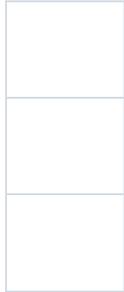


## PLAN DEL CORREDOR DE UNIVERSITY BOULEVARD



### Descripción

Alcance del trabajo del Plan del Corredor de University Boulevard.



Nkosi.Yearwood, Planificador III, Planificación de Midcounty  
[Nkosi.Yearwood@montgomeryplanning.org](mailto:Nkosi.Yearwood@montgomeryplanning.org), 301-495-1332

Jessica McVary, Supervisora Planificadora Maestra, Planificación de Midcounty  
[Jessica.McVary@montgomeryplanning.org](mailto:Jessica.McVary@montgomeryplanning.org), 301-495-4723

Carrie Sanders, Directora, Planificación de Midcounty  
[Carrie.Sanders@montgomeryplanning.org](mailto:Carrie.Sanders@montgomeryplanning.org), 301-495-4653

## RESUMEN

El Plan del Corredor de University Boulevard es un nuevo plan integral para un segmento de aproximadamente 3 millas de University Boulevard (MD 193), entre Amherst Avenue, en el borde del distrito comercial central (Central Business District, CBD) de Wheaton, y el área inmediatamente al sur de Capital Beltway (I-495). Este memorando presenta el Alcance del trabajo del Plan del Corredor de University Boulevard, incluidos los límites propuestos del área del plan, el contexto y los antecedentes, el marco de planificación, los problemas que ha de abordar el plan, la participación pública y el cronograma del plan.

## INFORMACIÓN SOBRE EL PLAN

### BORRADOR

Alcance del trabajo

### Director de Planificación

Nkosi Yearwood

### Contacto del personal

[Nkosi.Yearwood@montgomeryplanning.org](mailto:Nkosi.Yearwood@montgomeryplanning.org),

301-495-1332

### Fecha

2/16/2023

### División de Planificación

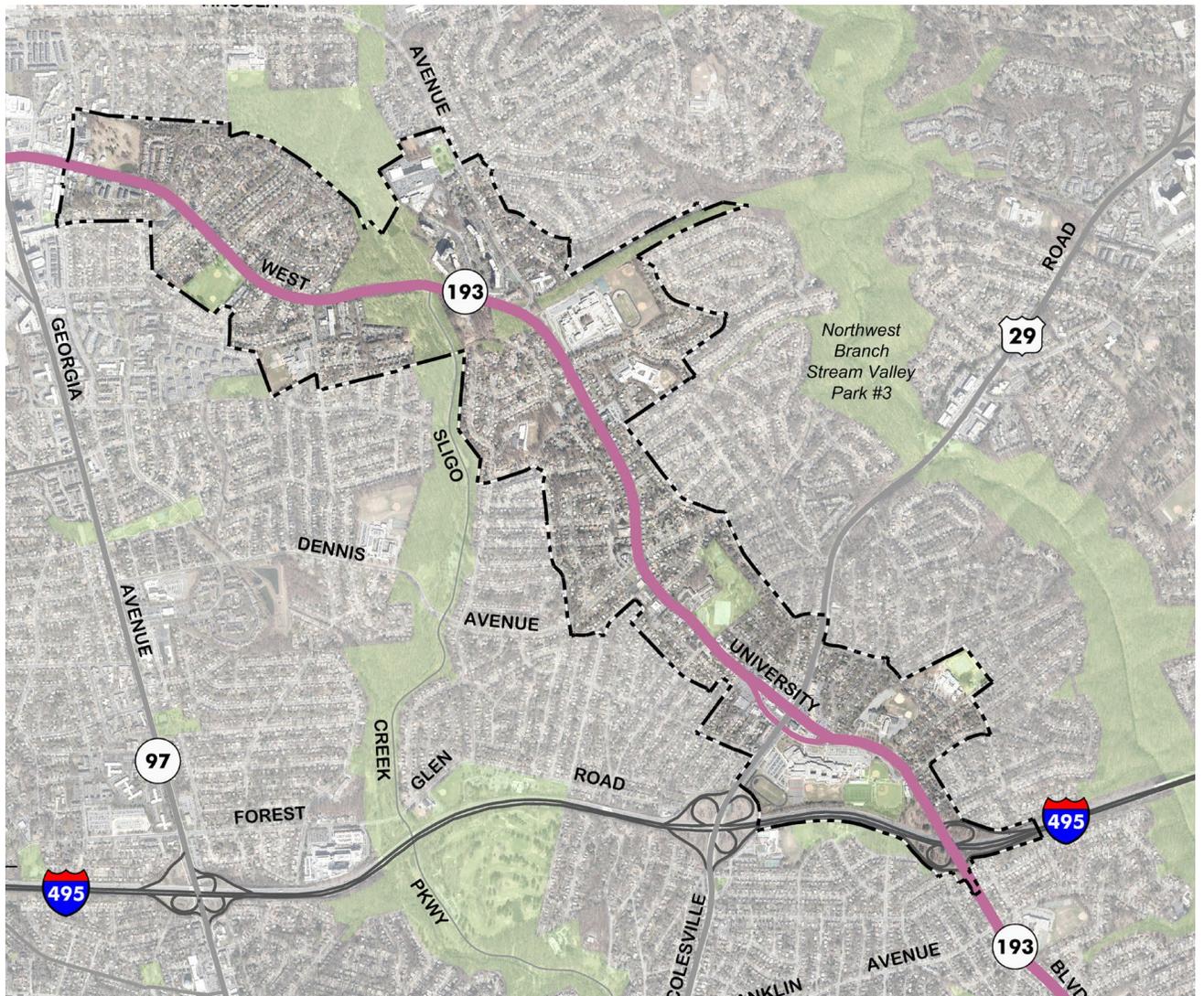
Midcounty

### Información de la Junta de Planificación

MCPB

Artículo n.º 7

2-16-2023



## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	4
Antecedentes y contexto .....	4
Área del Plan .....	4
Historia .....	7
Comunidades específicas: Wheaton, Kemp Mill y Four Corners.....	7
Iniciativas de planificación anteriores.....	9
Planes aprobados.....	13
MARCO DE PLANIFICACIÓN .....	17
Iniciativas en todo el condado.....	17
Proyecto de calles compartidas multimodales de la Administración Estatal de Carreteras.....	18
Carriles exclusivos para autobuses tácticos .....	19
Igualdad racial y justicia social.....	19
PROBLEMAS A RESOLVER.....	20
Propósito del Plan.....	20
Uso del suelo y viviendas.....	20
Seguridad, movilidad, acceso y conectividad .....	21
Sostenibilidad medioambiental.....	22
Diseño urbano .....	22
Recursos históricos .....	23
Actividad de desarrollo .....	23
Instalaciones comunitarias.....	24
Escuelas.....	24
Parques y espacios abiertos .....	25
PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD .....	26
Participación pública y actividades de difusión .....	26
Objetivos de la difusión .....	26
Estrategias de la participación pública .....	26
CRONOGRAMA DEL PROYECTO .....	28
PERMANECER INVOLUCRADO .....	28

## INTRODUCCIÓN

### ANTECEDENTES Y CONTEXTO

El propósito de este documento es definir el alcance del trabajo y los límites propuestos para el Plan del Corredor de University Boulevard. Este Plan del Corredor modificará el *Plan del Distrito Comercial Central y Sector de Vecindario de Wheaton* de 2012, el *Plan Maestro de 1989 para las Comunidades de Kensington-Wheaton*, el *Plan Maestro de Four Corners* de 1996 y el *Plan Maestro de Kemp Mill* de 2001.

### ÁREA DEL PLAN

El área propuesta del Plan del Corredor de University Boulevard (MD 193) comprende una nueva área de planificación. El límite de este plan incluye propiedades a ambos lados de University Boulevard entre el extremo este del distrito comercial central (Central Business District, CBD) de Wheaton y Capital Beltway (I-495), Figura 1.

