

RECOMENDACIONES



El capítulo Condiciones existentes del Plan maestro peatonal describió las deficiencias en la experiencia de los peatones con gran detalle utilizando fuentes de datos desarrolladas específicamente para este plan. Este capítulo proporciona recomendaciones para abordar las limitaciones actuales del condado identificadas en el capítulo Condiciones existentes. Las recomendaciones corresponden a las siguientes cinco categorías:

- **Diseño, política y programación**

Abordar los problemas sistémicos que afectan negativamente la experiencia de los peatones recomendando cambios en la forma en que se diseñan y construyen los servicios peatonales, así como oportunidades para ampliar la educación sobre seguridad vial.

- **Priorización del área prioritaria para peatones y bicicletas**

Priorizar dónde deben construirse los proyectos de mejora de capital para peatones y bicicletas del condado de una manera basada en datos, en función de la equidad, el acceso cómodo, la seguridad y otras métricas.

- **Designaciones de tipos de área de la *Guía completa de diseño de calles***

Avanzar en la transición de la clasificación del tipo de área según el código de circulación (urbana, suburbana, rural) a las clasificaciones de la *Guía completa de diseño de calles* (Complete Streets Design Guide, CSDG) (centro, zona céntrica, área suburbana, área industrial, área rural) para garantizar que se proporcionen calles aptas para peatones a medida que se reconstruyen las carreteras en los años venideros.

- **Atajos peatonales**

Identificar las ubicaciones donde la inversión pública o privada acortará los viajes de los peatones y hará que la red peatonal sea más accesible.

- **Senderos laterales rurales**

Indicar dónde deben construirse senderos laterales (senderos compartidos por peatones y bicicletas) a lo largo de las carreteras en las partes más rurales del condado, de acuerdo con la orientación de la CSDG.

Diseño, política y programación

Las recomendaciones de diseño, política y programación del Plan maestro peatonal se agrupan en uno de los cinco temas, en función de los siguientes objetivos:

Temas

- **Construir**
Identificar oportunidades para construir servicios peatonales de manera mejor, más rápida, más segura y más equitativa.
- **Mantener**
Aclarar las reglamentaciones existentes y proponer cambios en la forma en que el condado y los propietarios de propiedades privadas cuidan las aceras, los caminos y otros espacios peatonales para que estas inversiones públicas puedan proporcionar una alta calidad de servicio para todos en los años venideros.
- **Proteger**
Mejorar la seguridad peatonal en el condado de Montgomery y brindar apoyo para la eliminación de las muertes y lesiones graves relacionadas con caminar de acuerdo con el compromiso del condado con la Visión cero.
- **Ampliar el acceso**
Reducir las barreras al desplazamiento peatonal para personas con discapacidades y otros miembros de la comunidad que tienen dificultades para usar el entorno peatonal hoy en día.
- **Financiar**
Indicar las posibles fuentes de ingresos adicionales que podrían utilizarse para avanzar en la consecución de la visión del Plan maestro peatonal.

Dentro de estos cinco temas, hay 29 recomendaciones. Cada recomendación está respaldada por acciones clave más específicas. Algunas recomendaciones tienen varias acciones clave en ellas, mientras que otras solo tienen una.

Si bien las recomendaciones utilizan lenguaje general, las acciones clave proporcionan más orientación sobre cómo deben proceder las agencias responsables. Implementar las acciones clave es esencial para avanzar en el logro de las recomendaciones. Cada acción clave en las páginas siguientes tiene una justificación que explica por qué la acción clave es importante, así como los objetivos del plan que aborda la acción clave y la o las agencias responsables mejor posicionadas para implementar esa acción clave. Estas agencias incluyen:

- Planificación de Montgomery
- Parques de Montgomery

- Departamento de Transporte del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of Transportation, MCDOT)
- Administración Estatal de Autopistas del Departamento de Transporte de Maryland (Maryland Department of Transportation State Highway Administration, MDOT SHA)
- Escuelas Públicas del Condado de Montgomery (Montgomery County Public Schools, MCPS)
- Departamento de Servicios de Permisos del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of Permitting Services, MCDPS)
- Departamento de Servicios Generales del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of General Services, MCDGS)
- Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of Housing and Community Affairs, MCDHCA)
- Servicio de Bomberos y Rescate del condado de Montgomery (Montgomery County Fire and Rescue Service, MCFRS)
- Departamento de Policía del Condado de Montgomery (Montgomery County Police Department, MCPD)
- Departamento de Recreación del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of Recreation, MCR)
- Bibliotecas Públicas del Condado de Montgomery (Montgomery County Public Libraries, MCPL)
- Ejecutivo del condado
- Consejo del Condado
- Delegación Legislativa del Estado
- Municipios del condado
- Distritos urbanos
- Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (Washington Metropolitan Area Transit Authority, WMATA)
- Servicios públicos (PEPCO, Comisión Sanitaria Suburbana de Washington, Verizon, Washington Gas, etc.)
- Departamento de Recursos Naturales de Maryland (Maryland Department of Natural Resources, MDDNR)

En la siguiente tabla de resumen, se identifican las distintas funciones de las agencias en la implementación de las acciones clave. Las celdas marcadas con una “L” identifican la agencia en esa columna como agencia responsable (*lead*). Las celdas marcadas con una “S” identifican la agencia en esa columna como agencia de apoyo (*support*).

Acción clave	Página	Planificación de	Parques de	MCDOT	MDOT SHA	MCPS	MCDPS	MCDGS	MCDHCA	MCFRS	MCPD	MCR	MCPL	Ejecutivo del condado	Consejo del Condado	Delegación estatal	Municipios del	Distritos urbanos	WMATA	Servicios públicos	MCDNR
EA-6b	125		L																		
EA-7a	126	S					S								L						
EA-8a	126															L					
EA-8b	127	S		L			L														
EA-9a	128			L			L														
EA-9b	128			L			L														
Financiar																					
F-1a	129			L											L						
F-1b	129														L	L					
F-1c	130															L					

Muchas recomendaciones hacen referencia a los tipos de áreas de uso de la tierra utilizados en la Guía completa de diseño de calles del condado. Las definiciones de estos tipos de áreas son:

- **Centros:** se conciben como las áreas de mayor intensidad del condado de Montgomery, que incluyen los distritos comerciales centrales y los centros urbanos. Se prevé que tengan un desarrollo denso orientado al tránsito y una red de calles que se pueda caminar (existente o planificada), así como áreas significativas de zonificación comercial-residencial y de empleo.
- **Zonas céntricas:** son similares a los centros, pero generalmente presentan un desarrollo menos intenso y cubren un área geográfica más pequeña. Si bien el tipo de área del centro de la ciudad incluye una mezcla de usos, comúnmente se prevé como desarrollo residencial de intensidad moderada a alta, incluidos edificios multifamiliares y casas adosadas, además de tiendas minoristas (existentes o planificadas).
- **Áreas suburbanas:** están destinadas a ser lugares con desarrollo residencial de intensidad baja a moderada.
- **Áreas industriales:** se conciben como lugares donde el empleo y los usos industriales son las actividades principales. Estas áreas a menudo tienen densidades de desarrollo más altas, pero mantienen niveles de actividad de bicicletas y peatones de bajos a moderados.
- **Áreas rurales:** son las partes menos densas del condado, con usos de tierras residenciales y agrícolas de baja intensidad.

Construir

Lograr los objetivos del Plan maestro peatonal requerirá construir nuevas aceras, rehabilitar los caminos existentes, construir más lugares para cruzar las calles, mejorar la iluminación y crear el tipo de lugares donde caminar sea la forma preferida de desplazarse. Esta sección establece recomendaciones que ayudarán al condado a construir de manera mejor, más rápida, más segura y más equitativa al establecer nuevos estándares, identificar las barreras que deben superarse y aspirar a mejores prácticas.

B-1: Construir más aceras más rápido.

La CSDG recomienda aceras a ambos lados de la calle con protecciones adecuadas contra el tráfico. Sin embargo, las carreteras más concurridas del condado carecen de aproximadamente 220 millas de acera (en uno o ambos lados de la carretera), alrededor del 54 % de las aceras no cumplen con los anchos mínimos (cinco pies) y alrededor del 22 % carece de protección contra el tráfico. Con la necesidad de aceras nuevas y reconstruidas que supera ampliamente la capacidad del condado para construirlas, las siguientes acciones clave ayudan a construir más aceras más rápido.

Solo el 44 % de los residentes informan que están satisfechos con la cantidad de aceras a lo largo de sus rutas de caminata: el 44 % está satisfecho con el ancho de las aceras y el 31 % está satisfecho con la distancia entre la carretera y las aceras.

Acciones clave:

B-1a: Cambiar el Programa anual de aceras de un proceso reactivo impulsado por solicitudes a un proceso equitativo impulsado por datos.

Un enfoque ante la construcción de aceras que depende de las solicitudes de la comunidad no necesariamente aborda aquellas ubicaciones con la mayor necesidad. El uso de un enfoque impulsado por datos para asignar los recursos limitados del Programa anual de aceras asegurará que se realicen las conexiones de mayor prioridad y que los recursos se gasten de manera equitativa. Los proyectos de aceras solicitados que ya hayan comenzado el proceso de participación pública, diseño y construcción deben proceder a la implementación. Las aceras solicitadas que no hayan comenzado este proceso y las brechas existentes en las aceras que no se hayan solicitado para la mejora deben priorizarse para la construcción de una manera basada en datos, y los proyectos con mayor puntuación deben construirse primero.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT

B-1b: Reimaginar la participación pública para la construcción de aceras a fin de asegurar que los miembros de la comunidad puedan compartir perspectivas locales valiosas mientras no se retrasan las mejoras de conectividad y seguridad peatonal.

La participación pública es esencial para comprender el contexto local único que puede requerir cambios en el diseño de un proyecto de aceras. Hoy en día, la participación pública en torno a los proyectos de aceras tiende a centrarse en si se debe construir un proyecto de aceras, y algunos proyectos importantes no avanzan debido a preocupaciones públicas. El proceso público en torno a la construcción de aceras debe reformularse para enfocarse en cómo se pueden construir mejor las aceras en cuestión, no en si deben construirse en absoluto. Este enfoque conducirá a un proceso de participación más eficiente que utilice el tiempo del personal y la financiación de manera más eficaz, lo que finalmente dará como resultado la construcción de más aceras.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Líder: MCDOT

B-1c: Exigir que todos los edificios públicos nuevos, así como las renovaciones importantes, diseñen y construyan ciclovías y pasarelas a lo largo de su fachada, tal como se recomienda en los planes maestros y en la CSDG, así como dedicar el derecho de paso cuando sea necesario.

Los proyectos públicos, como escuelas y bibliotecas, deben proporcionar las mejoras de fachada identificadas en planes maestros u otras reglamentaciones, al igual que los proyectos de desarrollo privado. Las agencias públicas deben coordinar con el Departamento de Planificación al principio del diseño del proyecto para ayudar a identificar las mejoras de fachada planificadas para que puedan contemplarse en el presupuesto del proyecto.

Objetivos: Tasas de desplazamiento a pie, red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDGS, MCPS

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery

B-1d: Exigir que las aceras nuevas y reconstruidas logren al menos una calificación de “algo cómodo” con la herramienta de Nivel de comodidad peatonal (Pedestrian Level of Comfort, PLOC).

Actualmente, el 41 % del millaje de caminos peatonales en el condado se califica como “incómodo” o “indeseable”, según la métrica del PLOC de Planificación de Montgomery. Para mejorar la comodidad de caminar, esta recomendación establece un estándar de comodidad

mínimo de “algo cómodo” para aceras nuevas y reconstruidas como parte de proyectos de mejora de capital y desarrollo privado. Esto asegura que las aceras y los caminos peatonales del futuro estén diseñados y construidos para ser transitables y cómodos. Adviértase que la reconstrucción de aceras no incluye proyectos de mantenimiento para eliminar los riesgos de tropiezos.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-1e: Explorar el uso de materiales temporales para crear espacios peatonales dedicados donde las aceras no sean factibles.

Cuando existan limitaciones en el derecho de paso, ambientales o de otro tipo, utilizar postes flexibles, barreras de jersey u otros materiales para crear un espacio peatonal dentro de la carretera.

Precedentes: Seattle ha creado pasarelas temporales en la carretera para preservar árboles y otras características ambientales. En el vecindario Georgetown de Washington, D. C., la acera en M Street se amplía estacionalmente hacia la calle utilizando materiales semipermanentes para admitir más peatones.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT



Un camino peatonal pintado en la calle está separado del tráfico por autos estacionados, bordillos temporales de concreto y postes flexibles blancos. Crédito fotográfico: Dongho Chang

B-1f: Enmendar las Pautas de estacionamiento con permiso residencial del condado de Montgomery para permitir que el MCDOT elimine las áreas de estacionamiento con permiso residencial en apoyo de otro propósito de transporte.

La Reglamentación ejecutiva 24-16 permite la creación de áreas de estacionamiento con permiso residencial a menos de 4,000 pies de las estaciones de tren ligero o Metrorail. A menudo, el derecho de paso dedicado actualmente al estacionamiento en la calle en estas ubicaciones es necesario para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas. Como se redacta la reglamentación, sin el apoyo de la mayoría de los residentes a lo largo de la fachada de la cuadra, la zona de estacionamiento con permiso residencial no se puede eliminar, lo que conduce a proyectos de capital más costosos porque es posible que se requieran compras de derecho de paso o la reubicación de servicios públicos para realizar el proyecto.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Líder: Ejecutivo del condado



Señalización de estacionamiento con permiso residencial

B-1g: Afirmar que el condado puede retirar la carga de un vehículo eléctrico (VE) en el cordón para permitir la construcción de una instalación de transporte.

El Departamento de Servicios de Permisos del condado tiene una política para la instalación de infraestructura de carga de VE para uso residencial en el derecho de paso público.¹ La política actualmente establece que el permiso de derecho de paso puede revocarse en casos específicos. La política debe actualizarse para reflejar que se puede retirar una estación de carga de VE para construir una instalación de transporte, como una acera o una ciclovía. Se debe proporcionar a los residentes información sobre si su propiedad colinda con una instalación de transporte del plan maestro antes de emprender un proyecto de construcción de una estación de carga de VE.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDPS

¹ "Residential Electric Vehicles (EV) Charging Permitting Guidelines." Departamento de Transporte y Departamento de Servicios de Permisos del Condado de Montgomery. 2021. montgomerycountymd.gov/DPS/Resources/Files/RCI/EV%20Charging%20Stations%20in%20the%20ROW.pdf

B-1h: Documentar las desviaciones de los anchos predeterminados del paisaje urbano de la Guía completa de diseño de calles cuando corresponda.

La Guía completa de diseño de calles identifica los anchos preferidos, predeterminados y mínimos de los diferentes elementos de las carreteras, desde carriles hasta aceras y protecciones del paisajismo. Estos anchos se acordaron mediante un proceso colaborativo entre Planificación de Montgomery, el MCDOT y el MCDPS. Cuando los proyectos públicos o privados no proporcionan los anchos predeterminados, el personal del Departamento de Planificación y del MCDOT debe documentar los motivos que impiden que el proyecto alcance las dimensiones de la CSDG, como parte de los informes normativos del personal.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT, MCDPS

B-1i: Actualizar los estándares de altura del cordón del estado a 6” en áreas con actividad peatonal.

Las bajadas de cordón permiten que las personas que usan sillas de ruedas y otros vehículos con ruedas pasen de la superficie de la carretera a la acera y viceversa. Por ley, la pendiente de la bajada de cordón (de la calle a la acera) no puede superar el 8.33 % para las aceras nuevas o el 10 % para las aceras construidas antes de que entrara en vigencia la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA). Un cordón más alto que mantenga la misma pendiente requerirá una bajada de cordón más larga. Este requisito de espacio adicional a menudo requiere ajustes en la pendiente de las aceras adyacentes, lo que puede tener un efecto negativo en la accesibilidad. Bajar la altura del cordón estándar de 8” del estado al estándar de 6” del condado permitirá rampas más cortas y aceras más accesibles.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Líder: MDOT SHA

B-2: Eliminar la necesidad de pulsar un botón para cruzar la calle.

Los peatones no deberían tener que presionar un botón para cruzar la calle de manera segura y, sin embargo, en gran parte del condado de Montgomery, este es el caso. Un lugar apto para peatones evita el botón peatonal siempre que sea posible. Las siguientes acciones clave ayudan al condado a lograr esta recomendación. En las áreas urbanas, la opción predeterminada sería proporcionar automáticamente a los peatones tiempo para cruzar la calle durante cada ciclo de señal; en las áreas suburbanas y rurales donde a menudo hay menos personas caminando hoy en día, el condado usaría tecnologías creativas para priorizar a los peatones y reducir las demoras.

La satisfacción con el tiempo de espera de la señal de caminata peatonal es del 44 % en todo el condado.

Acciones clave:

B-2a: Hacer que la señal en modo memoria al peatón sea la configuración predeterminada para las intersecciones señalizadas en los centros y las zonas céntricas y en las zonas adyacentes a estaciones de tránsito rápido de trenes y autobuses, escuelas, parques, cruces de senderos importantes y centros comunitarios.

Actualmente, las fases peatonales en intersecciones señalizadas pueden configurarse como accionadas por botón o como señal en modo memoria. El accionamiento por botón requiere que el peatón presione un botón para recibir una señal de caminata y no se activa automáticamente. El modo memoria proporciona automáticamente una fase de cruce peatonal en cada ciclo de señal y elimina la carga para el peatón de presionar un botón para solicitar la señal de cruzar. El modo memoria debe ser la configuración predeterminada en áreas urbanas donde la actividad peatonal es mayor. Las características de accesibilidad de la señal peatonal accesible (Accessible Pedestrian Signal, APS) seguirán siendo efectivas aunque la fase peatonal esté en modo memoria.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, municipios del condado



Un botón peatonal. Crédito fotográfico: Gobierno del Condado de Montgomery

B-2b: Continuar evaluando la detección pasiva para eliminar la necesidad de que los peatones presionen un botón para cruzar la calle de manera segura en áreas donde no es aconsejable una señal en modo memoria al peatón.

En las áreas suburbanas y rurales del condado donde proporcionar una fase de cruce peatonal a través de una señal en modo memoria al peatón en cada ciclo de señal puede tener efectos perjudiciales en el flujo de tráfico, la detección pasiva proporciona una opción que elimina la necesidad de presionar un botón mientras minimiza los impactos en el tráfico. Mediante

sensores, la señal detecta a un peatón que se aproxima y agrega una fase al ciclo de señal para que el peatón pueda cruzar la calle de manera segura.

Precedente: El enfoque de detección pasiva PUFFIN se utiliza en el Reino Unido.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

B-2c: Desarrollar criterios para la señalización peatonal “Barnes Dance” (intervalo exclusivo para peatones).

“Barnes Dance” es una fase del semáforo en la que no puede continuar el tráfico de vehículos motorizados, pero los peatones y ciclistas pueden desplazarse en cualquier dirección en una intersección. El condado debe considerar la adopción y publicación de criterios de implementación sobre este enfoque de señalización.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT

B-2d: Reducir la cantidad de intersecciones con giros a la izquierda permitidos a lo largo de las autopistas principales, los bulevares del centro, las calles del centro, los bulevares de las zonas céntricas, las calles de las zonas céntricas y los bulevares para mejorar la seguridad, en línea con los hallazgos del Análisis predictivo de seguridad.

Los giros a la izquierda se pueden configurar de dos maneras principales: permitido o protegido. Un giro a la izquierda permitido es cuando un conductor que gira a la izquierda debe esperar a que se produzca una interrupción en el tráfico que viene en dirección contraria para ejecutar el giro a la izquierda. Un giro a la izquierda protegido es cuando un conductor que gira a la izquierda espera la señal de giro a la izquierda, momento en el cual se detiene el tráfico que viene en dirección contraria, para ejecutar el giro a la izquierda. Los giros a la izquierda permitidos pueden ser peligrosos para los peatones porque los conductores que buscan girar a la izquierda se centran en encontrar un hueco en el tráfico que viene en dirección contraria, y es posible que no presten atención a los peatones que cruzan la calle. Los giros a la izquierda protegidos separan a los vehículos que giran del tráfico y de los peatones que cruzan, lo cual elimina estos conflictos.

Objetivo(s): red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

B-3: Crear cruces de calle directos y accesibles.

Los cruces de calle de alta calidad conectan a las comunidades y facilitan el acceso a destinos locales como escuelas, parques y paradas de tránsito. El análisis del PLOC del condado descubrió que, si bien la mayoría de los caminos del condado son cómodos (58 %), solo el 44 % de los cruces de calle son cómodos. Junto con una satisfacción del 46 % con la cantidad de cruces peatonales marcados y una satisfacción del 42 % con la cantidad de lugares para cruzar la calle de manera segura en la Encuesta para peatones de todo el condado, está claro que es necesario mejorar los cruces de calle en todo el condado. Las acciones clave a continuación logran la recomendación al fomentar un diseño más intuitivo de rampa de acera y cruce peatonal, mejorar el derecho de paso peatonal al cruzar y apoyar la instalación de lugares de cruce peatonal más directos.

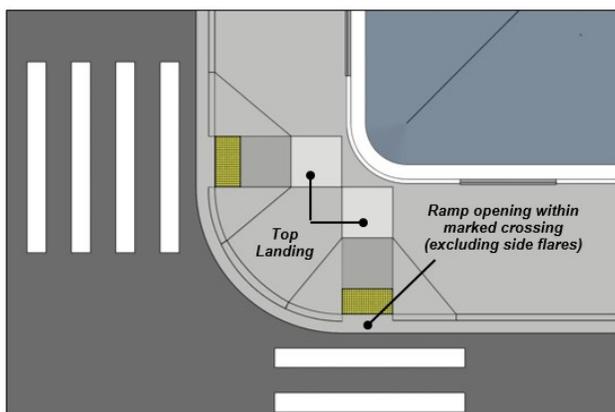
Acciones clave:

B-3a: Actualizar los estándares de diseño estatales y del condado para reflejar una preferencia por rampas de acera perpendiculares alineadas con el cruce peatonal.

Cuando las bajadas de cordón están significativamente desalineadas con el cruce peatonal, las personas con discapacidades visuales tienen más dificultad para orientarse para cruzar la calle de manera segura, y las personas que usan sillas de ruedas son dirigidas a la intersección, donde son más vulnerables a los conflictos con los vehículos motorizados. Las rampas de acera desalineadas también molestan a las personas que empujan cochecitos o usan otros dispositivos con ruedas. Pueden proporcionarse bajadas de cordón perpendiculares alineadas con el cruce peatonal en las secciones rectas y curvas del cordón.

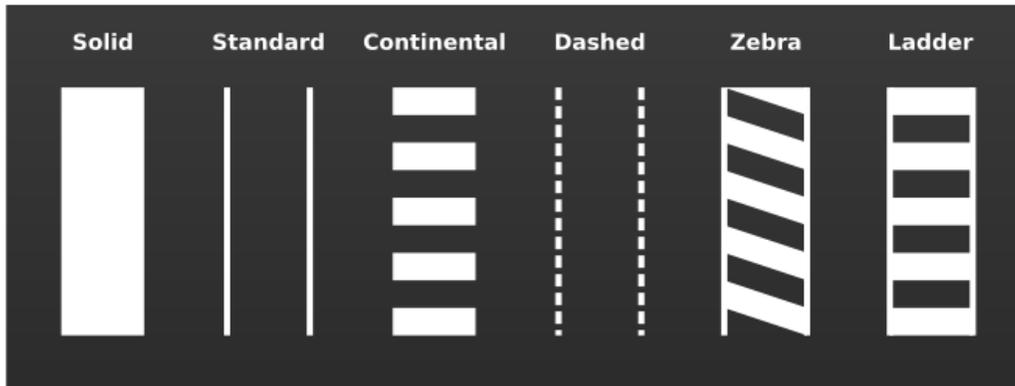
Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA



Rampas de acera perpendiculares directamente alineadas con los cruces peatonales adecuados. Crédito de la imagen: Junta de Acceso de EE. UU.

B-3b: Actualizar la CSDG para establecer cruces peatonales de alta visibilidad y estilo escalera como el diseño de cruce peatonal predeterminado en el condado de Montgomery.



Las marcaciones del cruce peatonal tipo escalera en el extremo derecho pueden compararse con las marcaciones continentales y estándar. Crédito de la imagen: SF Better Streets

Se prefiere la marcación del cruce peatonal estilo escalera sobre la marcación del cruce peatonal estilo continental, el estándar actual, porque incorpora las líneas paralelas del cruce peatonal estilo estándar que los peatones con visión reducida encuentran útiles para mantener el rumbo correcto en el cruce peatonal. Este estándar se recomienda en la publicación del MCDOT *Planificación y diseño de calles a fin de ser más seguras y accesibles para personas con discapacidades de la visión* y está respaldado por investigaciones a nivel nacional (Proyecto 03-78b del NCHRP).

La dificultad para cruzar las calles podría estar contribuyendo a la disparidad del 10 % en la satisfacción de los peatones con el entorno peatonal entre las personas con discapacidades.

Precedente: Este es el tratamiento de marcación predominante del cruce peatonal en Washington, D. C.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, seguridad peatonal

Líder: MCDOT

B-3c: Construir cruces elevados a lo largo de todas las entradas para automóviles y en las intersecciones entre tipos de calles residenciales (calles residenciales y calles residenciales de tránsito lento) y calles de clasificación superior a través de proyectos de capital y como requisito para el desarrollo privado.

Los cruces elevados (también conocidos como aceras continuas) hacen que los vehículos giren lentamente, refuerzan la primacía de los espacios peatonales y crean un entorno peatonal más accesible, lo que elimina la necesidad de que las personas que usan sillas de ruedas u otros dispositivos de movilidad usen rampas para bajar al nivel de la calle y luego volver al nivel de la acera. Implementar cruces elevados en las calles existentes puede ser un desafío cuando el drenaje es una preocupación.

Precedentes: Vassar Street y Western Avenue en Cambridge, MA, utilizan cruces peatonales elevados. Esta es una reducción de calzada muy común para vehículos que continúan en las calles residenciales en otros países.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, municipios del condado

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery



Un cruce elevado en el nivel de la acera a través de una calle de baja velocidad y bajo volumen. Crédito fotográfico: Vladimir Zlokazov

B-3d: Proporcionar cruces peatonales marcados y señales peatonales accesibles en todos los tramos de una intersección donde haya aceras conectadas o calles cómodas.

Muchas intersecciones no incluyen cruces peatonales y APS en uno o varios tramos de la intersección para mejorar el flujo de tráfico, pero esto requiere que los peatones que desean cruzar la calle en los lugares donde faltan se desvíen, lo que aumenta su tiempo de viaje y exposición al tráfico.

En ciertas partes del condado, las ubicaciones de cruce faltantes pueden fomentar el incumplimiento de los peatones con las señales de tránsito y las marcaciones, lo que conduce a resultados inseguros.

Objetivos: red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, municipios del condado



Con el cruce en el cuadro rojo faltante, los peatones deben usar los otros tres cruces peatonales para llegar entre las esquinas superior e inferior del lado derecho. Crédito fotográfico: Google Maps

B-3e: Proponer la modificación del artículo 21-502 del Código de Maryland para indicar que el conductor de un vehículo debe detenerse para los peatones que esperan para cruzar la calle, no solo para aquellos que ya están en el cruce peatonal.

Actualmente, la ley estatal exige que los peatones ingresen a la calle en un cruce peatonal en una intersección no controlada para obtener el derecho de paso y hacer que los conductores se detengan. En la práctica, esto crea situaciones en las que los conductores mantienen velocidades elevadas cuando pasan por cruces peatonales marcados y sin marcar, lo cual asusta a los peatones y hace que esperen hasta que haya un hueco en el tráfico antes de aprovechar la oportunidad para cruzar la calle. Para hacer que más conductores cedan el paso, se deben instalar letreros adicionales antes de los cruces peatonales en todo el condado, especialmente en lugares donde pueda haber problemas de distancia visual.

Precedente: La ley de Virginia exige que los conductores cedan el paso a los peatones “ante” un cruce peatonal, no “en” un cruce peatonal.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal

B-3f: Las marcas de los cruces y las bajadas de cordón asociadas deben ser al menos tan anchas como las aceras y los senderos que conectan a ambos lados.

Las instalaciones peatonales como aceras y cruces peatonales deben estar diseñadas para adaptarse cómodamente a la cantidad prevista de usuarios. En las áreas comerciales, cerca de las escuelas y en las zonas donde hay cruces de senderos importantes, se necesitan marcas de cruce peatonal más anchas para mantener la experiencia de los peatones en la intersección e informar a los conductores que el cruce tiene actividad peatonal significativa.

Objetivos: Tasas de desplazamiento a pie, seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, municipios del condado

B-4: Construir más lugares transitables a pie.

Crear y mejorar lugares en el condado de Montgomery donde las personas puedan acceder de manera fácil, rápida y directa a muchos destinos a pie o usando un dispositivo de movilidad es una de las formas más eficaces de lograr los objetivos del Plan maestro peatonal. Para muchas personas en el condado de Montgomery hoy en día, hay pocos lugares cercanos a los que caminar, por lo que conducir es una opción lógica. De hecho, los peatones que viven en áreas suburbanas del condado y los peatones que viven en áreas suburbanas/rurales del condado realizan aproximadamente un 76 % y un 79 % menos de viajes peatonales que aquellos que viven en áreas urbanas. Las siguientes acciones clave reconocen que el uso de la tierra y la planificación del transporte están altamente interrelacionados. Una buena planificación del uso de la tierra y un buen diseño del sitio dan como resultado viajes más cortos y gratificantes, lo que hace que caminar sea una forma preferida de desplazarse.

Acciones clave:

B-4a: Utilizar procesos de planificación maestra para enfocar el crecimiento en los centros, las zonas céntricas y a lo largo de los corredores de crecimiento para ampliar los lugares transitables a pie en el condado.

Para aumentar la caminata, los planes deben alentar situaciones en las que es preferible caminar. Crear grupos de uso mixto densos y agregar densidad a los grupos de uso mixto existentes es la forma más eficaz de lograr este objetivo. Montgomery Prospera 2050 destaca este enfoque. Hacer que sea más fácil caminar a más destinos dentro de la misma distancia animará a más personas a elegir caminar sobre otros modos de transporte, lo que reducirá las millas recorridas en vehículo y las emisiones del transporte en el condado.

Objetivos: Tasas de desplazamiento a pie, red peatonal cómoda/conectada

Líder: Planificación de Montgomery, municipios del condado

B-4b: Localizar escuelas y otros edificios públicos para priorizar la provisión de acceso peatonal seguro y directo.

La ubicación y el diseño de los caminos peatonales influyen enormemente en la elección de caminar como modo de transporte preferido para acceder a edificios públicos, como

escuelas, centros comunitarios y bibliotecas. Para que los edificios públicos sean lo más aptos para peatones como sea posible, deben colocarse junto a las aceras cercanas, evitar dirigir a los peatones a través de los estacionamientos, proporcionar una entrada peatonal acogedora y prominente e incorporar otras prácticas recomendadas para el acceso peatonal seguro.

Objetivo: Tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: MCDGS, MCPS

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery

B-4c: Alentar a MCPS a revisar los requisitos mínimos de superficie para los establecimientos escolares y considerar oportunidades de coubicación a fin de facilitar huellas escolares más pequeñas que se integren mejor en las comunidades adyacentes.

Los requisitos mínimos de superficie pueden desalentar el uso de sitios y edificios más pequeños que están incrustados dentro de vecindarios transitables a pie a favor de tramos más grandes en el borde de la comunidad que son menos propicios para caminar. La revisión de los requisitos mínimos de superficie permitiría que se consideren más parcelas de relleno transitables a pie para las escuelas, lo que haría más probable que los futuros estudiantes caminen a la escuela. Aumentar la probabilidad de que los estudiantes caminen hasta la escuela tiene numerosos beneficios, incluidos ahorros operativos por la reducción de los autobuses y la reducción de las emisiones del transporte.

Objetivo: Tasas de desplazamiento a pie

Líder: MCPS

B-4d: Actualizar la CSDG a fin de incluir una superposición de corredores de crecimiento para proporcionar orientación adicional basada en el contexto sobre cruces y velocidades objetivo.

Los corredores de tránsito rápido de trenes y autobuses del condado de Montgomery (Figura 1) pasan a través de áreas urbanas y suburbanas, pero la orientación existente para calles tipo bulvar en la CSDG no recomienda velocidades objetivo adecuadas y espacios de cruce protegidos a lo largo de las vías de tránsito existentes y planificadas, las cuales son características necesarias para mejorar la seguridad peatonal, mejorar la comodidad peatonal y acortar los viajes a pie. Dado que los corredores de tránsito como Georgia Avenue, Veirs Mill Road y University Boulevard representan el 10 % de las muertes y lesiones graves, pero solo el 1.3 % de las millas de carreteras, se necesitan cruces protegidos más frecuentes y velocidades objetivo más bajas en estas carreteras para lograr la Visión cero.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, Planificación de Montgomery

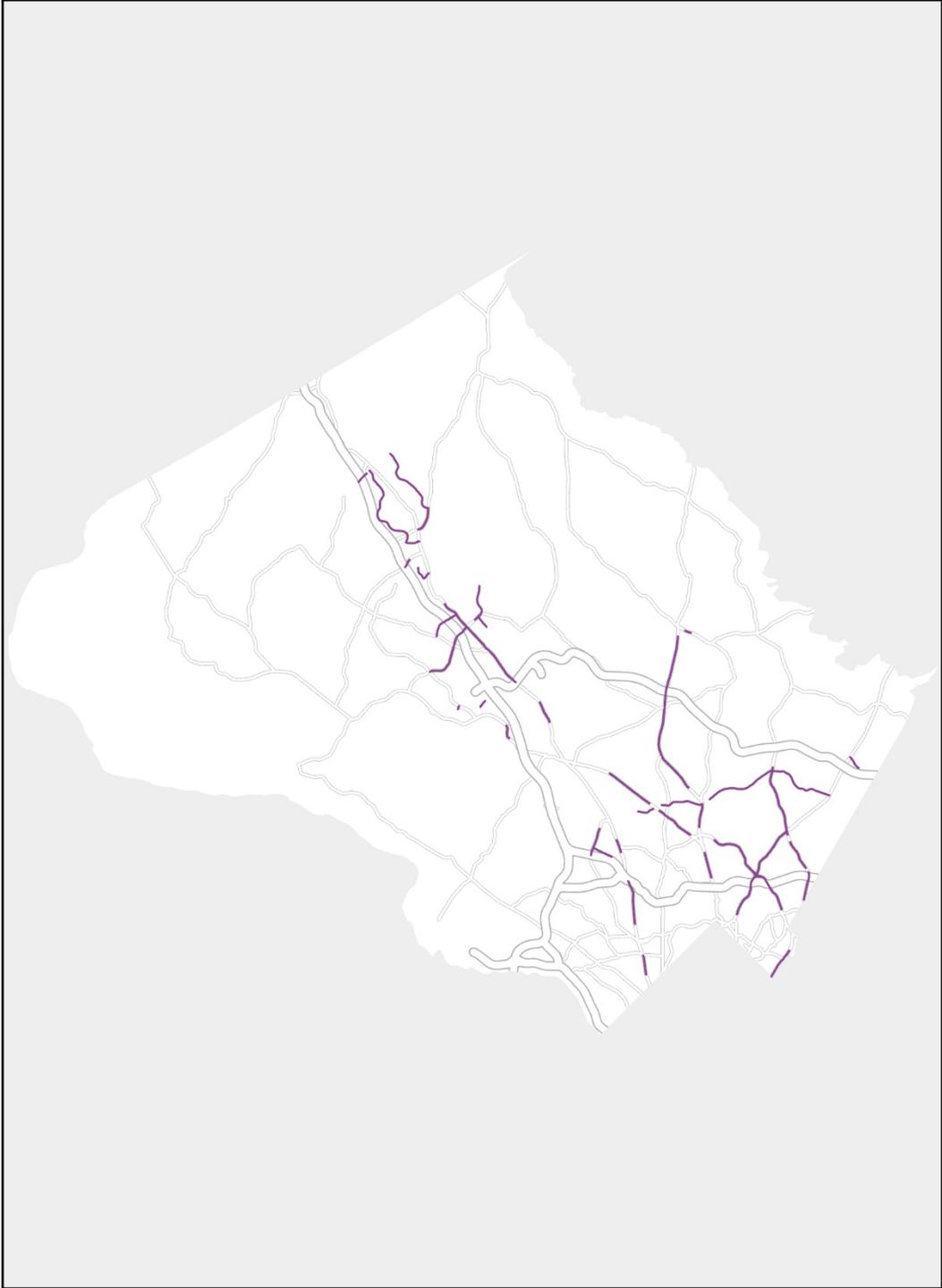
B-4e: Crear una red de calles y callejones a lo largo de los corredores de tránsito con tamaños de cuadra basados en los estándares de espacio de cruce protegido en la CSDG.

