados de tránsito para cada una de las alternativas de construcción a fin de evaluar su capacidad para cumplir con el propósito y la necesidad del estudio en el año de diseño 2040. La metodología de evaluación incluyó un proceso de tres etapas. En primer lugar, se elaboró un modelo regional de previsión para cada una de las alternativas de construcción utilizando el modelo de demanda de viajes del Consejo de Gobiernos del área metropolitana de Washington (modelo del Consejo de Gobiernos del área metropolitana de Washington [MWCOC]), que es el modelo habitualmente utilizado por la MDOT SHA y otras agencias de transporte para evaluar los proyectos en la zona metropolitana de Washington D. C. Se utilizó la versión 2.3.71 del modelo del MWCOC, que fue la última versión disponible cuando se inició el análisis. A continuación, se utilizaron los resultados del modelo del MWCOC para elaborar proyecciones equilibradas del volumen de tránsito para el año de diseño 2040 para cada segmento de la calzada y la circulación en las rampas dentro de los límites del estudio para cada alternativa de construcción durante los períodos pico. Finalmente, se desarrollaron modelos de simulación de tránsito para cada una de las alternativas de construcción utilizando el software VISSIM para determinar el rendimiento operativo proyectado de varios parámetros claves durante el período pico matutino (6.00 a. m. a 10.00 a. m.) y el período pico de la tarde (3.00 p. m. a 7.00 p. m.).

### ¿Cuáles son los resultados de los análisis operativos de tránsito?

La evaluación operativa del tránsito del año de diseño 2040 para cada alternativa se resume a continuación y se presenta en el **capítulo 3** de este DEIS.

- La **alternativa 1 (no construir)** no abordó ninguna de las cuestiones operacionales experimentadas en las condiciones existentes, y no logró hacer frente al crecimiento del tránsito a largo plazo, lo que da lugar a velocidades de viaje lentas, retrasos, tiempos de viaje largos y una red poco fiable.
- Se determinó que la **alternativa 5** no era razonable, ya que no cumple con el propósito y la necesidad del estudio debido a las deficiencias para abordar el tránsito existente y su crecimiento a largo plazo y la fiabilidad de los viajes. Sin embargo, los resultados de la alternativa 5 se han incluido en este DEIS únicamente con fines de comparación. Remítase al *Informe Técnico de Alternativas (Apéndice B)* para obtener más información.
- **Las alternativas 8, 13B y 13C** superaron a la alternativa de no construir en cada parámetro. Sin embargo, estas alternativas no quedaron en primer lugar en ninguno de los parámetros operacionales estudiados y, por lo tanto, solo se espera que brinden beneficios moderados.

- La **alternativa 9M** no se incluyó originalmente como alternativa de construcción, pero se ha evaluado con el mismo nivel de detalle. Esta alternativa se estudió como una combinación de las alternativas 5 y 9. Remítase al **capítulo 2, sección 2.6.4** y al *Informe Técnico de Alternativas (apéndice B)* para obtener más información. La alternativa 9M superó a la alternativa 1 en todos los parámetros, pero no quedó en primer lugar en ninguno de los parámetros operacionales estudiados, de manera similar a las alternativas 8, 13B y 13C.
- Las **alternativas 9 y 10** funcionaron correctamente de manera regular en todos los parámetros operacionales estudiados, y ambas ocuparon el primer lugar en tres de los seis parámetros claves. La alternativa 9 mostró los mejores resultados en términos de velocidad promedio, LOS, y efecto en la red local. La alternativa 10 fue la mejor opción en términos de retraso, índice de tiempo de viaje y rendimiento. Se espera que estas dos alternativas brinden los mejores beneficios operacionales para el área de Estudio sobre carriles controlados en la I-495 y la I-270 y la red de transporte circundante. Remítase al **capítulo 3** y al **apéndice C** para obtener información detallada.

## Recursos ambientales, consecuencias y mitigación

### ¿Qué recursos ambientales se tuvieron en cuenta en el análisis documentado en el DEIS y en los informes técnicos de respaldo?