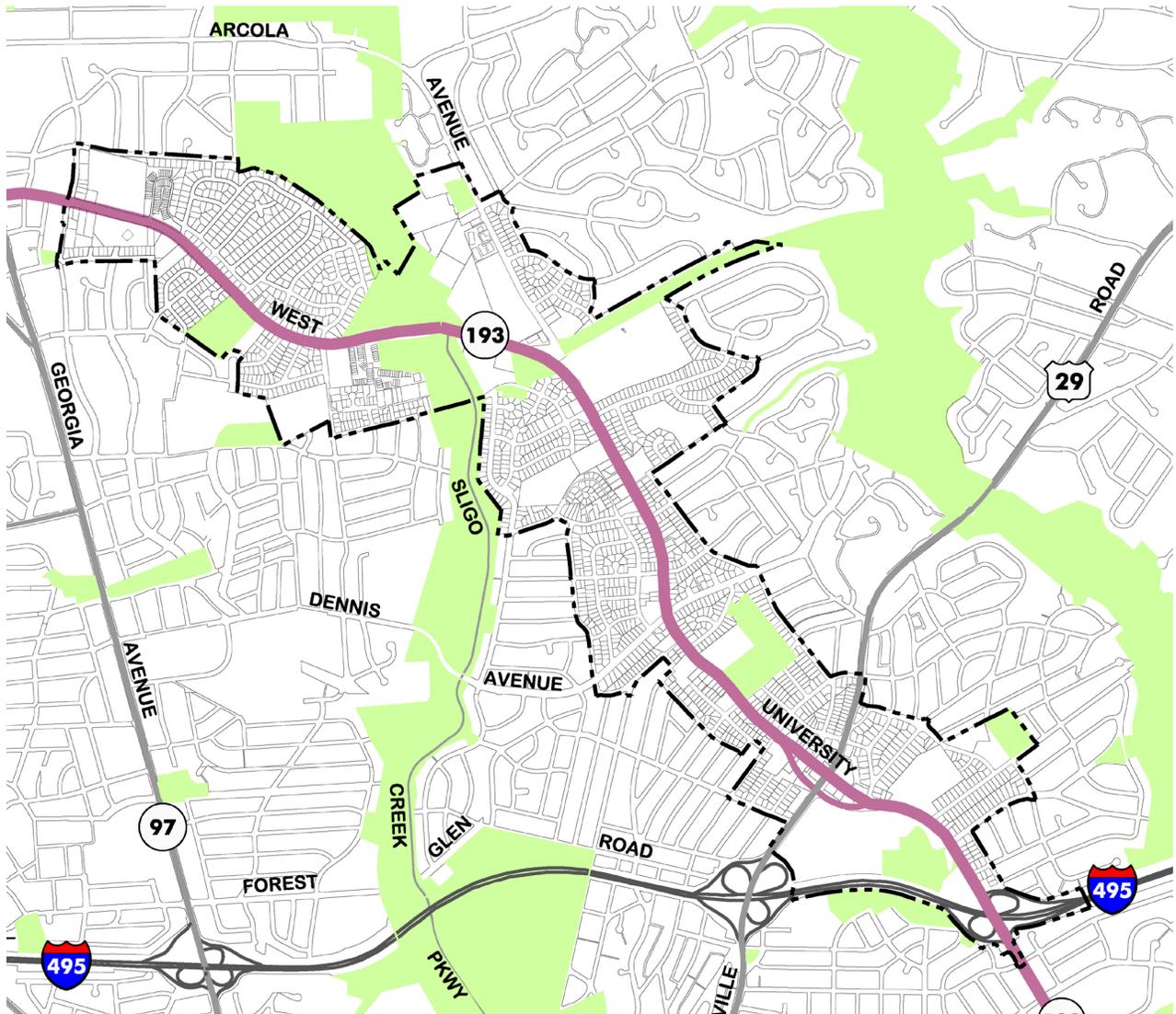


Figura 1: Corredor del University Boulevard: área propuesta para el Plan

Según lo propuesto por el Plan, el límite será ambos lados de University Boulevard e incluirá segmentos de vecindarios residenciales, instalaciones públicas, como escuelas y parques, y usos institucionales, incluidos lugares de culto. A lo largo de este proceso, Montgomery Planning se esforzará por comprender las necesidades de la comunidad en lo que respecta a la seguridad multimodal, la conectividad regional, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico. El equipo también explorará posibles oportunidades para el desarrollo de nuevos rellenos, bicicletas y el tránsito rápido de autobuses (bus rapid transit, BRT) futuro. El equipo también considerará el potencial de crear una calle completa, un bulevar con aceras más anchas, cómodas paradas de transporte público y acceso seguro.

La parte norte del área propuesta del plan de corredor comienza en Amherst Avenue, que se encuentra junto al distrito financiero de Wheaton, y sigue el área de Arcola Avenue. El límite del plan propuesto incluye viviendas residenciales y comercios clave a lo largo de Arcola Avenue, incluido el centro comercial Kemp Mill, Yeshiva del área metropolitana de Washington y los apartamentos Warwick. El área del plan también incluye el parque urbano Kemp Mill, el sendero Northwood

Chesapeake, que se encuentra junto a la escuela secundaria Northwood High School, y un segmento del parque Sligo Creek Stream Valley Park.

El área Four Corners es la parte central del área del plan con inmuebles comerciales e institucionales, incluido el Woodmoor Shopping Center, una tienda de comestibles Safeway, la escuela secundaria Montgomery Blair y la iglesia y escuela católica Saint Bernadette. Colesville Road (US 29), otra autopista importante con el servicio existente Flash (BRT), se cruza con University Boulevard y crea un área de gran tráfico. El límite sur propuesto para esta área del plan termina justo después de la circunvalación Capital Beltway (I-495) en East Indian Spring Drive. El área sur del plan incluye varios parques: North Four Corners Local Park, Pinecrest Local Park y Blair Local Park.

Aunque University Boulevard se extiende desde Kensington hasta el condado de Prince George, es difícil seguir un único plan para toda la longitud del corredor debido a la gran variedad de condiciones existentes y potenciales. Por este motivo, Montgomery Planning propone dividir el corredor en tres fases de planificación, comenzando con este plan. Se prevé que la segunda fase de la planificación tenga lugar como parte del Plan de comunidades Silver Spring, dirigido por la División de planificación de Downcounty. El Plan de comunidades de Silver Spring abordará la parte de University Boulevard dentro de Capital Beltway y actualizará el Plan maestro de Silver Spring East. Se prevé que el alcance del trabajo para el plan Silver Spring Communities se presente en el Consejo de Planificación en otoño de 2023. Una tercera y última fase del corredor incluirá el área entre las áreas del plan Wheaton CBD y Kensington-Wheaton.

Cada plan de corredor abordará los siguientes principios para garantizar la uniformidad y coherencia general entre los planes:

- Apoyar las medidas de sostenibilidad medioambiental que promuevan las iniciativas de cambio climático.
- Promover la igualdad racial y la inclusión social para el corredor, y celebrar a las personas que viven, trabajan y disfrutan la zona.
- Fomentar la vitalidad económica que genere oportunidades para el desarrollo de nuevos emprendimientos e identifique oportunidades para un crecimiento compacto y centrado en el corredor, incluidos más tipos de viviendas de distintos valores.
- Fomentar un entorno seguro para todos los modos de transporte que promuevan los principios de Visión Cero, con un enfoque particular en los usuarios más vulnerables.
- Crear un corredor multimodal que permita la implementación de un transporte rápido, cómodo y fiable (tránsito rápido de autobuses o BRT).
- Fortalecer la salud social y física de las comunidades a lo largo del corredor generando oportunidades para la interacción social y estilos de vida activos.

## HISTORIA

Antes de la llegada de los europeos, los grupos nativos, incluidos los Piscataway y Nacotchtank, vivían en lo que ahora es el condado de Montgomery. El asentamiento de los europeos en la zona del plan data de la década de 1680. Durante los siglos XVII y XVIII, las familias prominentes eran propietarias de grandes extensiones de tierra, incluido William Joseph, que era propietario de más de 3,800 acres en la década de 1690, y la familia Carroll era propietaria de más de 2,000 acres. Los propietarios nombraron estas grandes propiedades en honor a zonas de Irlanda, como Balamona y Hermitage.