Muchos de los corredores de tránsito rápido de trenes y autobuses del condado de Montgomery (fuera de los centros y de las zonas céntricas) se caracterizan por largas cuadras y están bordeados de entradas para automóviles comerciales y residenciales (Figura 1). Las longitudes de cuadra más largas limitan las opciones de ruta para los peatones y los alientan a cruzar las calles en lugares inseguros porque las ubicaciones de cruce protegidas están demasiado separadas. Las entradas para automóviles crean puntos de conflicto entre automóviles y peatones. Se necesitan herramientas para reducir el tamaño de estas cuadras, cuando sea adecuado, mediante la ampliación de la red de calles a través de futuros proyectos de reurbanización y capital, y para consolidar y reubicar las entradas para automóviles en calles y callejones laterales.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT, MDOT SHA

Figura 1: Corredores de tránsito a lo largo de los bulevares



0 20,000 40,000
Feet



B-4f: Desarrollar e implementar un sistema integral de orientación peatonal para el condado.

Un sistema integral de orientación peatonal, una red de avisos que proporcionan la distancia y dirección a los destinos, aumentará el desplazamiento a pie al ayudar a los residentes, empleados y visitantes a comprender a qué lugares se puede acceder a pie en las cercanías. El Departamento de Planificación está trabajando en un esfuerzo similar para desarrollar la orientación de ciclovías.

Objetivo: Tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: MCDOT, municipalidades del condado

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery

B-4g: Hacer que las autopistas abiertas (Open Parkways) que actualmente están en funcionamiento a lo largo de Beach Drive y Sligo Creek Parkway sean permanentes.

El condado de Montgomery debe aprovechar el éxito del programa Open Streets haciendo que los días y horarios de fin de semana y vacaciones de Open Parkway (incluidos los viernes a lo largo de Sligo Creek Parkway) sean permanentes. Los senderos de Rock Creek y Sligo Creek Parkway son algunos de los más populares del condado. La apertura permanente de Beach Drive y Sligo Creek Parkway para el transporte activo proporcionará espacios más seguros, cómodos y directos para caminar y andar en bicicleta. Deben estudiarse los efectos de derrame en las calles vecinas adyacentes y deben mitigarse los efectos negativos.

Precedente: San Francisco recientemente hizo que JFK Drive a través de Golden Gate Park no tuviera automóviles.

Objetivo: Red cómoda/conectada

Líder: Parques de Montgomery

B-4h: Proporcionar asientos públicos, baños y otros servicios para peatones en los centros, las zonas céntricas y las ubicaciones prioritarias de los parques y a lo largo de los bulevares.

A menudo, una caminata placentera requiere algo más que una simple acera y un lugar para cruzar la calle de manera segura. Por ejemplo, no tener un lugar para descansar a lo largo de una ruta de caminata puede reducir el desplazamiento a pie para los ancianos, las personas con discapacidades y otras personas. Proporcionar asientos públicos hace que sea más fácil para estas personas caminar en las áreas del condado con la mayor actividad peatonal. Se pueden colocar bancos y otros asientos a lo largo de la acera y también alejados de la calle en parques de bolsillo y otros espacios verdes pequeños. Del mismo modo, el acceso a los baños públicos es un tema de equidad que puede ser un factor determinante para algunas personas al decidir si hacer un viaje y cómo hacerlo. Los baños públicos deben ofrecer un cambiador para adultos o una opción de baño familiar. Los bebederos públicos y los receptáculos de

basura hacen que la experiencia de los peatones sea mejor para todos al proporcionar hidratación (incluso para los amigos de cuatro patas) y facilitar que las personas mantengan limpios los espacios públicos. Todos estos servicios deben construirse como parte de proyectos públicos y privados que interactúen con el paisaje urbano. Las ubicaciones prioritarias de los parques son áreas dentro de las zonas verdes que Parques de Montgomery determinó que son buenas candidatas para estos servicios.

Objetivos: tasas de desplazamiento a pie, red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

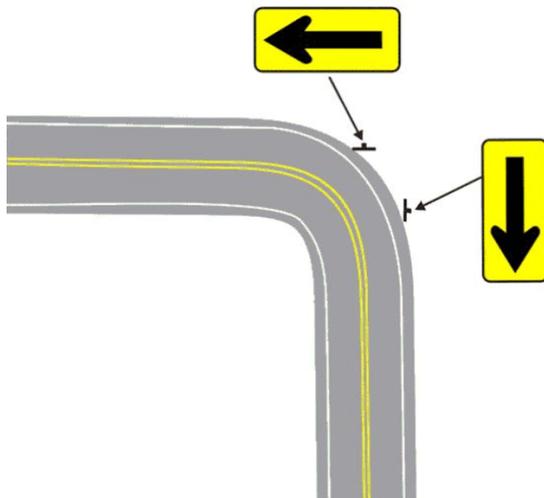
Agencias responsables: MCDOT, Planificación de Montgomery, distritos urbanos, Parques de Montgomery, municipios del condado

B-4i: Actualizar los estándares de alineación horizontal del Capítulo 50 del Código del Condado.

Los estándares de alineación horizontal definen cuán gradualmente las carreteras pueden cambiar de dirección. Las curvas abiertas que los estándares exigen actualmente animan a los vehículos de motor a viajar a altas velocidades y dificultan que los peatones crucen la calle de forma segura. La actualización de estos estándares para permitir una alineación horizontal más estricta de las carreteras permitirá la construcción de más redes de calles urbanas en las subdivisiones en todo el condado.

Objetivos: Tasas de desplazamiento a pie, red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, Planificación de Montgomery



Curva horizontal. Crédito de la imagen: MoDOT Engineering Policy Guide

B-5: Iluminación para carreteras, intersecciones e instalaciones para peatones y bicicletas

Los peatones deben poder ver hacia dónde van cuando caminan por la noche, sentirse seguros al caminar en la oscuridad y sentirse seguros de que los conductores los verán cuando crucen las calles. Sin embargo, solo el 32 % de los residentes encuestados dicen que están satisfechos con la calidad de la iluminación superior a lo largo de los caminos y en los cruces. Si bien el condado de Montgomery exige que las aceras o los senderos laterales dentro del derecho de paso estén iluminados, la Administración Estatal de Autopistas no tiene un requisito similar a lo largo de las carreteras estatales. Las acciones clave destacan tres vías para lograr una mejor iluminación peatonal en todo el condado.

Acciones clave:

B-5a: Desarrollar estándares de iluminación para cada tipo de calle y senderos.

Mejorar la seguridad peatonal por la noche mediante el desarrollo de estándares de iluminación que requieran potencias de iluminación horizontales y verticales específicas que sean adecuadas para el contexto del uso de la tierra y la clasificación de la calle.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Mejorar la seguridad peatonal y aumentar las tasas de caminata

Agencias responsables: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-5b: Actualizar la sección de iluminación del sitio del Código de zonificación para fomentar la iluminación a escala peatonal en áreas del condado adecuadas al contexto.

Si bien el alumbrado público a escala peatonal en el derecho de paso es un componente para garantizar que el ámbito peatonal esté bien iluminado, la iluminación en la propiedad privada también desempeña un papel importante en la iluminación peatonal. La actualización de los requisitos, estándares y orientación de iluminación proporcionará a los planificadores e ingenieros más herramientas para lograr niveles de iluminación adecuados en espacios peatonales.

Objetivos: Seguridad peatonal, tasas de desplazamiento a pie

Líder: Planificación de Montgomery

Agencia de apoyo: MCDOT

B-5c: Realizar una encuesta sobre las condiciones de iluminación en todo el condado.

Además de desarrollar normas de iluminación que mejoren la calidad de la iluminación con el tiempo (B-5a), será útil realizar un estudio para comprender dónde son deficientes las

condiciones de iluminación existentes. Este estudio ayudará a guiar la implementación de las normas de iluminación actualizadas de una manera basada en datos.

Objetivo: Seguridad peatonal

Líder: MCDOT

B-6: Reducir las temperaturas de las vías peatonales.

El enfriamiento del entorno peatonal es esencial para mitigar los efectos peligrosos del cambio climático. Sin embargo, solo alrededor del 25 % de las aceras en el condado tienen sombra de los árboles de la calle, y a lo largo de las carreteras más concurridas del condado, las aceras en las Áreas de enfoque en la equidad tienen menos sombra que las de otras áreas del condado. El Plan de acción climática (Climate Action Plan, CAP) del condado incluye una recomendación específica para retener y aumentar el dosel arbóreo. Estas acciones clave respaldan los objetivos del condado al identificar enfoques para reducir la temperatura del aire, la superficie y el ambiente en los espacios peatonales plantando más árboles a lo largo de aceras y senderos. El plan también recomienda investigar la efectividad de nuevos enfoques para los elementos y materiales de las aceras y del paisaje urbano para reducir las temperaturas térmicas.

Solo un 39 % de los residentes encuestados están satisfechos con la cantidad de sombra proporcionada por los árboles y edificios.

Acciones clave:

B-6a: Desarrollar estrategias para mejorar la sombra a lo largo de las aceras con un enfoque en agregar sombra en las Áreas de enfoque en la equidad (Equity Focus Areas, EFA).

Priorizar agregar sombra a lo largo de las calles de clasificación más alta en las EFA. El programa Reforest Montgomery del Departamento de Planificación actualmente tiene como objetivo aumentar el dosel arbóreo con un enfoque en las Áreas de enfoque en la equidad, pero solo plantas en propiedades privadas, no en el derecho de paso público.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, Planificación de Montgomery

B-6b: Revitalizar el programa de plantación de árboles del condado para aumentar en gran medida la plantación de dosel arbóreo nativo dentro del derecho de paso, especialmente en áreas como las Áreas de enfoque en la equidad con poca cobertura de dosel arbóreo.

Falta dosel arbóreo a lo largo de muchas aceras en el condado de Montgomery. Si bien existen programas como Tree Montgomery y Reforest Montgomery para plantar árboles en propiedades privadas, puede ser un desafío plantar, mantener y reemplazar los árboles de sombra necesarios dentro del derecho de paso público a lo largo de las aceras. Consolidar las fuentes de financiamiento e invertir más en la preservación, el mantenimiento y la plantación de árboles dentro del derecho de paso, a la vez que se eliminan las barreras para reemplazar los árboles que se han quitado, será una inversión significativa en la comodidad futura de los peatones a lo largo de las aceras del condado.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

B-6c: Estudiar y comparar cómo los diferentes materiales de la superficie, los colores y otros elementos del paisaje urbano pueden mitigar los efectos de la isla de calor urbana, incluida información sobre el costo, el mantenimiento y la longevidad de los materiales, así como la identificación de estándares para fomentar una implementación efectiva.

Además de fomentar la plantación de más árboles nativos en las calles para enfriar los senderos peatonales, cambiar la forma en que se diseñan los elementos del paisaje callejero, como aceras, carreteras y estacionamientos, también puede proporcionar beneficios de enfriamiento para los peatones. Es necesario realizar investigaciones adicionales para determinar qué materiales pueden reducir eficazmente las temperaturas térmicas y, al mismo tiempo, proporcionar una experiencia peatonal de alta calidad. Este esfuerzo complementará los esfuerzos en torno a la isla de calor urbana que está realizando el Departamento de Protección Ambiental del condado y las *Pautas de diseño del Plan del Centro de Silver Spring y Comunidades Adyacentes* (2023), que contienen recomendaciones con respecto a los materiales del paisaje urbano, la vegetación, la sombra y otras recomendaciones para lograr “carreteras frías”.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT

B-7: Crear más conexiones peatonales y formalizar atajos peatonales.

La red de aceras, senderos y cruces de carreteras del condado debería facilitar y hacer conveniente que las personas caminen y circulen en bicicleta directamente entre el punto A y el punto B. Lamentablemente, esto a menudo es difícil, ya que las calles sin salida, la falta de aceras y la mala conectividad de las calles pueden obligar a las personas a desviarse mucho para llegar a su destino. Las acciones clave ayudarán a lograr esta recomendación al planificar oportunidades futuras para la conectividad peatonal, garantizar que se construyan aceras y senderos adecuados a través del desarrollo privado y abogar por el financiamiento dedicado y mayor que se necesita para cerrar las brechas en las aceras y hacer otras conexiones peatonales importantes.

Acciones clave:

B-7a: Aumentar el financiamiento para el Programa anual de aceras y otros esfuerzos relacionados con el Programa de mejora de capital, incluido el programa de financiamiento de capital para la mejora de las paradas de autobús, para abordar la falta de aceras y otra infraestructura, su rotura o calidad inferior.

Se necesitan fondos adicionales para abordar la gran demanda de proyectos de aceras.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

B-7b: Crear un nuevo proyecto de Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) para construir, reconstruir y repavimentar los atajos peatonales planificados en forma maestra, las vías para peatones/bicicletas de los conectores residenciales y otras conexiones peatonales.

Aunque los proyectos existentes del Programa de mejora de capital están autorizados para construir, reconstruir y repavimentar los atajos peatonales (conexiones peatonales informales que no están a lo largo de una calle que proporcionan una ruta peatonal más directa que la acera y la red de senderos), en la práctica estos proyectos se utilizan para construir más conexiones peatonales sustanciales. Por lo tanto, se necesita un programa distinto enfocado en la construcción, reconstrucción y repavimentación de los atajos peatonales y las vías de los conectores residenciales del plan maestro.

Una sección separada del Plan maestro peatonal identifica muchos de estos atajos peatonales como conexiones peatonales planificadas en forma maestra para construir a través de proyectos públicos o desarrollo privado.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado



Los atajos peatonales (o los caminos de elección de las personas) son caminos informales y sin pavimentar que las personas desarrollan para acortar sus viajes.

B-7c: Crear un nuevo proyecto de Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) para construir conexiones para peatones y bicicletas con las zonas verdes.

Parques de Montgomery identificará puntos de acceso adicionales y otras oportunidades en las propiedades de los parques para aumentar las conexiones para peatones y bicicletas ([acción clave B-8a](#)). Este proyecto de CIP proporcionaría fondos dedicados para completar los proyectos que conectan las zonas verdes con la red existente para peatones y bicicletas.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

B-7d: Preservar las calles planificadas y otros derechos de paso si podrían proporcionar beneficios futuros de conectividad peatonal, como atajos peatonales.

Una “calle planificada” es un derecho de paso público que no se desarrolla con una calle u otra instalación de transporte. Los propietarios de propiedades privadas a menudo buscan el abandono de estos derechos de paso adyacentes a su propiedad por varias razones. Debido a que el abandono disuelve el derecho de paso público, lo que dificulta las futuras conexiones peatonales, esta recomendación proporciona claridad sobre cuándo los abandonos son inapropiados.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT, Consejo del Condado



Una “calle planificada” con césped conecta dos calles entre viviendas.

B-7e: Actualizar los estándares de desarrollo para exigir o incentivar nuevos desarrollos para conectarse con aceras y senderos cercanos que existan o puedan construirse en el futuro.

Los nuevos proyectos de desarrollo deben conectarse completamente con los usos existentes y futuros de la tierra en su periferia al proporcionar una red peatonal detallada. Esta red, que incluye valiosas conexiones entre parcelas, hace que los viajes de los peatones sean más fáciles, seguros y directos. Sin estas conexiones, es probable que los viajes peatonales se conviertan en viajes de vehículos motorizados o terminen sin ocurrir en absoluto.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT, municipios del condado

B-7f: Ofrecer apoyo monetario a asociaciones de propietarios, asociaciones de condominio y propiedades comerciales para proporcionar conexiones peatonales a través de su propiedad y reconfigurar los estacionamientos existentes para que sean más aptos para peatones.

Muchas comunidades residenciales y áreas comerciales se construyeron en una época en la que los peatones no tenían prioridad. Si bien hoy en día, los peatones son una prioridad mayor y Planificación de Montgomery y las agencias del condado trabajan con aquellos que buscan proyectos de desarrollo privado en el diseño de emplazamientos y fachadas aptos para peatones, actualmente no hay muchas oportunidades para alentar a los propietarios que no buscan la reurbanización a que realicen cambios que sean aptos para peatones. Esta acción clave proporcionaría una suma de dinero anualmente para apoyar dos tipos de proyectos importantes:

- 1) La provisión de conexiones de atajo peatonal y conexiones a través de la cuadra en las áreas comunes de las propiedades de las asociaciones de propietarios y asociaciones de condominio, donde estas conexiones mejorarían el acceso peatonal a los negocios locales, el tránsito y los destinos de la comunidad.
- 2) La reconfiguración de los estacionamientos para que sean más aptos para los peatones, lo cual reduce la cantidad y la gravedad de los conflictos entre vehículos y peatones.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, tasas de desplazamiento a pie, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

B-7g: Financiar mejoras en el acceso de peatones y bicicletas fuera del sitio a las estaciones de tránsito como parte del proyecto principal de capital o a través de un esfuerzo paralelo.

El acceso no motorizado a las estaciones de tránsito debe ser un componente esencial de su construcción. Estas inversiones pueden proporcionar beneficios públicos sustanciales, que incluyen la reducción de las emisiones del transporte y el aumento del desarrollo económico, pero la mala conectividad para peatones y bicicletas en los alrededores dificulta que estos proyectos alcancen su potencial máximo. El acceso no motorizado debe tener mayor prioridad que el acceso motorizado.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

B-8: Reducir las barreras naturales para caminar y circular en bicicleta.

Los parques y otros espacios verdes deben facilitar las conexiones entre las comunidades adyacentes, pero a menudo sirven como barrera para dirigir el movimiento de los peatones, lo que lleva a las personas a conducir en lugar de caminar. Las acciones clave a continuación identifican enfoques para facilitar la conexión de los vecindarios con destinos cercanos, conectar los vecindarios entre sí y fomentar que se opte más por el desplazamiento a pie y en bicicleta por las áreas naturales.

Acciones clave:

B-8a: Desarrollar un estudio de acceso a los parques para identificar nuevas conexiones peatonales hacia y a través de las zonas verdes.

Las conexiones peatonales directas y accesibles hacia y a través de los parques están limitadas en algunos lugares. Este estudio aumentará los puntos de acceso a los parques de superficie dura para que las comunidades vecinas puedan acceder más directamente a los recursos de parques y desplazarse por las zonas verdes para conectarse con los destinos locales. La [acción clave B-7c](#) recomienda financiar el presupuesto de capital para construir estas conexiones.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, tasas de desplazamiento a pie

Líder: Parques de Montgomery

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery

B-8b: Utilizar materiales de senderos y enfoques de construcción ambientalmente sensibles para proporcionar conexiones peatonales a través de las zonas verdes.

Los parques proporcionan beneficios inconmensurables a sus comunidades circundantes, pero también pueden actuar como barreras entre los vecindarios adyacentes. Con un enfoque sensible al contexto para proporcionar conexiones de senderos, las zonas verdes pueden ser una fuerza aún mayor para conectar las comunidades al facilitar la construcción de nuevos caminos más directos y acortar las distancias a pie.

Objetivos: Tasas de desplazamiento a pie, red peatonal cómoda/conectada

Líder: Parques de Montgomery



Una pasarela metálica atraviesa el parque. Crédito fotográfico: Marco Specialty Steel

B-8c: Redactar planes de conservación forestal para permitir que los caminos peatonales accesibles hagan conexiones importantes y volver a redactar los planes de conservación forestal existentes, cuando se presente la oportunidad, para permitir caminos que serían beneficiosos para la conectividad peatonal.

Las áreas de conservación forestal y sus restricciones sobre la perturbación pueden actuar como barreras para la conectividad peatonal, lo que conduce a viajes peatonales más tortuosos o viajes peatonales que se convierten en viajes de automóvil, en detrimento de la seguridad pública y el medioambiente. Asegurar que los peatones se desplacen a través de áreas de conservación forestal es una forma de mejorar la conectividad peatonal. Los debates deben tener lugar desde el principio cuando se desarrollan los Planes de conservación forestal para identificar las ubicaciones de los caminos y codificar su inclusión en el plan final. El personal de Planificación de Montgomery también debe trabajar para revisar los Planes de conservación forestal existentes cuando corresponda para permitir conexiones peatonales accesibles.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MD DNR

B-8d: Estudiar la disminución de las superficies impermeables en las áreas de protección especial relevantes (y otras áreas con restricciones de superficie impermeable) para dar cuenta de la permeabilidad de los caminos peatonales y las ciclovías planificados.

En las Áreas de protección especial y otras áreas con reglamentaciones impermeables, las aceras y otros servicios peatonales a lo largo de las calles públicas a menudo no pueden construirse sin retirar las superficies impermeables de otras ubicaciones en la misma área general. A veces, esta solución intermedia no puede lograrse de manera factible, por lo que los servicios peatonales no se construyen. En consecuencia, sufre la conectividad peatonal en estas áreas. El Departamento de Planificación debe llevar a cabo un estudio junto con el MCDOT para comprender el impacto impermeable total de la infraestructura planificada para peatones y bicicletas y ajustar las superficies impermeables relevantes para tener en cuenta estos caminos y estas ciclovías, lo que permite construirlos en estas áreas, mientras se mantiene la calidad del agua.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT, Consejo del Condado

B-8e: Priorizar la construcción de todas las aceras y ciclovías requeridas con dimensiones estándar para los proyectos de desarrollo en áreas con superficies impermeables u otras limitaciones similares.

Ciertas partes del condado tienen límites en la cantidad de superficie impermeable que se puede construir para mantener la calidad del agua local y regional. En estas partes del condado, los proyectos de desarrollo han avanzado con redes internas de aceras en solo un lado de las calles para mantenerse por debajo del límite máximo respectivo de superficies impermeables del área. Esto hace que sea más difícil para los peatones desplazarse por estas comunidades y fomenta la conducción para viajes que se pueden hacer a pie, lo cual aumenta las emisiones del transporte del condado y el impacto climático del desarrollo. Los caminos peatonales y las ciclovías que exigen los planes maestros aplicables, la CSDG, el Código de zonificación y las reglamentaciones del condado deben priorizarse en todas las comunidades.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT

B-9: Facilitar la implementación de medidas para apaciguar el tránsito.

La gestión de la velocidad vehicular es un elemento esencial para crear un entorno peatonal de alta calidad. Deben instalarse medidas para apaciguar el tránsito siempre que no se cumplan las velocidades objetivo definidas en la CSDG o los planes maestros pertinentes. Las acciones clave para esta recomendación fomentan la evaluación continua del enfoque de medidas para apaciguar el tránsito del condado y una mayor dependencia del criterio de ingeniería cuando se trata de tomar

decisiones sobre la instalación de medidas para apaciguar el tránsito, marcaciones de cruces peatonales y otros tratamientos.

Acciones clave:

B-9a: Aumentar la financiación de medidas para apaciguar el tránsito en todo el condado para fomentar un enfoque más proactivo para la instalación de medidas para apaciguar el tránsito.

La CSDG aumenta el tipo y la ubicación de la infraestructura potencial de medidas para apaciguar el tránsito en el condado de Montgomery, pero se necesita financiación adicional para instalar más medidas para apaciguar el tránsito, especialmente de forma proactiva en las ubicaciones donde más se necesita.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Agencias responsables: Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

B-9b: Utilizar la demanda potencial de los peatones, en lugar de los volúmenes de peatones observados, para decidir si instalar o dónde instalar mejoras de conectividad peatonal.

A través del proceso del Estudio de ingeniería de tránsito, los miembros de la comunidad pueden identificar problemas de seguridad y conectividad y solicitar al MCDOT que los aborde con los tratamientos adecuados. Con frecuencia, el fundamento para no instalar un tratamiento de seguridad/conectividad es que el volumen de peatones que utilizarían la mejora es demasiado bajo. Una ubicación con volúmenes peatonales bajos podría ser el resultado de muchos factores, como instalaciones peatonales inadecuadas o altas velocidades vehiculares. La demanda observada no es indicativa de demanda potencial cuando las condiciones actuales no son seguras.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT

B-10: Asumir el control del condado de las autopistas estatales.

Montgomery Prospera 2050, el plan general del condado, prevé transformar los centros de actividades y los corredores de crecimiento en entornos multimodales seguros, cómodos e irresistibles. Sin embargo, el estudio del Análisis predictivo de seguridad de Planificación de Montgomery descubrió que los bulevares del centro y los bulevares de las zonas céntricas son los tipos de calle más peligrosos del condado para los peatones y deben priorizarse para las mejoras. Las autopistas estatales representan aproximadamente 45 millas de carretera en los centros y en las zonas céntricas, además de alrededor de 55 millas a lo largo de los corredores de tránsito rápido de autobuses (Bus Rapid Transit, BRT) del plan maestro (ver Tabla 6 y los mapas asociados de las áreas del centro y las zonas céntricas). Transferir el control de estas carreteras le brindaría al condado flexibilidad para

modernizar estas carreteras estatales para priorizar el desplazamiento a pie, en bicicleta y el tránsito, y permitirle hacerlo mucho más rápido con respecto a lo que se puede hacer hoy.

Acciones clave:

B-10a: Desarrollar un enfoque para lograr un mayor control del condado sobre las autopistas estatales, comenzando en los centros y las zonas céntricas y en los corredores de crecimiento de Montgomery Prospera 2050.

La transferencia de la calzada no es un tema sencillo e identificar la ruta más adecuada requerirá estudio y mucha coordinación local-estatal. En particular, es de suma importancia desarrollar una estrategia para financiar las operaciones y el mantenimiento continuos para las millas de calzada transferidas. Esta acción clave es el inicio de la conversación que debe tener lugar para hacer realidad esta recomendación.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, tasas de desplazamiento a pie, seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: Ejecutivo del Condado, delegación estatal

B-11: Abordar la gestión de cordones para priorizar la seguridad peatonal y replantearse cómo se utiliza el espacio del cordón.

Existe la necesidad de pensar estratégicamente en cómo se utiliza el espacio en la acera. La demanda de este espacio ha aumentado bruscamente con el aumento del uso de servicios de entrega y empresas de redes de transporte como Lyft y Uber, así como el servicio de taxi convencional y el estacionamiento en la calle. Estas demandas afectan a los peatones de diversas maneras, incluso en los cruces peatonales, que a veces son bloqueados por los camiones de reparto y los conductores de compañías de redes de transporte que cargan y descargan. La acción clave fomenta el desarrollo de un plan para gestionar este espacio de manera más eficaz.

Acciones clave:

B-11a: Desarrollar un plan de gestión de cordones y poner a prueba enfoques innovadores para la gestión de cordones.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivo: Mejorar la seguridad peatonal

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT

Mantener

La experiencia peatonal en el condado de Montgomery puede variar en gran medida en función de cuán diligentemente se poda la vegetación, se patea la nieve y se mantienen lisas y niveladas las aceras. No es suficiente invertir en la construcción de más espacios peatonales. Esta sección establece recomendaciones que aclaran las reglamentaciones existentes y proponen cambios en la forma en que el condado y los propietarios de propiedades privadas cuidan las aceras, los caminos y otros espacios peatonales para que estas inversiones puedan proporcionar una alta calidad de servicio para todos en los años venideros.

MA-1: Reparar las aceras de manera proactiva.

Las aceras en todo el condado deben mantenerse equitativamente. Actualmente, el MCDOT depende en gran medida de solicitudes a través del sistema 311 del condado para identificar aceras que necesitan reparación. Sin embargo, depender de los informes del 311 probablemente genera desigualdades, ya que las comunidades con acceso a la tecnología, tiempo disponible y confianza en el gobierno limitados tienen menos probabilidades de informar problemas. La acción clave fomenta ser más proactivo con respecto al mantenimiento de las aceras.

Acciones clave:

MA-1a: Crear un plan para inspeccionar y reparar proactivamente las aceras y los caminos del condado de Montgomery de manera equitativa en todo el condado y hacer un seguimiento de la implementación.

Desarrollar un enfoque proactivo que incluya un conjunto claro de criterios sobre cuándo y cómo reparar una acera o un camino conducirá a resultados mejores y más equitativos, al tiempo que probablemente ahorrará dinero a largo plazo al abordar los problemas antes de que se vuelvan más costosos. Debe considerarse la protección de los árboles en el proceso de inspección de aceras.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT

MA-2: Mantener despejadas las aceras y bajadas de cordón.

Los espacios peatonales deben estar libres de vegetación, nieve y otros elementos que estrechen la acera y limiten la accesibilidad. Si bien el mantenimiento de la calzada está centralizado en gran medida dentro de los gobiernos locales y estatales, el mantenimiento de los espacios peatonales está fragmentado, y depende de que los propietarios mantengan sus aceras adyacentes accesibles y en buenas condiciones. Los eventos recientes notorios y trágicos a lo largo de Old Georgetown Road y calzadas similares sirven para destacar que este enfoque fragmentado no solo es inequitativo, al enfatizar la primacía de viajar en vehículos motorizados sobre las personas que caminan y andan en bicicleta, sino que también puede ser mortal. Estas acciones clave identifican oportunidades para abordar estas desigualdades y ayudar a los propietarios a comprender sus responsabilidades.

Acciones clave:

MA-2a: Auditar las calzadas principales del condado y el estado según la temporada para detectar sobrecrecimiento de la vegetación y erosión que reduzca el ancho efectivo de las aceras, restrinja la accesibilidad a las aceras y limite la visibilidad. Los problemas identificados deben abordarse y monitorearse inmediatamente para que no vuelva a ocurrir.

Al igual que la nieve en invierno, la vegetación puede meterse en la acera y estrechar su ancho efectivo o hacerla intransitable, lo cual degrada la accesibilidad y la seguridad. El MCDOT debe desarrollar un plan para la frecuencia con la que se auditarán las calles y los caminos.

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT

Agencia de apoyo: MDOT SHA

MA-2b: Modificar el requisito de despeje de nieve del condado de Montgomery para especificar que los propietarios deben despejar un camino de al menos cinco pies de ancho en los caminos en el derecho de paso público adyacente a su propiedad.

El Capítulo 49, Sección 17 del Código del Condado requiere que los propietarios de inmuebles despejen un camino lo suficientemente ancho para el uso seguro de peatones y sillas de ruedas. Sin embargo, la falta de un ancho de despeje de nieve especificado hace que este requisito sea difícil de hacer cumplir, así como difícil de interpretar para aquellos que no están familiarizados con los requisitos operativos de la silla de ruedas. Este es un problema de equidad porque las aceras mal paleadas pueden mantener a algunos miembros de la comunidad confinados en sus hogares, mientras que otros pueden seguir desplazándose más fácilmente sin que los molesten los obstáculos de la nieve. Si una acera es más angosta que cinco pies (el ancho de acera preferido por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades [ADA]), se debe despejar todo el ancho de la acera. Los dueños de propiedades adyacentes

son responsables de despejar las bajadas de cordón y los cruces peatonales según las reglamentaciones del condado existentes.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Líder: Consejo del Condado

MA-2c: Llevar a cabo actividades de difusión con los propietarios respecto a su responsabilidad de mantener las aceras libres de automóviles estacionados, receptáculos de basura, vegetación colgante, nieve y otras obstrucciones.

Los propietarios generalmente son más conscientes de los requisitos de despeje de nieve que de otras responsabilidades de mantenimiento de aceras. El Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios (Department of Housing and Community Affairs, DHCA) actualmente lleva a cabo actividades de difusión pública sobre el despeje de nieve, por lo que esta difusión debe extenderse a otros problemas de mantenimiento de aceras, como la eliminación de vegetación y la colocación de receptáculos de basura. Para aquellos miembros de la comunidad que no puedan mantener sus aceras, considerar la creación de un equipo voluntario de mantenimiento de aceras para hacerlo. Ante el incumplimiento continuo documentado, deben considerarse medidas de cumplimiento.

Precedente: Washington, D. C. cuenta con un equipo de voluntarios para la nieve.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, tasas de desplazamiento a pie

Líder: DHCA

MA-2d: Estudiar los beneficios y costos de que el condado asuma la responsabilidad de despejar la nieve a lo largo de todos los bulevares del centro, los bulevares de las zonas céntricas, las calles del centro, las calles de las zonas céntricas y los corredores de tránsito rápido de autobuses.

Las aceras que no están despejadas de nieve son inaccesibles para las personas con discapacidades y pueden presentar un peligro para la seguridad, especialmente en las carreteras arteriales (p. ej., para acceder a una parada de autobús, una persona podría elegir caminar en la carretera, en lugar de la acera). El condado ya despeja 60 millas de aceras a lo largo de las carreteras arteriales, y la Ley de Palar Nuestras Aceras ha agregado a esta lista aceras a lo largo de 19 carreteras similares en las Áreas de énfasis en la equidad (una geografía similar a las EFA).

La recomendación se basa en el compromiso del condado con la Ley de Palar Nuestras Aceras y reconoce que, incluso con la rigurosa aplicación del requisito del condado de que los propietarios despejen la nieve de las aceras dentro de las 24 horas, las aceras no despejadas dentro del período de 24 horas presentarían un peligro significativo para la seguridad. Estas

aceras a lo largo de las principales carreteras son demasiado importantes para que la conectividad peatonal dependa de los propietarios individuales para asegurar que se palleen.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, tasas de desplazamiento a pie, seguridad peatonal

Líder: MCDOT

MA-3: Incorporar el mantenimiento de calzadas en los proyectos de servicios públicos.