El **capítulo 4** del DEIS presenta las condiciones ambientales existentes (medio ambiente afectado) identificadas a lo largo de los tramos de estudio, los efectos previstos sobre los recursos (consecuencias ambientales) y las medidas para evitar, minimizar y mitigar efectos inevitables sobre esos recursos. Las oportunidades adicionales para evitar y minimizar los efectos se considerarán y documentarán en el FEIS. Los recursos y temas ambientales analizados fueron:

- |  |   |
|--|---|
| 1. uso del suelo y distribución de zonas                                   | 13. calidad del agua de la superficie y de cuencas        |
| 2. demografía  | 14. hidrología de aguas subterráneas                      |
| 3. comunidades e instalaciones comunitarias                                | 15. terrenos inundables                                   |
| 4. parques e instalaciones recreativas                                     | 16. vegetación y hábitat terrestre                        |
| 5. adquisiciones y reubicaciones de propiedades                            | 17. vida silvestre terrestre                              |
| 6. recursos visuales y estéticos   | 18. biota acuática  |
| 7. recursos históricos, arquitectónicos y arqueológicos                    | 19. especies raras, vulnerables y en peligro de extinción |
| 8. calidad del aire  | 20. áreas únicas y sensibles                              |
| 9. ruido   | 21. justicia ambiental y cumplimiento del Título VI       |
| 10. materiales peligrosos  | 22. efectos indirectos y acumulativos                     |
| 11. topografía, geología y suelos  | 23. consecuencias de la construcción                      |
| 12. aguas de los Estados Unidos y aguas del Estado, incluidos los pantanos | 24. compromiso de recursos                                |



## ¿Cuáles son los efectos de las alternativas de construcción sobre los recursos ambientales?

Las consecuencias ambientales que se presentan en el **capítulo 4** se describen en función de las alternativas de construcción y las de no construir. Debido a que las alternativas de construcción ampliarían o reconfigurarían las carreteras existentes, en un entorno construido restringido, y debido a que los requisitos de ingeniería son similares entre todas las alternativas de construcción, se prevé que el alcance total de los impactos sea muy similar. En esta etapa del diseño, se supone que los impactos cuantificados presentados son efectos permanentes o a largo plazo en el DEIS (remítase a los **cuadros ES- 2 y 4-1**). A medida que el diseño avance sobre una alternativa preferida, los efectos a largo plazo se irán refinando, y los efectos específicos a corto plazo relacionados con la construcción se separarán, cuantificarán y documentarán en el FEIS. Los efectos previstos de construcción se discuten cualitativamente a lo largo del **capítulo 4** y en el **capítulo 2, sección 2.7.3**. El resumen de la comparación de efectos ambientales entre las alternativas de construcción y las de no construir se presenta en el **cuadro ES- 2**.

## ¿Qué oportunidades de prevención y minimización se han considerado para los efectos en los recursos ambientales?

En esta etapa del estudio de la NEPA se han identificado y coordinado con las agencias reguladoras y de recursos las oportunidades de prevención y minimización en parques, pantanos, pantanos protegidos, vías fluviales, bosques y el terreno inundable de 100 años de la Agencia Federal de Gestión de Emergencias. En esta etapa preliminar del estudio se evitaron y minimizaron los efectos en la mayor medida posible en todas las áreas, y se perfeccionaron específicamente las técnicas de prevención y minimización en algunas áreas de recursos sensibles o de valor recreativo. Remítase al **capítulo 4, Evaluación de la sección 4(f)** del borrador (**apéndice F**), y al *Informe de prevención, minimización e impactos* (**apéndice M**) para obtener más detalles. El esfuerzo por evitar, minimizar y mitigar los efectos inevitables continuará mediante la coordinación actual y futura con las agencias reguladoras y de recursos pertinentes.