La esclavitud africana es un evento crítico en el pasado histórico del condado. De acuerdo con el documento de 1984 de la Sociedad Histórica del Condado de Montgomery, titulado “A Survey of Slave Housing in Montgomery County” (“Una encuesta sobre viviendas esclavas en el condado de Montgomery”), en 1790, el condado de Montgomery tenía una población de 18,003 habitantes, de los cuales 6,030 (es decir, el 33 %) eran africanos esclavizados. Un censo posterior de 1860 informó un porcentaje similar de esclavos. La esclavitud se mantuvo en el estado de Maryland hasta la emancipación el 1 de noviembre de 1864. Aunque la esclavitud fue abolida oficialmente en 1864, continuó la segregación racial y otros vestigios de esclavitud. Habría de pasar otro siglo hasta que los afroamericanos se convirtieran en ciudadanos plenos del condado a través de las diversas leyes de derechos civiles aprobadas por el Gobierno federal.

Las carreteras principales de la zona, como Georgia Avenue y University Boulevard, también datan del siglo XVI. La avenida que conocemos actualmente como “Georgia Avenue” se llamaba Brookeville Road y funcionaba como carretera de peaje desde Washington, D.C. hasta Brookeville, Maryland. University Boulevard se llamaba Old Bladensburg Road y conectaba partes inferiores del condado de Montgomery con el puerto de Bladensburg, en el condado de Prince George.

## COMUNIDADES ESPECÍFICAS: WHEATON, KEMP MILL Y FOUR CORNERS

### Wheaton

Wheaton recibe su nombre del General de la Unión de la Guerra Civil Frank Wheaton, quien sirvió en la batalla de Fort Stevens de 1864 en Washington, D. C. A principios del siglo XIX, el área se llamaba Leesborough y más tarde se llamó Mitchell’s Crossroads. La actividad comercial en el University Boulevard y en el cruce de la avenida Georgia Avenue también data de la época de la Guerra Civil.

Wheaton es conocido como el lugar de nacimiento de la primera transmisión televisiva. Charles Francis Jenkins tuvo la primera licencia de televisión de EE. UU. (W3XK) y operó las primeras



Los desarrollos residenciales unifamiliares aumentaron entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial, incluidos los vecindarios Woodmoor e Indian Spring Village. La mayor parte del área de Four Corners se desarrolló a principios de la década de 1960.

Holly View y Polychrome Houses son dos recursos históricos designados en el Plan maestro para la conservación histórica en el área de Four Corners, aunque ambos están fuera del límite del plan de corredor propuesto. Holly View es la antigua residencia de James L. Bond, que operaba un molino de harina y molienda entre 1858 y 1888. El exoficial de la Unión de Guerra Civil, el coronel Oliver Kinsman, compró la propiedad más tarde y la casa se conserva en el vecindario residencial de Kinsman Farm. Las casas policromadas, ubicadas en el 9900 y 9904 Colesville Road y 9919, 9923 y 9925 de Sutherland Road fueron construidas entre 1934 y 1936. Estas residencias, creadas por John Joseph Earley, incorporaron características Art Deco y están recubiertas de hormigón de mosaico prefabricado.

## INICIATIVAS DE PLANIFICACIÓN ANTERIORES

Las siguientes iniciativas de planificación anteriores proporcionan orientación sobre la historia, el contexto, los desafíos de planificación y las recomendaciones de políticas anteriores. El Plan del Corredor de University Boulevard propone evaluar cuidadosamente las recomendaciones de iniciativas de planificación anteriores y considerar oportunidades para impulsar aún más la salud económica, la igualdad racial y la inclusión social, la resiliencia ambiental y la coherencia con las siguientes iniciativas y políticas en todo el condado.

## El Nuevo Plan General

El Plan aprobado y adoptado llamado *Thrive Montgomery 2050* (el Plan General) establece una visión general del futuro del condado que destaca la importancia de los corredores, como el de University Boulevard. El Plan General establece que los corredores “crean una red que conecta a los residentes con los centros de actividad actuales y futuros y toda su comunidad. Estos corredores también tienen un servicio de tránsito sólido o planificado, o están ubicados cerca de concentraciones existentes de puestos de trabajo, servicios e infraestructura de manera que se prestan a apoyar un desarrollo más intensivo...” (pág. 40).



El Plan *Thrive Montgomery 2050* también designa diferentes áreas de crecimiento en el condado, como el área de crecimiento centrada en el corredor, el área de crecimiento limitado y las áreas rurales y la reserva agrícola. University Boulevard está incluido en el área de crecimiento enfocado en el corredor, un área que el Plan General establece que “debería tener la mayor parte del nuevo crecimiento”, ya que “abarca la parte más desarrollada del condado con centros de empleo y mayor densidad de población, así como la infraestructura para acompañar el desarrollo actual y futuro” (pág. 42). Dentro de las áreas de crecimiento, el Plan General también identifica “varios centros de actividad existentes y potenciales en una variedad de escalas (grandes, medianos y pequeños), así como pueblos y centros en cada vecindario” (pág. 43). A lo largo del área del Plan del Corredor de University Boulevard, Wheaton se considera un centro grande y Takoma-Langley un centro mediano.

Figura 3: Estaciones BRT actuales y propuestas a lo largo del corredor MD 193 y US 29

La futura implementación del tránsito rápido de autobuses (Bus Rapid Transit, BRT) a lo largo de University Boulevard impulsaría un objetivo de movilidad clave del Plan *Thrive Montgomery 2050* (Figura 3). El Plan recomienda “proporcionar un sistema de transporte seguro y eficiente que ofrezca una amplia gama de alternativas que satisfagan las necesidades ambientales, económicas, sociales y de uso de la tierra del condado y proporcionen un marco para el desarrollo” (pág. 63).

### Plan maestro funcional de corredores de tránsito del condado de 2013

University Boulevard (MD 193) se identifica como un futuro corredor de tránsito rápido de autobuses (BRT) en el *Plan maestro funcional de corredores de los tránsito del condado de 2013* (Figura 4). El Departamento de Transporte del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of Transportation, MCDOT) implementó hace poco el primer servicio de BRT del condado en US 29 y actualmente está examinando otros corredores de BRT en el condado, incluidos Rockville Pike (MD 355), New Hampshire Avenue (MD 650), Veirs Mill Road (MD 586) y North Bethesda Transitway.

El Plan maestro funcional de corredores de tránsito del condado (Plan de corredores de tránsito) recomienda una red de BRT de 102 millas en todo el condado para brindar un “servicio de tránsito de alta calidad a las áreas más densamente desarrolladas del condado, áreas planificadas para su remodelación y áreas planificadas para un nuevo desarrollo denso. A medida que partes del condado se urbanicen, el sistema BRT proporcionará el servicio de tránsito necesario para trasladar a más personas hacia y desde puestos de trabajo, hogares, comercios y áreas de entretenimiento” (pág. 25).