El trabajo de servicios públicos a menudo implica cortar la superficie de la carretera y volver a pavimentar cuando se completa el trabajo de servicios públicos. Como parte de este proceso, los trabajadores de servicios públicos tienen la oportunidad de volver a pintar las marcaciones del cruce peatonal y actualizar las marcaciones del cruce peatonal a marcaciones de alta visibilidad. Esto sería beneficioso porque no requiere la movilización del personal o contratistas del MCDOT para realizar este mantenimiento del cruce peatonal.

Acciones clave:

MA-3a: Utilizar la repavimentación después del trabajo de servicios públicos como mecanismo para actualizar los cruces peatonales a un diseño de alta visibilidad y el mantenimiento de otras marcaciones de pavimento según sea necesario.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, MCDPS

Agencia de apoyo: Servicios públicos

MA-4: Minimizar el tiempo de reparación del alumbrado público.

La iluminación es un elemento esencial de la seguridad pública. En la actualidad, el tiempo de reparación promedio del alumbrado público roto del MCDOT es de siete días. Minimizar la cantidad de tiempo durante el cual el alumbrado público permanece roto garantizará que los peatones del condado de Montgomery sigan desplazándose cómodamente en sus comunidades por la noche.

Acciones clave:

MA-4a: Los propietarios del alumbrado público deben publicar planes de mejora de la respuesta y realizar un seguimiento de su progreso.

El MCDOT y las compañías de servicios públicos responsables de mantener el alumbrado público del condado deben dar a conocer el tiempo que se tarda en volver a poner en servicio

el alumbrado público después de diferentes tipos de interrupciones. Estas entidades deben esforzarse por seguir reduciendo los cortes de luz.

Objetivos: Seguridad peatonal, tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: MCDOT, servicios públicos

Proteger

El condado de Montgomery ha adoptado la Visión cero, un compromiso para eliminar lesiones graves y muertes en el sistema de transporte para el 2030. Si bien las recomendaciones relacionadas con la construcción y el mantenimiento de espacios peatonales ya resaltadas también mejorarán la seguridad, las recomendaciones que siguen son cambios sistémicos en la política y programación que acelerarán la implementación proactiva de la Visión cero y asegurarán que los peatones estén seguros mientras se desplazan por el condado de Montgomery.

P-1: Reducir los impactos del diseño y el funcionamiento de los vehículos en la seguridad de los peatones.

El diseño, el peso y la velocidad de los vehículos motorizados son factores críticos en la probabilidad de un accidente peatonal y su gravedad resultante. Los vehículos de hoy son significativamente más grandes que los de décadas anteriores y están diseñados con problemas de visibilidad inherentes como capós elevados, lo que crea puntos ciegos frontales masivos que ocultan a los niños y a muchos otros peatones de la vista. A medida que el aumento de masa se combina con velocidades más altas, se crea más energía y es mucho más probable que las colisiones con peatones provoquen lesiones graves o mortales. Además, el tamaño de los vehículos de emergencia, como los camiones de bomberos, suele ser un factor limitante para lograr diseños seguros para las calles. Estas acciones clave identifican enfoques para mitigar estos problemas de seguridad peatonal y reducir las barreras del rediseño de las calles para ayudar a lograr la Visión cero.

Acciones clave:

P-1a: Instalar reguladores de velocidad o dispositivos de control de velocidad inteligentes en los vehículos del condado y de las agencias públicas para garantizar que sus conductores cumplan con el límite de velocidad.

El condado y las agencias públicas deben dar el ejemplo cuando se trata de conducir de manera segura al establecer un límite superior para la velocidad de los vehículos con tecnologías de regulador de velocidad. Los vehículos de emergencia deben estar exentos de esta política.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: Ejecutivo del Condado, Parques de Montgomery, MCPS

P-1b: Desarrollar una estrategia para comprar vehículos de emergencia que puedan navegar por calles más estrechas y radios de acera más estrechos mientras se mantienen los estándares de desempeño adecuados.

El tamaño y el diseño de los vehículos de bomberos y de emergencia a menudo dictan el diseño de la calle en detrimento de la seguridad y comodidad peatonal; estos vehículos

requieren calles más anchas y dimensiones de radios de acera más grandes que otros vehículos. Las calles más anchas aumentan la exposición de los peatones al tráfico al cruzar la calle, y los radios de acera más grandes permiten a los vehículos hacer giros más rápidos, lo que da como resultado una colocación menos conveniente y menos directa de la rampa de acera y reduce la capacidad de los automovilistas para ver a los peatones cruzando la calle. Otras comunidades de todo el país y del mundo han creado flotas de vehículos de emergencia que pueden operar en calles más estrechas y hacer giros más estrechos que la flota del condado de Montgomery.

Precedentes: El Departamento de Bomberos de Los Ángeles compró su primer camión de bomberos eléctrico, el Rosenbauer RTX, en el 2022. Es más silencioso, más estrecho y tiene un radio de giro más ajustado que otros camiones de bomberos. San Francisco ha estado comprando camiones de bomberos más pequeños para apoyar los esfuerzos de seguridad peatonal desde el 2017.

Objetivo: Seguridad peatonal

Líder: Servicio de bomberos y rescate

P-1c: Desarrollar legislación para crear una nueva clase de licencia de conducir comercial requerida para operar vehículos con problemas identificados de seguridad y visibilidad peatonal.



Un camión y su punto ciego delantero. Crédito de la imagen: Informes del consumidor

La altura, la longitud y el ancho de un vehículo, además de la longitud del capó contribuyen a cuán bien los conductores pueden ver a los peatones, cuán rápido pueden desacelerar los vehículos y cuánto daño pueden causar a un peatón (u otro usuario de la carretera) en el caso de un accidente. Los conductores de vehículos más altos y largos se beneficiarían de una mayor educación y capacitación, pero hoy en día, por lo general, no se exige una licencia de conducir comercial en Maryland para vehículos de menos de 26,000 libras (un tráiler). Exigir

una licencia especializada y educación asociada para operar estos vehículos más peligrosos mejorará la seguridad peatonal en todo el estado porque los conductores tendrán capacitación específica sobre cómo operar vehículos grandes de manera segura.

Objetivo: Seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal

P-1d: Desarrollar legislación para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas mediante la implementación de un requisito de examen de conocimientos como parte del proceso de renovación de la licencia de conducir.

Con el tiempo, cambian las reglas y reglamentaciones que rigen el sistema de transporte, y se implementan nuevos métodos de trazado de líneas, carteles, instalaciones y señalización de carreteras. Sin embargo, a menos que una licencia de conducir de Maryland haya vencido hace un año o más, no hay ningún requisito de volver a realizar los exámenes de habilidades de conducción o conocimientos al momento de la renovación de la licencia. Un requisito de examen de conocimientos, con la opción de volver a realizarlo tantas veces como sea necesario para aprobarlo, proporcionaría la oportunidad de poner al día a los conductores sobre los cambios en el sistema de transporte y las leyes y reglamentaciones relevantes desde su última renovación de licencia entre cinco y ocho años antes. Esto daría como resultado una mejor conducción y una mayor seguridad para todos los usuarios de carreteras. Se deben hacer esfuerzos para asegurar que este nuevo requisito no suponga una carga indebida para la Administración de Vehículos Motorizados. Además, cada año, el condado debe notificar a todos los hogares del condado para identificar los cambios en las normas y reglamentaciones de tráfico que hayan entrado en vigencia durante el último año.

Objetivo: seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal

P-1e: Estudiar exigir o incentivar el uso de sistemas de detección de peatones en los vehículos registrados en el condado de Montgomery.

Los sistemas de detección de peatones son cada vez más comunes en los vehículos nuevos. Estos sistemas informan a los conductores sobre los peatones en sus proximidades y pueden realizar frenados automáticos para evitar chocar a un peatón. El condado debe estudiar si exigir o incentivar el uso de estas tecnologías sería un enfoque rentable para reducir las lesiones y muertes de peatones.

Objetivo: Seguridad peatonal

Líder: Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

P-2: Mejorar y ampliar los cruces protegidos.

La CSDG del condado recomienda un espacio máximo de cruce protegido para cada tipo de calle en el condado. Sin embargo, muchas calles no cumplen con estas recomendaciones, lo que resulta en cruces inseguros frecuentes. Proporcionar un espacio de cruce protegido que sea coherente con la CSDG y actualizar los cruces protegidos existentes mejorará la seguridad y la satisfacción de los peatones al reducir el cruce a mitad de cuadra fuera de los cruces peatonales, separar mejor a los peatones y conductores, reducir el retraso peatonal, crear rutas peatonales más directas y proporcionar más espacios para detener el cruce medio entre las direcciones de tráfico. Las acciones clave abordan la falta de cruces protegidos e identifican cambios de señalización que mejorarían la comodidad peatonal.

Acciones clave:

P-2a: Desarrollar una metodología para identificar y priorizar la implementación de nuevos cruces protegidos en ubicaciones a mitad de cuadra o no controladas en función de las características de la calzada, las velocidades y los volúmenes de vehículos motorizados, la proximidad a las paradas de autobús, la proximidad a lugares que atraen peatones, incluidos parques y escuelas, el historial de accidentes peatonales y otros criterios relevantes.

En muchas partes del condado, la distancia entre las ubicaciones de cruce protegido excede el espacio recomendado identificado en la CSDG. De hecho, la **Error! Reference source not found.** del capítulo Condiciones existentes destaca que el 16 % de los choques peatonales graves y mortales se producen en intersecciones no controladas y el 37 % de los choques peatonales graves y mortales se producen a mitad de cuadra. La integración de características de diseño de intersecciones protegidas coherentes con la CSDG puede mejorar en gran medida la seguridad de los peatones en todo el condado, pero con los cruces que se necesitan en tantos lugares, es necesario priorizar qué ubicaciones deben abordarse primero.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

P-2b: Establecer estándares para la distancia entre las paradas de autobús y el cruce protegido más cercano para alentar a los peatones a cruzar la calle en lugares seguros.

Al subir a un autobús o bajarse del mismo, los pasajeros generalmente deben cruzar una calle. La ubicación de paradas de autobús a una corta distancia de cruces protegidos alentaría a los peatones a cruzar la calle en lugares más seguros. Por lo general, estos estándares deben conducir a una mayor construcción de cruces protegidos (con algunas excepciones en las que la consolidación de las paradas de autobús puede tener sentido para fines operativos).

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, WMATA

P-2c: Hacer que el no girar en rojo (No Turn on Red, NTOR) sea la opción predeterminada en centros de la ciudad y zonas céntricas, y evaluarlo en otros lugares según el caso. Aplicar el NTOR utilizando enfoques de aplicación automatizada y dispositivos de control de tráfico adicionales según sea necesario.

Las políticas de no girar a la derecha en rojo tienen como objetivo reducir las colas y la congestión de vehículos motorizados, y aumentar la satisfacción del conductor. Sin embargo, crean seguridad y comodidad para los peatones que cruzan la calle, especialmente para los más vulnerables. Existen problemas de seguridad porque los conductores pueden mirar hacia la izquierda para evitar vehículos que se aproximan y es posible que no vean peatones en el cruce peatonal. Además, si bien los peatones avistados pueden navegar alrededor de los conductores que ingresan al espacio para peatones a medida que los peatones cruzan legalmente, los peatones con visión deficiente o nula tendrán más dificultad. Como resultado, el 80 % de quienes respondieron la encuesta de peatones en todo el condado están insatisfechos con que los conductores corten camino por el cruce peatonal. Por lo tanto, en áreas del condado con mayor actividad peatonal, como los centros y las zonas céntricas, el NTOR debe ser la opción predeterminada. En otras partes del condado, la opción de NTOR debe evaluarse según el caso.

Precedente: Washington, D. C. puso fin a la opción de Girar a la derecha en rojo en 100 ubicaciones en 2019.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, municipios del condado



Un aviso junto a un semáforo indica que ningún vehículo puede girar a la derecha con una luz roja entre las 7 a.m. y las 7 p.m.

P-2d: Priorizar los cruces peatonales utilizando prioridades de paso para peatones (Leading Pedestrian Intervals, LPI) (o prioridades de paso directo) en intersecciones señalizadas a lo largo de los bulevares del centro, las calles del centro, los bulevares de las zonas céntricas y las calles de las zonas céntricas. En cualquier otro lugar, implementar LPI a una cierta distancia de escuelas, parques y centros comunitarios a lo largo de esas carreteras. Asegurarse de que las señales peatonales accesibles en ubicaciones con LPI proporcionan una señal sonora para indicar cuándo ha comenzado la fase peatonal.

La LPI es un enfoque para la señalización del tráfico que proporciona a los peatones una ventaja para entrar en la intersección antes de todo el tráfico paralelo de vehículos motorizados. Del mismo modo, las prioridades de paso directo permiten que los peatones y los vehículos paralelos que circulan en línea recta continúen, mientras retrasan el giro de los vehículos para reducir los conflictos con los peatones. Las LPI son una contramedida de seguridad comprobada de la Administración Federal de Carreteras porque brindan a los peatones la oportunidad de establecerse en el cruce peatonal antes de los vehículos que giran, de este modo se vuelven más visibles y se limita el potencial de conflicto. Proporcionar LPI cerca de ubicaciones con poblaciones más vulnerables y en áreas con mayor actividad peatonal mejorará la seguridad.

Precedentes: Más del 30 % de los semáforos de Seattle tienen LPI. Recientemente, identificaron una reducción del 50 % en colisiones peatonales con giro y una reducción del 35 % en colisiones con lesiones graves y mortales en ubicaciones con LPI. Las LPI también son un tratamiento común en Washington, D. C.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA



Los peatones comienzan a cruzar la calle mientras que los automóviles adyacentes tienen una señal roja.

P-2e: Reducir los tiempos de espera peatonales mediante el desarrollo de una política sobre las duraciones del ciclo de señal de tránsito objetivo y máximas por tipo de calle.

Las duraciones del ciclo de señal más largas dan como resultado un mayor retraso peatonal y el incumplimiento de las señales, y hacen que el desplazamiento peatonal sea menos conveniente. En consecuencia, la satisfacción con el tiempo de espera de la señal peatonal es del 44 % en todo el condado. Establecer duraciones del ciclo de señal objetivo por función de calle y contexto de uso de la tierra se adaptará de manera más segura y eficiente a los peatones.

Nota: La acción clave P-2e y la acción clave EA-3a pueden funcionar en cierta medida con fines cruzados, ya que proporcionar más tiempo para que los peatones crucen la calle puede requerir una mayor duración del ciclo de señal. Es posible que no haya una oportunidad para implementar ambas acciones clave en la misma intersección.

Precedentes: Seattle estableció duraciones del ciclo de señal máximas y objetivo para diferentes tipos de calles. Londres está trabajando activamente para acortar los ciclos de señal a fin de reducir el retraso peatonal con el objetivo de “ahorrarle tiempo a los peatones”.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Líder: MCDOT

P-2f: Actualizar la CSDG y las Reglamentaciones ejecutivas para hacer que los refugios peatonales promedio sean una alta prioridad para las intersecciones con seis o más carriles, incluidos los carriles de salida, los carriles de giro y los carriles auxiliares.

Solo el 16 % de los cruces peatonales a través de seis o más carriles en el condado tienen un refugio promedio, un lugar para pararse de manera segura entre las direcciones del tráfico, y en consecuencia, la satisfacción con los lugares para detenerse a mitad de camino mientras se cruza una calle es del 33 % en todo el condado. Instalar más refugios mejoraría la seguridad al permitir que los peatones decidan cruzar solo una dirección de tránsito a la vez.

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT

P-2g: Quitar los carriles de giro a la derecha canalizados de flujo libre donde la geometría de la calzada lo permita, y mejorar su diseño cuando no lo permita.

Los carriles canalizados de giro a la derecha que fluyen libremente permiten que los vehículos motorizados viajen a alta velocidad al pasar por una intersección. Los conductores que utilizan estos carriles tienden a centrarse más en ceder el paso al tráfico de vehículos motorizados en la carretera en la que se fusionan, que en los peatones que pueden estar cruzando el carril de giro a la derecha canalizado para pasar la intersección. Las altas velocidades de los vehículos motorizados reducen la visibilidad y el tiempo de reacción tanto

para conductores como para peatones, lo que aumenta el riesgo de colisión grave o mortal. Los carriles de giro a la derecha canalizados también son difíciles de navegar para las personas con discapacidades visuales. Modificar estos carriles cambiando la geometría de la calzada, eliminar la isla de atenuación del tránsito o añadir control de tráfico mejorará la seguridad de los peatones y la accesibilidad de las intersecciones.

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA



Es difícil pasar por un carril de giro a la derecha canalizado con isla de atenuación del tránsito en Bel Pre Road y Georgia Avenue.

P-3: Diseñar estacionamientos seguros para peatones.

El diseño del estacionamiento debe separar a los peatones de los vehículos motorizados tanto como sea posible y reducir los puntos de conflicto entre peatones y vehículos motorizados. Sin embargo, los estacionamientos en el condado de Montgomery generalmente no priorizan una experiencia peatonal segura y desalientan el acceso peatonal. La acción clave ayudará a asegurar que los estacionamientos en desarrollo nuevo estén diseñados de acuerdo con las mejores prácticas para peatones.

El 10 % de los accidentes graves y mortales que involucran a peatones ocurren en los estacionamientos.

Acciones clave:

P-3a: Desarrollar estándares de diseño de estacionamientos que mejoren la seguridad y reduzcan los conflictos entre peatones y vehículos motorizados.

También se recomiendan actualizaciones a la orientación de diseño de estacionamientos del condado en el Plan de Visión cero de 2030 para los años fiscales 2022 y 2023. Los estándares de diseño guiarían el desarrollo de estacionamientos públicos y privados nuevos y

modernizados, lo que proporcionará apoyo adicional a los esfuerzos del condado para garantizar la seguridad de los estacionamientos.

Objetivo: Seguridad peatonal

Líder: Planificación de Montgomery

Agencia de apoyo: MCDOT, MCDPS

P-4: Educar y alentar a los peatones de todas las edades a caminar de manera segura.

Para crear un condado de Montgomery apto para peatones, es esencial que los miembros de la comunidad de todas las edades comprendan cómo desplazarse a pie o con ruedas de manera segura y que reciban apoyo para hacerlo. Las acciones clave apuntan a identificar nuevos lugares y agencias para llevar a cabo programas de educación y apoyo.

Acciones clave:

P-4a: Llevar a cabo programas educativos de seguridad para peatones y ciclistas en asociación con agencias como MCPL, MCPS y el MCR.

Colaborar con otras agencias en la educación sobre la seguridad peatonal permitiría al condado de Montgomery educar a nuevas audiencias sobre la seguridad peatonal. Esta educación sobre seguridad peatonal debe ofrecerse en los muchos idiomas que prevalecen en todo el condado.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MCPL, MCR, MCPS

P-4b: Desarrollar “jardines de tránsito” en varios lugares convenientes del condado.

Los “jardines de tráfico” son cuadrículas que simulan calles donde los niños pueden aprender las reglas de tránsito para peatones, ciclistas y conductores en un entorno alejado de los vehículos motorizados. El desarrollo de “jardines de tránsito” en varios lugares del condado, potencialmente colocados junto a escuelas o parques, proporcionaría oportunidades para que grupos escolares, padres y otras personas participen en educación práctica sobre seguridad vial.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MCPL, MCR, MCPS, Parques de Montgomery, municipios del condado

P-4c: Integrar rutas seguras a la escuela en el plan de estudios y las actividades diarias de MCPS.

Alentar y apoyar a los estudiantes que caminan a la escuela puede ser llevado a cabo de la manera más eficaz por MCPS. El sistema de MCPS es tan grande que un programa exitoso de Rutas seguras a la escuela (Safe Routes to School, SRTS) requiere mayores niveles de personal y una atención más cercana. Crear iniciativas de SRTS en las escuelas de MCPS utilizando docentes-coordinadores y padres voluntarios, junto con recomendaciones complementarias para alentar el desplazamiento a pie, pondrá a MCPS en la mejor posición para aumentar la cantidad de estudiantes que caminan.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Tasas de desplazamiento a pie, seguridad peatonal

Líder: MCPS

Agencia de apoyo: MCDOT

P-5: Hacer que caminar a la escuela sea más seguro y directo.

Los estudiantes del condado de Montgomery deben poder caminar a la escuela de manera segura y directa. Sin embargo, en muchas partes del condado, MCPS proporciona servicios de autobús a los estudiantes que están a una distancia transitable a pie porque el distrito escolar ha identificado la ruta peatonal como demasiado peligrosa. Las acciones clave que siguen están dirigidas a mejoras de seguridad a una corta distancia de la escuela.

Acciones clave:

P-5a: Priorizar ubicaciones para guardias de cruce escolares adicionales y abogar por fondos adicionales.

Aumentar la cantidad de lugares de cruce con guardias de cruce permitiría que más estudiantes caminen a la escuela y reduciría los peligros de transporte, lo cual mejoraría la salud y seguridad de los estudiantes, mientras se reducen las millas recorridas por vehículos y los costos operativos del distrito escolar.

Objetivos: Seguridad peatonal, tasas de desplazamiento a pie

Líder: MCPD

Agencia de apoyo: MCPS



Guardias de cruce guían a los estudiantes a través de Veirs Mill Road.

P-5b: Financiar autobuses de caminata escolares para reducir el número de estudiantes que van a la escuela en automóvil.

Un autobús de caminata escolar es un grupo de estudiantes que caminan hacia/desde la escuela con la orientación de adultos. Ayudan a los estudiantes a llegar a la escuela de la misma manera que los autobuses escolares, pero de una manera más activa, independiente y saludable. El financiamiento podría utilizarse para incentivar la participación, proporcionar materiales promocionales y otro apoyo general. La reducción de los viajes en vehículos a las escuelas reduce la probabilidad de choques peatonales que involucran a los estudiantes al llegar y salir de la escuela, y minimiza las emisiones del transporte asociadas al sistema de escuelas públicas. El éxito de este esfuerzo se mediría por la cantidad de estudiantes que caminan a la escuela como parte de los autobuses de caminata escolares.

Objetivo: Tasas de desplazamiento a pie

Líder: MCPS

P-5c: Desarrollar e implementar calles escolares, cierres parciales de carreteras inmediatamente adyacentes a las escuelas durante la llegada y la salida, en varias escuelas como prueba piloto.

Un programa de calles escolares reduciría la probabilidad de que los estudiantes se lesionen por automóviles mientras caminan hacia o desde la escuela al eliminar el espacio con la mayor cantidad de puntos de conflicto peatonal: el área inmediatamente alrededor de una escuela durante la recogida/entrega de estudiantes. Si bien no es necesariamente apropiado en todas las escuelas, MCPS debe trabajar con el MCDOT para explorar varios sitios piloto en escuelas de todo el condado antes de, en última instancia, ampliar el programa a todo el condado. Las calles escolares pueden variar según el contexto, pero los elementos principales son el cierre de las calles de llegada y salida escolar para todos menos los peatones, los ciclistas, los vehículos de emergencia y los vehículos de los residentes locales.

Precedente: Las calles escolares son comunes en Londres y otras partes del Reino Unido.

Objetivos: Seguridad peatonal, tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: MCDOT, MCPS



Un letrero anuncia las restricciones de conducir por una calle junto a una escuela. Crédito fotográfico: Wikimedia/Secretlondon

P-5d: Desarrollar e implementar un plan de gestión de la demanda de transporte en todo el condado para escuelas que aborde todos los desplazamientos relacionados con la escuela, incluidos los desplazamientos de estudiantes, padres y miembros del personal.

Las inquietudes sobre el tráfico relacionado con las escuelas pueden limitar la capacidad del condado para ampliar las escuelas existentes o construir nuevas escuelas en los sitios de los vecindarios existentes. Una forma de abordar estas inquietudes es a través del desarrollo y la implementación de un plan de gestión de la demanda de transporte que desaliente los desplazamientos en un automóvil privado y aliente el uso de modos más seguros y sostenibles, incluida la caminata por parte de todos los usuarios de las instalaciones de MCPS, incluidos maestros, administradores, personal, estudiantes y residentes locales. Ya existen planes similares para las escuelas privadas. La reducción de los viajes en vehículos a las escuelas reduce la probabilidad de choques peatonales que involucran a los estudiantes al llegar y salir de la escuela, y minimiza las emisiones del transporte asociadas al sistema de escuelas públicas.

Objetivo: Tasas de desplazamiento a pie

Líder: MCPS

P-5e: Identificar las rutas para caminar y andar en bicicleta hasta la escuela dentro de cada área geográfica de actividad escolar de MCPS, y asegurarse de que todos los estudiantes dentro del área puedan caminar y andar en bicicleta hasta la escuela de manera segura.

Caminar y andar en bicicleta debe ser el modo de desplazamiento preferido para los estudiantes que están a menos de una milla de las escuelas primarias, una milla y media de las escuelas secundarias y dos millas de las escuelas secundarias. MCPS debe coordinar con el MCDOT para identificar rutas específicas para caminar y andar en bicicleta para cada escuela que permitan a todos los estudiantes que viven dentro de estos límites caminar y andar en bicicleta de forma segura hasta la escuela utilizando aceras, caminos y cruces que no tengan una puntuación PLOC peor que “Algo cómodo”. Si no se puede lograr una puntuación “Algo cómodo” o “Muy cómodo” utilizando las rutas identificadas, MCPS debe coordinar con el MCDOT para proporcionar conexiones nuevas o mejoradas que sean más cómodas. La demanda observada de los peatones, tal como se menciona en la [acción clave B-9b](#), no debe ser un factor determinante al decidir dónde se realizan las mejoras.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Tasas de desplazamiento a pie, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCPS, MCDOT

P-6: Abordar la gestión del acceso para reducir los conflictos entre peatones y vehículos.

En las calles no residenciales, las interrupciones en las aceras deben limitarse ya que las entradas para automóviles y otras rampas de acera crean puntos de conflicto entre vehículos motorizados y peatones.

La satisfacción de los peatones con la frecuencia con la que las entradas para automóviles cruzan la acera es del 31 %.

Acciones clave:

P-6a: Implementar las recomendaciones en el Estudio de gestión del acceso.

El Estudio de gestión del acceso de Planificación de Montgomery completado en 2022 examinó las prácticas de gestión del acceso existentes en el condado de Montgomery y desarrolló recomendaciones para mejorar las prácticas de gestión del acceso e incorporar nuevas estrategias de gestión del acceso que sean coherentes con la Visión cero, un marco completo de calles, y un deseo de permitir la toma de decisiones con una perspectiva multimodal. El estudio identificó más de 30 recomendaciones para Planificación de Montgomery, el MCDOT, el MCDPS y la MDOT SHA. Esta acción clave reitera la importancia de implementar las recomendaciones en el Estudio de gestión del acceso.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: Planificación de Montgomery, MCDOT, MCDPS, MDOT SHA

P-7: Asegurarse de que las marcas de pavimento y los muebles de la calle estén instalados en lugares seguros para peatones.

La presencia y la ubicación de las marcas de pavimento, los postes de luz y las barandillas pueden tener un efecto positivo o negativo en la experiencia de los peatones. Estas acciones clave son oportunidades para garantizar que sean beneficiosas.

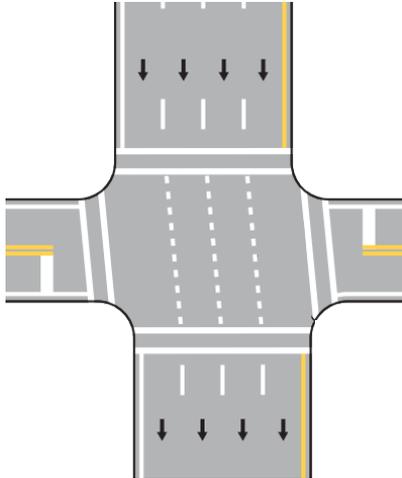
Acciones clave:

P-7a: Pintar las marcas de los carriles para indicar la presencia de calles menores a lo largo de las autopistas estatales de acuerdo con la guía del Manual de Maryland sobre dispositivos uniformes de control de tráfico (Maryland Manual on Uniform Traffic Control Devices, MdmUTCD).

En las intersecciones a lo largo de autopistas estatales, como Georgia Avenue y Colesville Road, donde no se requiere semáforo, es una práctica común continuar las líneas de carril de la carretera principal a través de intersecciones de calles menores. Los conductores a lo largo de las carreteras principales no tienen indicios de que estas intersecciones menores estén presentes. Esto es difícil para los conductores que intentan cruzar o girar hacia la carretera principal, pero es un problema de seguridad aún mayor para los peatones que intentan cruzar la calle. Sin las marcas de pavimento que delimitan la intersección, los peatones con el derecho legal de paso para cruzar la calle parecen estar cruzando a mitad de cuadra de manera poco segura. Estas intersecciones deben delimitarse con marcas de extensión de línea punteada en línea con la guía opcional proporcionada en la Sección 3B .08 del MdmUTCD y mostrada en la ilustración siguiente.

Objetivo: Seguridad peatonal

Líder: MDOT SHA



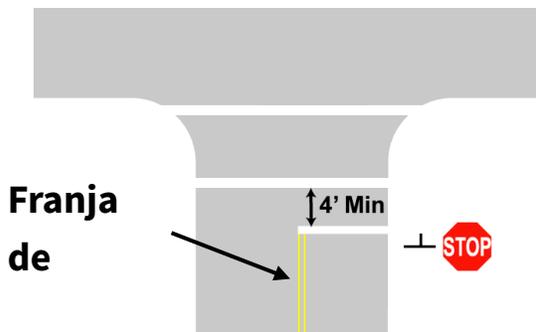
Marcas de extensión de carril punteadas. Crédito de la imagen: MdMUTCD

P-7b: Asegurarse de que las franjas de parada de vehículos estén ubicadas al menos cuatro pies detrás del cruce peatonal.

Las franjas de parada indican dónde se supone que los vehículos deben detenerse cuando se aproximan a una intersección donde deben parar o que tiene un semáforo. Deben instalarse al menos cuatro pies detrás del cruce peatonal, más de cuatro pies si así lo requieren las condiciones de la calzada. Hay muchas ubicaciones en todo el condado en las que faltan franjas de parada por completo, ya sea porque se han desgastado o porque nunca se instalaron en primer lugar. Si falta esta marca, está instalada demasiado cerca de un cruce peatonal marcado o está instalada dentro de un cruce peatonal sin marcar, habrá un conflicto entre peatones y vehículos motorizados. Las franjas de parada correctamente instaladas delimitan eficazmente el espacio de cruce de peatones.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA



Franja de parada 4 pies detrás del cruce peatonal. Crédito de la imagen: Agencia de Ingeniería de Transporte del Ejército de los EE. UU.

P-7c: Cuando se instalen barandillas junto a aceras o senderos, asegurarse de que estén ubicadas entre el espacio peatonal y la calzada.

Las barandillas se instalan para desviar los vehículos motorizados lejos de los peligros al borde de la carretera de vuelta a la calzada. Sin embargo, en muchos lugares del condado, estas barandillas se encuentran detrás de la acera. Ante un choque, la barandilla hace que el vehículo motorizado viaje por la acera antes de volver a entrar en la calzada, por lo que podría chocar a los peatones. Por este motivo, la Guía de diseño de calzadas de la Asociación Estadounidense de Funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte indica que las barandillas deben instalarse entre la calzada y el espacio peatonal si se necesita una barandilla. Cuando se instala de esta manera, la barandilla desvía el vehículo motorizado de vuelta a la calzada sin entrar en el espacio peatonal.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA



Barandilla detrás de la acera sobre Connecticut Avenue en Aspen Hill. Crédito fotográfico: Google Maps

P-7d: Eliminar las señales de tránsito y otros postes desmontables en las proximidades de las paradas de tránsito y otras áreas de actividad peatonal significativa.

Se instalan postes desmontables a lo largo de las carreteras para reducir la gravedad de los choques de vehículos automotores. Cuando un automóvil golpea un poste desmontable, el poste se desprende y se aleja del coche, lo que absorbe su energía y reduce la gravedad del choque para sus ocupantes. Sin embargo, cuando se golpean, los postes desmontables se convierten en proyectiles, lo que aumenta el riesgo de lesiones y muertes para los peatones en la zona, incluso aquellos que no son golpeados por un vehículo motorizado. Además, cuando se utiliza para una señal de peatón, la base de un poste desmontable puede dificultar que un usuario de silla de ruedas se acerque lo suficiente como para usar el botón pulsador. En áreas con actividad peatonal, no se deben utilizar postes desmontables.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

P-8: Aumentar las actividades de aplicación de las leyes de tránsito.

La aplicación es una estrategia importante para ayudar a lograr la Visión cero y hacer que el condado sea un mejor lugar para caminar. Tanto la ingeniería como la educación proporcionan beneficios sustanciales, pero es esencial garantizar que se cumplan las leyes de tránsito. Las siguientes acciones clave identifican enfoques para aumentar la profundidad y amplitud de la aplicación de las leyes de tránsito en todo el condado.

Acciones clave:

P-8a: Aumentar la cantidad de ubicaciones de aplicación automatizada de las leyes de tránsito (Automated Traffic Enforcement, ATE).

El objetivo del programa de ATE del condado de cámaras de exceso de velocidad y otros dispositivos similares es eliminar comportamientos de conducción peligrosos y hacer que el sistema de transporte sea más seguro. En un estudio del Instituto de Seguros para la Seguridad en las Carreteras (Insurance Institute for Highway Safety) de 2016, se descubrió que en las carreteras del condado de Montgomery donde había ATE, la probabilidad de exceso de velocidad se redujo un 62 % y la probabilidad de choques graves/mortales se redujo un 39 %. Para ampliar estos beneficios en todo el condado, la red de dispositivos de ATE debe ser mucho más amplia. Debe desarrollarse un plan para aumentar la cantidad de estos dispositivos para abordar tantos tipos diferentes de infracciones de tránsito como permita la ley estatal. Si un conductor incumple las leyes de tránsito en el condado, ese conductor debe recibir invariablemente una multa. Dado que la probabilidad de que un peatón muera en un choque de tránsito aumenta drásticamente con la velocidad del vehículo, mejorar el cumplimiento de los límites de velocidad salvará vidas de peatones.

La equidad debe ser una consideración significativa en la implementación de dispositivos de ATE.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: Ejecutivo del condado, MCPD, Consejo del Condado, Delegación estatal

P-8b: Aumentar las actividades de aplicación de las leyes de tránsito en persona.

Si bien la aplicación automatizada tiene muchos beneficios, existen oportunidades de mejorar la aplicación de las leyes de tránsito en persona, especialmente de infracciones que la aplicación automatizada no detecta o en lugares donde la aplicación automatizada no está presente. De particular relevancia para este plan maestro son las infracciones del derecho de paso de los peatones, el cumplimiento de las señales de parada y otros conflictos entre peatones y vehículos. Deben desarrollarse estrategias para identificar el mejor enfoque para aumentar esta actividad de aplicación necesaria.

Objetivo: seguridad peatonal

Agencias responsables: Ejecutivo del Condado, MCPD, Consejo del Condado, Parques de Montgomery

P-9: Disminuir ampliamente los límites de velocidad en todo el condado.