## ¿Qué tipo de mitigación se está teniendo en cuenta para los efectos ambientales inevitables?

La mitigación de los efectos inevitables sobre los recursos ambientales se consideró sobre la base de los efectos de las alternativas de construcción. La mitigación conceptual propuesta se debate por los recursos aplicables en el **capítulo 4** y se detalla en mayor medida en el *Plan de Mitigación Conceptual* (**apéndice Q**) para los siguientes recursos: pantanos; bosques; especies raras, amenazadas y en peligro de extinción; parques; recursos culturales; ruido; aire; propiedades; materiales peligrosos; topografía, geología, suelos; aguas subterráneas; justicia ambiental; estética visual; biota acuática; y zonas únicas y sensibles. Se identificarán y perfeccionarán otras medidas de mitigación a medida que avance el estudio y teniendo en cuenta los comentarios del público, de las partes interesadas y de las agencias.

## ¿Qué es la sección 4(f)?

La sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) de 1966, en su forma enmendada (Código de los Estados Unidos [U.S.C.] 49, 303 [c]) estipula que el USDOT, incluida la FHWA, no puede aprobar el uso de tierras de un parque de propiedad pública, una zona de recreación, un refugio de vida silvestre o de aves acuáticas, o un sitio histórico público o privado, a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

- La FHWA determina que no hay alternativa viable y prudente para evitar el uso de la tierra procedente de la propiedad, y la medida incluye toda la planificación posible para minimizar el daño que se le cause como consecuencia de dicho uso (CFR 23 §774.3[a][1] y [2]); o
- La FHWA determina que el uso de las propiedades de la sección 4(f), incluidas las medidas para minimizar el daño cometido por el solicitante, tendrá un *impacto mínimo* sobre la propiedad (CFR 23 §774.3[b]).

### ¿Cuáles son los impactos de la sección 4(f)?

Se produce un «uso» (o impacto) de la propiedad de la sección 4(f):

- (i) cuando la tierra se **incorpora de manera permanente** a una instalación de transporte
- (ii) cuando hay una **ocupación temporal** de la tierra que es adversa en términos del propósito de preservación del estatuto como se determina por los criterios del CFR 23 §774.13(d)
- (iii) cuando hay un **uso constructivo** de una propiedad de la sección 4(f) según lo determinado por los criterios del CFR 23 §774.15

Se identificó un total de 111 propiedades de la sección 4(f) dentro de los límites del estudio de los tramos, incluidos los parques públicos y las áreas de recreación, y los sitios históricos. De las 111 propiedades de la sección 4(f), 68 tendrían un uso (impacto) de la sección 4(f) y 43 se evitarían. De las 68 propiedades de la sección 4(f) que tienen un uso, 36 resultarían en un uso menor de la sección 4(f), 22 requieren una evaluación de las alternativas de prevención y un análisis del menor daño general, y 4 propiedades cumplen con los criterios de excepción. Remítase al **capítulo 5, sección 5.5** y al **apéndice F** para obtener más detalles sobre el la *Evaluación de la sección 4(f) del borrador*.