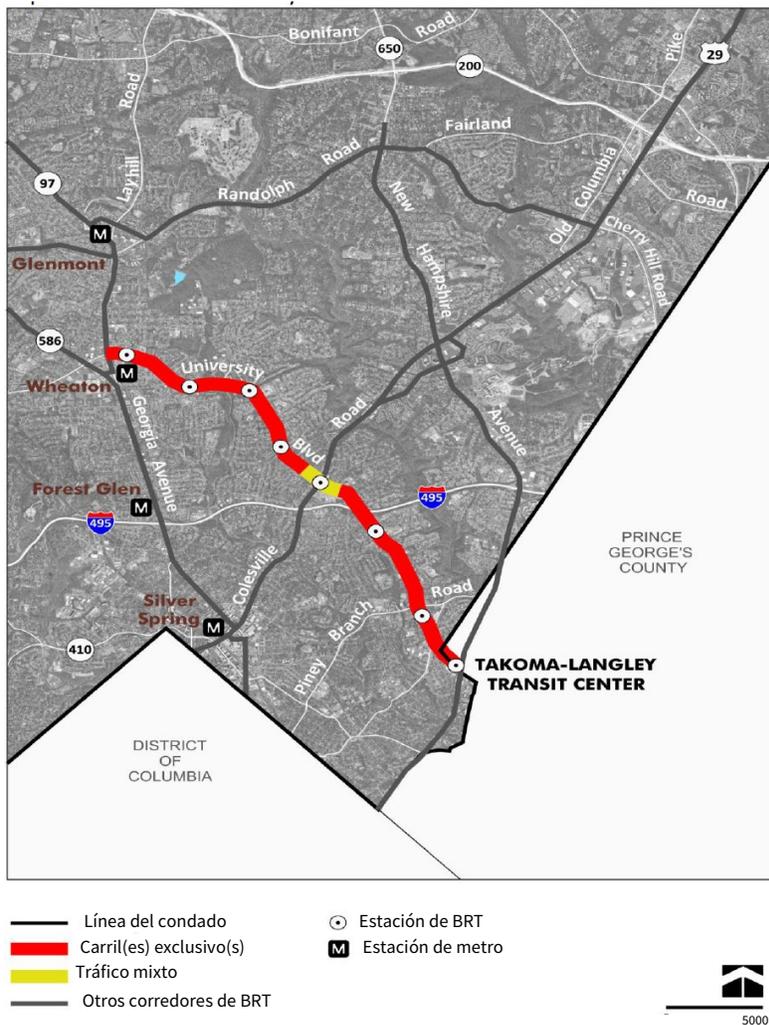


Figura 4: Plan de corredores de tránsito: Ruta BRT de University

El Plan de corredores de tránsito reconoce los corredores residenciales, como University Boulevard, señalando que “la mayoría de los corredores de BRT pasan por zonas residenciales y además de servir a la función de transporte de personas en movimiento, el sistema debe implementarse de tal manera que mejore el área circundante y minimice los impactos negativos en la medida de lo posible” (pág. 16).

El Plan de corredores de tránsito también establece que el “servicio de BRT propuesto en la red de corredores de tránsito recomendado proporcionará servicio entre zonas con gran concentración remodelaciones dentro de la circunvalación, centros de actividades emergentes de uso mixto y corredores de cercanías. El sistema BRT es un servicio flexible con varias posibles combinaciones de atributos. Algunos corredores de BRT incluyen una vía de tránsito exclusiva con poco o ningún conflicto con otros vehículos. Otros corredores pueden aprovechar el pago de tarifas externas, la prioridad de los semáforos y/o la mayor distancia entre paradas, pero no otros atributos generalmente asociados con el BRT” (pág. 15-16).

El Plan de corredores de tránsito señala que University Boulevard conecta zonas de actividad como Wheaton y Four Corners, y tiene las características de tráfico de un corredor de cercanías con movimiento direccional pico. El corredor ofrece conectividad de este a oeste desde Kensington hasta el condado de Prince George e incluye la Universidad de Maryland y las futuras estaciones de Purple Line a lo largo de University Boulevard.

El Plan de corredores de tránsito recomienda una variedad de derechos de paso propuestos para la Universidad Bulevar:

- Amherst Avenue a Dayton Street: 150 pies de derecho/servidumbre de paso con 1 carril de tránsito adicional
- Dayton Street a Eascrest Drive: 124 pies de derecho/servidumbre de paso con un carril adicional
- Eascrest Drive a Lorain Avenue: 124 pies de derecho/servidumbre de paso con un carril adicional

En el área del plan se proponen las siguientes estaciones de BRT:

- University Boulevard (MD 193) en Amherst Avenue
- University Boulevard (MD 193) en Inwood Avenue
- University Boulevard (MD 193) en Dennis Avenue
- University Boulevard (MD 193) en Arcola Avenue
- University Boulevard (MD 193) en Colesville Road (US 29)

El Plan del Corredor de la Universidad de Boulevard reevaluará las recomendaciones del Plan del Corredor de Tránsito, incluidos los derechos de paso, los carriles de tránsito y las ubicaciones de las estaciones planificados por el maestro, y además analizará si se podrían incluir nuevos desarrollos en las cercanías de las estaciones.

## Corredor US 29

En octubre de 2020, el Departamento de Transporte del Condado de Montgomery (MCDOT) implementó la primera fase del servicio FLASH a lo largo del corredor US 29, entre Burtonsville y la estación de metro Silver Spring. Este corredor está identificado como un corredor BRT en el Plan de corredores de tránsito. Hay dos paradas FLASH dentro del área de Four Corners, que incluyen la escuela secundaria Blair High School y el cuadrante noroeste de la US 29 y University Boulevard (MD 193). La segunda fase del corredor US 29 Flash está actualmente en diseño preliminar e incluirá el traslado de las estaciones existentes a la mediana de la carretera.



Flash existente en US 29

## PLANES APROBADOS

El Plan del Corredor de University Boulevard propuesto modificará varios planes existentes, incluidos los Planes Maestros Wheaton CBD y Vicinity, Kensington-Wheaton, Kemp Mill y Four Corners (Figura 5). Estos planes fueron aprobados hace décadas, entre finales de la década de 1980 y principios de la década de 2000.

### Plan sectorial del distrito comercial central de Wheaton

El *Plan del Distrito Comercial Central y Sector de Vecindario de Wheaton* de 2012 visualiza a Wheaton como un importante centro de uso mixto en el condado de Montgomery Oriental que gira en torno a las diversas tiendas y empresas culturales de la zona. Un distrito urbano, un distrito de estacionamientos y un distrito de artes y entretenimiento designado por el estado impulsan el crecimiento y desarrollo existente de Wheaton, incluido el marketing y el mantenimiento del paisaje urbano.

Wheaton tiene una ubicación inigualable a lo largo de tres autopistas de la Administración Estatal de Autopistas del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA): University Boulevard West (MD 193), una importante carretera este-oeste, Georgia Avenue (MD 97), un importante corredor norte-sur y Veirs Mill Road (MD 586), que conecta Wheaton con Rockville.

El nuevo edificio de oficinas M-NCPPC en la intersección de Reedie Drive y Grandview Avenue refleja la recomendación del Plan Sectorial para un nuevo desarrollo intenso en la estación de metro de Wheaton. El Plan Sectorial permite un desarrollo más intenso en la estación del Metrorail, de hasta 250 pies de altura y una relación área-suelo (Floor Area Ratio, FAR) de hasta 6.0.

### Plan Maestro Kensington-Wheaton

Una pequeña parte del límite del área del plan propuesto entre el borde del CBD de Wheaton y el oeste del parque Sligo Creek Stream Valley Park está incluida en el *Plan Maestro de 1989 para las comunidades de Kensington-Wheaton*. El Plan Maestro de 1989 abarca una gran área geográfica entre Glenmont y Kensington.

El Plan de 1989 señaló varios desafíos asociados con el desarrollo de residencias unifamiliares frente a carreteras de gran tráfico, como University Boulevard. El Plan de 1989 indicó que la “intensidad del tráfico de autopistas tiende a amenazar la viabilidad residencial a largo plazo de las viviendas que se encuentran frente a estas autopistas. Es un principio básico de este Plan que permitir cambios adicionales en el carácter residencial de los corredores, ya sea por negligencia o al permitir más conversiones a usos no residenciales, erosionaría los vecindarios interiores que los colindan” (pág. 70).