Las velocidades de tránsito más altas están directamente relacionadas con la gravedad de los accidentes. En busca de la Visión cero, el condado debe continuar esforzándose por reducir los límites de velocidad en los vecindarios y a lo largo de las carreteras principales, con el objetivo de que el límite de velocidad señalado en la carretera coincida con la velocidad objetivo descrita en la CSDG.

P-9a: Respalda la legislación estatal para permitir la reducción del límite de velocidad en toda la jurisdicción.

La capacidad del condado de Montgomery de reducir el límite de velocidad señalado y legal a lo largo de las calles residenciales está limitada por la ley estatal. Fracásó un esfuerzo legislativo reciente para permitir que las jurisdicciones reduzcan los límites de velocidad a no menos de 15 millas por hora (HB 404 en 2022). El condado debe apoyar toda la legislación que ofrezca a las agencias locales más flexibilidad para establecer límites de velocidad en línea con los objetivos del condado.

Precedente: Washington, D. C. redujo los límites de velocidad en las calles residenciales de toda la ciudad a 20 millas por hora.

Objetivo: Seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal

P-9b: Asegurarse de que los límites de velocidad y las velocidades observadas a lo largo de las carreteras del condado estén en línea con las velocidades objetivo identificadas en la CSDG.

Esta acción clave busca reducir la discrepancia entre la velocidad prevista de la carretera (velocidad objetivo) y la velocidad real de desplazamiento de los vehículos motorizados (velocidad observada). Además de cambiar los límites de velocidad señalizados, lograr esta acción clave requerirá cambios en la geometría de la calzada y otros factores para hacer que la velocidad de diseño de la carretera sea compatible con la velocidad objetivo.

Objetivo: Seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

Ampliar el acceso

El entorno peatonal se ha construido de una manera que puede dificultar o hacer imposible que algunos miembros de la comunidad caminen o rueden. Los peatones con discapacidades en el condado de Montgomery están un 10 % menos satisfechos con la experiencia peatonal que los peatones en general. Los peatones con discapacidades fuera de las áreas urbanas expresaron una insatisfacción aún mayor con la experiencia peatonal. Estas recomendaciones tienen como objetivo hacer que el sistema peatonal sea más accesible para todos los peatones, ya sea que caminen o rueden.

EA-1: Reducir los peligros de tropiezo.

Las aceras y los senderos deben ser suaves y cómodos para todos los usuarios. Una acera o un sendero irregular pueden hacer que caminar o andar en bicicleta sea incómodo e inseguro. Las acciones clave que siguen identifican formas de crear y mantener superficies más suaves para caminar y rodar.

Acciones clave:

EA-1a: Priorizar la reparación de aceras de ladrillo que presenten desafíos de accesibilidad identificados. Exigir que las aceras de ladrillo nuevas o rehabilitadas se construyan utilizando materiales antideslizantes y con patrones, espaciado y métodos de instalación diseñados para minimizar las perturbaciones para vehículos con ruedas.

Los ladrillos y adoquines son superficies desafiantes para caminar o rodar si están mal mantenidos. Abordar estos problemas de accesibilidad reparando estas aceras con material similar en consonancia con las mejores prácticas y luego asegurando la accesibilidad continua es esencial para el uso continuo de ladrillos y otros tratamientos de pavimentación que no sean de concreto.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: Distritos urbanos, Planificación de Montgomery

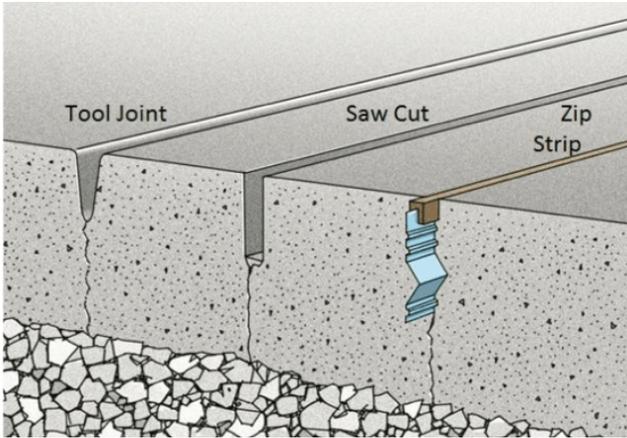
EA-1b: Juntas de acera con corte de sierra para minimizar las vibraciones de los peatones que usan dispositivos de movilidad o empujan cochecitos.

Las juntas de acera son necesarias para permitir que las aceras se expandan y contraigan con el tiempo de manera controlada. Sin embargo, las juntas diseñadas tradicionales pueden afectar a los peatones que usan dispositivos de movilidad y empujan cochecitos. Una junta con corte de sierra proporciona la menor perturbación para los usuarios de aceras con ruedas.

Precedente: Las juntas de contracción con corte de sierra son necesarias cuando una acera es un sendero para bicicletas designado o compartido en Portland, Oregón.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, tasas de desplazamiento a pie

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, MCDPS, municipios del condado



*Las juntas diseñadas son menos limpias y un poco más anchas que las juntas con corte de sierra.
Crédito de la imagen: StrongholdFloors*

EA-1c: Fortalecer las reglamentaciones existentes y el proceso de permisos para asegurar que los cortes de servicios públicos en aceras y cruces legales se reparen de manera rápida y adecuada.

Los parches temporales y el mal trabajo de reparación crean peligros de tropiezo y otros desafíos de accesibilidad. Para mejorar la accesibilidad, estos cortes de servicios públicos deben repararse con éxito más rápidamente.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, MCDPS



Un corte de servicios públicos mal rellenado en la acera. Calzado para fines de escala.

EA-1d: Construir las zonas despejadas para peatones utilizando hormigón cementado Portland, de acuerdo con las normas y especificaciones de diseño del MCDOT.

El hormigón cementado Portland es un material superior para las aceras, ya que es más duradero y da como resultado menos riesgos de tropiezos y deslizamientos que los ladrillos,

adoquines y otros materiales. Todas las aceras futuras deben usar este material en las zonas despejadas para peatones, que es una parte del área dentro de la zona activa del paisaje urbano entre la zona intermedia de la calle y la zona de fachadas. Las zonas despejadas para peatones deben estar libres de obstrucciones de cualquier tipo. Se pueden utilizar otros materiales de pavimento fuera de las zonas despejadas para peatones y en los distritos históricos, según corresponda.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, MCDPS, Planificación de Montgomery

EA-2: Eliminar las obstrucciones de la acera.

No debe haber postes u otros objetos que obstruyan la acera. Estas acciones clave identifican formas de eliminar las obstrucciones existentes y minimizar la cantidad de obstrucciones en el futuro.

Acciones clave:

EA-2a: Identificar y reubicar las obstrucciones verticales permanentes (como los postes de servicios públicos) que dan lugar a anchos de zonas despejadas para peatones que no cumplen con la ADA.

Las obstrucciones verticales presentan problemas de accesibilidad al estrechar las aceras, lo que limita el acceso igualitario al sistema de transporte. Al mismo tiempo, puede ser muy costoso mover estas obstrucciones. Para abordar este desafío, es importante priorizar la reubicación de las obstrucciones verticales que presenten la mayor barrera para el desplazamiento peatonal y, luego, moverlas sistemáticamente con el tiempo. Esto puede lograrse de dos maneras: 1) crear un proyecto de programa de mejora de capital para abordar las ubicaciones de mayor prioridad, y 2) incentivar o exigir el soterramiento o la reubicación de servicios públicos como parte de las aplicaciones de desarrollo actualizando las reglamentaciones de zonificación o utilizando otras herramientas.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, seguridad peatonal

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, servicios públicos

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery

EA-2b: Mover las cajas de servicios públicos existentes y los gabinetes de control de señales de tránsito fuera de la acera hacia la protección de la calle o bajo tierra. Asegurar que las nuevas cajas de servicios públicos y los gabinetes de control de señales de tránsito no estén instalados en la acera.

En todo el condado de Montgomery, las cajas de servicios públicos y los gabinetes de control de señales de tránsito se instalan con frecuencia en la acera, lo que reduce el espacio disponible para el desplazamiento peatonal, especialmente en las intersecciones. Estas

obstrucciones pueden ser particularmente desafiantes para los peatones con discapacidades visuales o de movilidad. Mover las cajas de servicios públicos y los gabinetes de control de señales de tránsito a la protección de la calle mejorará la calidad de la experiencia peatonal.

Nota: Si bien la Recomendación EA-2a se centra en asegurar los requisitos mínimos de la ADA, esta recomendación tiene como objetivo crear una experiencia de mayor calidad.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA, servicios públicos

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery



Gabinete de control de señales de tránsito en la acera en el centro de Silver Spring.

EA-2c: Proporcionar corrales de estacionamiento en la calle adicionales para vehículos sin plataforma en áreas de alto uso y coordinar con los operadores a fin de proporcionar incentivos para alentar su uso.

Los vehículos sin plataforma a menudo se dejan en el medio de la acera, donde pueden representar peligros de tropiezo para peatones, especialmente peatones mayores y peatones con discapacidades visuales. Un corral es un lugar en la calle donde las bicicletas, los monopatines y otros dispositivos similares pueden estacionarse de manera segura. Proporcionar más lugares para estacionar estos vehículos fuera de la zona despejada para peatones es clave para aprovechar los beneficios de movilidad que estos dispositivos proporcionan mientras se mitigan algunos de los desafíos de accesibilidad que presentan.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, municipalidades del condado



Monopatines que bloquean la acera

EA-3: Proporcionar a los peatones más tiempo para cruzar la calle.

Los peatones deben estar seguros de que pueden cruzar la calle en el tiempo de caminata asignado. Sin embargo, los peatones mayores, los peatones más jóvenes y los peatones con discapacidades de movilidad a menudo caminan o ruedan más lento que la población en su conjunto. En algunos lugares, es posible que estos peatones no tengan tiempo suficiente para cruzar la calle de manera segura, lo que conduce a una experiencia estresante que los pone en conflicto con los vehículos motorizados y puede provocar interacciones potencialmente peligrosas o menos desplazamientos peatonales. Estas acciones clave identifican cambios en las políticas que proporcionarían más tiempo para que los peatones crucen la calle.

Acciones clave:

EA-3a: Bajar el estándar de velocidad de caminata peatonal en intersecciones señalizadas frecuentadas por peatones mayores, peatones más jóvenes y peatones con discapacidades.

Se utiliza una velocidad de caminata peatonal supuesta para calcular cuánto tiempo se necesita para que los peatones crucen la calle. La velocidad de caminata peatonal máxima actual es de 3.5 pies por segundo en el MdMUTCD, pero el condado utiliza una velocidad de caminata más lenta en ciertas situaciones. El condado debe usar una velocidad de caminata peatonal de 2.5 pies por segundo para calcular el tiempo de cruce peatonal en lugares frecuentados por peatones mayores, peatones más jóvenes y peatones con discapacidades.

Nota: La acción clave P-2e y la acción clave EA-3a pueden funcionar en cierta medida con fines cruzados, ya que proporcionar más tiempo para que los peatones crucen la calle puede requerir una mayor duración del ciclo de señal. Es posible que no haya una oportunidad para implementar ambas acciones clave en la misma intersección.

Precedente: Seattle reduce la velocidad de caminata supuesta a 2.5 pies por segundo en ciertas circunstancias.

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

EA-3b: Excluir el intervalo de protección de la señal de cruce peatonal al calcular los tiempos de despeje peatonal de modo que los peatones tengan más tiempo para cruzar la calle de manera segura.

El MdMUTCD exige que “se muestre un intervalo de protección que consista en una indicación de señal de MANO ELEVADA (que simbolice NO CAMINAR) durante al menos tres segundos antes de la liberación de cualquier movimiento vehicular conflictivo”. El MdMUTCD también proporciona una opción para usar el intervalo de protección al calcular los tiempos de despeje peatonal, lo que puede conducir a un tiempo de cruce insuficiente para peatones más lentos.

Para ilustrar los beneficios de este cambio de política para excluir el intervalo de protección, se debe considerar un cruce de 42 pies. Dicho cruce requeriría un tiempo de despeje peatonal mínimo de 12 segundos basado en el estándar de velocidad de caminata máxima de 3.5 pies por segundo establecido en el MdMUTCD ($42 \div 3.5 = 12$). Si se incorpora la protección mínima de tres segundos en el cálculo del tiempo de despeje peatonal, significa que una persona que camina a un ritmo de 3.5 pies por segundo y deja el cordón o el arcén al final de la indicación de la PERSONA QUE CAMINA recibiría la indicación de señal constante de MANO ELEVADA (que simboliza NO CAMINAR) después de 9 segundos cuando aún está a 10.5 pies de distancia del cordón opuesto y la alcanzaría justo cuando se libera el tráfico opuesto. Si la protección de amortiguación no se incluye en el cálculo, significa que la misma persona puede recorrer toda la longitud del cruce peatonal antes de recibir la indicación de señal constante de MANO ELEVADA (que simboliza NO CAMINAR).

Objetivos: Seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

EA-4: Hacer que las señales peatonales sean más accesibles.

Las señales peatonales accesibles cumplen varios fines en el condado de Montgomery, incluida la activación de una señal de caminar y la provisión de información a peatones ciegos/de poca visión para ayudarlos a cruzar las calles de manera segura. Las acciones clave destacan oportunidades para mejorar el funcionamiento de estas valiosas herramientas.

Acciones clave:

EA-4a: Identificar y modificar las APS o los botones peatonales en el condado que están mal instalados o son inaccesibles para los usuarios de sillas de ruedas.

Las APS proporcionan muchos beneficios a los peatones que se desplazan por el condado de Montgomery, pero en muchos casos no están instaladas correctamente.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA



Este peatón no puede alcanzar una APS en el centro de Silver Spring porque el botón está ubicado en una superficie elevada que su dispositivo de movilidad no puede navegar.

EA-4b: Asegurarse de que cada botón peatonal tenga una luz que informe a los peatones cuando se haya activado la fase peatonal.

Actualmente, muchas señales de tránsito en el condado de Montgomery no proporcionan retroalimentación a los peatones de que se ha accionado el botón. Proporcionar una luz de confirmación reduce la confusión respecto a si los peatones tendrán una fase de cruce al confirmar que se ha realizado una solicitud para una fase peatonal, lo que reduce la probabilidad de que los peatones crucen la calle sin la señal peatonal. Del mismo modo, las intersecciones con detección pasiva (acción clave B2-b) también deben proporcionar alguna forma de notificación de que se ha activado una señal de caminar.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, MDOT SHA

EA-5: Mejorar la orientación para peatones con visión deficiente o nula.

Debe ser fácil desplazarse por el condado de Montgomery con visión deficiente o nula. Sin embargo, hoy en día, los recados rutinarios pueden requerir que los peatones con discapacidades visuales memoricen cuántos pasos se requieren entre dos lugares o construyan mapas mentales que conectan destinos. Pueden experimentar estrés debido a desviaciones por construcciones y otras

obstrucciones. Las acciones clave a continuación pueden simplificar los desplazamientos al proporcionar orientación direccional en consonancia con las mejores prácticas internacionales y educación de apoyo para aquellos con visión deficiente o nula que aprenden a desplazarse de manera independiente.

Acciones clave:

EA-5a: Desarrollar estándares sobre el uso de indicadores táctiles de superficie para caminar (tactile walking surface indicators, TWSI) en las redes peatonales y de tránsito.

Muchos países han adoptado TWSI para ayudar a los peatones con discapacidades visuales a navegar por el entorno construido. Los TWSI (incluidas las cúpulas truncadas que se encuentran en las rampas de acera) pueden tener una variedad de patrones táctiles diferentes, que se aplican a la superficie de paso de una ruta de acceso peatonal para ayudar a los peatones con discapacidades visuales a identificar peligros, evitar obstáculos, seguir un camino accesible, encontrar cruces peatonales y servicios, y distinguir entre instalaciones paralelas para peatones y bicicletas.

Una red integral de TWSI permitiría a los peatones con discapacidades visuales navegar de manera más segura y directa, aumentar la confianza en la orientación y finalizar de forma exitosa una gama más amplia de viajes.

Precedentes: Los tratamientos táctiles son estándar en muchas partes del mundo, incluidos Australia, Nueva Zelanda y Japón, entre otros. El condado de Montgomery ha utilizado estos tratamientos a lo largo y a través de carriles separados para bicicletas, pero hay más oportunidades para su uso en otros lugares de la red peatonal.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT

Agencia de apoyo: MDOT SHA, Planificación de Montgomery, WMATA



Ejemplo de un indicador táctil de superficie para caminar (Tactile Walking Surface Indicator, TWSI) utilizado en el condado de Montgomery para dirigir a las personas con discapacidades visuales a una parada de autobús flotante.

EA-5b: Proporcionar sesiones de capacitación en viajes para especialistas en orientación y movilidad subsidiadas para aquellos que no puedan pagarlas.

La asistencia para la orientación y la capacitación en viajes y movilidad ayuda a las personas con discapacidades a aprender a navegar por su entorno para que puedan hacer los mandados diarios y mantener su independencia. Se necesita capacitación subsidiada para que los obstáculos financieros no limiten la capacidad de una persona de aprender a moverse por su comunidad.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Líder: Ejecutivo del condado

EA-6: Brindar más oportunidades para experiencias accesibles en los parques.

Los senderos de los parques en todo el condado deben ser accesibles para tantas personas como sea posible. En los últimos 10 años, Parques de Montgomery ha progresado significativamente en hacer que los parques sean más accesibles para las personas con discapacidades, incluida la instalación de pasarelas accesibles, equipos de ejercicio y muebles de sitios como bancos, bebederos y otros servicios. Las acciones clave identifican formas adicionales en que Parques de Montgomery puede aprovechar estos éxitos de accesibilidad.

Acciones clave:

EA-6a: Crear un marco para la accesibilidad a los senderos de superficie natural para garantizar que tantos senderos de superficie natural como sea posible sean accesibles para las personas con discapacidades.

El marco aclarará los detalles sobre las características de la superficie del sendero, el ancho, el grado y la pendiente transversal, y categorizará los senderos de superficie natural existentes en función de sus atributos. Con el tiempo, Parques de Montgomery trabajará para mejorar los senderos menos accesibles para que sean más accesibles.

Objetivos: Red peatonal equitativa y justa, tasas de desplazamiento a pie

Líder: Parques de Montgomery

EA-6b: Desarrollar senderos sensoriales accesibles en parques de todo el condado de Montgomery.

Los senderos sensoriales accesibles son senderos diseñados para brindar acceso a la naturaleza a todos, incluidas las personas con visión deficiente o nula, discapacidades emocionales e intelectuales, y usuarios de sillas de ruedas. Generalmente incluyen diferentes actividades diseñadas para fomentar la interacción con la naturaleza, así como carteles interpretativos en letra grande y Braille.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Líder: Parques de Montgomery

EA-7: Superar los requisitos de accesibilidad existentes.

Si bien los requisitos de accesibilidad existentes, como el Código de accesibilidad de Maryland, se centran en abordar las barreras para las personas con discapacidades de movilidad, hay poca o ninguna orientación para el diseño de edificios y espacios que se adapten a las personas con discapacidades de la visión, auditivas, cognitivas u otros tipos de discapacidades.

Acciones clave:

EA-7a: Modificar el Código del Condado y las reglamentaciones asociadas para incluir requisitos de accesibilidad adicionales que aborden las barreras para viajar hacia y a través de todos los edificios comerciales, residenciales e institucionales para personas con discapacidades visuales, auditivas, cognitivas y de otro tipo.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Líder: Consejo del Condado

Agencias de apoyo: Planificación de Montgomery, MCDPS

EA-8: Regular los espacios compartidos.

Los espacios compartidos donde las personas que utilizan diferentes modos de desplazamiento se entremezclan pueden aumentar la vitalidad de las comunidades al fomentar la actividad de los peatones y permitir la reinversión de espacios cívicos importantes. Al mismo tiempo, es necesario que estos espacios estén mejor regulados para garantizar que los peatones, y especialmente los peatones con discapacidades, puedan viajar de manera segura y directa entre los puntos A y B. Estas acciones clave identifican dos formas de mejorar estos espacios a través de cambios en la ley y el desarrollo de reglamentaciones.

Acciones clave:

EA-8a: Buscar una modificación al Código de Maryland que aclare que los conductores, ciclistas y conductores de monopatín deben ceder el derecho de paso a los peatones en calles compartidas y que los conductores también deben ceder el paso a los ciclistas y conductores de monopatín.

El condado de Montgomery está buscando calles compartidas en múltiples ubicaciones, pero un peatón chocado por un conductor o ciclista en una ubicación sin intersección en una calle

compartida sería culpable en virtud de la ley actual. Como el usuario más vulnerable en un entorno de calle compartida, los peatones deben tener el derecho de paso en estas calles, seguido de ciclistas y usuarios de monopatín.

Esfuerzo relacionado: Plan de acción de Visión Cero

Objetivo: seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal



*Personas caminando en medio de una calle compartida con automóviles en el fondo.
Crédito fotográfico: Toole Design Group*

EA-8b: Desarrollar una orientación de restaurantes al aire libre que identifique las ubicaciones adecuadas, los requisitos de asientos, los requisitos de accesibilidad y otros problemas. Realizar inspecciones periódicas para verificar el cumplimiento de esta orientación.

Los restaurantes al aire libre (asientos para restaurantes que se extienden a la calle) se suman a la vitalidad del espacio público del condado de Montgomery y benefician a los negocios locales, pero su diseño puede crear desafíos para los peatones con discapacidades. La orientación debe ayudar a formalizar los restaurantes al aire libre que existen hoy en día y crear un camino para que se creen más restaurantes al aire libre en el futuro, lo que garantiza que se priorice la accesibilidad para el acceso a los asientos de restaurantes al aire libre en sí y para los peatones que se desplazan a través del área de restaurantes al aire libre hacia otro destino. El Plan de acción de la Visión cero de 2030 incluye una recomendación similar.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MCDPS

Agencia de apoyo: Planificación de Montgomery



El espacio peatonal es inaccesible por una mesa y un árbol.

EA-9: Hacer que las zonas de trabajo sean más accesibles.

El trabajo de construcción debe minimizar las obstrucciones a las rutas peatonales accesibles y, cuando las obstrucciones sean inevitables, se deben proporcionar alternativas accesibles, como aceras temporales y pasarelas cubiertas. En algunos casos, los contratistas colocan carteles y otros equipos en la ruta peatonal accesible. Los contratistas deben estar mejor capacitados en los requisitos de desvío de construcción accesibles.

Acciones clave:

EA-9a: Exigir a cualquier persona que trabaje en el derecho de paso público que realice la capacitación de la ADA y mantenga la certificación de la ADA. Implementar sanciones por el incumplimiento observado de la ADA durante la construcción o el mantenimiento que se desvíe de lo que se aprobó en los permisos de derecho de paso. Los permisos de derecho de paso aprobados deben ser de fácil acceso para que los miembros del público puedan comprender lo que se ha aprobado.

Precedente: El DOT de Minnesota tiene un curso de certificación de la ADA.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MCDPS

EA-9b: Publicar los planes de mantenimiento de tráfico aprobados en un formato de fácil acceso.

Los planes de mantenimiento de tráfico explican cómo se manejarán los diferentes modos de transporte a través de las zonas de construcción. Estos planes se desarrollan para que los viajes puedan continuar de forma segura y con un desvío mínimo a través de estas áreas. Sin embargo, los planes aprobados no están fácilmente disponibles para su revisión pública y no está claro con quién deben ponerse en contacto los miembros de la comunidad en relación

con posibles infracciones. Hacer que los planes sean accesibles y proporcionar puntos de contacto facilitará el mantenimiento adecuado del acceso de los peatones.

Objetivo: Red peatonal equitativa y justa

Agencias responsables: MCDOT, MCDPS

Financiar

Lograr la visión del Plan maestro peatonal requerirá recursos que excedan el gasto actual en esfuerzos de seguridad y peatones. Durante décadas, el condado ha invertido mucho en la expansión de carreteras, pero las inversiones en caminos y cruces peatonales no han mantenido el ritmo. Las siguientes recomendaciones identifican fuentes de ingresos adicionales para respaldar el compromiso del condado de mejorar las condiciones peatonales.

F-1: Identificar nuevas fuentes de ingresos para financiar mejoras peatonales.

Se necesitan más ingresos para poder avanzar más rápido en el manejo del déficit de infraestructura peatonal del condado. Las acciones clave para esta recomendación incluyen el cambio de fondos de otras prioridades a esfuerzos peatonales y el desarrollo de fuentes creativas de ingresos.

Acciones clave:

F-1a: Cotizar los espacios de estacionamiento en las instalaciones operadas por el condado a tarifas de mercado y usar los ingresos netos para financiar proyectos de seguridad, bicicletas y peatones en la comunidad circundante.

Cobrar tarifas de mercado por el estacionamiento reduce la propiedad de automóviles/conducción, reduce las millas recorridas por el vehículo y ayuda a lograr los objetivos climáticos. Los ingresos de las tarifas de estacionamiento pueden ayudar a financiar la infraestructura peatonal cerca de donde se encuentran las instalaciones de estacionamiento, lo que proporciona beneficios directos a la comunidad que hacen que caminar sea más fácil y seguro.

Objetivo: Red peatonal cómoda/conectada

Agencias responsables: MCDOT, Consejo del Condado

F-1b: Implementar un impuesto no regresivo para financiar mejoras de seguridad y peatones.

No hay fondos suficientes para abordar las deficiencias en la red peatonal en todo el condado. Una fuente de financiamiento adicional permitiría que se completen más proyectos rápidamente sin desviar el financiamiento de otras prioridades. Si bien existen muchas, las opciones impositivas potenciales incluyen un impuesto sobre la propiedad solo para las propiedades tasadas por encima de un determinado monto; un impuesto sobre la propiedad que solo se aplica a las propiedades que cambian de manos después de que se crea el

impuesto; un impuesto de registro; un impuesto sobre la propiedad del vehículo sobre vehículos por encima de un determinado valor o peso; y un impuesto sobre la renta sobre los asalariados que ganan más de un determinado monto.

Precedente: Seattle tiene un impuesto de transporte aprobado por los votantes que se basan en los impuestos sobre la propiedad.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Líder: Consejo del Condado, Delegación estatal

F-1c: Considerar legislación potencial para vincular las tarifas de registro de vehículos con el diseño seguro del vehículo.

Como se describe en la Recomendación P-1, el diseño del vehículo está estrechamente conectado con la seguridad peatonal. Reconociendo que la reglamentación del diseño de vehículos es un asunto federal, el estado debe desarrollar una legislación para modificar su estructura de tarifas de registro de vehículos existente de dos niveles, que se basa en el peso, para reducir las tarifas de registro para los vehículos que son más seguros para los peatones y tarifas más altas para los vehículos que son más peligrosos para los peatones, lo cual incentivará la compra de vehículos más pequeños. El aumento neto en la recaudación resultante de las tarifas de registro podría financiar proyectos adicionales para peatones y bicicletas en todo el estado.

Precedente: En 2022, Washington, D. C. actualizó su estructura de tarifas de registro de vehículos para que los vehículos más pesados paguen tarifas más altas.

Objetivos: Red peatonal cómoda/conectada, seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal

Priorización del área prioritaria para peatones y bicicletas

Es importante priorizar las ubicaciones para mejorar las instalaciones peatonales porque la demanda de estas inversiones supera con creces los recursos actuales del condado dedicados a estos proyectos. Identificar las áreas prioritarias y garantizar que los proyectos se construyan en esos lugares es un enfoque basado en datos que garantiza que se pongan en uso recursos limitados donde la necesidad sea mayor.

El programa de financiación de áreas de bicicletas y peatones (Bicycle and Pedestrian Areas, BiPPA) es una de las principales formas en que el condado financia las mejoras para peatones y bicicletas. Fue establecido por el Consejo del Condado en 2014 para realizar mejoras integrales para peatones y bicicletas alrededor de las estaciones de tránsito existentes o futuras. Las mejoras típicas para peatones realizadas por este programa incluyen aceras nuevas y senderos laterales nuevos (caminos de 10 pies de ancho que comparten peatones y ciclistas), mejoras en virtud de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) en aceras y bajadas de cordón, cruces peatonales y cambios en las calzadas para reducir las velocidades de viaje de los vehículos motorizados.

Cuando se desarrolló inicialmente el programa BiPPA, las áreas BiPPA tendían a ser nodos de actividad peatonal y de ciclistas alrededor de las estaciones de tránsito. Con el tiempo, se han creado nuevas áreas BiPPA para abordar los desafíos para los peatones y ciclistas a lo largo de algunas de las carreteras más importantes del condado, como Veirs Mill Road y New Hampshire Avenue, y en algunos vecindarios. Sin embargo, la priorización de calzadas y vecindarios se llevó a cabo en función del calendario del plan maestro, no de una evaluación integral. El enfoque de priorización de BiPPA del plan lleva esta evolución al siguiente paso al evaluar y priorizar exhaustivamente tres tipos diferentes de BiPPA de una manera basada en datos:

1. Centros y zonas céntricas
Estas son las áreas BiPPA tradicionales con uso de la tierra e intensidad de uso que apoyan una actividad significativa de peatones y bicicletas. Coinciden con los tipos de área propuestos de la Guía completa de diseño de calles identificados en la siguiente sección.
2. Carreteras principales
Estos son corredores en todo el condado que tienden a ser los más problemáticos para la circulación de peatones y ciclistas.
3. Vecindarios
Estas son las áreas del condado fuera de los centros, las zonas céntricas o las carreteras principales. Suelen ser de naturaleza más residencial y, por lo general, tienen carreteras orientadas más localmente, de menor velocidad y transportan menos tráfico de vehículos motorizados.

El enfoque detallado en el apéndice Metodología de priorización garantiza que las áreas con mayor necesidad de mejoras para peatones y bicicletas reciban esa inversión priorizando las áreas del condado:

- con bajos niveles de comodidad para peatones y bicicletas;²
- cerca de escuelas y estaciones de tránsito;
- con alta demanda de peatones y bicicletas;
- con más accidentes de peatones y bicicletas.

Se pone énfasis adicional en aquellas partes del condado que son EFA para reflejar el compromiso del condado de invertir en las comunidades que históricamente han sido desfavorecidas. Este énfasis es especialmente apropiado dado que estas áreas son desproporcionadamente donde los peatones sufren lesiones graves o mueren, y las personas que viven en estas áreas tienen más probabilidades de caminar y andar en bicicleta, además de tener menos probabilidades de tener un vehículo motorizado.

El Plan peatonal maestro recomienda utilizar este enfoque de priorización para todos los nuevos proyectos de programas de mejora de capital que aborden los desafíos de conectividad y seguridad de peatones y ciclistas, así como una posible herramienta para guiar los programas de financiación anuales que proporcionan nueva infraestructura para peatones y bicicletas, incluyendo:

- aceras nuevas;
- senderos laterales nuevos;
- ciclovías nuevas;
- refugios nuevos;
- bajadas de cordón nuevas;
- intersecciones señalizadas nuevas;
- medidas nuevas para apaciguar el tránsito.

Este enfoque no pretende influir en la construcción de proyectos de mantenimiento, especialmente aquellos que abordan problemas inminentes de seguridad y accesibilidad.

La priorización en este plan es una directriz basada en la mejor información disponible en el momento en que el plan fue aprobado por el Consejo del Condado de Montgomery. Esta priorización debe volver a evaluarse como parte del Informe de monitoreo bienal del Plan peatonal maestro en función de los recursos disponibles, las lecciones aprendidas y para garantizar la coherencia con los objetivos del plan. Además, se debe continuar con la implementación de mejoras para peatones y bicicletas en áreas identificadas como de menor prioridad en este plan a medida que surjan oportunidades para implementarlas, como a través de proyectos de reurbanización y proyectos de capital estatales y locales.

La Tabla 2, la Tabla 3, la Tabla 4, la Tabla 5 **Error! Reference source not found.** y los mapas asociados identifican las áreas BiPPA dentro de los cuatro niveles de BiPPA principales. Las áreas BiPPA que

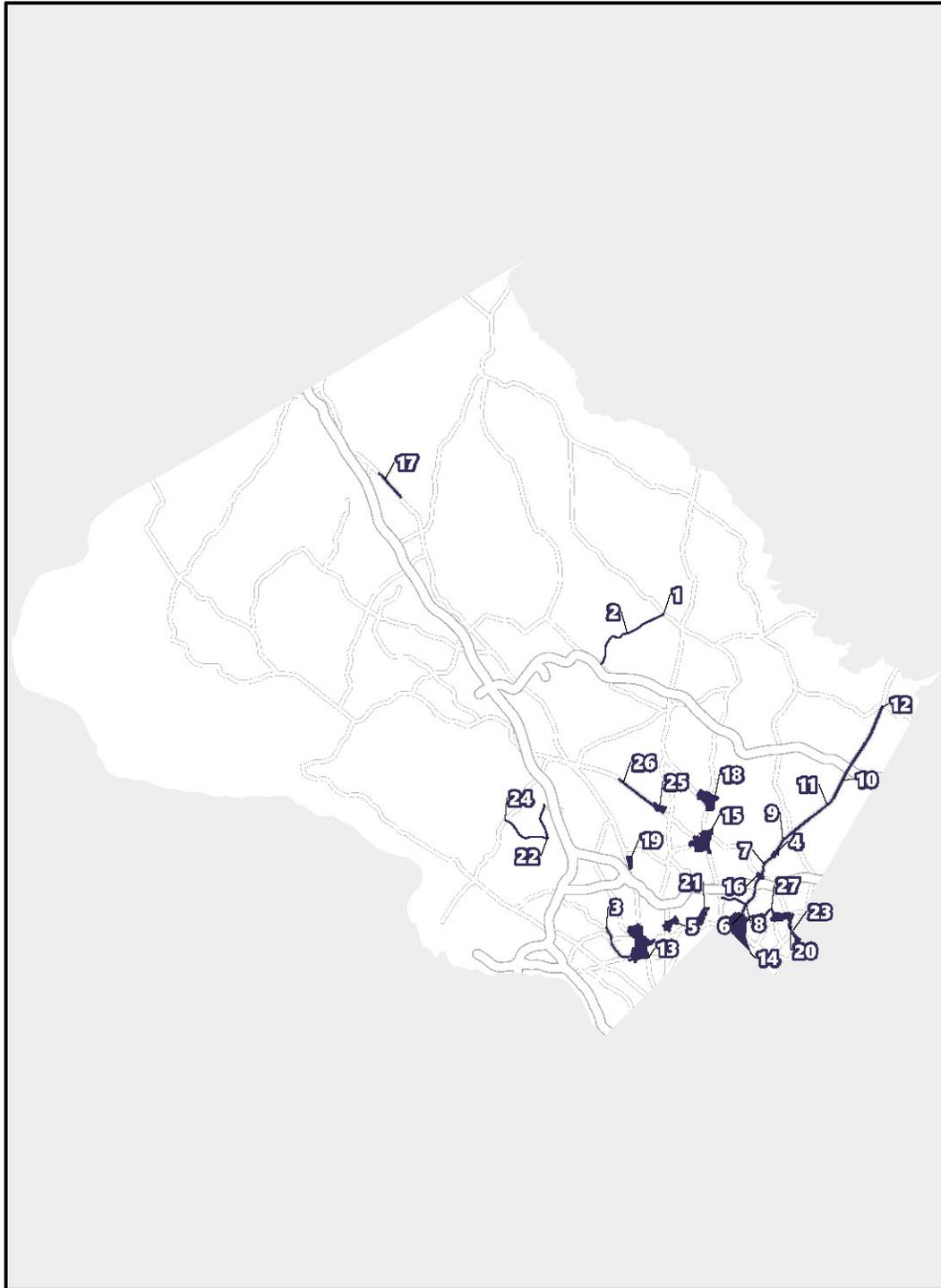
² La comodidad se cuantifica mediante el análisis del Nivel de comodidad peatonal (PLOC) de Planificación de Montgomery. El análisis utiliza las características de las aceras y carreteras para proporcionar una puntuación de comodidad para cada acera, sendero, calle y cruce peatonal en el condado de Montgomery. La metodología se ajustó para incorporar los comentarios de la comunidad después de las reuniones públicas iniciales del Plan peatonal maestro. La PLOC ha sido aprobada por el Consejo del Condado y es una herramienta reguladora para la Política de crecimiento e infraestructura del condado. La metodología del análisis está disponible en el apéndice Metodología del PLOC.

actualmente están financiadas (más del 50 % financiadas a través de la construcción en el Programa de mejora de capital [CIP] de seis años) están identificadas como financiadas en el presupuesto de capital, el nivel más alto. Los números de proyecto del CIP relevantes se proporcionan en la Tabla 29. Otras áreas BiPPA se dividen en niveles según su puntuación de metodología de priorización. Se clasifican en niveles inferiores según su puntuación de metodología de priorización en las tablas y los mapas del apéndice Metodología de priorización.

