



UNO RESUMEN EJECUTIVO

En 1961, Washington National Pike, ahora conocido como Interestatal 270 (I-270), fue concebido como un corredor de transporte, una visión adoptada por el Plan General de 1964 del condado de Montgomery y reafirmada a través de décadas de planes maestros. Si bien muchos residentes y empleados del corredor utilizan y disfrutan de los servicios de transporte existentes a lo largo del corredor hoy en día, la visión de servir al corredor de la I-270 con transporte requiere un nuevo compromiso. Es necesario establecer conexiones claves de transporte entre el medio condado y el norte del condado para vincular las ciudades del corredor de Rockville, Gaithersburg, Germantown y Clarksburg con la red de transporte de alta calidad del condado. El acceso del transporte a los condados vecinos de Frederick y Fairfax también podría mejorarse para ser más frecuente, directo y competitivo.

Los legisladores y el público han ofrecido numerosas opciones de transporte que podrían satisfacer estas

necesidades, pero con tantas opciones por considerar, no hay una perspectiva compartida sobre qué proyectos de transporte potenciales tienen más mérito y dónde enfocar los recursos. Los conceptos planificados, como Corridor Cities Transitway (CCT), han avanzado parcialmente sin inversión total de las partes interesadas y los socios de financiamiento, y ofrecen la oportunidad de numerosos ajustes, revisiones y retrasos. Además, las políticas de crecimiento histórico del condado, que priorizaban los viajes en automóvil, han asegurado la comodidad de los conductores, pero han eclipsado la implementación del transporte de alta calidad. Si bien la mayoría de las partes interesadas están de acuerdo en que servir el corredor de la I-270 con transporte es una prioridad, no está claro qué significa esto o cómo se logrará.

En respuesta, *Corridor Forward: El Plan de transporte I-270* ofrece una visión reenfocada para el corredor. Propone una red de transporte, que incluye recomendaciones a corto plazo para **carriles de autobuses dedicados** y

recomendaciones a largo plazo para una extensión de la línea roja de Metrorail y mejoras al tren suburbano MARC a lo largo de la línea Brunswick. La red a corto plazo de carriles de autobuses dedicados, que se conoce como Conectores de corredores, se basa en proyectos maestros planificados existentes, incluidos los proyectos MD 355 y el sistema de transporte rápido en autobús (Bus Rapid Transit, BRT) de Veirs Mill Road, para crear una red de transporte que preste servicios a las comunidades y centros de empleo a lo largo del corredor de la I-270.

La red de transporte se determinó a través de un proceso de planificación iterativo, que comenzó con la identificación de los valores generales de las partes interesadas y las prioridades relacionadas con el transporte, así como un inventario y una evaluación inicial de las posibles opciones de transporte. A continuación, se desarrollaron métricas para considerar los beneficios, costos y riesgos acumulados de seis opciones de transporte convincentes conservadas para un análisis detallado. En función del desempeño, la implementación y las consideraciones de la política, los componentes de las seis opciones de transporte se combinaron y posteriormente se evaluaron para desarrollar la red de transporte.

RECOMENDACIONES DEL PLAN

Las recomendaciones del Plan se organizan en cuatro grupos: Red de transporte a corto plazo, visión de transporte a largo plazo, recomendaciones de apoyo y oportunidades regionales.

Red de transporte a corto plazo

Este Plan recomienda los proyectos MD 355 BRT y BRT de Veirs Mill Road como los primeros pasos más cruciales para mejorar la accesibilidad al transporte a lo largo del corredor de la I-270. Después de la implementación de estos servicios, el Plan recomienda nuevos carriles de autobuses dedicados, denominados Conectores del corredor, para conectar centros claves de actividad y empleo a las principales líneas de transporte rápido norte-sur del condado, así como al Metrorail y la línea de tren MARC Brunswick.