**Cuadro ES- 2: Resumen de la comparación de los efectos de las alternativas<sup>1</sup>**

	Recurso	Alternativa 1 No construir	Alternativa 5 <sup>2</sup>	Alternativa 8	Alternativa 9	Alternativa 9M	Alternativa 10	Alternativa 13B	Alternativa 13C
Ambiental	Totalidad de los posibles impactos sobre las propiedades de la sección 4(f), incluidos los parques y las propiedades históricas (acres)	0	141.7	146.8	146.8	144.7	149.0	145.5	146.7
	Cantidad de propiedades históricas con efectos adversos <sup>3</sup> [no se puede determinar el efecto adverso] <sup>4</sup>	0	13 [7]	13[7]	13[7]	13[7]	13[7]	13[7]	13[7]
	Llanura inundable de 100 años (acres)	0	114.3	119.5	119.5	116.5	120.0	119.5	119.9
	Áreas únicas y sensibles (acres)	0	395.3	408.2	408.2	401.8	410.8	406.7	408.6
	Área de Revisión del Proyecto de Especies Sensibles (acres)	0	151.7	155.0	155.0	153.7	155.0	155.0	155.0
	Dosel arbóreo(acres)	0	1434	1497	1497	1477	1515	1489	1503
	Pantanos de especial interés para el Estado	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pantanos, revisado sobre el terreno (acres)	0	15.4	16.3	16.3	16.1	16.5	16.3	16.1
	Pantanos protegidos de 25 pies (acres)	0	51.2	53.1	53.1	52.7	53.6	53.1	53.5
	Aguas de los Estados Unidos (pies lineales)	0	153 702	155 922	155 922	155 229	156 948	155 822	156 632
	Cuencas del nivel II (acres)	0	55.2	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3
Receptores de ruido afectados <sup>5</sup>	0	3661	4470	4470	4249	4581	4411	4461	
Tránsito	Ahorro de retrasos en todo el sistema vs. no construir (antes/después del mediodía) <sup>6</sup>	0	20%/22 %	23 %/33 %	34 %/33 %	30 %/30 %	35 %/34 %	27 %/22 %	26 %/34 %
Ingeniería	Total de derecho de paso requerido <sup>7</sup> (acres)	0	284.9	323.5	323.5	313.4	337.3	318.9	329.3
	Cantidad de propiedades afectadas de manera directa	0	1240	1475	1475	1392	1518	1447	1479
	Cantidad de reubicaciones residenciales	0	25	34	34	25	34	34	34
	Cantidad de reubicaciones de empresas	0	4	4	4	4	4	4	4
	Ancho del pavimento en la I-495 (pies)	138–146	170–174	194–198	194–198	170-198	194–198	194–198	194–198
	Ancho del pavimento en la I-270 (pies)	228–256	194–198	218–222	218–222	218-222	242–248	202–206	226–230
	Rango de costo de capital [Construcción y derecho de paso (ROW)] (miles de millones)	N/C	\$ 7.8-\$ 8.5	\$ 8.7-\$ 9.6	\$ 8.7-\$ 9.6	\$ 8.5-\$ 9.4	\$ 9.0-\$ 10.0	\$ 8.7-\$ 9.6	\$ 8.8-\$ 9.7

Notas: <sup>1</sup> Los impactos preliminares representados en este cuadro suponen la totalidad de los impactos; los impactos permanentes y temporales se distinguirán en el FEIS.

<sup>2</sup> La MDOT SHA y la FHWA determinaron que la alternativa 5 no es razonable, pero se incluye en el DEIS únicamente con fines de comparación.

<sup>3</sup> Remítase al capítulo 4, sección 4.7 y al apéndice G, volumen 1 para obtener más detalles sobre los efectos en las propiedades históricas.

<sup>4</sup> Sobre la base de la información de diseño actual, los efectos no pueden determinarse completamente en estas 7 propiedades históricas. La MDOT SHA evaluará estas propiedades más a fondo a medida que avance el diseño.

<sup>5</sup> Los receptores de ruido son usos de la tierra sensibles al ruido que incluyen residencias, escuelas, lugares de culto y parques, entre otros usos. Nótese que estos números incluyen receptores que no tienen un muro contra el ruido existente así como receptores que sí tienen un muro contra el ruido existente que se espera que sea reemplazado.

<sup>6</sup> En las versiones anteriores de este cuadro se utilizaba un parámetro similar de horas anuales promedio de ahorro por viajero. El ahorro de retraso en todo el sistema refleja mejor los beneficios para todos los usuarios de la carretera.

<sup>7</sup> El derecho de paso se basa en la investigación de registros estatales y se completa con el derecho de paso del condado, según sea necesario. En el caso de las propiedades de la sección 4(f), algunos límites varían en función de la presencia de servidumbres y las diferencias en el tamaño y la ubicación de los límites históricos y de los parques.

## ¿Qué permisos, aprobaciones y autorizaciones es probable que se requieran?

Además del cumplimiento de la NEPA, muchos permisos, aprobaciones y autorizaciones se están coordinando simultáneamente con el proceso de la NEPA o se obtendrán antes de la construcción de toda mejora. En el **cuadro ES- 3** se resumen los permisos, las autorizaciones y las aprobaciones federales, estatales y locales que probablemente se requerirán sobre la base de las actuales hipótesis de diseño del estudio y los impactos asociados. Remítase al **capítulo 6, sección 6.5**.