Tabla 2. BiPPA financiadas en el presupuesto de capital a enero de 2023 (en orden alfabético)

Nombre de la BiPPA	Número de proyecto del CIP	Número de referencia del mapa
Bowie Mill Rd: Cashell Rd a Olney-Laytonsville Rd	P502108	1
Bowie Mill Rd: Muncaster Mill Rd a Cashell Rd	P502108	2
Bradley Blvd: Huntington Pkwy a Downtown Bethesda	P501733	3
Burnt Mills Town Center	P502304	4
Chevy Chase Lake Town Center	P501316, P502004	5
Colesville Rd: Downtown Silver Spring a Four Corners Town Center	P502304	6
Colesville Rd: Four Corners Town Center a Burnt Mills Town Center	P502304	7
Columbia Blvd/Dale Dr: Montgomery Hills Town Center a Colesville Rd	P502304	8
Columbia Pk: Burnt Mills Town Center a New Hampshire Ave	P502304	9
Columbia Pk: I-200 a Cherry Hill Rd	P502304	10
Columbia Pk: New Hampshire Ave a Cherry Hill Rd	P502304	11
Columbia Pk: Sandy Spring Rd a I-200	P502304	12
Downtown Bethesda	P500929, P501316, P502004, P500119	13
Centro de Silver Spring	P509975, P502004, P502001, P501110	14
Centro de Wheaton	P502002	15
Four Corners Town Center	P502304	16
Frederick Rd: Clarksburg Town Center a Little Seneca Pkwy	P502309, P501118, P501744	17
Glenmont Town Center	P501532	18
Grosvenor Town Center	P501532	19
Long Branch Town Center	P502004	20
Lyttonsville Town Center	P502004	21
Seven Locks Rd: City of Rockville a Tuckerman Ln	P501303	22
Takoma Langley Crossroads Town Center	P502004	23
Tuckerman Ln: Falls Rd a Seven Locks Rd	P502302	24
Veirs Mill-Randolph Town Center	P502003, P501913	25
Veirs Mill Rd: Twinbrook Town Center a Veirs Mill-Randolph Town Center	P502003, P501913	26
Wayne Ave: Downtown Silver Spring a Flower Ave	P502004	27

Funded in Capital Budget BiPPAs



■ BiPPAs (##)

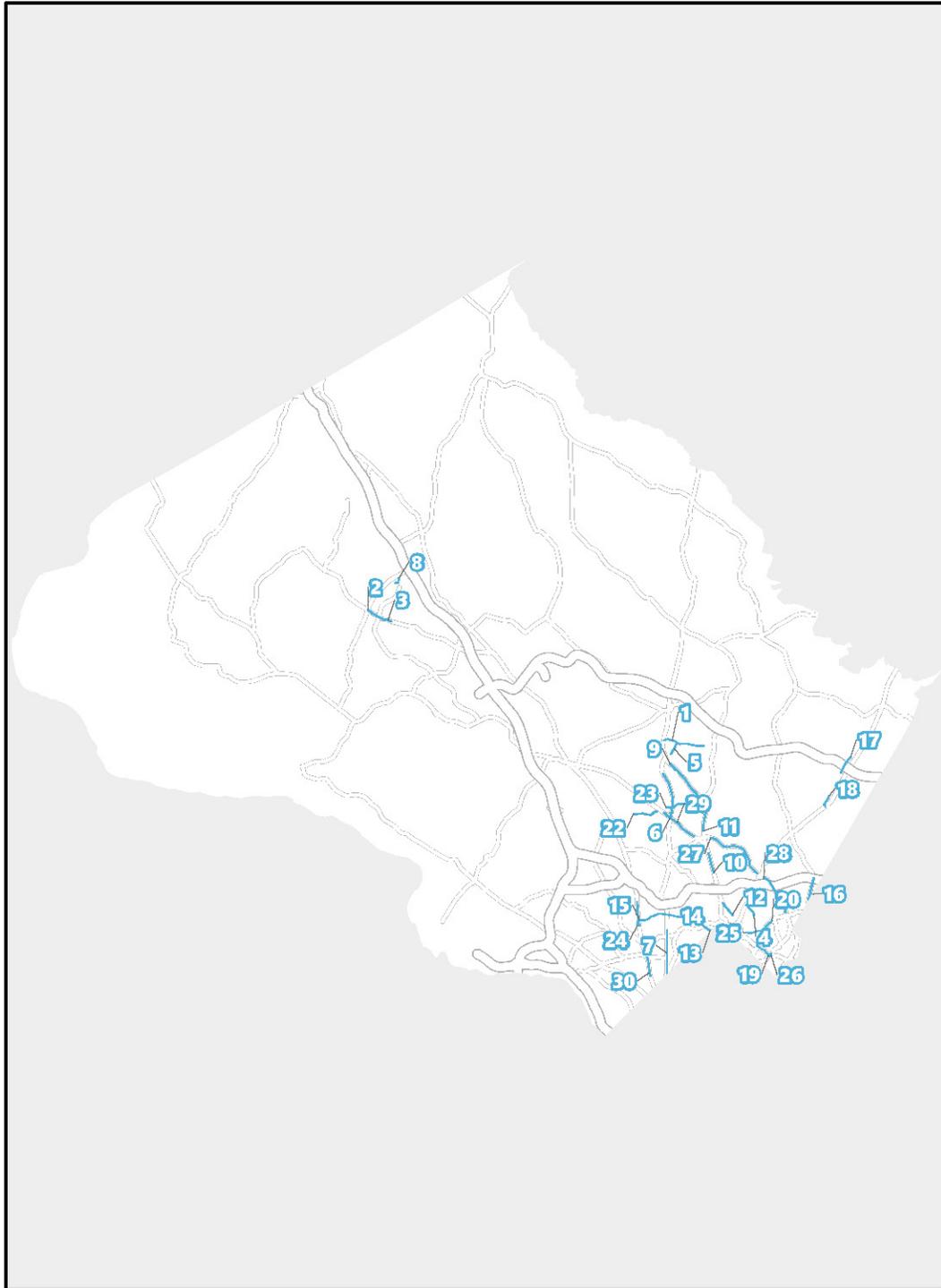
0 20,000 40,000
Feet



Tabla 3. BiPPA de nivel 1 (en orden alfabético)

Nombre de la BiPPA	Número de referencia del mapa
Bel Pre Rd: Georgia Ave a Layhill Town Center	1
Clopper Rd: Germantown Rd a Great Seneca Hwy	2
Clopper Rd: Great Seneca Hwy a Mateny Rd	3
Columbia Blvd/Dale Dr: Colesville Rd a Wayne Ave	4
Connecticut Ave: Aspen Hill Town Center a Bel Pre Rd	5
Connecticut Ave: Aspen Hill Town Center a Veirs Mill Rd	6
Connecticut Ave: Chevy Chase Lake Town Center a District of Columbia	7
Crystal Rock Dr: Germantown Town Center a Germantown Town Center	8
Georgia Ave: Aspen Hill Town Center a Glenmont Town Center	9
Georgia Ave: Downtown Wheaton a Forest Glen Town Center	10
Georgia Ave: Glenmont Town Center a Downtown Wheaton	11
Georgia Ave: Montgomery Hills Town Center a Downtown Silver Spring	12
Grubb Rd: Lyttonsville Town Center a District of Columbia	13
Jones Bridge Rd: Connecticut Ave a Jones Mill Rd	14
Jones Bridge Rd: Rockville Pike a Connecticut Ave	15
New Hampshire Ave: Prince George's County a Hillandale Town Center, Adelphi Rd	16
Old Columbia Pk/Tech Rd: Fairland Rd a Briggs Chaney Rd	17
Old Columbia Pk: Columbia Pk a East Randolph Rd	18
Philadelphia Ave: Piney Branch Rd a Takoma Junction Town Center	19
Piney Branch Rd: Sligo Ave a Long Branch Town Center	20
Piney Branch Rd: Sligo Rd a Philadelphia Ave	21
Randolph Rd: Randolph Hills Town Center a Veirs Mill-Randolph Town Center	22
Randolph Rd: Veirs Mill-Randolph Town Center a Glenmont Town Center	23
Rockville Pike: Cedar Ln a Downtown Bethesda, Woodmont Ave	24
Sligo Ave: Downtown Silver Spring a Piney Branch Rd	25
Takoma Junction Town Center	26
University Blvd: Downtown Wheaton a Four Corners Town Center	27
University Blvd: Four Corners Town Center a Long Branch Town Center	28
Veirs Mill Rd: Veirs Mill-Randolph Town Center a Downtown Wheaton	29
Wisconsin Ave: Downtown Bethesda a Downtown Friendship Heights	30

Tier 1 BiPPAs



BiPPAs (##)

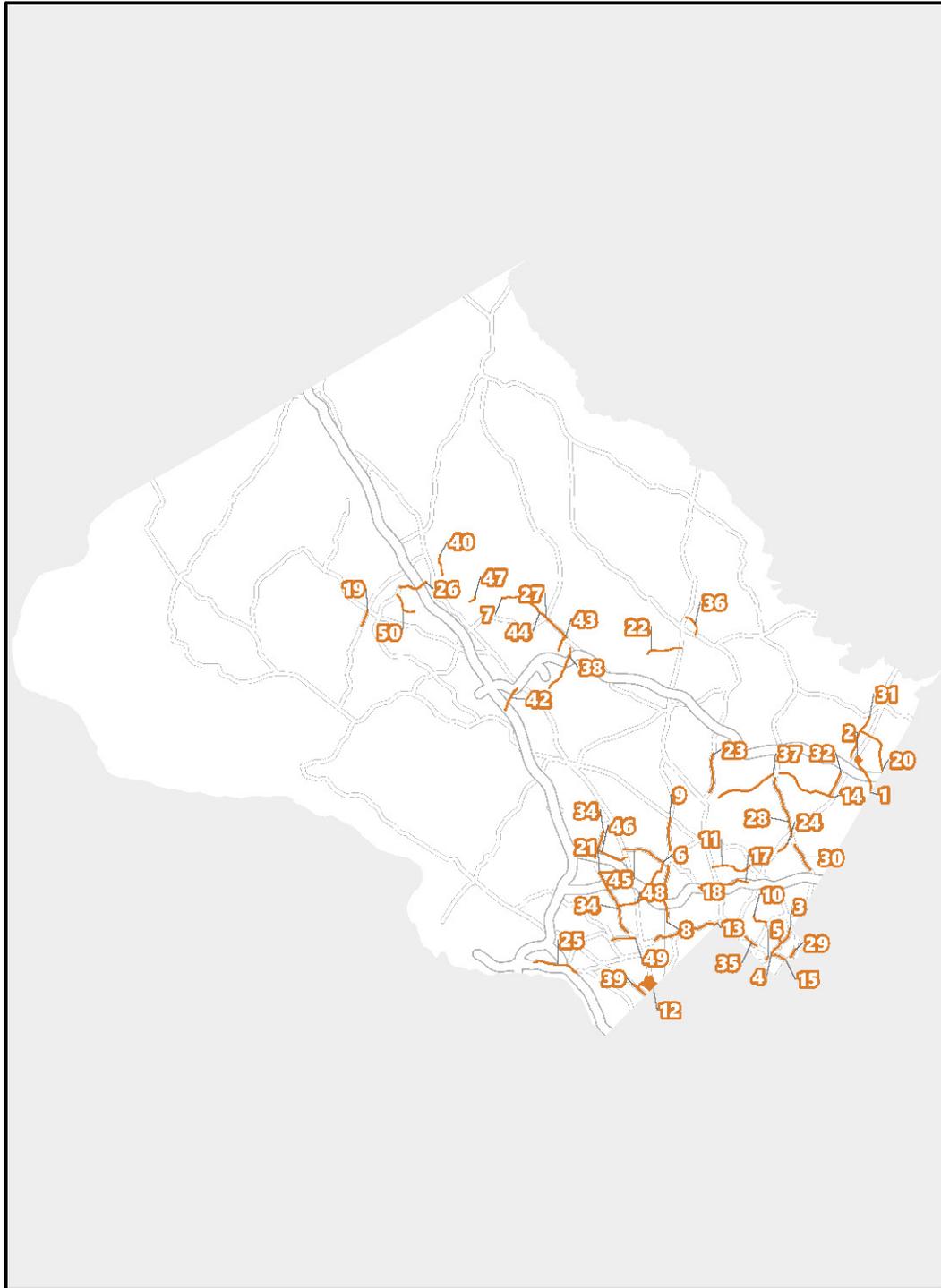


Tabla 4. BiPPA de nivel 2 (en orden alfabético)

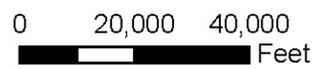
Nombre de la BiPPA	Número de referencia del mapa
Briggs Chaney Rd: Briggs Chaney Town Center a Prince George’s County	1
Briggs Chaney Town Center	2
Carroll Ave: Flower Ave a Takoma Langley Crossroads Town Center	3
Carroll Ave: Takoma Junction Town Center a Flower Ave	4
Carroll Ave: Takoma Old Town Town Center a Takoma Junction Town Center	5
Cedar Ln/Summit Ave: Rockville Pk a Kensington Town Center	6
Centerway Rd: Goshen Rd a Snouffer School Rd	7
Connecticut Ave: Kensington Town Center a Chevy Chase Lake Town Center	8
Connecticut Ave: Veirs Mill Rd a Kensington Town Center	9
Dale Dr: Wayne Ave a Piney Branch Rd	10
Dennis Ave: Georgia Ave a University Blvd	11
Downtown Friendship Heights	12
East-West Hwy: Downtown Bethesda a 16th Street Station Town Center	13
East Randolph Rd: Colesville Town Center a Downtown Life Sciences/FDA Village	14
Ethan Allen Ave: Takoma Junction Town Center a Ethan Allen Ave Gateway Town Center	15
Flower Ave: Long Branch Town Center a Carroll Ave	16
Forest Glen Rd: Forest Glen Town Center a Brunett Ave	17
Forest Glen Rd: Forest Glen Town Center a Seminary Rd	18
Germantown Rd: Clopper Rd a Richter Farm Rd	19
Greencastle Rd: Old Columbia Pk a Prince George’s County	20
Grosvenor Ln, Cheshire Dr: Old Georgetown Rd a Rockville Pk	21
Hines Rd: Cashell Rd a Georgia Ave	22
Layhill Rd: Layhill Town Center a Glenmont Town Center	23
Lockwood Dr: Burnt Mills Town Center a White Oak Town Center	24
Macarthur Blvd: Persimmon Tree Rd a Goldsboro Rd	25
Middlebrook Rd: Germantown Town Center a Foxchapel Town Center	26
Muncaster Mill Rd: Woodfield Rd a Redland Town Center	27
New Hampshire Ave: Colesville Town Center a White Oak Town Center	28
New Hampshire Ave: Ethan Allen Avenue Gateway Town Center a Takoma Langley Crossroads Town Center	29
New Hampshire Ave: White Oak Town Center a Hillandale Town Center	30
Old Columbia Pk: Briggs Chaney Rd a Burtonsville Town Center	31

Nombre de la BiPPA	Número de referencia del mapa
Old Columbia Pk: East Randolph Rd a Fairland Rd	32
Old Georgetown Rd: Downtown Rock Spring a Downtown Bethesda	33
Old Georgetown Rd: Downtown White Flint a Downtown Rock Spring	34
Philadelphia Ave: Downtown Silver Spring a Piney Branch Rd	35
Prince Phillip Dr: Georgia Ave a Olney-Sandy Spring Rd	36
Randolph Rd: Glenmont Town Center a Colesville Town Center	37
Redland Rd: Shady Grove Town Center a Redland Town Center	38
River Rd: Westbard Town Center a District of Columbia	39
Scenery Dr: Germantown Rd a Middlebrook Rd	40
Seminary Rd/Seminary Ln/Second Ave/Linden Ln	41
Shady Grove Rd: Downtown Live Sciences Center a Shady Grove Town Center	42
Shady Grove Rd: Mid County Hwy a Muncaster Mill Rd	43
Snouffer School Rd: Centerway Rd a Woodfield Rd	44
Strathmore Ave/Knowles Ave: Rockville Pk a Kensington Town Center	45
Tuckerman Ln: Old Georgetown Rd a Rockville Pk	46
Watkins Mill Rd: City of Gaithersburg a Montgomery Village Town Center	47
West Cedar Ln: Old Georgetown Rd a Rockville Pk	48
Wilson Ln: Bradley Blvd a Downtown Bethesda	49
Wisteria Dr: Germantown Town Center a Waring Station Rd	50

Tier 2 BiPPAs



BiPPAs (##)



Esta página se deja en blanco intencionalmente.

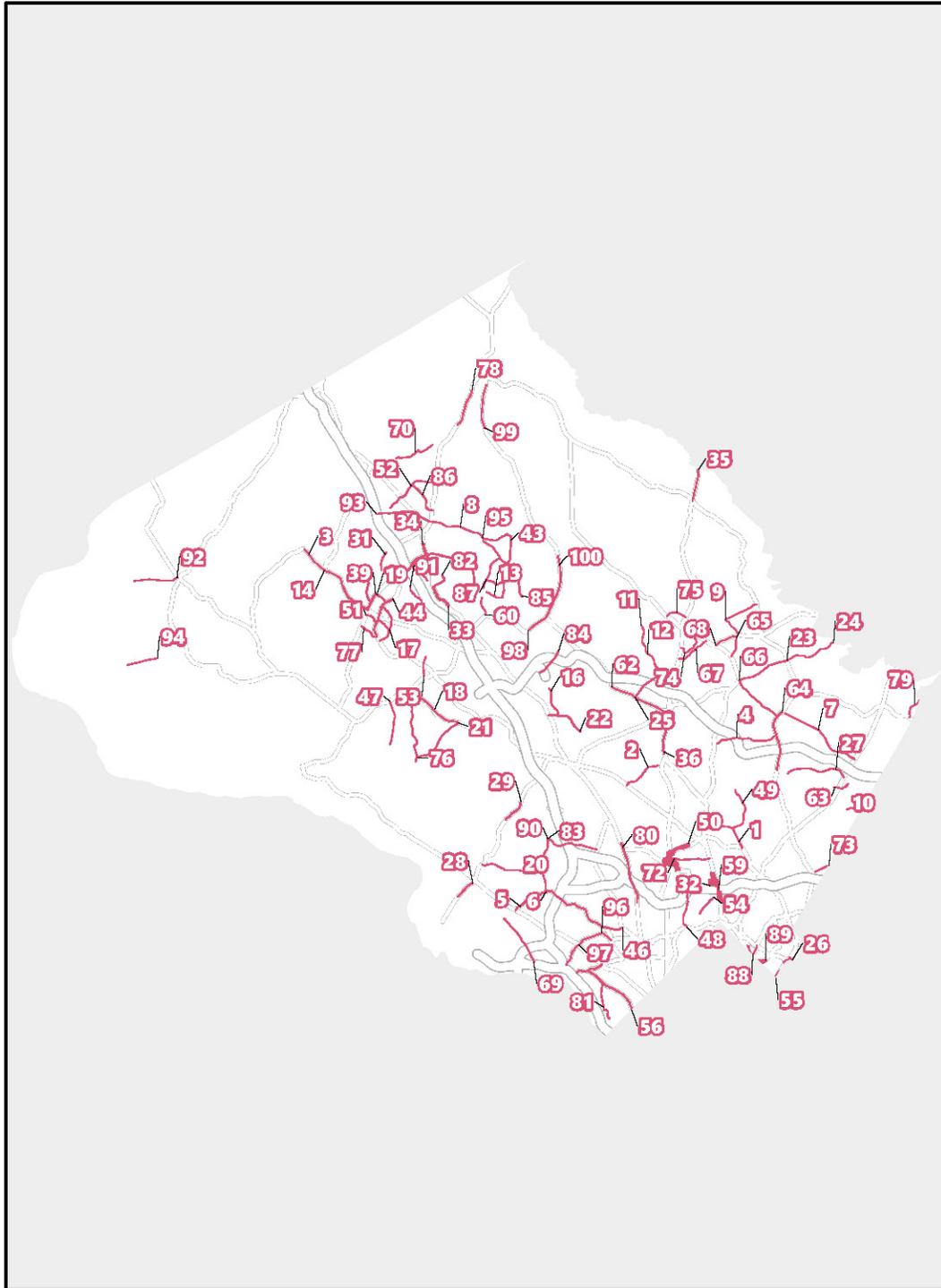
Tabla 5. BiPPA de nivel 3 (en orden alfabético)

Nombre de la BiPPA	Número de referencia del mapa
Arcola Ave: Georgia Ave a University Blvd	1
Aspen Hill Rd: Aspen Hill Town Center a Veirs Mill Rd	2
Barnesville Rd: Bucklodge Rd a Clarksburg Rd	3
Bonifant Rd: Layhill Town Center a New Hampshire Ave	4
Bradley Blvd: River Rd a Seven Locks Rd	5
Bradley Blvd: Seven Locks Rd a Huntington Pkwy	6
Briggs Chaney Rd: Columbia Pk a Cloverly Town Center	7
Brink Rd: Frederick Rd a Goshen Rd	8
Brooke Rd: Sandy Spring Town Center a New Hampshire Ave	9
Calverton Blvd: Downtown Life Sciences/FDA Village a Prince George's County	10
Cashell Rd: Bowie Mill Rd a Hines Rd	11
Cashell Rd: Hines Rd a Emory Ln	12
Centerway Rd: Montgomery Village Town Center a Goshen Rd	13
Clopper Rd: Clarksburg Rd a Richter Farm Rd	14
Clopper Rd: Richter Farm Rd a Germantown Rd	15
Crabbs Branch Way: Shady Grove Town Center a E Gude Dr	16
Dairymaid Dr: Great Seneca Hwy a Mateny Rd	17
Darnestown Rd: Downtown Life Sciences Center a City of Gaithersburg	18
Dawson Farm Rd: Germantown Rd a Great Seneca Hwy	19
Democracy Blvd: Falls Rd a Seven Locks Rd	20
Dufief Mill Rd: Downtown Life Sciences Center a Travilah Rd	21
E Gude Dr: Frederick Rd a City of Rockville	22
Ednor Rd: Layhill Rd a New Hampshire Ave	23
Ednor Rd: New Hampshire Ave a Howard County	24
Emory Ln: Muncaster Mill Rd a Georgia Ave	25
Ethan Allen Avenue Gateway Town Center	26
Fairland Rd: East Randolph Rd a Columbia Pk	27
Falls Rd: Oaklyn Dr a Potomac Town Center	28
Falls Rd: Tuckerman Ln a City of Rockville	29
Father Hurley Blvd: Germantown Town Center a Germantown Rd	30
Father Hurley Blvd: Middlebrook Rd a Crystal Rock Dr	31
Forest Glen Town Center	32
Frederick Rd: Foxchapel Town Center a City of Gaithersburg	33

Nombre de la BiPPA	Número de referencia del mapa
Frederick Rd: Milestone Town Center a Foxchapel Town Center	34
Georgia Ave: Howard County a New Hampshire Ave	35
Georgia Ave: Norbeck Rd a Aspen Hill Town Center	36
Germantown Rd/Watkins Mill Rd: Frederick Rd a Montgomery Village Town Center	37
Germantown Rd/Watkins Mill Rd: Germantown Town Center a Frederick Rd	38
Germantown Rd: Clopper Rd a Germantown Town Center	39
Goldenrod Ln/Observation Dr: Germantown Rd a Foxchapel Town Center	40
Goldsboro Rd: Macarthur Blvd a River Rd	41
Goshen Rd: Centerway Rd a Wightman Rd	42
Goshen Rd: Snouffer School Rd a Brink Rd	43
Great Seneca Hwy: Clopper Rd a Germantown Town Center	44
Great Seneca Hwy: Clopper Rd a Richter Farm Rd	45
Huntington Pkwy: Bradley Blvd a Old Georgetown Rd	46
Jones Ln: Turkey Foot Rd a Darnestown Rd	47
Jones Mill Rd: I-495 a East-West Hwy	48
Kemp Mill Rd: Randolph Rd a Arcola Ave	49
Kensington Town Center	50
Leaman Farm Rd: Germantown Rd a Great Seneca Hwy	51
Little Seneca Pkwy: Ridge Rd a Fair Garden Ln	52
Longdraft Rd: Longdraft Ct a City of Gaithersburg	53
Lyttonsville Pl/Brookville Rd: Lyttonsville Town Center a Linden Ln	54
Maryland Gateway Town Center	55
Massachusetts Ave: Goldsboro Rd a District of Columbia	56
Mateny Rd: Clopper Rd a Great Seneca Hwy	57
Mateny Rd: Great Seneca Hwy a Clopper Rd	58
Montgomery Hills Town Center	59
Montgomery Village Ave: Montgomery Village Town Center a Lower Village Town Center	60
Montgomery Village Ave: Montgomery Village Town Center a Wightman Rd	61
Muncaster Mill Rd: Avery Rd a Norbeck Rd	62
Musgrove Rd: Old Columbia Pk a Fairland Rd	63
New Hampshire Ave: Colesville Town Center a Cloverly Town Center	64
Norwood Rd: Doctor Bird Rd a Sandy Spring Town Center	65
Norwood Rd: Layhill Rd a New Hampshire Ave	66

Nombre de la BiPPA	Número de referencia del mapa
Old Baltimore Rd: Georgia Ave a Olney-Sandy Spring Rd	67
Olney-Sandy Spring Rd: Doctor Bird Rd a Sandy Spring Town Center	68
Persimmon Tree Rd: Oaklyn Dr a Macarthur Blvd	69
Piedmont Rd: Snowden Farm Pkwy a Hawkes Rd	70
Piney Branch Rd: District of Columbia a Philadelphia Ave	71
Plyers Mill Rd: Kensington Town Center a Georgia Ave	72
Powder Mill Rd: Hillandale Town Center a Prince George's County	73
Prince Phillip Dr: Georgia Ave a Olney-Sandy Spring Rd	74
Queen Elizabeth Dr: Olney-Laytonsville Rd a Georgia Ave	75
Quince Orchard Rd: City of Gaithersburg a Dufief Mill Rd	76
Richter Farm Rd: Germantown Rd a Great Seneca Hwy	77
Ridge Rd: Damascus Town Center a Sweepstakes Rd	78
Riding Stable Rd: Sandy Spring Rd a Prince George's County	79
Rockville Pk: Downtown White Flint a Cedar Ln	80
Sangamore Rd: Massachusetts Ave a Macarthur Blvd	81
Scenery Dr: Foxchapel Town Center a Middlebrook Rd	82
Seven Locks Rd: Tuckerman Ln a Bradley Blvd	83
Shady Grove Rd: Shady Grove Town Center a Midcounty Hwy	84
Snouffer School Rd: Goshen Rd a Centerway Rd	85
Snowden Farm Pkwy: Little Seneca Pkwy a Ridge Rd	86
Stewartown Rd: Montgomery Village Ave a Goshen Rd	87
Takoma Ave/Fenton St: Downtown Silver Spring a Piney Branch Rd	88
Takoma Old Town Town Center	89
Tuckerman Ln: Seven Locks Rd a Old Georgetown Rd	90
Waring Station Rd: Wisteria Dr a Middlebrook Rd	91
West Hunter Rd: Wasche Rd a Darnestown Rd	92
West Old Baltimore Rd: Cabin Branch Town Center a Frederick Rd	93
Westerly Rd: Edwards Ferry Rd a Town of Poolesville	94
Wightman Rd: Brink Rd a Goshen Rd	95
Wilson Ln: Bradley Blvd a River Rd	96
Wilson Ln: Macarthur Rd a River Rd	97
Woodfield Rd: City of Gaithersburg a Snouffer School Rd	98
Woodfield Rd: Damascus Town Center a Sweepstakes Rd	99
Woodfield Rd: Snouffer School Rd a East Village Ave	100

Tier 3 BiPPAs



■ BiPPAs (##)

0 20,000 40,000
Feet



Esta página se deja en blanco intencionalmente.

Designaciones de tipos de área de la Guía completa de diseño de calles

La CSDG del condado de Montgomery introdujo un nuevo sistema de clasificación de calles “Complete Streets”, que sustituye al antiguo sistema de clasificación “Road Code”, que se basaba en gran medida en el condado que reflejaba tanto la función de transporte de una calle para todos los modos de viaje como el carácter de uso de la tierra previsto. Al hacerlo, la guía refleja de forma más holística las muchas funciones de una calle, como el acceso a la propiedad, la gestión de aguas pluviales, el acceso de peatones, bicicletas y tránsito, el movimiento de mercaderías, el volumen de vehículos, entre otras. La función de la calzada está organizada por la cantidad de viajes, incluidas las autopistas principales (la mayor cantidad de viajes), los bulevares (alta cantidad de viajes), los conectores (cantidad moderada de viajes) y las calles (la menor cantidad de viajes). El contexto del uso de la tierra está organizado por cinco tipos de áreas, que incluyen:

- **Centros:** se conciben como las áreas de mayor intensidad del condado de Montgomery, que incluyen los distritos comerciales centrales y los centros urbanos. Se prevé que tengan un desarrollo denso orientado al tránsito y una red de calles que se pueda caminar (existente o planificada), así como áreas significativas de zonificación comercial-residencial y de empleo.
- **Zonas céntricas:** son similares a los centros, pero generalmente presentan un desarrollo menos intenso y cubren un área geográfica más pequeña. Si bien el tipo de área del centro de la ciudad incluye una mezcla de usos, comúnmente se prevé como desarrollo residencial de intensidad moderada a alta, incluidos edificios multifamiliares y casas adosadas, además de tiendas minoristas (existentes o planificadas).
- **Áreas suburbanas:** están destinadas a ser lugares con desarrollo residencial de intensidad baja a moderada.
- **Áreas industriales:** se conciben como lugares donde el empleo y los usos industriales son las actividades principales. Estas áreas a menudo tienen densidades de desarrollo más altas, pero mantienen niveles de actividad de bicicletas y peatones de bajos a moderados.
- **Áreas rurales:** son las partes menos densas del condado, con usos de tierras residenciales y agrícolas de baja intensidad.

La transición del sistema de clasificación de calles anterior al sistema de clasificación de calles de la CSDG es un proceso de tres pasos:

- **Fase 1: promulgación de los proyectos de ley 24-22 y 34-22.** Con la promulgación del proyecto de ley 24-22 el 7 de noviembre de 2022 y del proyecto de ley 34-22 el 27 de diciembre de 2022, el Consejo del Condado estableció traducciones provisionales para los tipos de calle de la CSDG (bulevar del centro, calle del centro, bulevar de zona céntrica, etc.) que se basan tanto en los tipos de área de la CSDG (centro, zona céntrica, área suburbana, área industrial y área rural) como en el sistema de clasificación de calles anterior. Se estima que estas designaciones provisionales de calles son un 90 % precisas, lo que refleja que no todas las carreteras encajan perfectamente en los 12 tipos de calles y que puede ser necesaria una revisión adicional de la planificación maestra para refinar algunas clasificaciones de calles.

- **Fase 2: tipos de área del Plan maestro en el Plan peatonal maestro.** Para abordar algunas de las principales deficiencias en la traducción de la fase 1, y debido a que el Plan peatonal maestro incluye recomendaciones que se basan en los tipos de área de la CSDG, este plan reemplaza las designaciones de tipo de área provisionales en el código de condado con designaciones de tipo de área permanentes en todo el condado.
- **Fase 3: tipos de calles del Plan maestro en una actualización técnica del Plan maestro de autopistas y vías de tránsito.** Esta actualización del plan volvería a evaluar las clasificaciones de todas las carreteras para garantizar completamente que cada carretera se clasifique de forma precisa y contextual.

Como parte de la transición de la fase 2, la siguiente tabla y los siguientes mapas identifican las áreas del centro, las zonas céntricas, las áreas suburbanas, las áreas industriales y las áreas rurales del condado. Se recomienda que los planes maestros futuros, los planes sectoriales y los planes funcionales modifiquen estos límites según las definiciones de la CSDG.