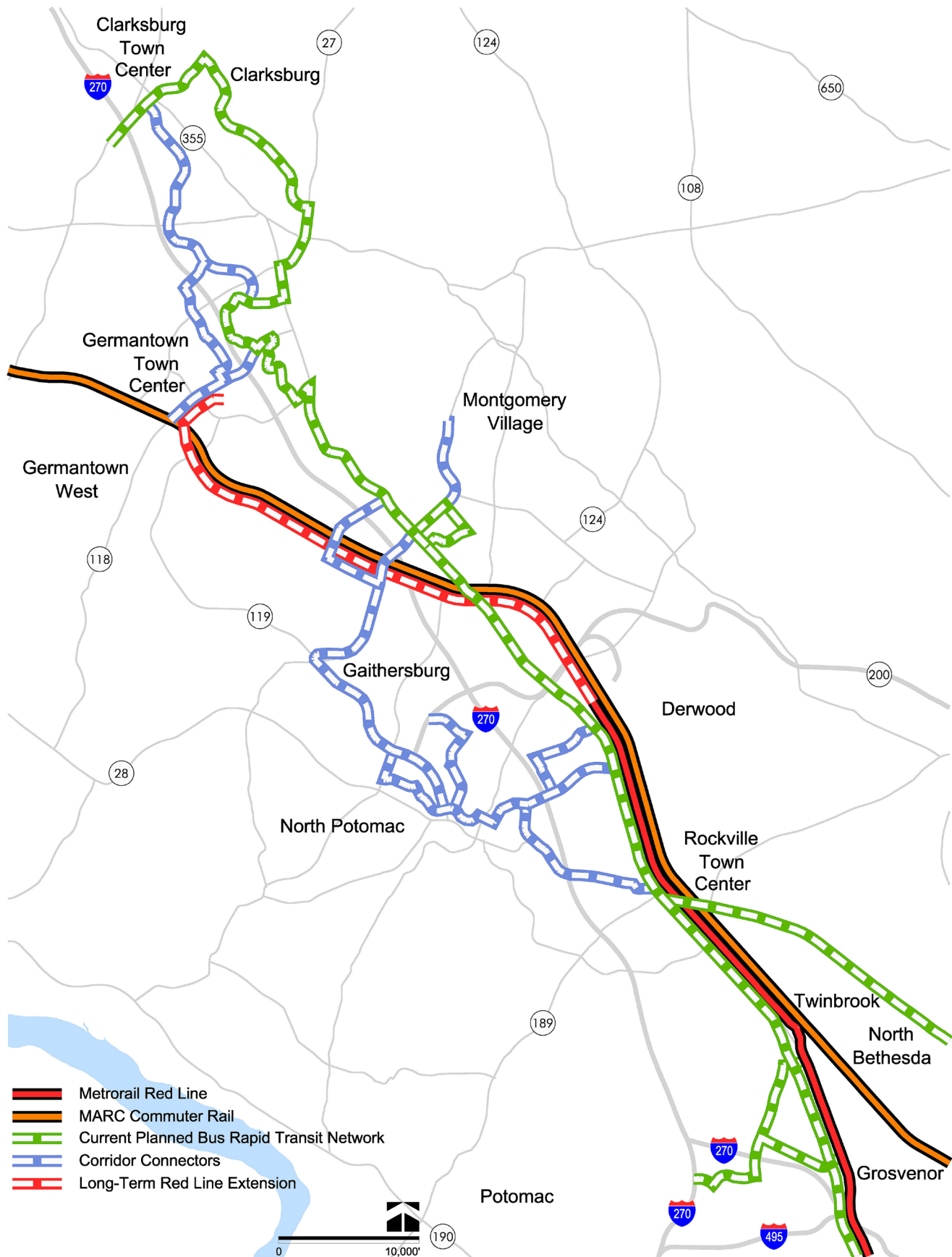
La red de transporte, con carriles de autobuses dedicados adicionales más allá de los servicios MD 355 y BRT de Veirs Mill Road, se muestra en la Figura 1. Esta red aumenta las rutas de BRT planificadas en el medio y el norte del condado para maximizar la conectividad, reducir los obstáculos de implementación y desbloquear múltiples

patrones de servicio comunitario. Los carriles de autobuses dedicados de la red de transporte pueden servir como carriles de autobuses dedicados individuales (si se implementan de manera fragmentada después de los proyectos MD 355 y BRT de Veirs Mill Road) y como una red, lo que proporciona una conectividad de transporte significativamente mejorada para las comunidades en el condado medio y el norte del condado una vez que estén completamente construidos. Corridor Forward cambia el enfoque de servicios de una sola marca, como el CCT, a una red flexible de conectores de corredor, carriles de autobuses dedicados que pueden admitir múltiples patrones de enrutamiento. Los carriles de autobuses dedicados no necesitan restringirse a un solo propósito o ruta, y el condado no necesita esperar para financiar el sistema completo para avanzar los componentes de los conectores del corredor. Los conectores del corredor se enumeran a continuación:

- El conector de Rockville
- El conector de Life Sciences
- El conector de Crown
- El conector de Great Seneca
- El conector de Lakeforest/Montgomery Village
- El conector de Germantown
- El conector de Manekin West
- El conector de Milestone/COMSAT East Clarksburg

El Plan respalda la implementación de la Red de Transporte de Great Seneca y prioriza las inversiones que aumentan las frecuencias y proporcionan beneficios significativos de tiempo de viaje para los usuarios de transporte. Esta red, propuesta por el Departamento de Transporte del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of Transportation, MDCDOT), prevé una serie de nuevas rutas de autobuses locales que prestan servicio a las inmediaciones de Great Seneca. Estas rutas se refuerzan con mejoras operativas como prioridad de señal de transporte, saltos de fila y carriles de autobús expreso. Además, los conectores del corredor pueden ser utilizados por los servicios de autobuses interurbanos para admitir desvíos fuera de la carretera a puntos claves de demanda. En este sentido, la infraestructura se vuelve multifuncional. Además, si bien no se estudió exhaustivamente en este Plan, las recomendaciones incluyen apoyo continuo para la vía de transporte de North Bethesda.

Figura 1: Red de transporte de Corridor Forward



Visión de transporte a largo plazo

Además de la Red de transporte a corto plazo, el Plan también incluye recomendaciones para una extensión a largo plazo de la Línea Roja de Metrorail de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana de Washington (Washington Metropolitan Area Transit Authority, WMATA) al Germantown Town Center y mejoras a la Línea Brunswick de Transporte Regional del Área de Maryland (Maryland Area Regional Commuter, MARC). Estas inversiones de transporte a largo plazo son ambiciosas debido a los análisis detallados adicionales requeridos, la magnitud de la coordinación y los proyectos prioritarios existentes de WMATA y MARC. Por ejemplo, el trabajo que debe realizarse dentro del núcleo del sistema de Metrorail existente debe abordarse antes de avanzar con una extensión de la línea roja.

Recomendaciones de respaldo

Más allá de la red de transporte en sí, Corridor Forward ofrece recomendaciones adicionales que respaldan la red de transporte y fortalecen la conectividad de transporte local y regional.

Oportunidades regionales

El Plan incluye recomendaciones que se centran en conexiones con jurisdicciones adyacentes, como el condado de Frederick y el condado de Fairfax, Virginia. Las recomendaciones incluyen estudiar una extensión de la Línea púrpura al oeste de Bethesda, diseñar el puente American Legion Bridge para apoyar el transporte ferroviario y explorar una conexión directa de transporte a la ciudad de Frederick.



Shady Grove es actualmente una terminal para la línea roja de Metrorail. La visión del transporte a largo plazo incluye una extensión de la línea roja al Germantown Town Center.

RESUMEN DE RECOMENDACIONES

Las acciones del condado, incluidas en el Capítulo 5, acompañan a cada una de estas recomendaciones, que están organizadas por categoría y defensor, lo que significa qué jurisdicciones probablemente tomarían la iniciativa de promover una recomendación dados los beneficios anticipados. Como se muestra en la Tabla 1, los defensores para promover las recomendaciones incluyen tanto al condado de Montgomery como a múltiples partes interesadas dentro de la región. La Tabla 2 proporciona el conjunto completo de recomendaciones que fortalecen la

red y respaldan la conectividad regional.