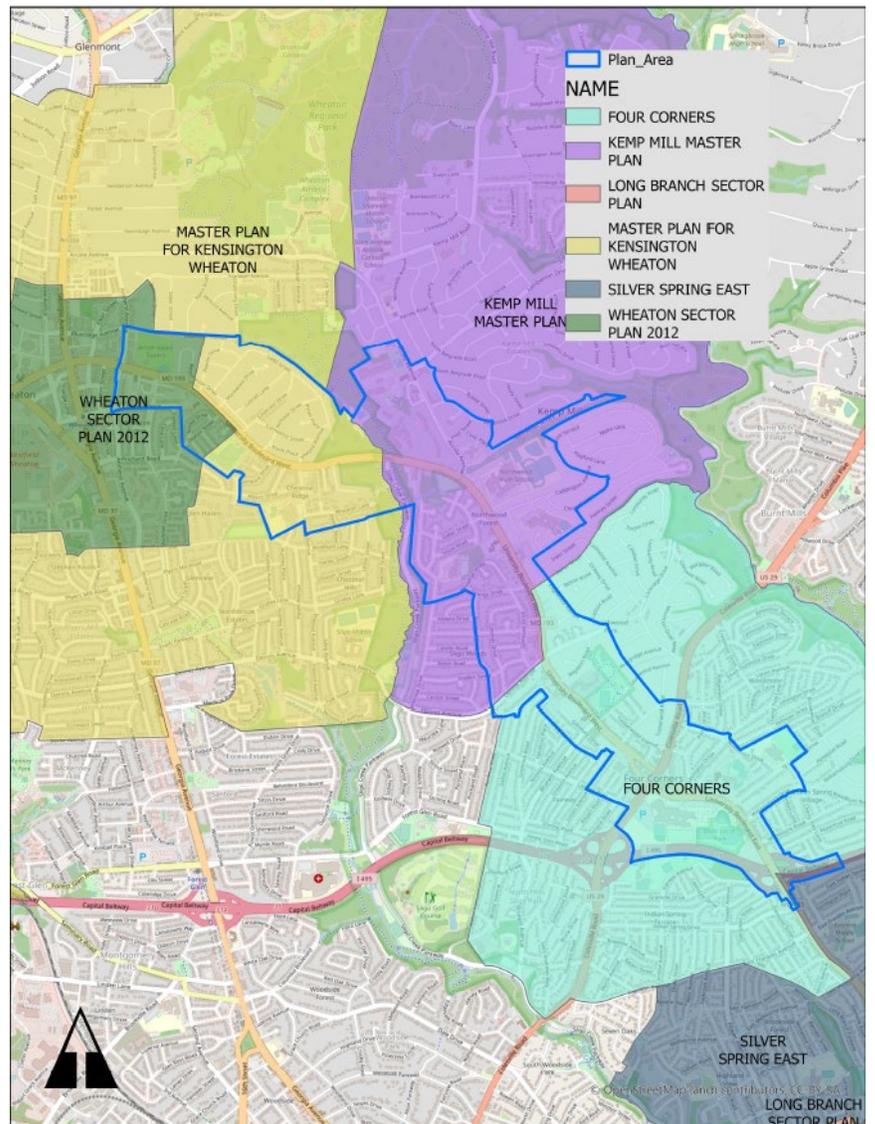


Figura 5: Áreas del plan existentes y el área del plan UBC propuesta

El Plan de 1989 señaló como posibles impactos negativos el aumento del tráfico y el desarrollo residencial a lo largo de las principales autopistas. Señaló lo siguiente:

El tráfico en las principales autopistas del área de Kensington-Wheaton ha aumentado desde que se desarrolló el área tras la Segunda Guerra Mundial; también se ha incrementado la cantidad de automóviles en casas modestas en terrenos pequeños que colindan con las autopistas. Por lo tanto, las casas que se encuentran frente a las autopistas principales atraviesan una situación muy diferente de la que tenían con el menor tráfico de hace 30 y 40 años. Existe un mayor conflicto de acceso entre las viviendas unifamiliares y el tráfico pesado a lo largo de los corredores. Este aspecto del problema se caracteriza por la existencia de entradas individuales directamente en los carriles principales del tráfico. Dado que ya no hay estacionamiento en la calle y la banquina está muy cerca de la línea de servidumbre de paso, algunos propietarios han ensanchado sus entradas o pavimentado la totalidad o parte de sus patios delanteros para evitar dar marcha atrás en el tráfico. Además, los retiro o linderos y los jardines a menudo no impiden resguardar el hogar del ruido del tráfico (pág. 70).

Para solucionar estos problemas, el Plan de 1989 recomendó una “Política de corredores verdes” que pretendía mejorar el aspecto físico de la carretera e implementar un “mecanismo para mejorar el impacto de las áreas residenciales que colindan con las principales autopistas y fortalecer la estabilidad de la comunidad mediante la creación de corredores atractivos para autopistas” (pág. 72).

#### Plan Maestro de Kemp Mill

El *Plan Maestro de Kemp Mill* 2001 se encuentra al este del área del Plan Maestro Kensington-Wheaton y al norte del área del Plan Maestro de Four Corners de 1996. Una parte de University Boulevard sirve como límite sur para el área del plan de Kemp Mill. El Plan de 2001 reconoce la naturaleza estable de los vecindarios residenciales de Kemp Mill y el centro comercial a lo largo de Arcola Avenue, que es un punto de referencia para la comunidad. Las recomendaciones de uso de la tierra y zonificación del Plan de 2001 confirmaron las zonas residenciales para la mayoría del área del plan y las zonas comerciales para sitios comerciales. El Plan de 2001 señala que University Boulevard funciona como una autopista importante con tráfico de pasajeros altos por la mañana y por la tarde.

El área propuesta del plan del corredor incluye una parte de los inmuebles a lo largo de Arcola Avenue, incluido el centro comercial Kemp Mill, el parque urbano Kemp Mill y el Young Israel Shomrai Emunah de la zona metropolitana de Washington.

#### Plan Maestro de Four Corners

El *Plan Maestro de Four Corners* de 1996 está compuesto por cinco vecindarios distintos, incluidos Woodmoor-Pinecrest, South Four Corners y North Four Corners. Estos vecindarios se encuentran principalmente en la zona R-60.

Los usos residenciales son aproximadamente el 70 % del área del Plan de 1996 y los usos comerciales son aproximadamente el 2 % del área terrestre. El centro comercial Woodmoor Shopping Center, ubicado en la intersección noreste de la US 29 y University Boulevard (MD 193), y la escuela

secundaria Blair, ubicada entre la US 29 y la I-495, son dos puntos de referencia en el área del plan. Las recomendaciones de zonificación del Plan de 1996 refuerzan Four Corners como una comunidad de vecindarios residenciales y realizaron recomendaciones para fortalecer el centro comercial de la comunidad al proporcionar pautas para los proyectos públicos planificados, incluida la intersección de US 29 y University Boulevard (MD 193).

Colesville Road (US 29) y el acoplador unidireccional para University Boulevard (MD 193) contribuyen a definir el núcleo comercial de esta área del plan. Los usos comerciales e institucionales se dan en este núcleo comercial. La Enmienda del Distrito de 2014 reubicó las propiedades comerciales de un solo uso en la Zona de la Ciudad Residencial Comercial (Commercial Residential Town, CRT), lo que permite tanto usos residenciales como no residenciales.

Mejorar la seguridad de los peatones, especialmente en las paradas de tránsito en el área comercial, promover el uso del tránsito, en lugar de ensanchar las carreteras, y limitar el tráfico de paso de los vecindarios fueron recomendaciones clave de movilidad del Plan de 1996.

El Plan del Corredor de University Boulevard propone evaluar cuidadosamente las recomendaciones de iniciativas de planificación anteriores y considerar oportunidades para impulsar aún más la salud económica, la igualdad racial y la inclusión social, la resiliencia ambiental y la coherencia con las siguientes iniciativas y políticas en todo el condado.

### INICIATIVAS EN TODO EL CONDADO

Varias iniciativas a lo largo del condado guiarán este plan de corredores, entre ellas:

- [Visión cero](#): En 2016, el condado de Montgomery adoptó la estrategia Visión cero como una estrategia de transporte inclusivo para eliminar las muertes viales y las lesiones viales graves para 2030. Visión cero será una característica clave en el desarrollo de recomendaciones de movilidad para este plan.
- [Análisis de seguridad predictivo](#): Montgomery Planning concluyó un análisis predictivo de seguridad en todo el condado en julio de 2022 que identificó múltiples ubicaciones a lo largo de University Boulevard como una de las 200 mejores ubicaciones en el condado de Montgomery en riesgo de tipos de choque específicos.
- [Montgomery Próspera 2050](#): El nuevo Plan General del condado de Montgomery, *Thrive Montgomery 2050 (Montgomery Prospera 2050)*, establece un marco para guiar las políticas futuras de uso de la tierra, desarrollo privado e inversión pública del condado. El nuevo Plan General incluye tres objetivos: salud económica, igualdad comunitaria y resiliencia ambiental. Estos tres objetivos, junto con otros objetivos importantes del plan de mejorar la salud pública, fomentar estilos de vida activos, mejorar la calidad del diseño y destacar el papel del arte y la cultura, contribuirán al desarrollo del plan.
- [Plan de Acción Climática](#): El Plan de Acción Climática (Climate Action Plan, CAP) es el plan estratégico del condado para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 80 % para 2027 y en un 100 % para 2035, en comparación con los niveles de 2005. En el desarrollo del plan se incluirá el aumento del follaje de los árboles, la protección de los bosques existentes, la promoción de las políticas de resiliencia climática y otras recomendaciones del CAP.
- [Calles completas](#) se refiere a calzadas que están diseñadas y funcionan para proporcionar un viaje seguro, accesible y saludable para todos los usuarios, incluidos peatones, ciclistas, pasajeros de transporte público y automovilistas. La *Guía de diseño de calles completas del condado de Montgomery* de 2021 guiará las recomendaciones de carreteras para University Boulevard y otras calles clave en el área del plan propuesto.
- [Plan maestro para peatones](#): Montgomery Planning está desarrollando el primer Plan Maestro para Peatones del Condado. Se utilizará la metodología de Nivel de Confort de Peatones (Pedestrian Level of Comfort, PLOC) para definir las condiciones existentes de las carreteras para los peatones. En la información preliminar del plan, la mayor parte de University Boulevard y Colesville Road se muestran como indeseables para los peatones.