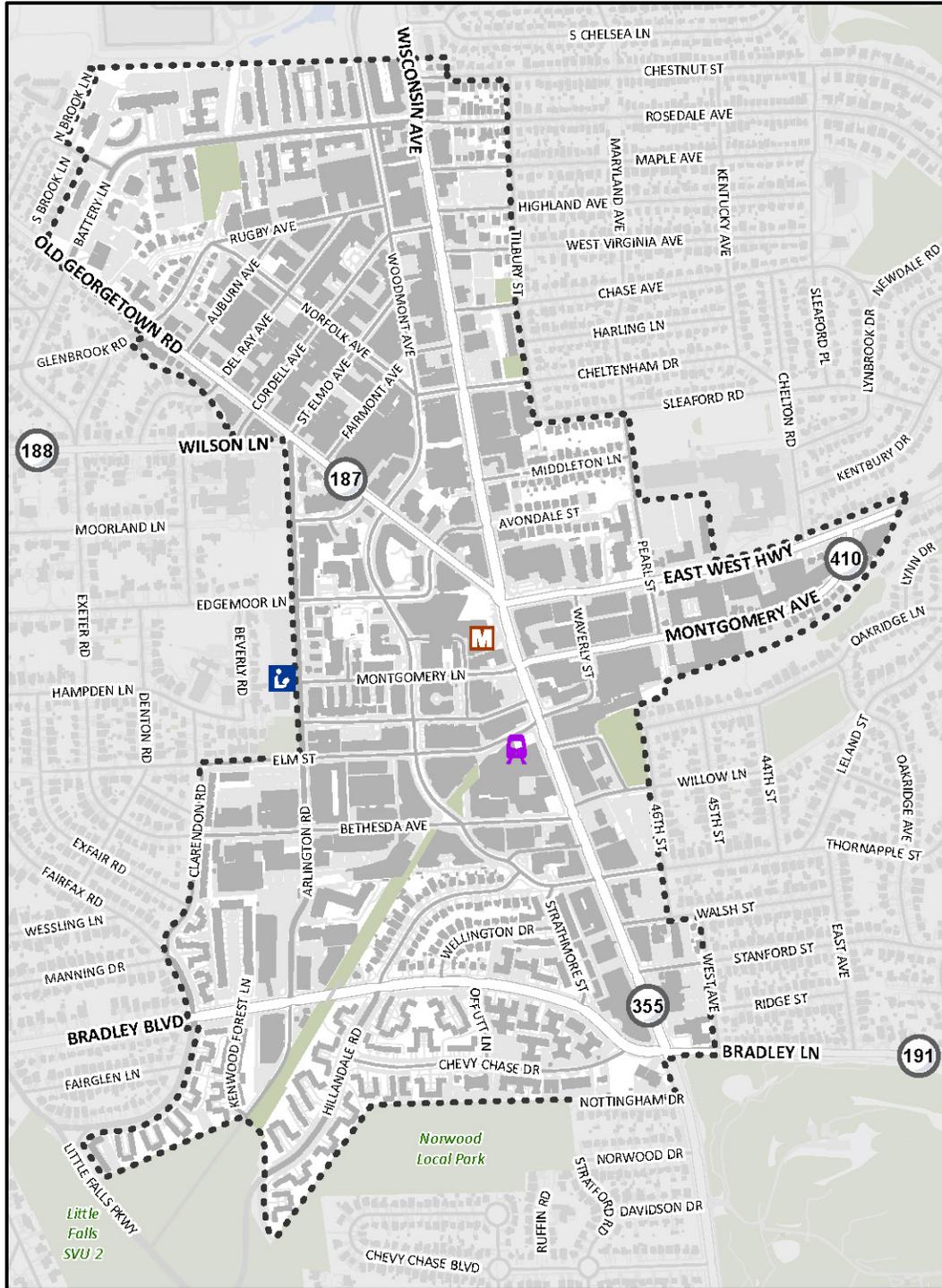
Tabla 6. Designaciones de tipos de área de la Guía completa de diseño de calles

Centros	Bethesda
	Friendship Heights
	Life Sciences Center
	Life Sciences/FDA Village
	Rock Spring
	Silver Spring
	Wheaton
	White Flint
Zonas céntricas	16th Street Station
	Ashton
	Aspen Hill
	Briggs Chaney
	Burnt Mills
	Burtonsville
	Cabin Branch
	Chevy Chase Lake
	Clarksburg
	Cloverly
	Colesville
	Damascus
	Ethan Allen Avenue Gateway
	Forest Glen
	Four Corners
	Foxchapel
	Germantown

	Glenmont
	Grosvenor
	Hillandale
	Hyattstown
	Kensington
	Layhill
	Long Branch
	Lower Village
	Lyttonsville
	Maryland Gateway
	Milestone
	Montgomery Hills
	Montgomery Village
	Olney
	Park Potomac
	Potomac
	Randolph Hills
	Redland
	Rock Creek Village
	Sandy Spring
	Shady Grove
	Takoma Junction
	Takoma Langley Crossroads
	Takoma Old Town
	Traville/USG
	Twinbrook
	Veirs Mill – Randolph
	Washingtonian
	Westbard
	White Oak
Áreas suburbanas	Áreas suburbanas
Áreas industriales	Airpark
	Briggs Chaney
	Burtonsville
	Germantown
	Gude Drive
	Kensington

	Lyttonsville
	Shady Grove 1
	Shady Grove 2
Áreas rurales	Áreas rurales

Downtown Bethesda



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

■ Purple Line Stations
 ■ MARC Stations
 ■ Metro Stations
 ■ Libraries

0 660 1,320
 Feet



Downtown Friendship Heights



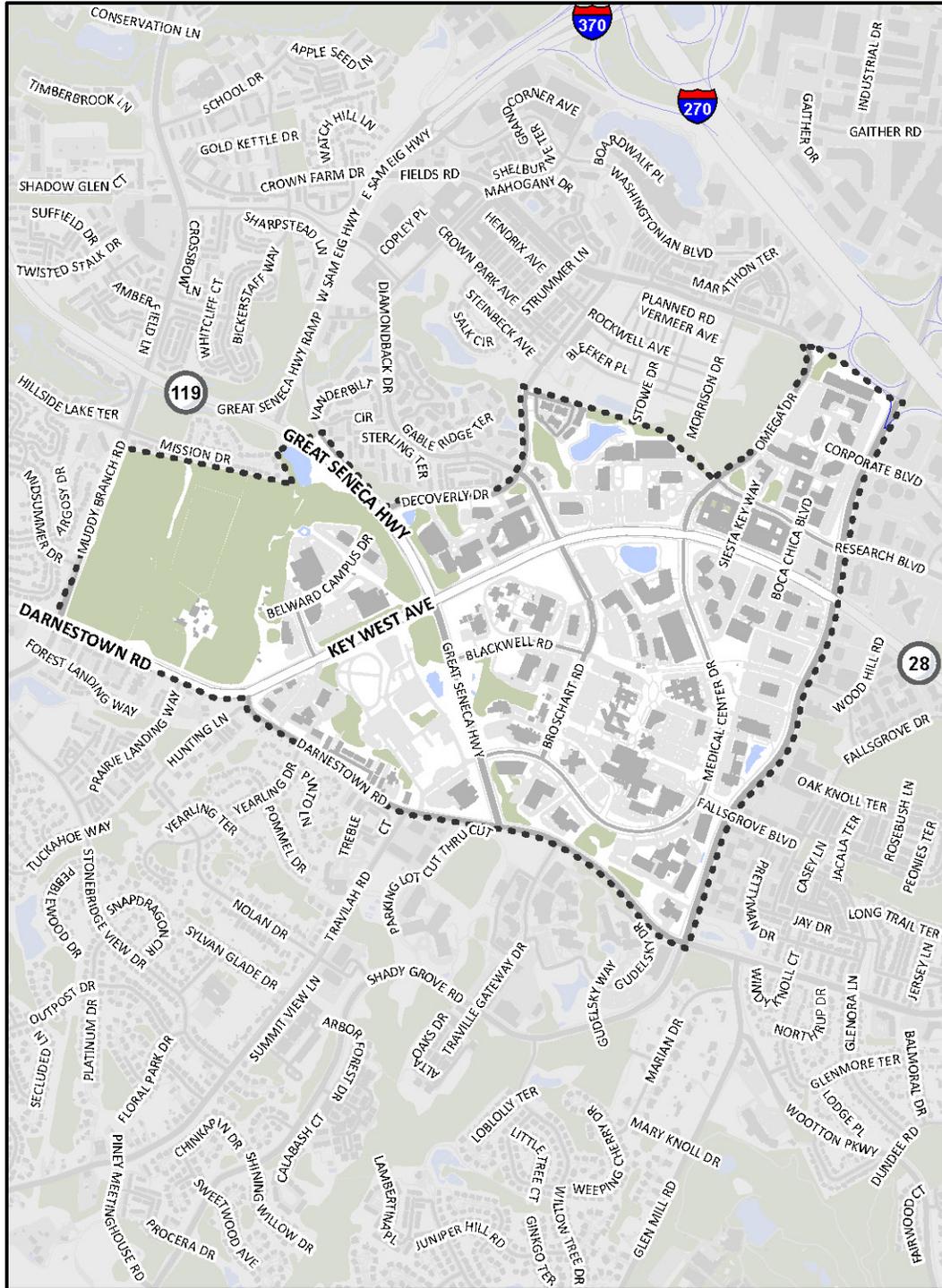
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 425 850 Feet

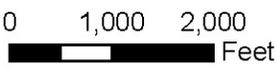



Downtown Life Sciences Center



Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

Purple Line Stations
 MARC Stations
 Metro Stations
 Libraries



Downtown Life Sciences / FDA Village



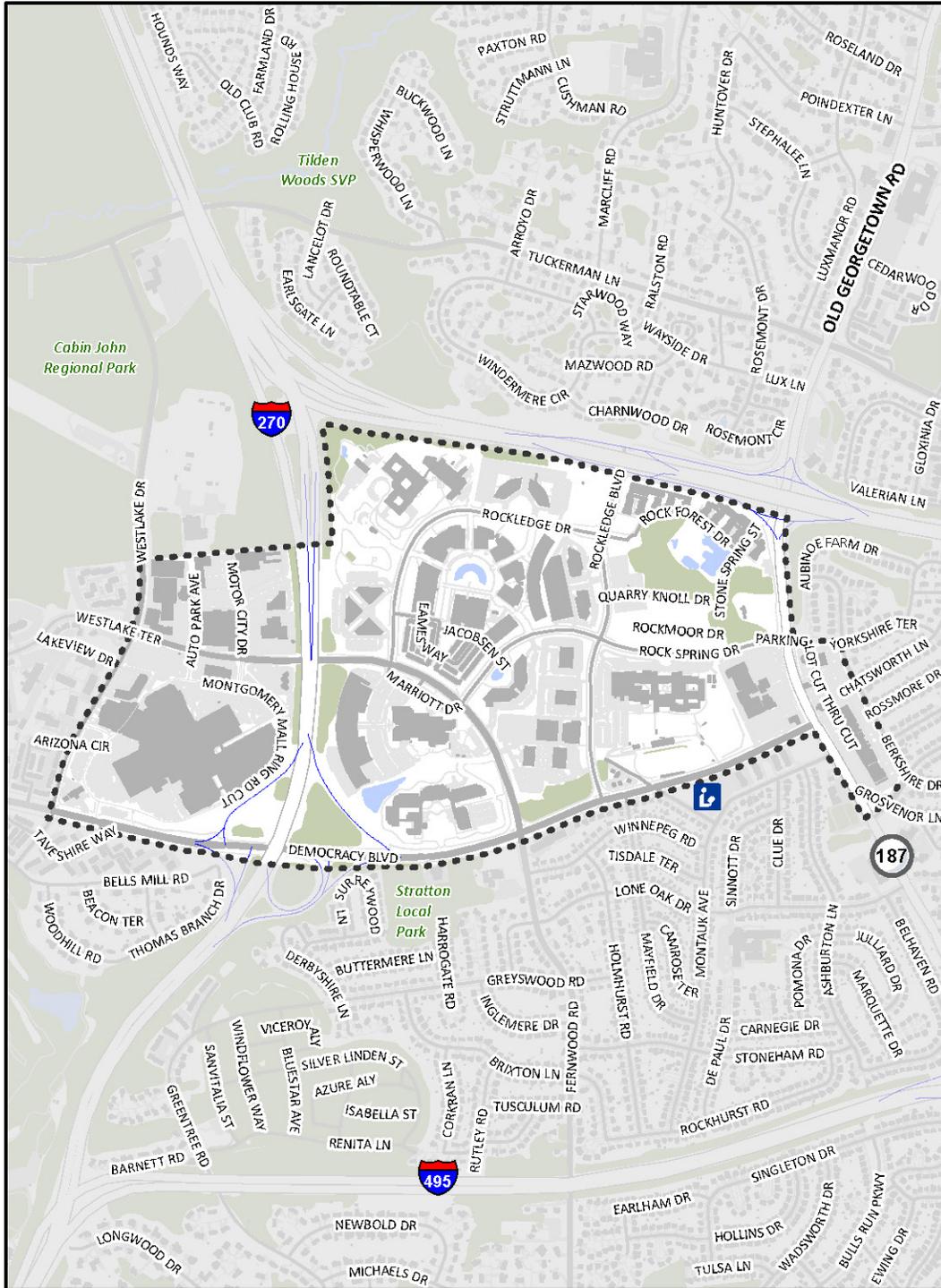
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 930 1,860 Feet



Downtown Rock Spring



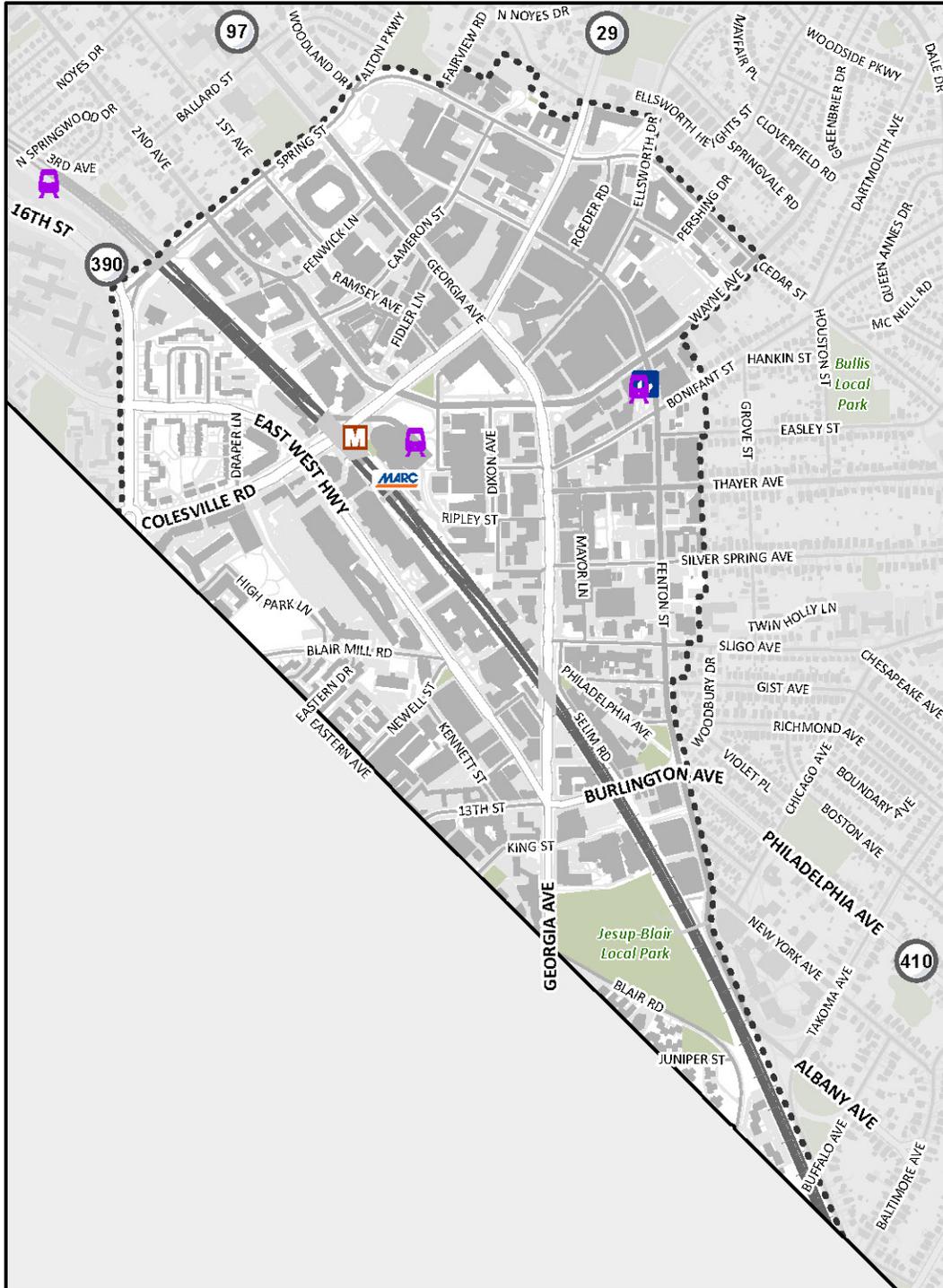
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 1,000 2,000 Feet




Downtown Silver Spring



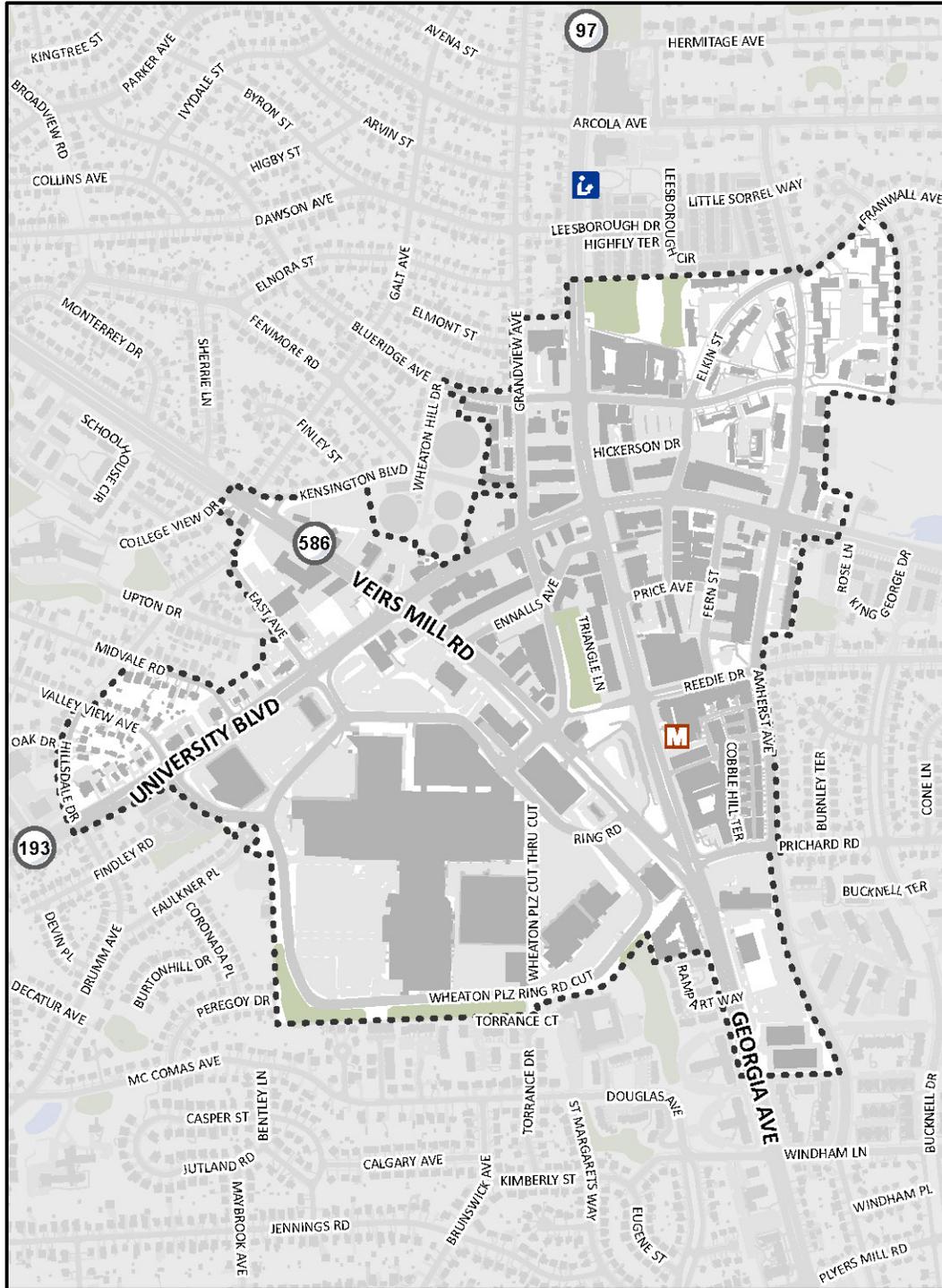
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 720 1,440 Feet




Downtown Wheaton



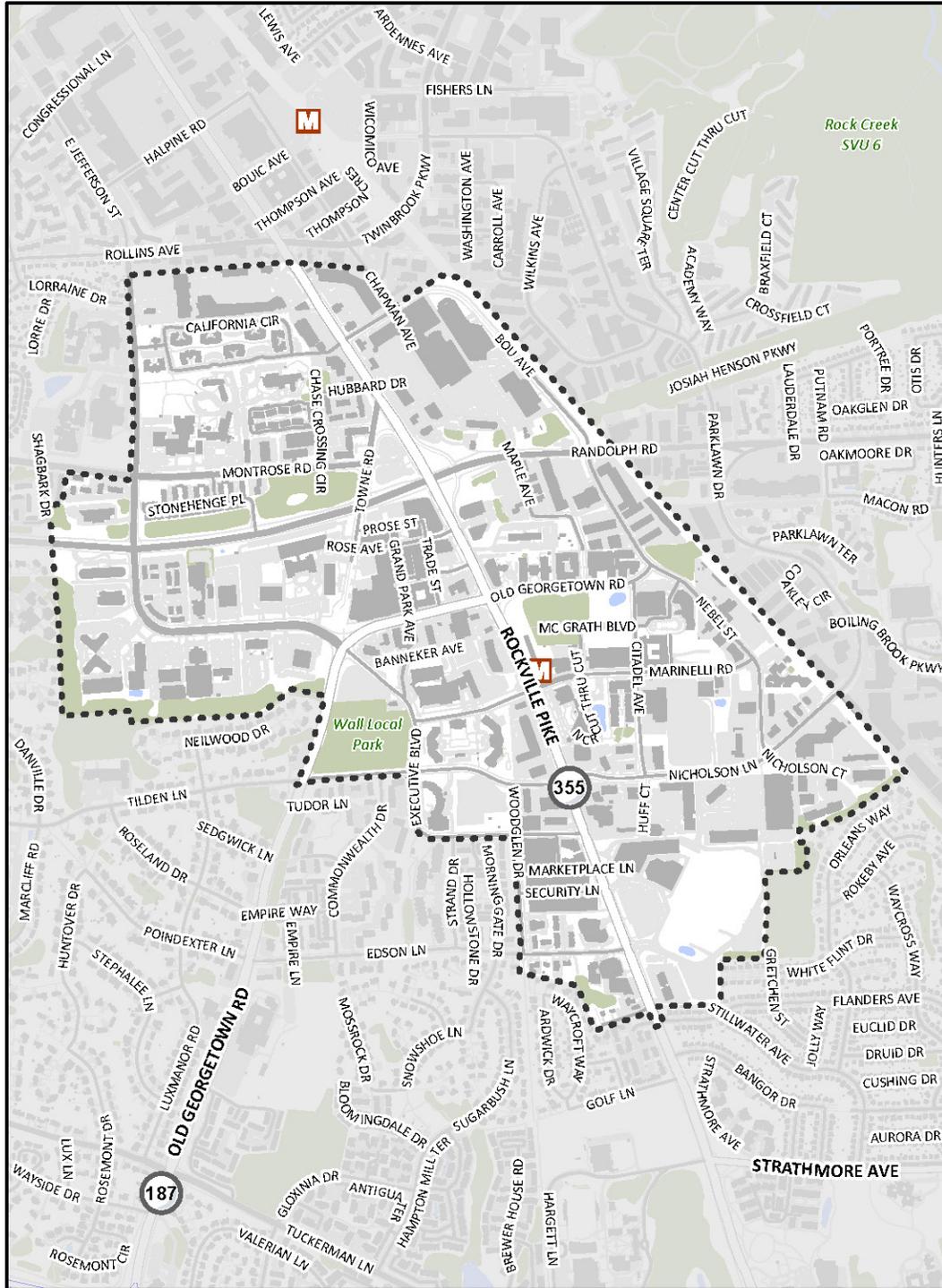
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  Libraries
  Metro Stations
  Libraries

0 580 1,160 Feet




Downtown White Flint



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Metro Stations
  Purple Line Stations
  Libraries
  MARC Stations



16th Street Station Town Center



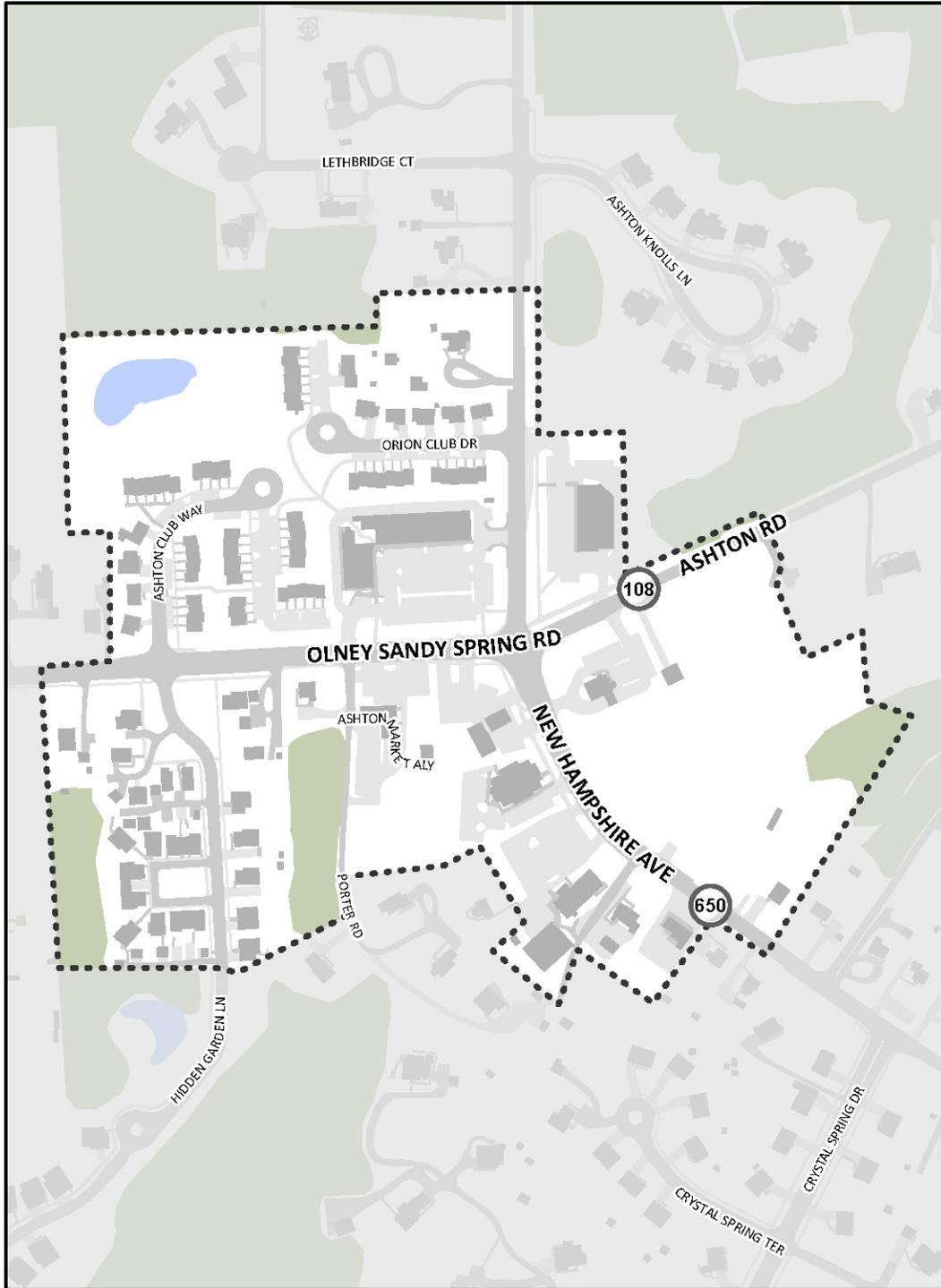
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 290 580 Feet



Ashton Town Center



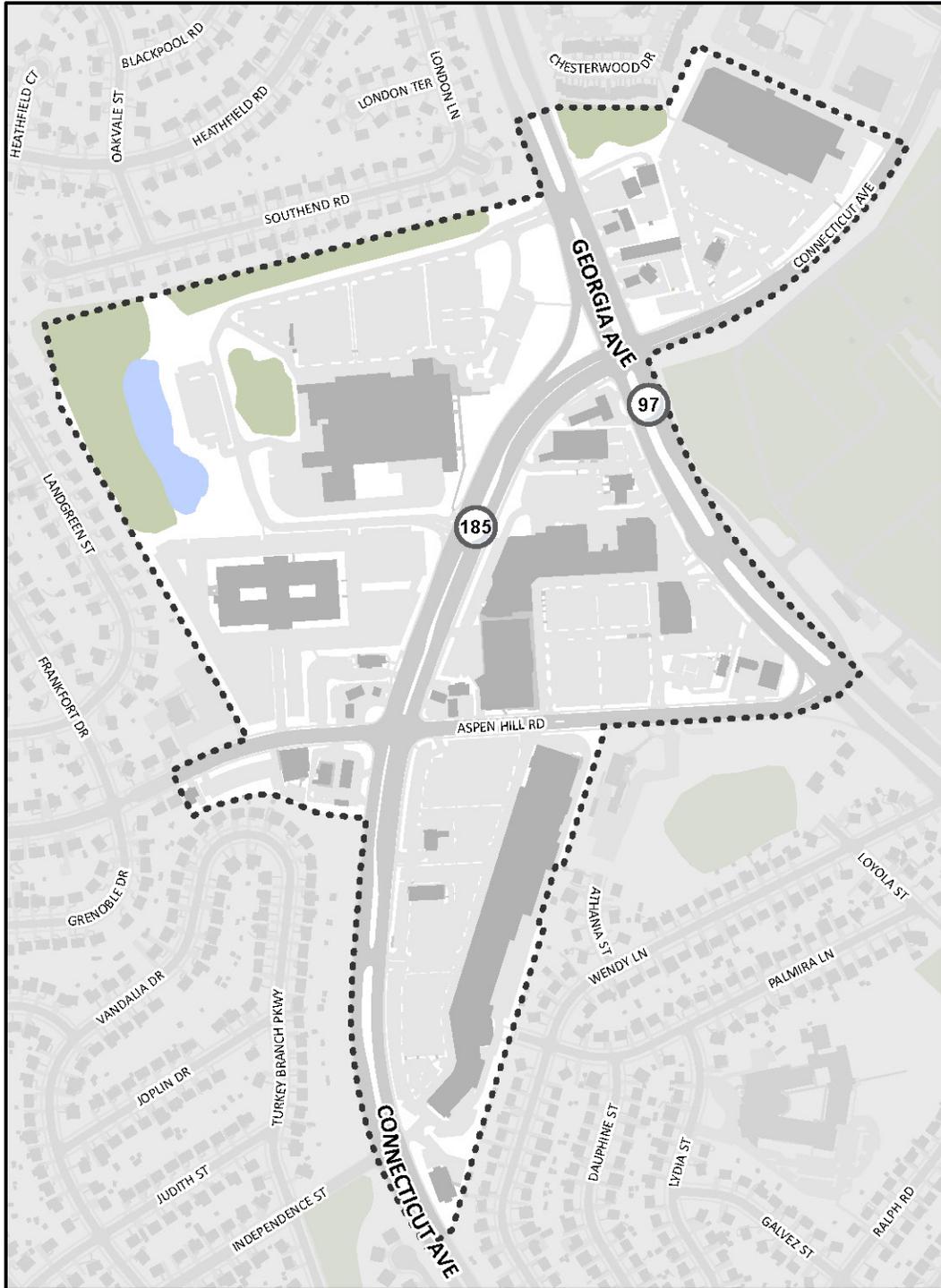
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 240 480
 Feet



Aspen Hill Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 370 740 Feet




Briggs Chaney Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 160 320
 Feet



Burnt Mills Town Center



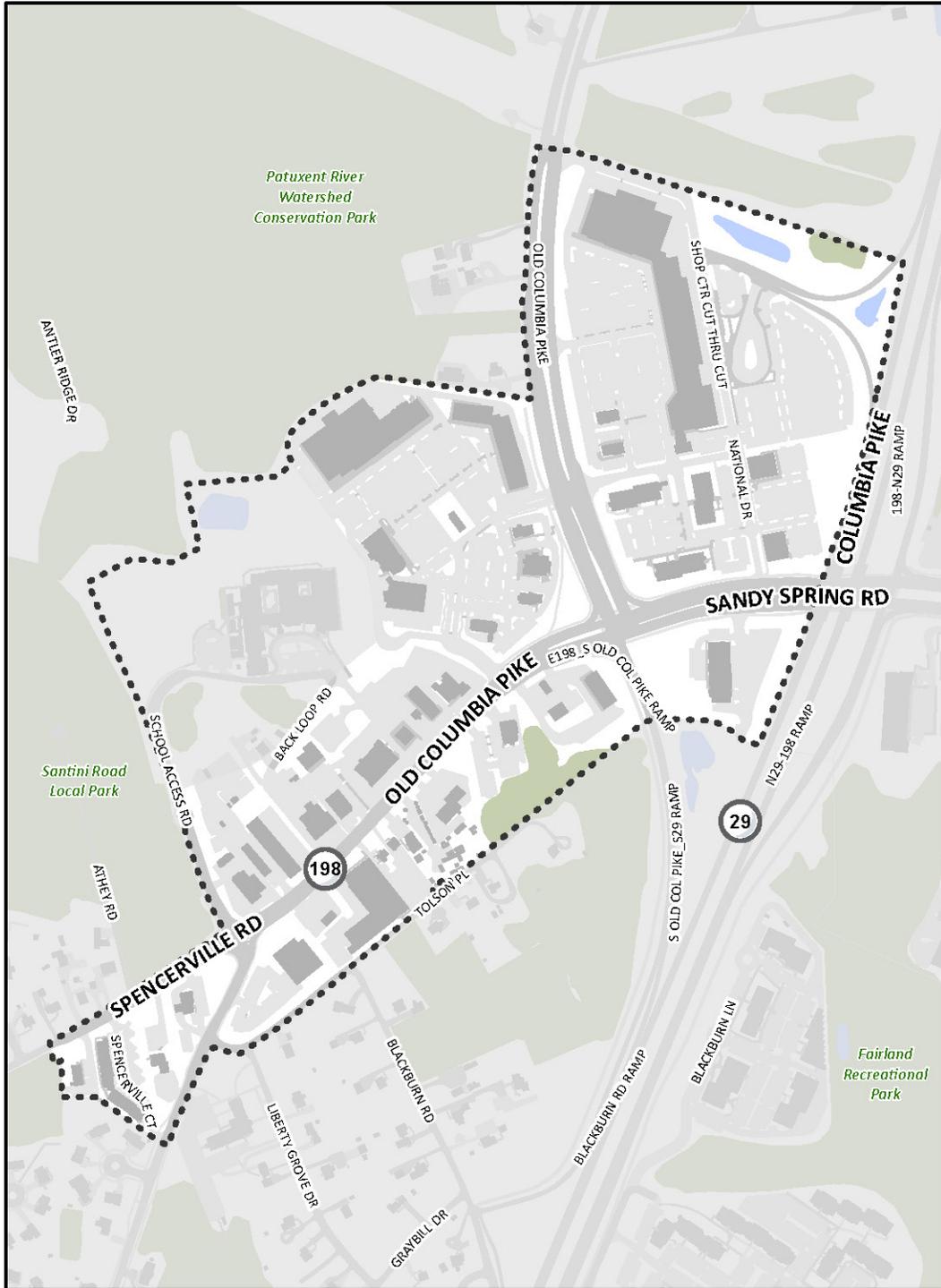
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 180 360
 Feet