**Cuadro ES- 3: Permisos y aprobaciones probables**

	Permiso/aprobación	Responsable/agencia de autorización
Simultáneamente con la NEPA o en un plazo de 90 días a partir del Acta de	Aprobación de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA): Acta de la Decisión <sup>1</sup>	Administración Federal de Carreteras
	Aprobación de la sección 4(f)	Administración Federal de Carreteras
	Consulta de la Ley de Especies en Peligro de Extinción	Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos/Servicio Nacional de Pesquerías Marinas, Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA-NMFS)
	Acuerdo programático de la sección 106	Administración Federal de Carreteras
	Ley de Agua Limpia, secciones 404 y 10	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos
	Aguas estatales de Maryland/Virginia (sección 401)	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos/Departamento de Medio Ambiente de Maryland/Departamento de Calidad Ambiental de Virginia
	Permiso de pantanos y vías fluviales no marítimas de Maryland	Departamento de Medio Ambiente de Maryland
	Permiso de protección de pantanos de Virginia	Departamento de Calidad Ambiental de Virginia
Previo a la construcción	Permiso especial de uso: construcción en VA y MD	Servicio de Parques Nacionales
	Permisos del parque Capper-Cramton	Comisión Nacional de Planificación de Capital
	Permiso de construcción de parques: M-NCPPC	Comisión de Parques y Planificación de Maryland, Área de la Capital Nacional
	Aprobación de la Ley de Reforestación de Maryland	Departamento de Recursos Naturales de Maryland
	Aprobaciones de revisión de servidumbre de conservación de bosques de estados y condados	Departamento de Recursos Naturales de Maryland/Comisión de Parques y Planificación de Maryland, Área de la Capital Nacional
	Permiso general para aguas pluviales asociadas a la actividad de construcción: MD	Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos/Departamento del Medio Ambiente de Maryland
	Permiso general para aguas pluviales asociadas a la actividad de construcción: VA	Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos/Departamento de Calidad Ambiental de Virginia
	Gestión de las aguas pluviales/control de la erosión y los sedimentos	Departamento de Transporte de Maryland: División de Revisión del Plan de la Administración de Carreteras del Estado/Departamento del Medio Ambiente de Maryland
	Gestión de las aguas pluviales/control de la erosión y los sedimentos	Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos/Departamento del Medio Ambiente de Maryland/Departamento de Calidad Ambiental de Virginia
	Ley de Agua Limpia, sección 402 (MS4)	Departamento de Medio Ambiente de Maryland
	Permiso de apropiación y uso del agua	Departamento de Medio Ambiente de Maryland

Nota: <sup>1</sup>La agencia principal es responsable de preparar y publicar un solo ROD para todas las agencias federales con responsabilidad de autorización para el proyecto a fin de apoyar cualquier decisión de autorización necesaria. El ROD incorporará las decisiones de cada una de estas agencias, a menos que se cumpla una excepción a un solo ROD como se establece en la sección XIII o cuando la ley federal disponga que la agencia principal emita un FEIS/ROD combinado. Memorando de acuerdo para la aplicación de una decisión federal en virtud de la Orden Ejecutiva 13807, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/04/MOU-One-Federal-Decision-m-18-13-Part-2-1.pdf>

## ¿Qué es la Orden Ejecutiva de una decisión federal?

El Estudio sobre carriles controlados en la I-495 y la I-270 sigue la *Orden Ejecutiva* 13807 de «una decisión federal»: *Establecimiento de disciplina y responsabilidad en el proceso de revisión ambiental y permisos para proyectos de infraestructura*<sup>12</sup> que requiere que las agencias federales procesen las revisiones ambientales y las decisiones de autorización para grandes proyectos de infraestructura como «una decisión federal» (OFD). La Orden Ejecutiva 13807 (EO) establece el objetivo de reducir el tiempo promedio para completar las revisiones ambientales en virtud de la Ley Nacional de Política Ambiental y las decisiones de autorización para grandes proyectos de infraestructura a dos años desde la publicación del Aviso de Intención (NOI). La OE también exige que, salvo en determinadas circunstancias,<sup>13</sup> la agencia principal federal y todas las agencias cooperantes y participantes «registren toda decisión individual por parte de una agencia en un registro de decisión (ROD)» y preparen una única declaración de impacto ambiental (EIS). Siempre que el EIS incluya detalles adecuados para informar las decisiones de las agencias, la EO exige la obtención de permisos y aprobaciones en un plazo de 90 días a partir de la emisión del ROD<sup>14</sup>. La EO también exige que los grandes proyectos de infraestructura se gestionen conforme a un cronograma único de permisos que abarque la revisión y las autorizaciones ambientales.