- [Plan maestro para bicicletas](#): El *Plan Maestro para Bicicletas* de 2018 elaboró un análisis de estrés de bicicletas que clasifica a University Boulevard como de alto estrés (inapropiado para niños y la mayoría de adultos). El Plan de 2018 también incluye una red de bicicletas aprobada que indica un recorrido lateral de uso compartido, que proporciona un viaje de dos vías para caminar, andar en bicicleta, trotar y rodar, por el lado norte de University Boulevard. También se recomienda un sendero lateral a lo largo del lado este de Arcola Avenue.
- [Objetivos en materia de vivienda del Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington \(Metropolitan-Washington Council of Governments, MWCOG\)](#): El Consejo del Condado de Montgomery adoptó una resolución en 2019 para apoyar un objetivo de vivienda regional, incluida la necesidad de que el condado de Montgomery agregue para 2030 unas 10,000 viviendas adicionales a la cantidad prevista de 31,000. Para ayudar a lograr este objetivo, el personal examinará la zonificación y los usos de la tierra existentes en el área del plan y trabajará con socios de viviendas para determinar cómo, dónde y qué tipos de desarrollo residencial nuevos deberían impulsarse.

#### PROYECTO DE CALLES COMPARTIDAS MULTIMODALES DE LA ADMINISTRACIÓN ESTATAL DE CARRETERAS

La Administración de Autopistas Estatales del Departamento de Transporte de Maryland (Maryland Department of Transportation's State Highway Administration, MDOT SHA) implementó una medida temporal de carril exclusivo para bicicletas, en University Boulevard, entre Amherst Avenue y Arcola Avenue. El carril temporal exclusivo para bicicletas se implementó entre junio y diciembre de 2021 como parte del Proyecto piloto multimodal compartido en calle de MDOT SHA.

El proyecto redujo el número de carriles de viaje en vehículos de tres a dos en dirección oeste y este en University Boulevard (MD 193), y los carriles se reutilizaron como una autopista protegida. Los carriles temporales exclusivos para bicicletas atrajeron aproximadamente a 40 ciclistas nuevos diarios y los tiempos de viaje se vieron muy poco afectados, aproximadamente 15 segundos, con dos carriles en cada dirección.

Los carriles para bicicletas se retiraron en enero de 2022. La MDOT SHA indicó que el proyecto “resultó seguro y proporcionó una movilidad eficiente para todos los usuarios, [pero] indicadores significativos como problemas de seguridad de giro a la derecha, baja conducción en el carril para bicicletas, así como muchos comentarios negativos de la comunidad, no nos llevan a apoyar la construcción de un carril permanente para bicicletas en esta ubicación” (Reunión virtual de la MDOT SHA, 26 de enero de 2022). Este plan de corredor explorará y considerará las recomendaciones adecuadas para carriles para bicicletas para la zona, así como las recomendaciones para reforzar aún más el objetivo de Visión Cero del condado.

## CARRILES EXCLUSIVOS PARA AUTOBUSES TÁCTICOS

El Departamento de Transporte del Condado de Montgomery, junto con la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (Washington Metropolitan Area Transit Authority, WMATA) y la MDOT SHA, están considerando un proyecto piloto para carriles exclusivos para autobuses tácticos para el área entre Amherst Avenue y Dennis Avenue. Los carriles de autobuses tácticos son carriles exclusivos para autobuses de bajo costo, que normalmente están pintados para el uso exclusivo de autobuses, o en algunos casos, también incluyen ciclistas. Se prevé que este proyecto se implemente en 2023.

## IGUALDAD RACIAL Y JUSTICIA SOCIAL

En 2019, el Consejo del Condado de Montgomery aprobó la Ley de igualdad racial y justicia social (27-19) que exige que el Consejo de planificación tenga en cuenta los impactos en materia de igualdad racial y justicia social al preparar un plan maestro o sectorial. Montgomery Planning reconoce la centralidad de las consideraciones de igualdad social en el proceso de planificación maestro y las eventuales recomendaciones del plan maestro.

El personal aplicará una visión de igualdad a las políticas y prácticas en el proceso de planificación. El personal investigará los impactos adversos de intervenciones pasadas a la vez que entabla relaciones y forja alianzas con comunidades que pueden haber estado subrepresentadas o haber sido desfavorecidas en el pasado. El personal considerará la orientación de la Asociación Estadounidense de Planificación que afirma: “Planificar para la Igualdad significa aplicar una visión de igualdad, para una inclusión justa e igualitaria en una sociedad en la que todos puedan participar, prosperar y alcanzar su máximo potencial, a todo lo que hacen los planificadores. Desde la forma en que los planificadores trabajan con los miembros de la comunidad creando una visión compartida para sus vecindarios hasta la defensa de políticas que conectan a las personas con oportunidades a nivel local, estatal y federal, la planificación de la igualdad es la planificación para todos”.

En primer lugar, en este enfoque centrado en la igualdad, se encuentra el papel de la participación pública y la difusión. El personal llegará a tantas partes interesadas y constituyentes como sea posible y comprenderá sus perspectivas y buscará sus opiniones. El área del plan de University Boulevard tiene una población creciente y diversa donde aproximadamente el 24 % de los residentes son afroamericanos y el 27 % hispanos/latinos. Además, aproximadamente el 10 % de los residentes son asiáticos. La naturaleza diversa de este corredor, que incluye poblaciones residenciales y usos institucionales, requerirá un alcance amplio y pensado para garantizar que las consideraciones de igualdad estén representadas en el proceso de planificación.

## PROBLEMAS A RESOLVER

### PROPÓSITO DEL PLAN

El propósito del Plan del Corredor de University Boulevard es analizar exhaustivamente el entorno construido, natural y social a lo largo del corredor y considerar oportunidades para promover los resultados y objetivos del Plan Montgomery Prospera 2050. A lo largo de este proceso, Montgomery Planning se esforzará por comprender las necesidades de la comunidad en lo que respecta a la seguridad del tránsito, la conectividad regional, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico. El equipo también explorará posibles oportunidades para el desarrollo de nuevos rellenos, bicicletas y el tránsito rápido de autobuses (bus rapid transit, BRT) futuro. El equipo también considerará el potencial de crear una calle completa, un bulevar con aceras más anchas, cómodas paradas de transporte público y acceso seguro.

A continuación, se indica una lista inicial de los problemas que se deben abordar para el plan del corredor. Se espera que surjan problemas adicionales durante la participación pública y el desarrollo del plan. Las recomendaciones futuras tendrán en cuenta estos problemas, así como otros que surjan durante la creación del plan.

### USO DEL SUELO Y VIVIENDAS

Los vecindarios residenciales unifamiliares son la característica predominante a lo largo del corredor de University Boulevard. Estos vecindarios se construyeron antes o después de la Segunda Guerra Mundial y se encuentran principalmente en la zona residencial unifamiliar (R-60). Estas zonas residenciales representan el tipo de crecimiento suburbano que se produjo a nivel nacional a mediados del siglo XX.