Burtonsville Town Center



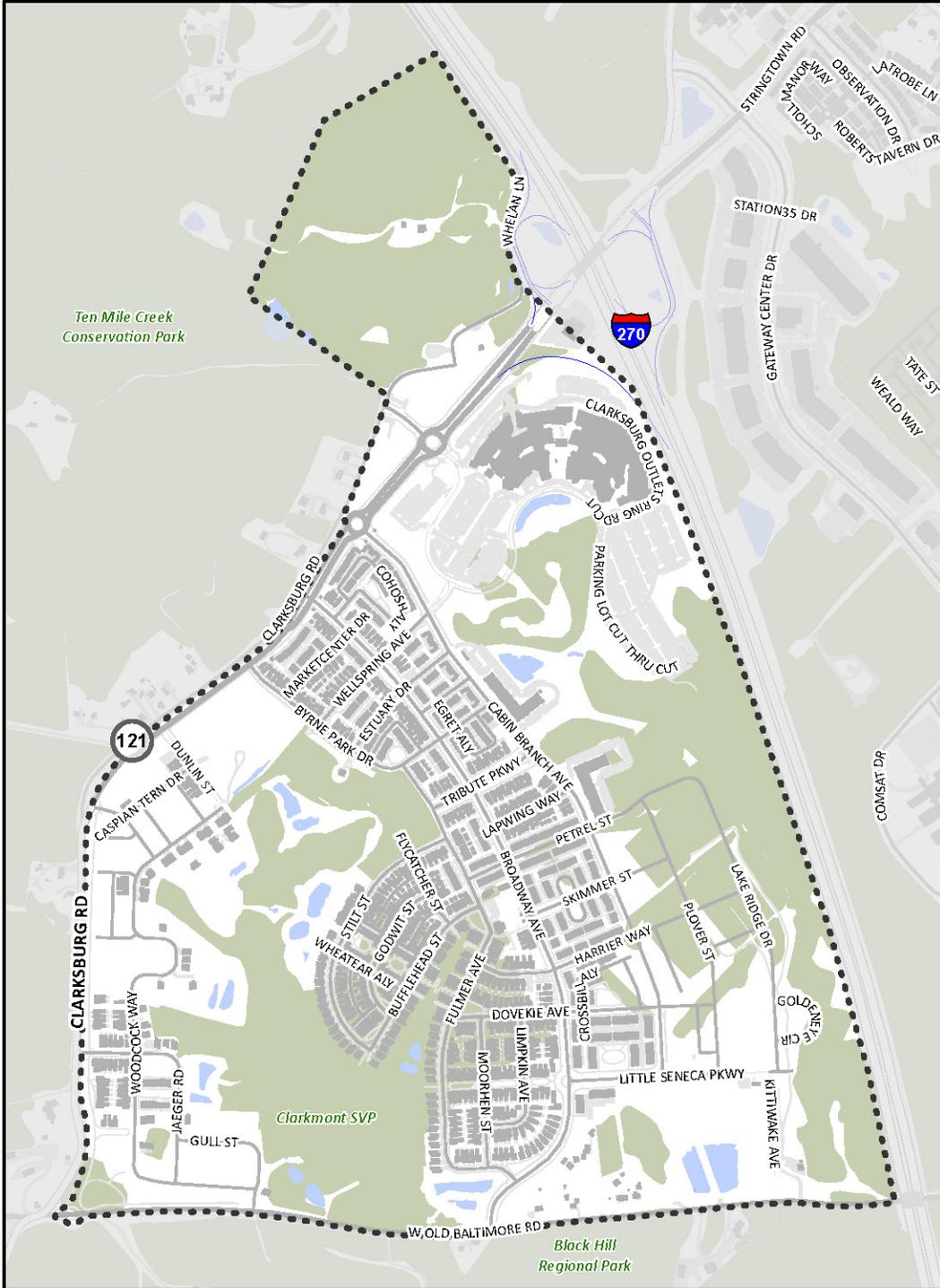
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 400 800 Feet




Cabin Branch Town Center



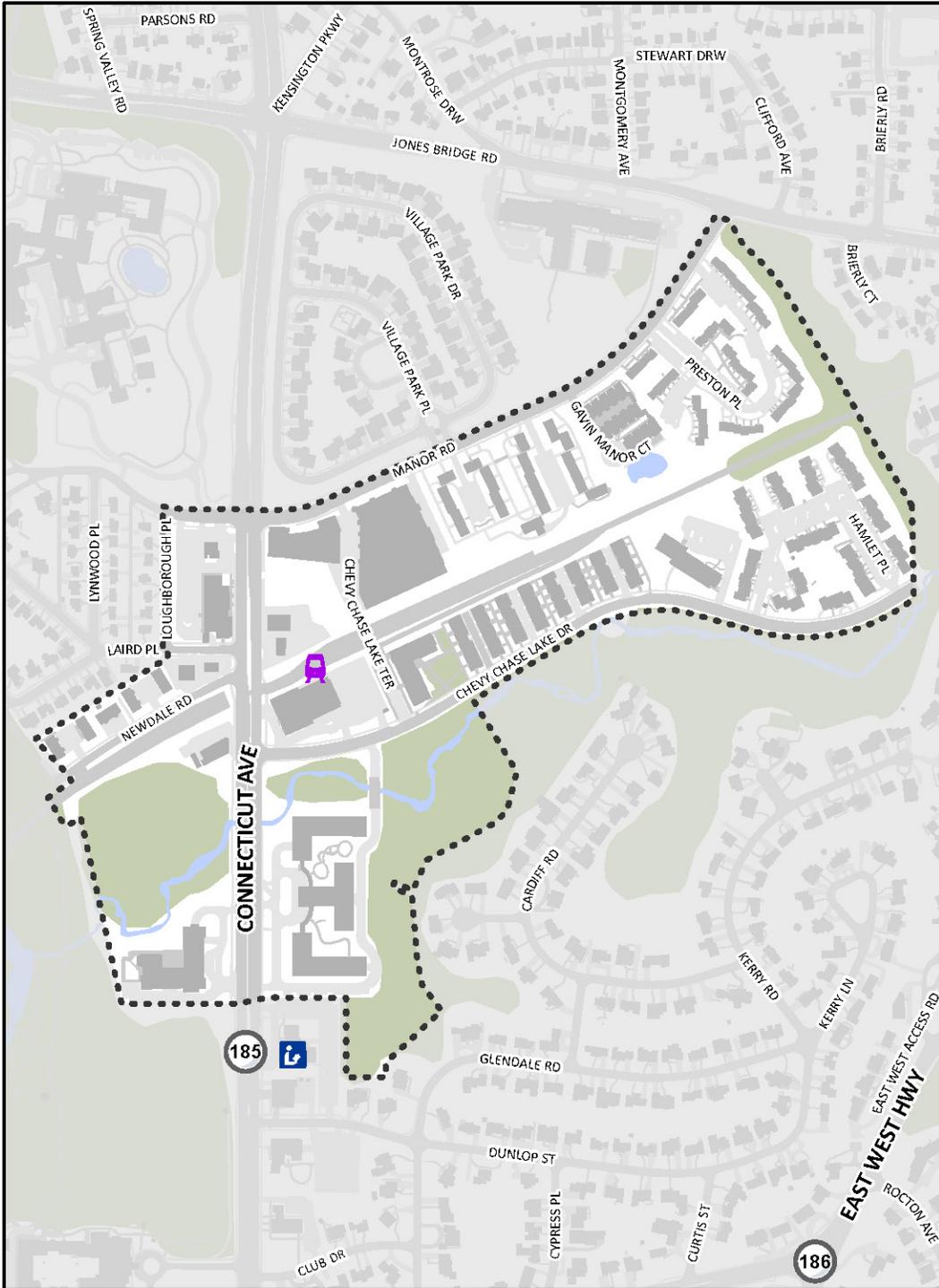
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

P Purple Line Stations
 M MARC Stations
M Metro Stations
 L Libraries

0 750 1,500
 Feet



Chevy Chase Lake Town Center



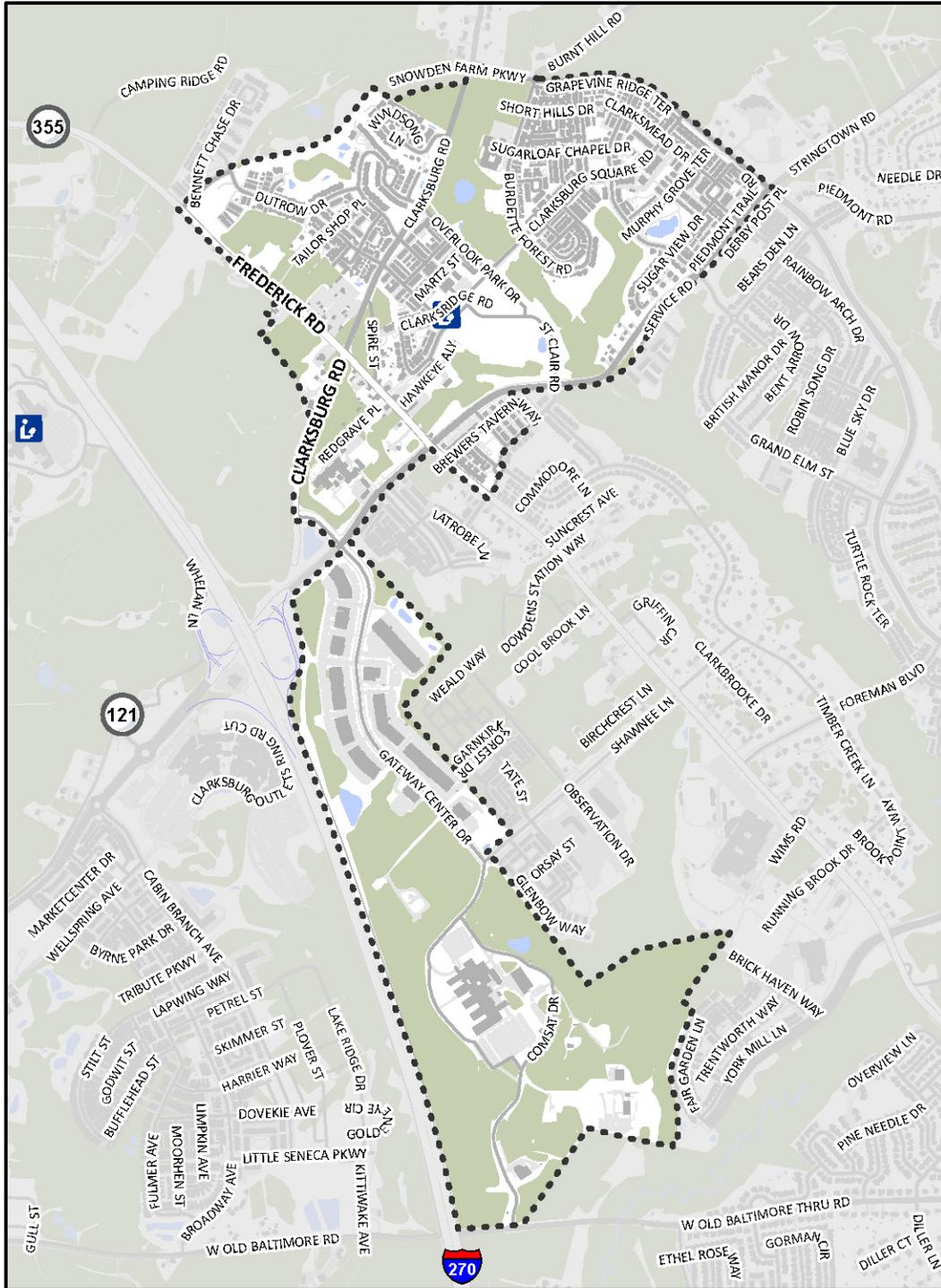
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 370 740 Feet




Clarksburg Town Center



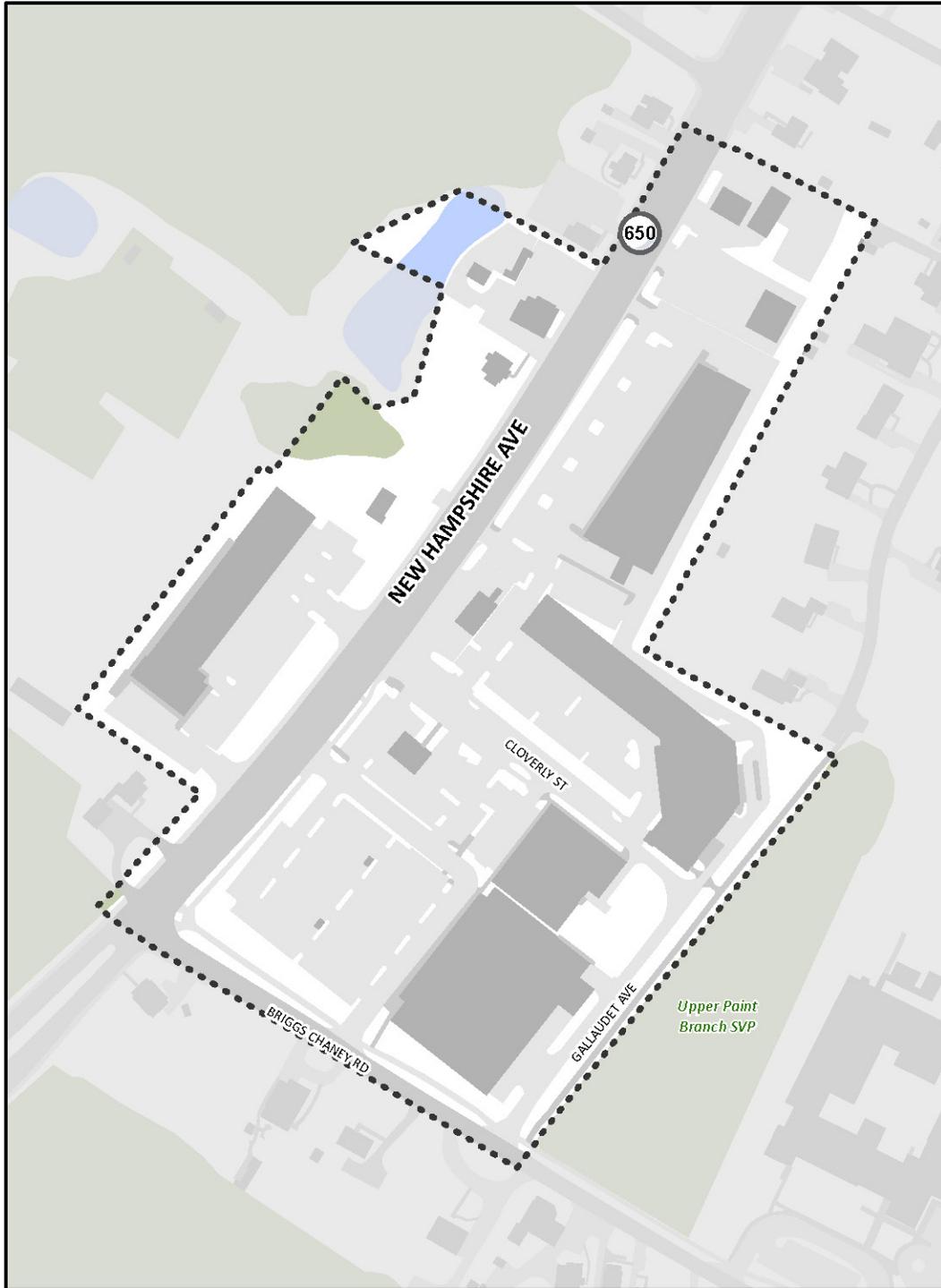
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 M MARC Stations
M Metro Stations
 L Libraries

0 1,000 2,000
 Feet



Cloverly Town Center



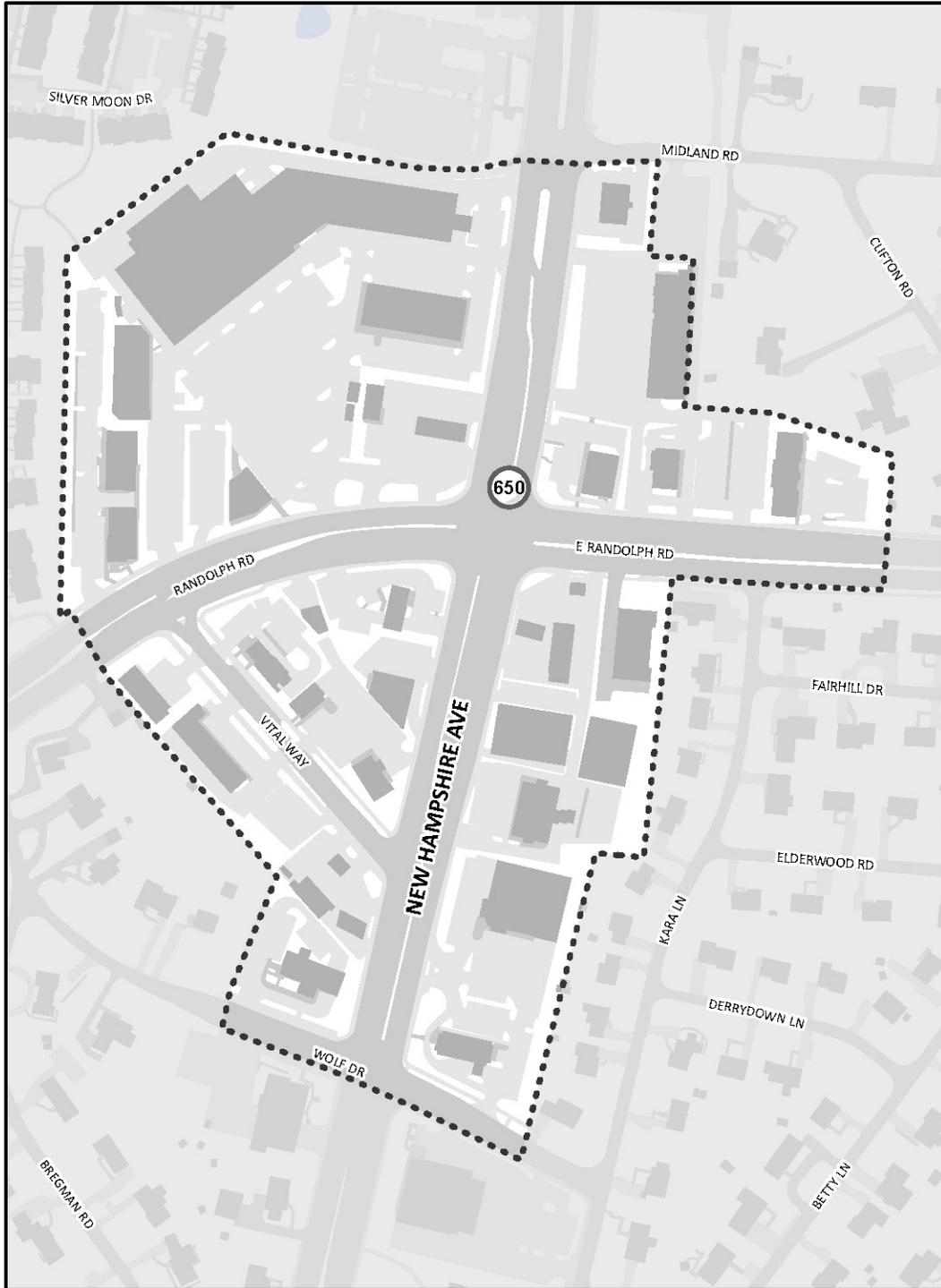
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 160 320
 Feet



Colesville Town Center



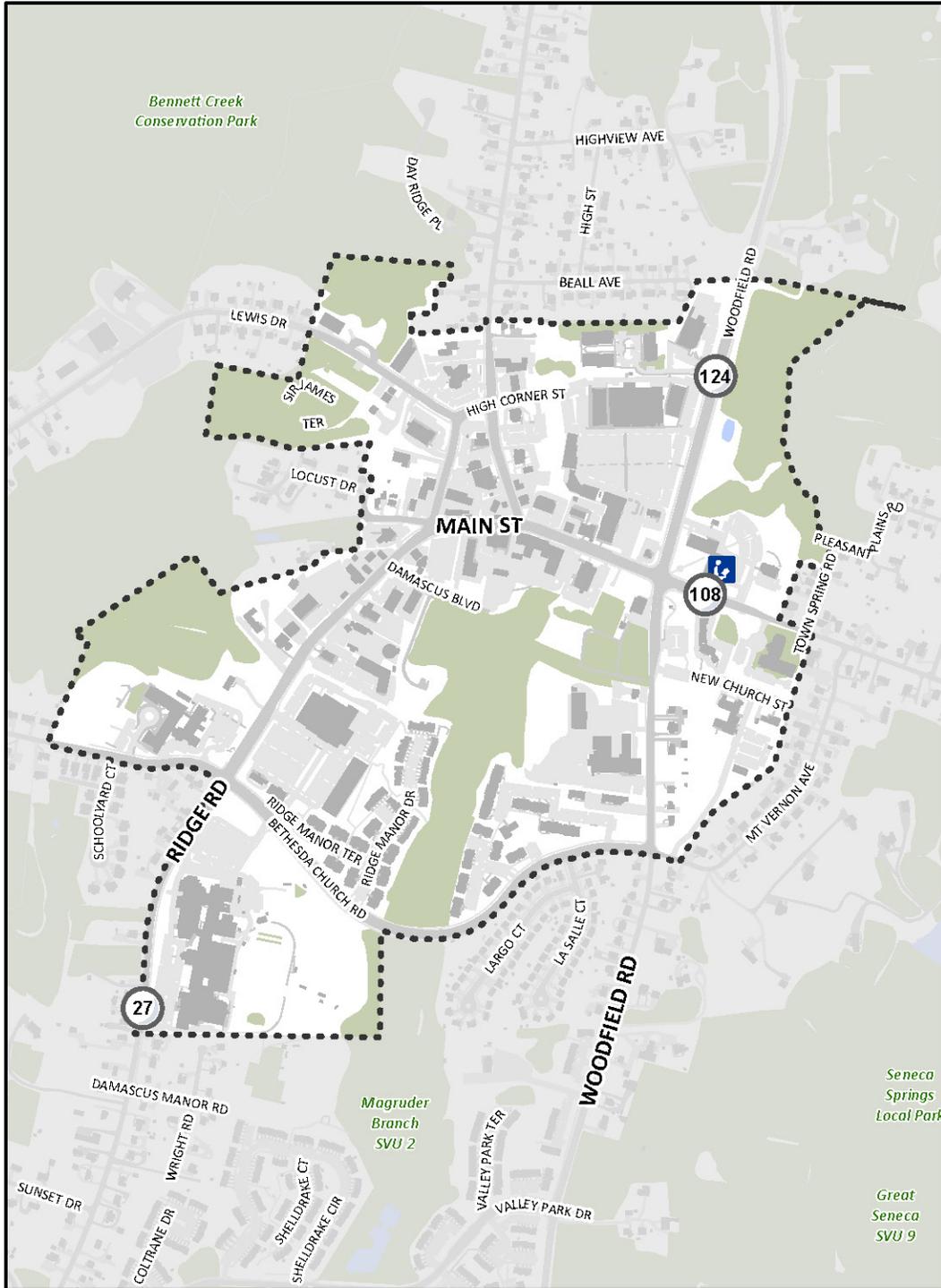
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 180 360
 Feet



Damascus Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 580 1,160 Feet




Ethan Allen Avenue Gateway Town Center



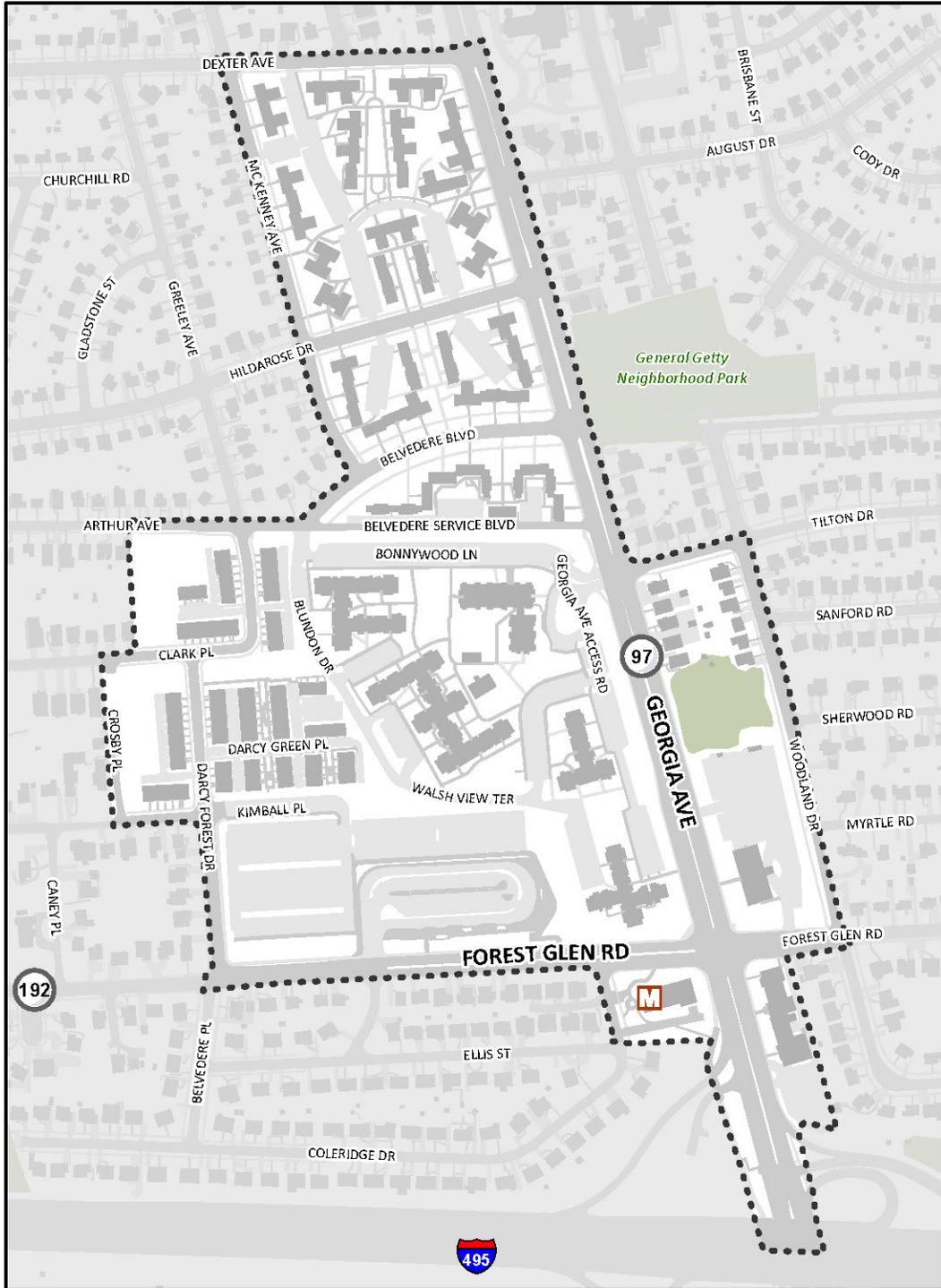
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 210 420
 Feet



Forest Glen Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 290 580 Feet




Four Corners Town Center



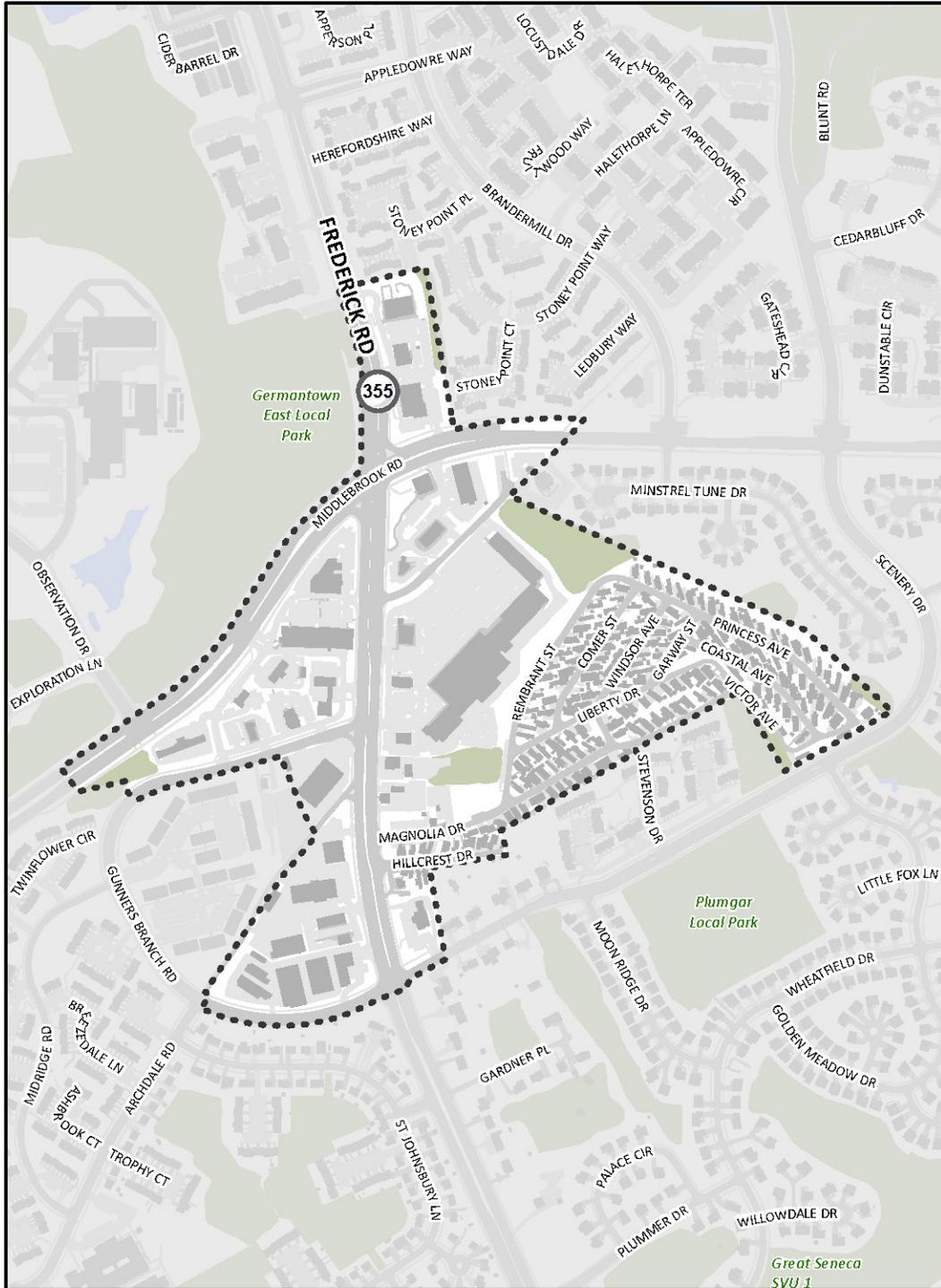
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 180 360
 Feet



Foxchapel Town Center



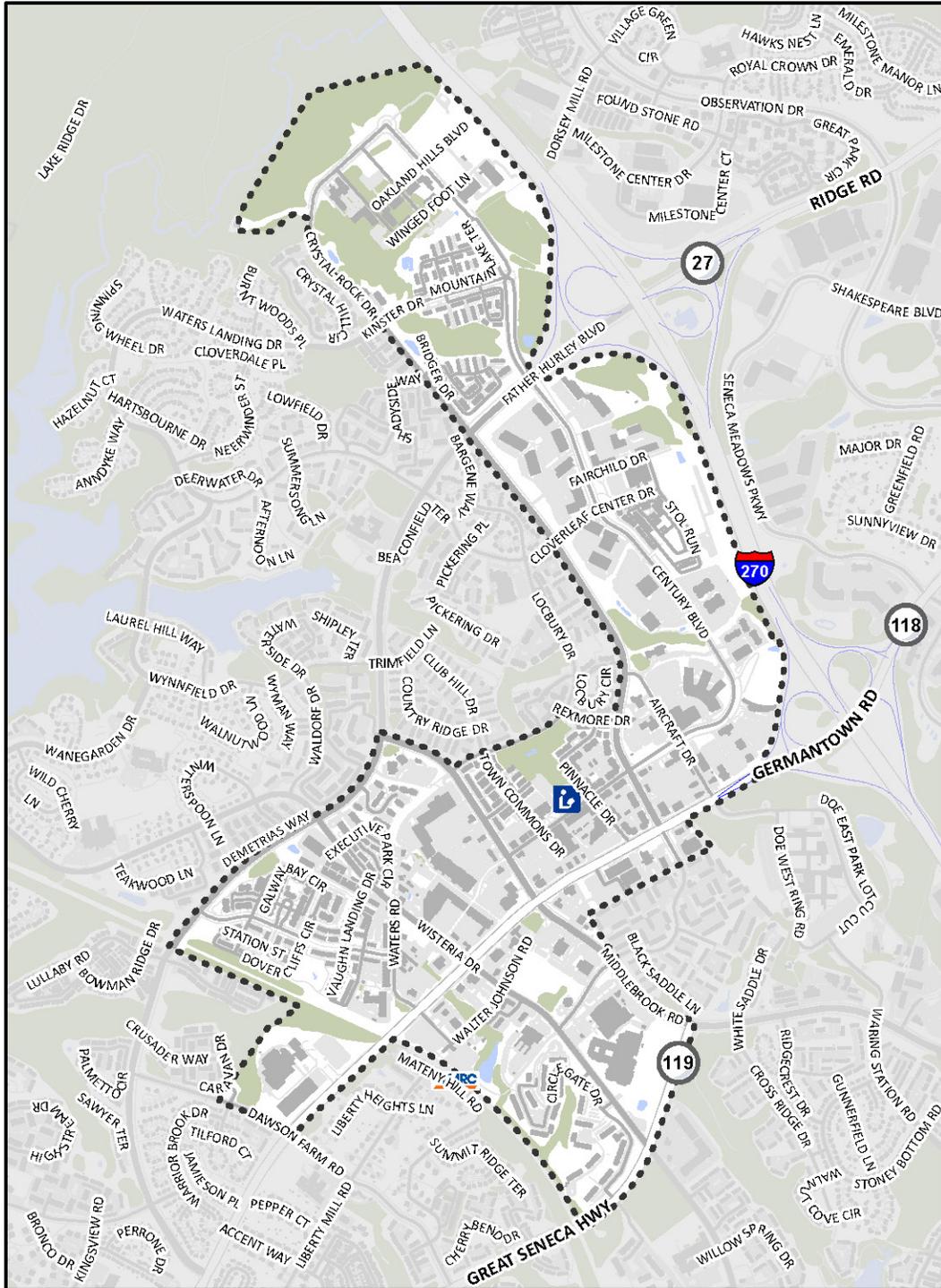
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 MARC MARC Stations
M Metro Stations
 Libraries Libraries

0 450 900 Feet



Germantown Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 M MARC Stations
 M Metro Stations
 b Libraries