## ¿Cuáles son los próximos pasos para el estudio?

Este DEIS fue firmado por la FHWA y la MDOT SHA y se distribuyó a las agencias federales, estatales y locales, así como a organizaciones y otras partes interesadas, y está disponible para su revisión pública. Se llevarán a cabo audiencias públicas durante un período de revisión del DEIS de 90 días; la fecha límite para hacer comentarios es el 8 de octubre de 2020. Durante este período de revisión de 90 días, el DEIS está disponible en lugares públicos a través de los tramos de estudio y en el sitio web del proyecto <https://495-270-p3.com/DEIS/>. Los comentarios sobre el DEIS se consideran por igual, independientemente de si se reciben oralmente o por escrito y pueden ser emitidos de las siguientes maneras:

- testimonio oral en una de las audiencias públicas en la sala de audiencias principal
- testimonio oral ante una grabadora de actas literales en una audiencia pública en privado en una sala separada
- comentarios escritos sobre un formulario de comentario en una audiencia pública
- cartas a Lisa B. Choplin, el Instituto de Diseño y Construcción de los Estados Unidos (DBIA), el director del programa P3 I-495 e I-270, la oficina del P3 I-495 e I-270, 707 North Calvert Street, correspondencia P-601, Baltimore MD 21202

<sup>12</sup> Orden Ejecutiva nro. 13807, Reglamentos federales 82, 40463 (15 de agosto de 2017), <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/presidential-executive-order-establishing-discipline-accountability-environmental-review-permitting-process-infrastructure/>

<sup>13</sup> La EO establece que se emitirá un solo ROD, «a menos que el patrocinador del proyecto solicite que las agencias emitan documentos de la NEPA separados, que las obligaciones de la NEPA de una agencia cooperante o participante ya hayan sido satisfechas, o que la agencia federal principal determine que un solo ROD no sería el mejor modo de promover la finalización del proceso de revisión y autorización ambiental del proyecto».

<sup>14</sup> La agencia federal principal puede extender el plazo de 90 días si determina que la ley federal le prohíbe emitir su aprobación en dicho plazo o que una prórroga promovería mejor la finalización del proceso de revisión y autorización ambiental del proyecto, o si los patrocinadores del proyecto solicitan un tiempo diferente. Orden Ejecutiva nro. 13807, Reglamentos federales 82, 40463 (15 de agosto de 2017). <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/04/MOU-One-Federal-Decision-m-18-13-Part-2-1.pdf>

- formulario de comentarios del DEIS en <https://495-270-p3.com/DEIS/>
- correo electrónico a [MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov](mailto:MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov)

Tras el período de revisión de 90 días, la MDOT SHA y la FHWA revisarán todos los comentarios y responderán a todos los comentarios importantes recibidos o que contengan el sello postal al final del período de comentarios en la preparación del FEIS. Los comentarios que se reciban o que lleven el sello postal después de esa fecha se examinarán y tendrán en cuenta en la medida de lo posible. Además de la disposición de todos los comentarios importantes, en el FEIS se resumirá la información adicional y actualizada no perfeccionada o cuantificada en el DEIS, la identificación de la alternativa preferida y los factores que respaldan la selección, y los compromisos y medidas de mitigación que se llevarán a cabo durante el diseño final y la construcción.