El 69% de las propiedades residenciales en el área del plan están ocupadas por sus propietarios, que es mayor que la media de todo el condado de aproximadamente el 65 %. El promedio de alquileres solicitados para residencias multifamiliares es de \$1,594 para el área del plan, que es menor que el promedio del condado de alquileres solicitados de \$1,974. La mediana de los ingresos del hogar para el área del plan es de aproximadamente \$18,000 menos que la mediana de ingresos del condado de \$121,242.

Durante las últimas décadas, ha habido muy poco desarrollo nuevo a lo largo del corredor. La mayor parte del desarrollo comercial, aproximadamente el 64 %, se construyó entre 1950 y 1970. Menos del 1 % del desarrollo comercial se construyó después de 2010.

Este plan de corredor explorará oportunidades estratégicas en las que se podrían adaptar tipos de vivienda alternativos en ubicaciones clave. Las estaciones BRT propuestas identificadas en el *Plan maestro funcional de corredores de tránsito en todo el condado* de 2013 servirán como marco para explorar el posible desarrollo de rellenos. Además, también se investigarán las grandes propiedades institucionales, como iglesias, en busca de oportunidades de relleno.

## SEGURIDAD, MOVILIDAD, ACCESO Y CONECTIVIDAD

El transporte y el uso del suelo son factores simbióticos en el desarrollo. El enfoque de movilidad de este Plan se centrará en hacer que la carretera sea más segura para todos los usuarios, especialmente peatones y ciclistas vulnerables. También establecerá un marco para la implementación futura del BRT.

- **Resiliencia climática:** El *Plan de Acción Climática* de 2020 del condado tiene como objetivo reducir el 100 % de las emisiones de carbono del condado para 2035. Este plan integrará estas acciones en su análisis y consideraciones de transporte.
- **Red de transporte existente:** El Plan hará un inventario de las condiciones existentes, incluidas las carreteras, el tránsito y la infraestructura no motorizada, así como también revisará el uso compartido del modo de conductor no automático existente.
- **Visión cero:** De acuerdo con la política de Visión Cero aprobada por el condado, este Plan del Corredor se centrará en mejorar la seguridad de todos los usuarios de carreteras, con un enfoque particular en los más vulnerables: aquellos que caminan, andan en bicicleta y patinan. University Boulevard, entre Georgia Avenue (MD 97) y la US 29, es una de las carreteras con mayor tasa de accidentes de las carreteras controladas por el estado en el condado.
- **Servicio de tránsito:** El Plan buscará vincular la ruta BRT planificada con recomendaciones de uso del suelo, además de servicios mejorados de la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (Washington Metropolitan Area Transit, WMATA) y Ride On.
- **Redes para peatones y bicicletas:** El Plan tendrá en cuenta la seguridad y comodidad de peatones y ciclistas a través del Nivel de comodidad de peatones de Montgomery Planning, el Nivel de estrés de tráfico de bicicletas y el Análisis predictivo de seguridad.
  - El área de Four Corners, a lo largo de la US 29 y University Boulevard (MD 193) y entre Lorain Avenue y Williamsburg Drive, está identificada como área prioritaria para peatones y bicicletas. Las áreas prioritarias para peatones y bicicletas (Bicycle Pedestrian Priority Areas, BiPPA) se definen en el Código Estatal de Maryland como un área geográfica donde la mejora del tráfico de peatones y bicicletas es una prioridad.

- **Problemas emergentes:** El Plan analizará la importancia de las innovaciones tecnológicas, como la micromovilidad, el uso compartido de vehículos y otras tendencias emergentes.

En 2020, el Comité de Planificación de Vivienda y Desarrollo Económico (Planning Housing and Economic Development, PHED) del Consejo del Condado indicó a la Junta de Planificación que adoptara las siguientes medidas para evaluar la idoneidad del transporte: accesibilidad del automóvil y el tránsito, tiempos de viaje del automóvil y el tránsito, millas de vehículos recorridas por la población objetivo, uso compartido de modo de conductor no automático y accesibilidad de bicicletas de bajo estrés. El Plan empleará estas medidas y, posiblemente, será necesario un análisis adicional para evaluar la idoneidad del transporte.

## SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

El cambio climático y sus impactos locales, como el aumento de las lluvias, las inundaciones y el calor extremo, son cada vez más frecuentes en el condado. El *Plan de Acción Climática (CAP) del condado de Montgomery* de 2021 recomienda una amplia gama de acciones que deben tomarse en los sectores de transporte, energía, edificios y otros sectores económicos para abordar el cambio climático. Las acciones recomendadas en el CAP se basarán en las recomendaciones medioambientales de la actualización del Plan General, llamado *Thrive Montgomery 2050 (Montgomery Próspera 2050)*.

La sostenibilidad ambiental es un componente fundamental de la planificación integral que se centra en mejorar la calidad del agua y el aire, mejorar la diversidad biológica, aumentar la cobertura de bosques y árboles, reducir las áreas impermeables y mejorar la salud pública.

Se explorará la comprensión de las condiciones ambientales actuales a lo largo del corredor, incluida la calidad del agua, la cubierta de árboles y el desarrollo de nuevas recomendaciones de sostenibilidad que contribuirán a lograr los objetivos de cambio climático del condado.

## DISEÑO URBANO

Establecer nuevas recomendaciones de diseño urbano será una característica clave para este plan de corredor. Los planes maestros aprobados previamente, como el *Plan Maestro de Four Corners* de 1996 y el *Plan Maestro de Kemp Mill de 2001*, no crearon recomendaciones específicas de diseño urbano. Las recomendaciones de diseño urbano complementarán las recomendaciones propuestas sobre el uso del suelo y el transporte.

El personal analizará las siguientes consideraciones de diseño urbano para el corredor:

- Transformar University Boulevard en una calle completa y multimodal que sea segura, apta para caminar y andar en bicicleta.
- Identificar nodos que podrían admitir una combinación de usos para crear centros de servicio de vecindarios anclados en el tránsito futuro, incluidos espacios de reunión públicos.

- Utilizar las ubicaciones futuras de las estaciones de tránsito rápido de autobuses como oportunidades para establecer la identidad local del vecindario y establecer conexiones entre el corredor y los servicios del vecindario o las instalaciones públicas.
- Buscar oportunidades para mejorar los frentes de las instalaciones públicas, incluidos parques y escuelas, y así mejorar el acceso a oportunidades de recreación.
- Explorar si y/o dónde podrían producirse nuevos usos en ubicaciones estratégicas a lo largo de áreas residenciales que dan al corredor.
- Promover la compatibilidad en cuanto a escala y masividad entre las áreas intensificadas propuestas y las áreas existentes que permanezcan.
- Investigar las grandes propiedades institucionales para encontrar oportunidades de desarrollo de rellenos que puedan impulsar el desarrollo de nuevos usos residenciales o mixtos.
- Fomentar tipos de unidades de vivienda innovadoras que contribuyan a diversificar el desarrollo residencial en ubicaciones clave.

Durante la fase de participación pública del Plan, el personal trabajará con los dueños de propiedades residenciales y no residenciales y otras partes interesadas para terminar de definir los parámetros de diseño urbano para el corredor, especialmente en aquellas áreas donde se recomiende una remodelación.

## RECURSOS HISTÓRICOS

Los planificadores de recursos culturales realizarán una investigación de archivo e impulsarán la participación de la comunidad para ampliar nuestra comprensión de la historia de las comunidades ubicadas en University Boulevard que pueden haber estado histórica y sistémicamente subrepresentadas. Además, el equipo llevará a cabo una encuesta arquitectónica para determinar si algún recurso y/o distrito en particular debe figurar en el *Plan maestro para la conservación histórica* o estudiarse para el *Registro nacional de lugares históricos*. Los recursos que se evaluarán incluirán, entre otros, la Casa Romeo W. Horad, el centro comercial Woodmoor y las instituciones religiosas dentro de los límites del plan.

## ACTIVIDAD DE DESARROLLO

Se ha producido una cantidad limitada de desarrollo residencial o comercial nuevo a lo largo del corredor desde que concluyó el Plan maestro Four Corners en 1996. La construcción de la escuela secundaria de Blair en 1999 fue el último desarrollo significativo a lo largo del corredor.