Es posible avanzar hacia el futuro del transporte del corredor de la I-270. Renovar el compromiso del condado con el transporte requerirá adoptar compensaciones de políticas que garanticen que nuestras inversiones en transporte resulten en un servicio eficiente y competitivo. Si el condado tiene la intención de lograr sus objetivos económicos, de equidad y climáticos, las prioridades deben ser claras e intencionales.

Tabla 1: Estructura de recomendación

Defensor	
Condado de Montgomery	Compartido por el condado y otros
	
El gobierno del condado de Montgomery es la principal agencia responsable de promover una recomendación, y los electores del condado son los que más se benefician del avance de una recomendación.	Varias partes dentro de la región, incluido el gobierno del condado de Montgomery, son necesarias para promover una recomendación. Los beneficios se distribuyen relativamente entre varias partes interesadas regionales.



La construcción del BRT MD 355 es una prioridad principal para el condado de Montgomery.

Tabla 2: Resumen de recomendaciones ^{1, 2}

Red de transporte a corto plazo	Defensor
A. Implementar los proyectos MD 355 y el BRT de Veirs Mill Road.	
B. Implementar conectores del corredor, una red de carriles de autobuses dedicados en el medio y el norte del condado, que incluye mejoras en el Corridor Cities Transitway.	
C. Apoyar la red de transporte de Great Seneca.	
D. Apoyar la alineación de North Bethesda Transitway según lo planificado.	
E. Continuar con el servicio de autobús de transporte proporcionado por el estado en la I-270, utilizando los conectores del corredor cuando se desvíe a las estaciones de autobús en la población del condado de Montgomery y los centros de empleo a través de los conectores del corredor.	
Visión de transporte a largo plazo	Defensor
F. Trabajar con socios locales, estatales y regionales para avanzar en la recomendación de una extensión de la línea roja para Germantown Town Center.	
G. Apoyar el potencial a largo plazo de la línea de tren Brunswick de MARC de la Administración de Tránsito de Maryland.	
H. Promover el acceso estratégico y equitativo a los ferrocarriles de MARC apoyando nuevas estaciones.	
Recomendaciones de respaldo	Defensor
I. Convertir los carriles de viaje de uso general existentes en carriles de transporte dedicados en calles específicas para maximizar el rendimiento para las personas y mejorar la competitividad relativa del tiempo de viaje y la conveniencia del transporte, incluidas, entre otras, las calles detalladas en la tabla de derecho de paso.	
J. Priorizar la provisión de carriles y espacios de transporte dedicados para caminar, andar en bicicleta y otros modos de micromovilidad sobre la capacidad automotriz para maximizar el rendimiento para las personas y mejorar la competitividad relativa del tiempo de viaje y la conveniencia del transporte.	

Recomendaciones de respaldo		Defensor
K. Desarrollar un centro de transporte multimodal dentro de las cercanías de Metropolitan Grove como parte de la implementación de la extensión de la línea roja para prestar servicios locales de autobuses, BRT, Metrorail y MARC.		
L. Garantizar un acceso seguro y eficiente a las paradas de transporte planificadas para peatones, ciclistas y otros modos de micromovilidad.		
M. Actualizar los planes y las pautas de uso de la tierra relevantes para respaldar las instalaciones de transporte del plan maestro.		
N. Cuando sea beneficioso o necesario, apoyar la implementación incremental de carriles de autobuses dedicados.		
O. Maximizar el potencial de viaje de los carriles de autobuses dedicados.		
Oportunidades regionales		Defensor
P. Estudiar las extensiones de la Línea Púrpura para comprender si y dónde se puede justificar la extensión (o extensiones) del servicio de tren ligero del condado.		
P. Diseñar y construir el American Legion Bridge para apoyar el transporte ferroviario.		
R. Explorar una conexión directa de transporte entre el extremo recomendado de la línea roja del metro de WMATA y Frederick City.		

¹El orden de las recomendaciones presentadas en la tabla no pretende sugerir un rango de importancia.

²Algunas recomendaciones contenidas en este Plan podrían requerir cooperación interjurisdiccional, ya que los límites de esa parte del Distrito Regional dentro del Condado de Montgomery se establecen en el Artículo de Uso de la Tierra del Código Anotado de Maryland.