## Programa de Asociación Público-Privada (P3)

### ¿Qué es una P3?

Una asociación pública y privada (P3) es un modelo alternativo para la ejecución de un proyecto de capital. Una P3 es una asociación entre el sector público o gubernamental con entidades privadas. La P3 trata de aprovechar los conocimientos especializados, la innovación y la financiación del sector privado a fin de lograr una infraestructura pública en beneficio del propietario y los usuarios públicos de dicha infraestructura. Las P3 tratan de sacar provecho de las respectivas fortalezas de los sectores público y privado para realizar grandes y complejos proyectos de infraestructura de manera rentable y oportuna. Las funciones en virtud de un acuerdo P3 pueden incluir el diseño, la construcción, la financiación, el funcionamiento y el mantenimiento de una instalación de transporte.

### ¿Por qué se está considerando una P3 para este estudio?

Hay varias razones para utilizar una P3:

- El financiamiento privado da como resultado una construcción más rápida: los proyectos de P3 pueden avanzar cuando el Estado no tiene fondos disponibles porque el sector privado financia las mejoras sobre la base de la financiación o los ingresos futuros. Tomaría más de 25 años financiar las mejoras para descongestionar la I-495 y la I-270 del Programa P3 con fondos estatales y se utilizaría todo el presupuesto de expansión de capital del MDOT para este proyecto.
- Transferencia de riesgos: el Estado y el sector privado comparten los riesgos en función de quién puede gestionar mejor cada riesgo a fin de brindar el mejor valor al estado.
- Operaciones y -mantenimiento: puede ser beneficioso para el estado que el sector privado gestione y mantenga la carretera (por ejemplo, que repare el pavimento, que corte el césped) a un costo más económico. Sin el Programa P3, se estima que el MDOT tendría que invertir \$ 1700 millones en la sustitución/repación de puentes y la reparación de pavimento durante la próxima década simplemente para mantener las calzadas existentes en la I-495 y la I-270 en los condados de Montgomery y Prince George en un estado de buena reparación, sin aliviar la congestión.
- Financiación gubernamental limitada: los proyectos que incluyen una futura fuente de ingresos pueden ser construidos con fondos gubernamentales limitados o sin fondos por adelantado. De hecho, el programa P3 de la I-495 e I-270 tiene el objetivo de implementar el programa sin costo neto para el estado.

## ¿Cómo se construiría el proyecto?

Este DEIS se centra en las necesidades de transporte dentro de los límites del estudio de 48 millas: la I-495 desde el sur de la George Washington Memorial Parkway en el condado de Fairfax, Virginia, incluidas las mejoras del puente de la Legión Americana sobre el río Potomac, al oeste de la MD 5, y a lo largo de la I-270 desde la I-495 hasta el norte de la I-370, incluidos los ramales este y oeste de la I-270.

Debido a la magnitud del estudio, la MDOT SHA necesitaría llevar a cabo cualquier alternativa de construcción en etapas. La etapa 1 del programa P3 incluiría esa porción del MLS a lo largo de la I-495 desde las cercanías de la George Washington Memorial Parkway en Virginia, a través e incorporando el puente de la Legión Americana (ALB), hasta su intercambio con la I-270 en el ramal oeste, y la I-270 desde su intercambio con la I-495 hasta su intercambio con la I-370. Un acuerdo de la etapa 1 de la P3 también incluiría la I-270 hasta la I-70, que se impulsaría a través de un estudio separado e independiente de la NEPA.

La Junta de Obras Públicas de Maryland aprobó el proceso de licitación competitiva para la etapa 1 a fin de avanzar en la selección de un desarrollador de la etapa para ayudar a la MDOT SHA con las actividades preliminares de desarrollo y diseño, de acuerdo con los reglamentos federales. La MDOT SHA no se comprometerá con ninguna alternativa que esté siendo evaluada o pueda ser evaluada a través del proceso de la NEPA.

Se espera que la etapa 1 se desarrollada y llevada a cabo por un desarrollador de dicha etapa, en virtud de un acuerdo de la P3 de la etapa 1. La parte sur de la etapa 1 de la I-495 en las cercanías de la George Washington Memorial Parkway a la I-270 y la I-270 desde la I-495 a la I-370 sería desarrollada, construida y llevada a cabo primero. Además, dada la magnitud de las mejoras, se espera que el desarrollador de la etapa desarrolle y lleve a cabo la parte sur de la etapa 1 en dos o más secciones, que se acordarán con el MDOT.