La mayoría de las unidades residenciales unifamiliares existentes se construyeron antes o después de la Segunda Guerra Mundial. Estas viviendas unifamiliares se encuentran en la zona unifamiliar (R-60). Las casas residenciales a lo largo del corredor fueron construidas durante las décadas de 1980 y 1990, entre ellas Montgomery Knolls en 1980 y Glen Haven en 1990. Las casas residenciales se encuentran ubicadas en las zonas residenciales RT-12.5 o RT-10. Todas las propiedades en zonas de Residencial

Townhouse se reubicarán en otra zona durante el futuro proceso de Enmienda de Mapas Seccionales (Sectional Map Amendment, SMA). La Ordenanza de Zonificación de 2014 requiere que las propiedades en algunas zonas se cambien de zona cuando se crea un nuevo plan. Hay tres proyectos de viviendas para adultos mayores dentro del área del plan, incluidos el Oaks at Four Corners, que se encuentra en el área de Four Corners y se construyó en 1986, y el Korean Community Senior Housing, ubicada en 440 East University Boulevard, que se terminó de construir en 2012.

El condominio University Towers y los apartamentos Warwick, que se encuentran en el cuadrante noroeste de Arcola Avenue y University Boulevard (MD 193), son los únicos edificios residenciales de gran altura en el área del plano. Estas propiedades se construyeron en 1969 y 1966, respectivamente.

En septiembre de 2022, la Junta de Planificación recomendó la aprobación al examinador de la audiencia del condado de Montgomery para construir un edificio de 90 unidades de vivienda independiente para personas mayores en el terreno de la sinagoga Har Tzeon-Agudath Achim, ubicada en 1910 University Boulevard, en el borde del CBD de Wheaton.

---

## INSTALACIONES COMUNITARIAS

### ESCUELAS

El área del Plan del Corredor de University Boulevard está incluida en el Consorcio del Centro de las Escuelas Públicas del Condado de Montgomery (Montgomery County Public Schools, MCPS). Los estudiantes que vivan en las áreas Silver Spring y Wheaton pueden asistir a cinco escuelas secundarias diferentes y a las escuelas primarias y secundarias asociadas. Específicamente, Northwood High School y Montgomery Blair High School son los grupos escolares principales a lo largo del corredor.

Basándose en el Programa de Mejoras de Capital *propuesto* para el año fiscal 2023-2028, la escuela secundaria Blair de Montgomery actualmente supera su capacidad de inscripción y seguirá superando su capacidad en el futuro. La nueva escuela secundaria Northwood se terminará de construir en 2026, lo que añadirá capacidad adicional. Se prevén nuevas aulas para 2024 en la escuela secundaria Silver Spring International Middle School y en la escuela primaria Highland View para 2025. La mayoría de las escuelas primarias y secundarias estarán dentro de las capacidades propuestas del programa. El plan *propuesto* evaluará cómo afectará el desarrollo residencial adicional al grupo escolar correspondiente.

## PARQUES Y ESPACIOS ABIERTOS

El área del plan cuenta con varios parques, entre ellos, Wheaton Forest Local Park, Breewood Neighborhood Park, Kemp Mill Urban Park, North Four Corners Local Park, Pinecrest Local Park y Blair Local Park. El Sligo Creek Stream Valley Park se encuentra al oeste y el Northwest Branch Stream Valley Park se encuentra más al este. Una parte del parque Sligo Creek Stream Valley se encuentra dentro del área del plan. Ya existen senderos que vinculan los parques con las comunidades residenciales, especialmente el sendero Northwood-Chesapeake Bay Trail que une el sendero Sligo Creek Trail con el sendero Northwest Branch Trail que pasa parcialmente por tierras de la Administración de Autopistas Estatales del Departamento de Transporte de Maryland y se encuentra junto a la escuela secundaria Northwood High. Este plan de corredores buscará oportunidades para mejorar los parques ya existentes y las conexiones de senderos, así como para identificar posibles nuevos parques o espacios abiertos en propiedades que podrían volver a desarrollarse en el futuro.

### PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y ACTIVIDADES DE DIFUSIÓN

La participación y la difusión públicas de este plan integral serán de base amplia e incluirán a miembros de la comunidad, empresarios, instituciones religiosas e instituciones públicas a lo largo de University Boulevard. Los esfuerzos de difusión propuestos tienen como objetivo proporcionar información significativa sobre las necesidades, preocupaciones y deseos de la comunidad. Además, el enfoque general de participación y difusión públicas será flexible para abordar los problemas durante el desarrollo del plan.

#### OBJETIVOS DE LA DIFUSIÓN

Los objetivos de la difusión propuestos serán informar a todas las partes interesadas del corredor sobre el potencial de crear un entorno multimodal seguro y cómodo, incluido el futuro BRT y el posible desarrollo de relleno. Los objetivos de la difusión específicos son:

- Establecer comunicaciones significativas que involucren a una parte representativa de la comunidad, incluido el uso de mecanismos formales de recopilación de datos y opiniones, y demostrar a todos los públicos una conexión clara entre sus comentarios/opiniones y el plan, tanto si su aporte directo se tiene en cuenta o no.
- Elevar las voces de las personas que normalmente no participan en la planificación de conversaciones para garantizar que los resultados de la planificación estén impulsados por una amplia representación de la comunidad.
- Explorar el Plan del Corredor de University Boulevard como ejemplo ilustrativo de crecimiento centrado en el corredor.

#### ESTRATEGIAS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Las estrategias de la participación pública incluirán:

1. Recopilar información representativa a través de relaciones institucionales.
  - Explorar las asociaciones con escuelas públicas en el área del plan para conectar con estudiantes, personal y padres a través de las perspectivas de la educación, la movilidad y los espacios comunes.
  - Buscar comentarios creativos de los estudiantes sobre el futuro del corredor.
  - Trabajar con las redes de líderes religiosos para la difusión, así como oportunidades potenciales de desarrollo de bienes raíces para viviendas, coubicación y otros usos.
  - Permitir que las instituciones asociadas interpreten el plan y el proceso de planificación correctamente.

- Incorporar los objetivos de la Visión Cero y la Guía de Diseño de Calles Completa para fortalecer una comunidad más segura.
2. Conocer a las personas donde están para lograr una participación significativa.
    - Enmarcar los procesos de planificación y los posibles cambios en un lenguaje sencillo.
    - Asistir a eventos comunitarios e institucionales para conectar con personas que normalmente no participan en el proceso de planificación.
  3. Comunicar lo que significa una calle multimodal completa en lenguaje sencillo.
    - Enfatizar los elementos de seguridad e igualdad de la visión de Complete Streets.
    - Conectar la participación de la comunidad directamente con los resultados y los impactos de la planificación.
    - Crea imágenes, como mapas y renderizaciones de artistas de cómo podrían ser las áreas clave de remodelación y las carreteras en el futuro.

## CRONOGRAMA DEL PROYECTO

El Plan del Corredor de University Boulevard comenzó en mayo de 2022. Está previsto que la Junta Planificación revise el plan en el otoño de 2023. Está previsto que la Dirección Ejecutiva y el Consejo del Condado reciban el borrador de la Junta de Planificación en la primavera de 2024.

- Primavera de 2022 - otoño de 2023: Difusión, análisis del plan y revisión del personal
- Otoño de 2023 - primavera de 2024: Revisión de la Junta de Planificación
- Primavera de 2024: Revisión de la Dirección Ejecutiva del Condado
- Verano-otoño de 2024: Revisión y aprobación del Consejo del Condado

## PERMANECER INVOLUCRADO

### Contactos del personal

Nkosi Yearwood

(301)-495-1332

[Nkosi.yearwood@montgomeryplanning.org](mailto:Nkosi.yearwood@montgomeryplanning.org)

Zubin Adrianvala

(301)-495-4703

[Zubin.Adrianvala@montgomeryplanning.org](mailto:Zubin.Adrianvala@montgomeryplanning.org)

**Página web del proyecto:** [montgomeryplanning.org/ubc](https://montgomeryplanning.org/ubc)

**Twitter:** @montgomeryplans

**Facebook:** Facebook.com/montgomeryplanning