0 1,000 2,000 Feet



Glenmont Town Center



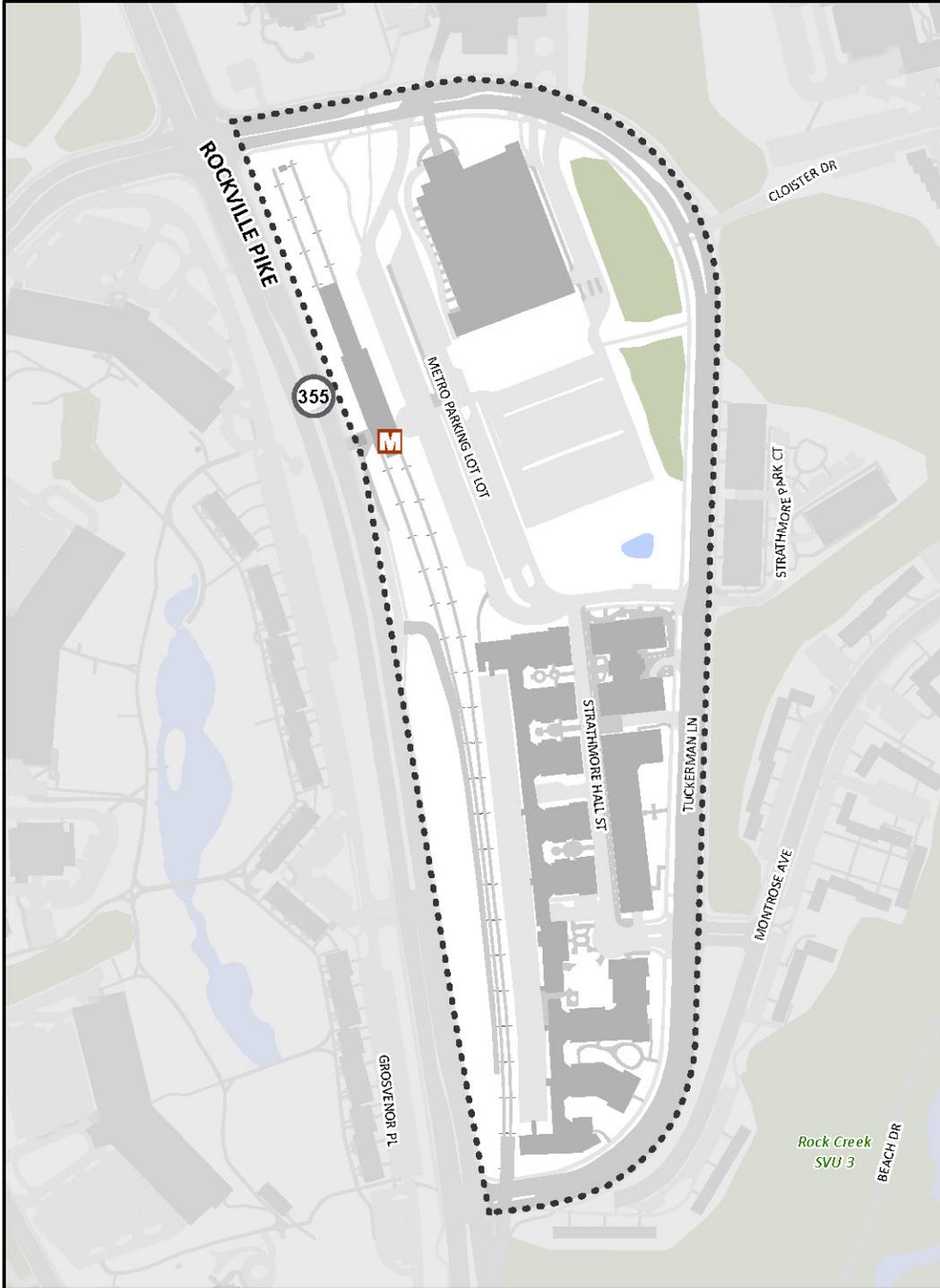
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 MARC MARC Stations
 Metro Stations
 Libraries

0 530 1,060
 Feet



Grosvenor Town Center



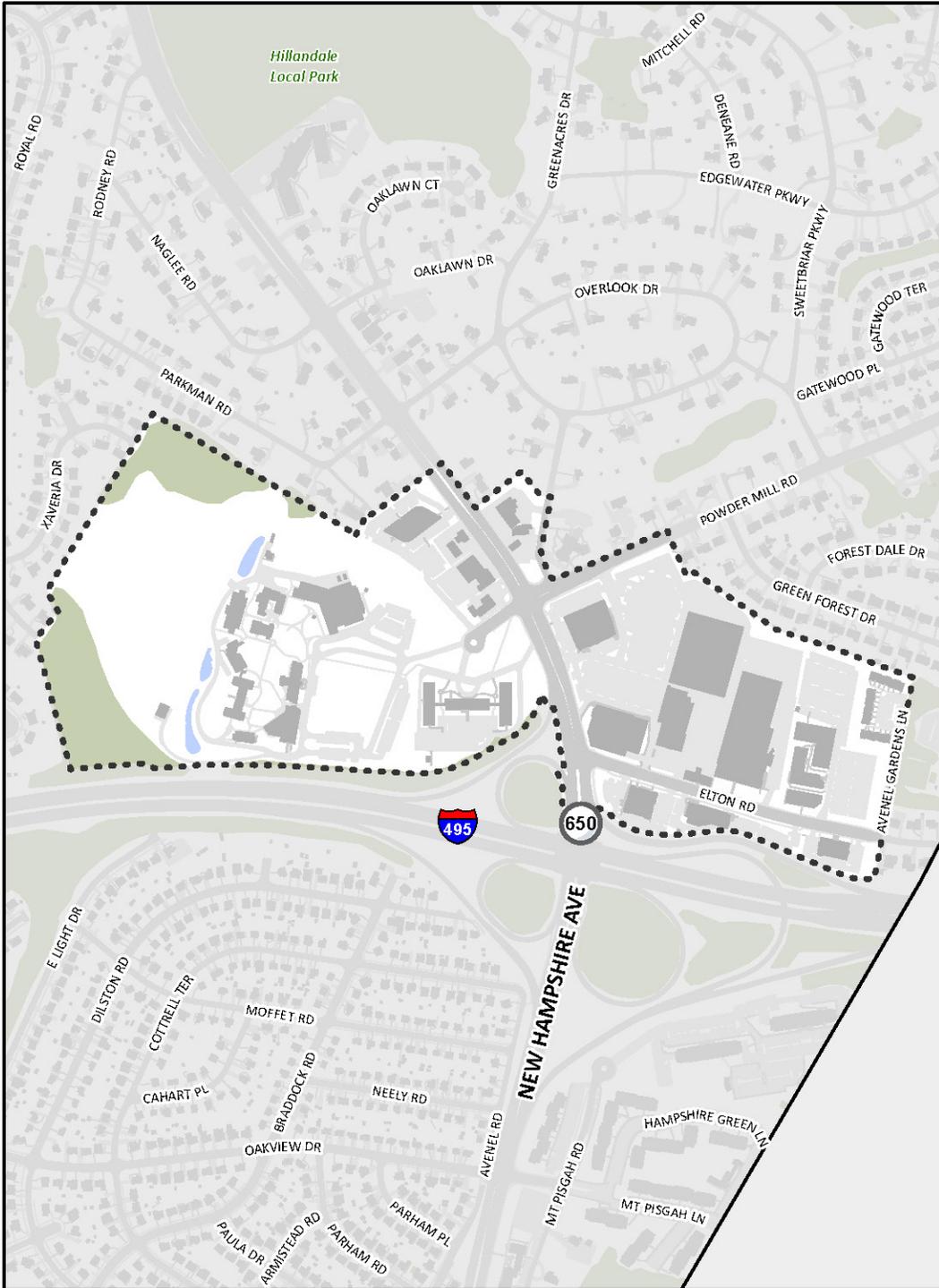
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 240 480 Feet




Hillandale Town Center



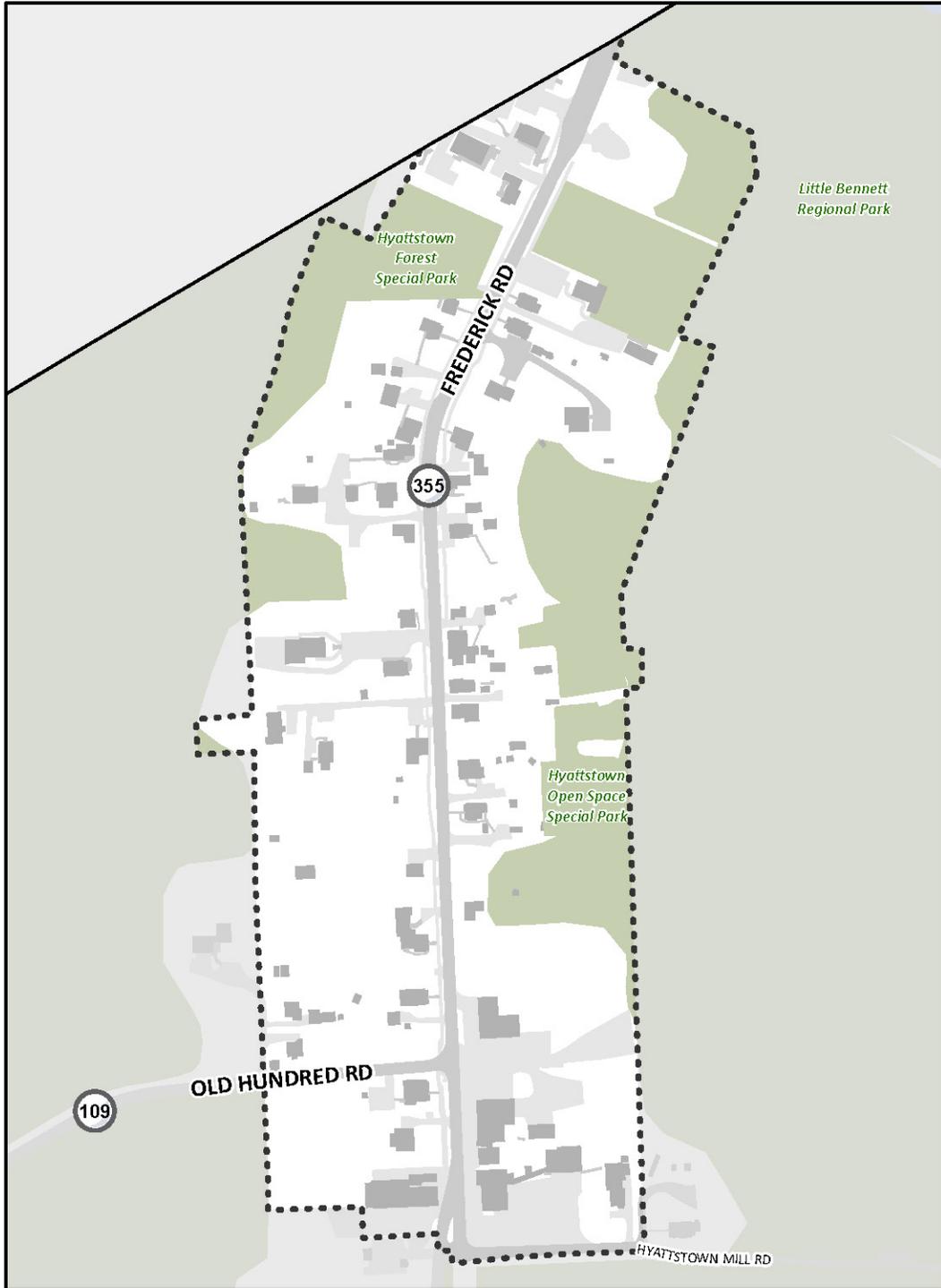
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 475 950 Feet




Hyattstown Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 210 420
 Feet



Kensington Town Center



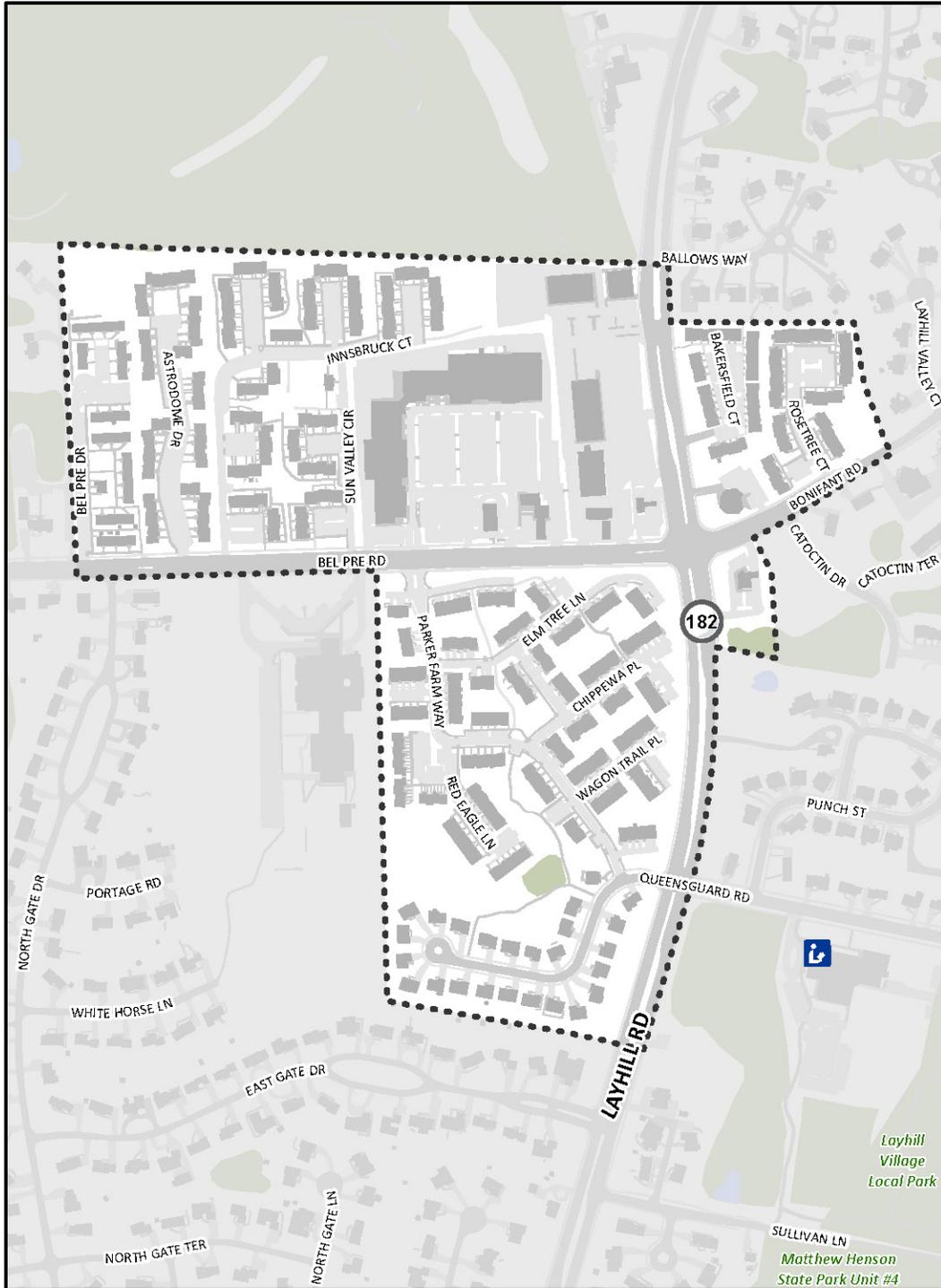
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
  Metro Stations
  Libraries

0 660 1,320 Feet




Layhill Town Center



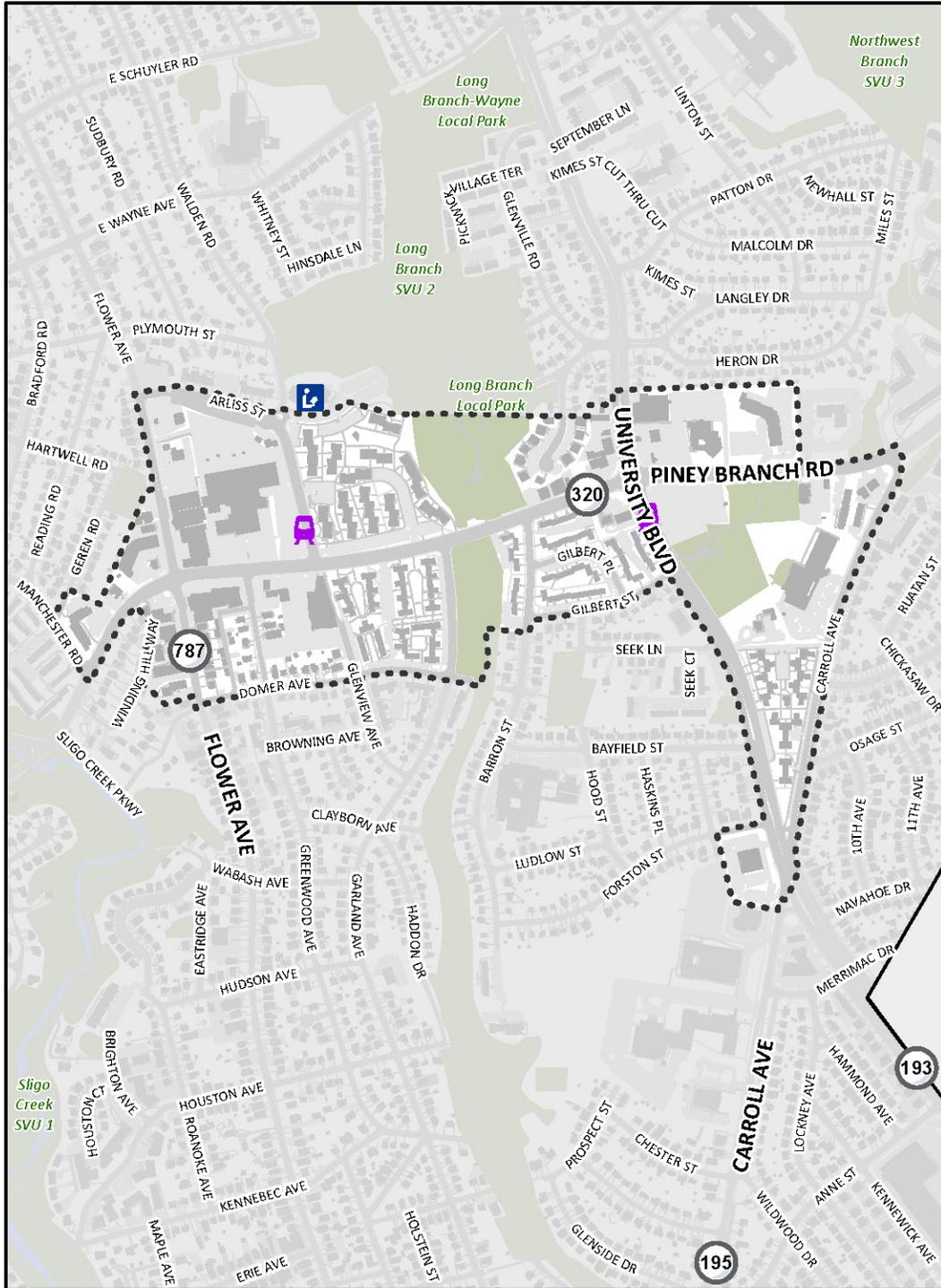
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 340 680 Feet




Long Branch Town Center



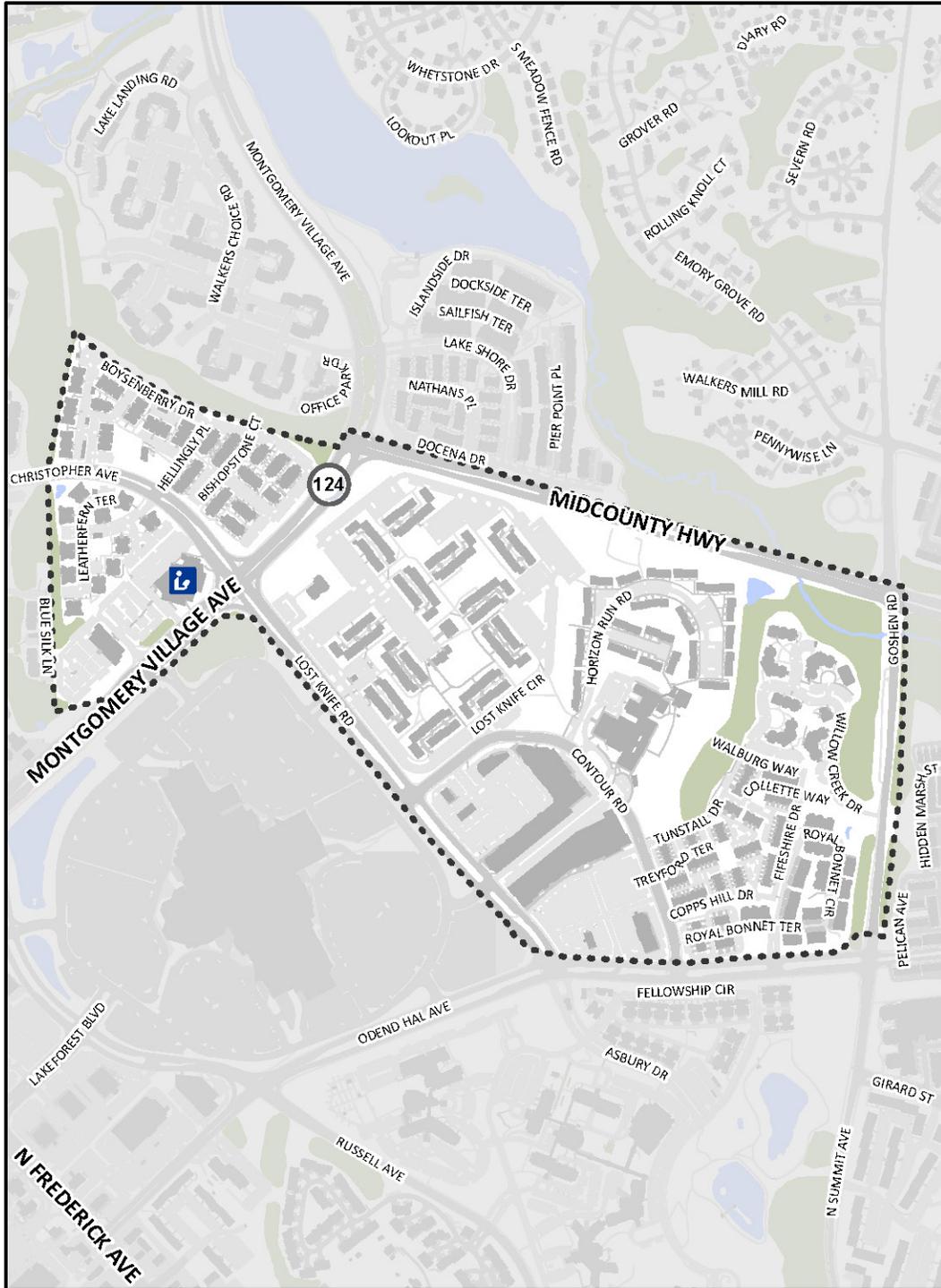
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 560 1,120 Feet




Lower Village Town Center



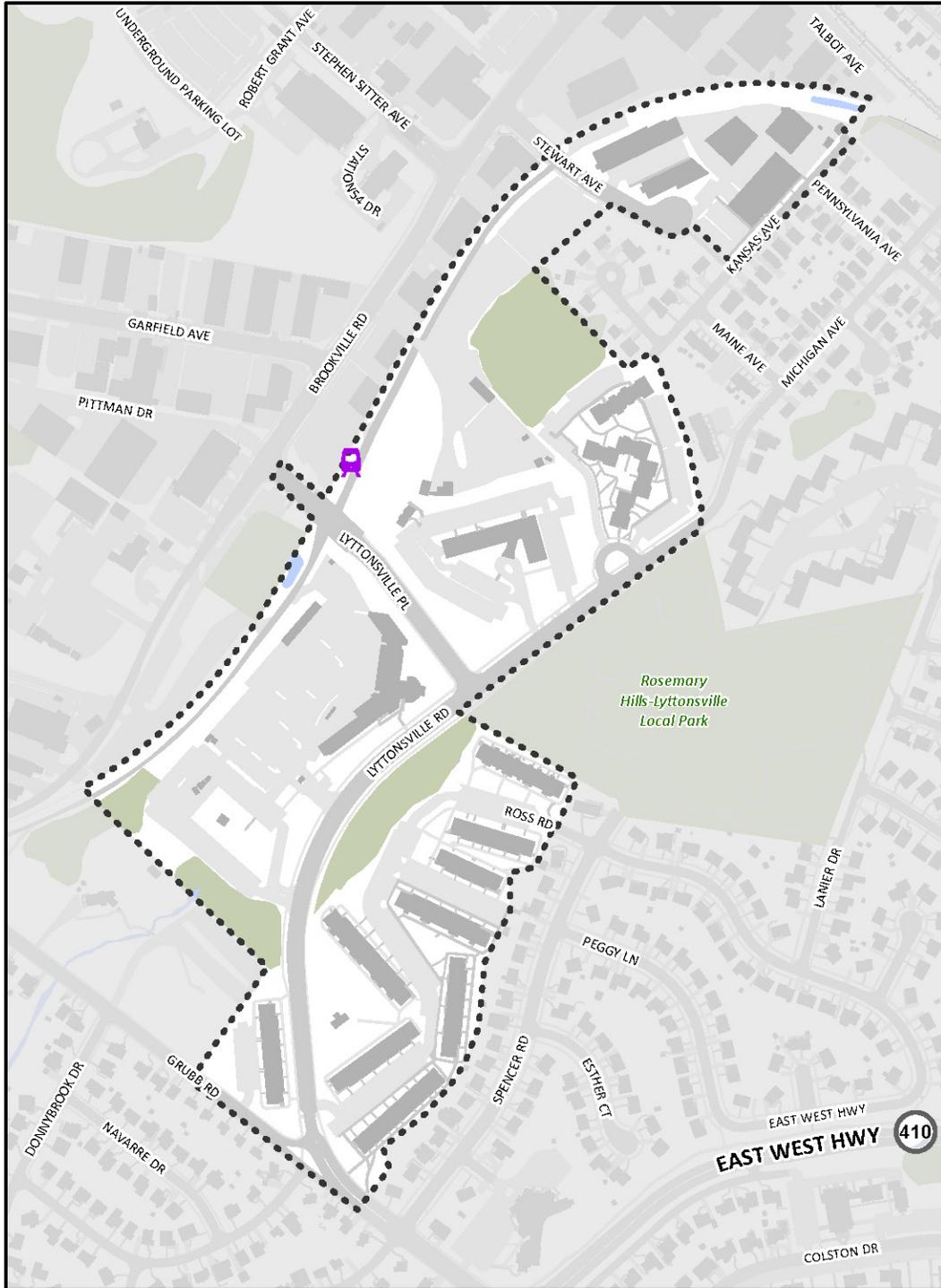
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

P Purple Line Stations
 M Metro Stations
 M MARC Stations
 B Libraries

0 580 1,160 Feet



Lyttonsville Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 320 640 Feet




Maryland Gateway Town Center



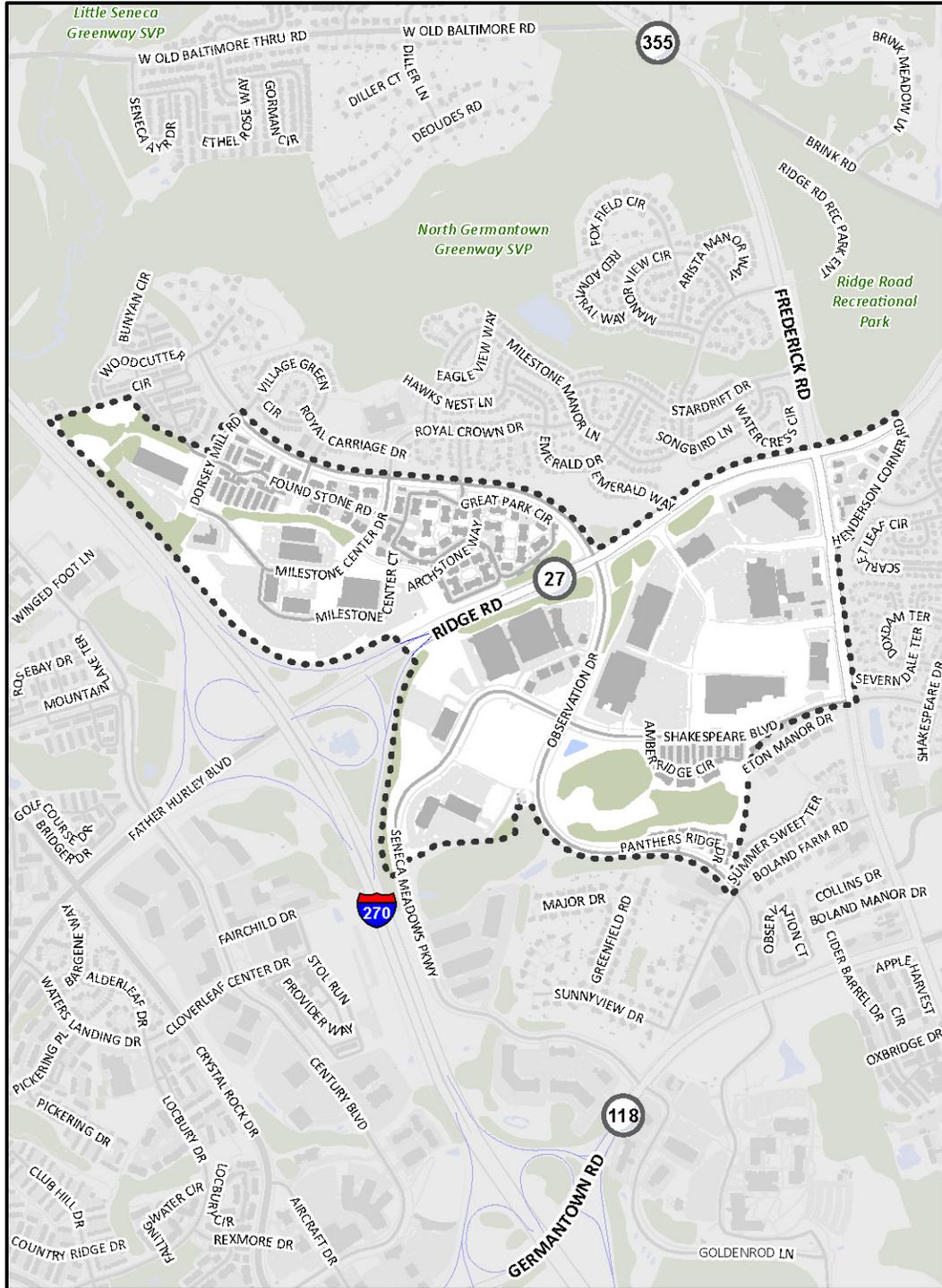
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 160 320
 Feet



Milestone Town Center

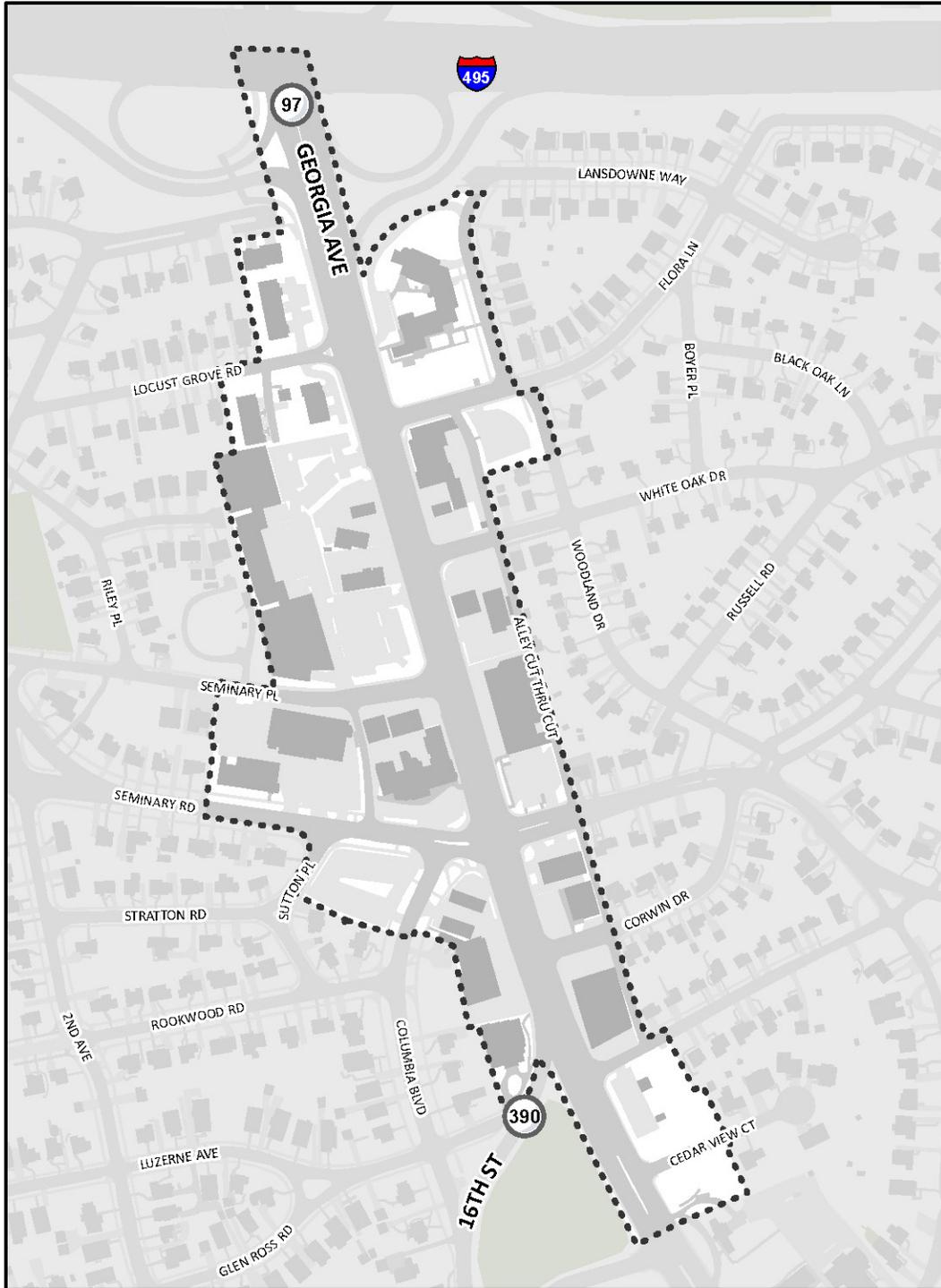


Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

Purple Line Stations
 MARC Stations
 Metro Stations
 Libraries



Montgomery Hills Town Center



Complete Streets Design Guide Area Boundary County Boundary

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 240 480
Feet



Montgomery Village Town Center



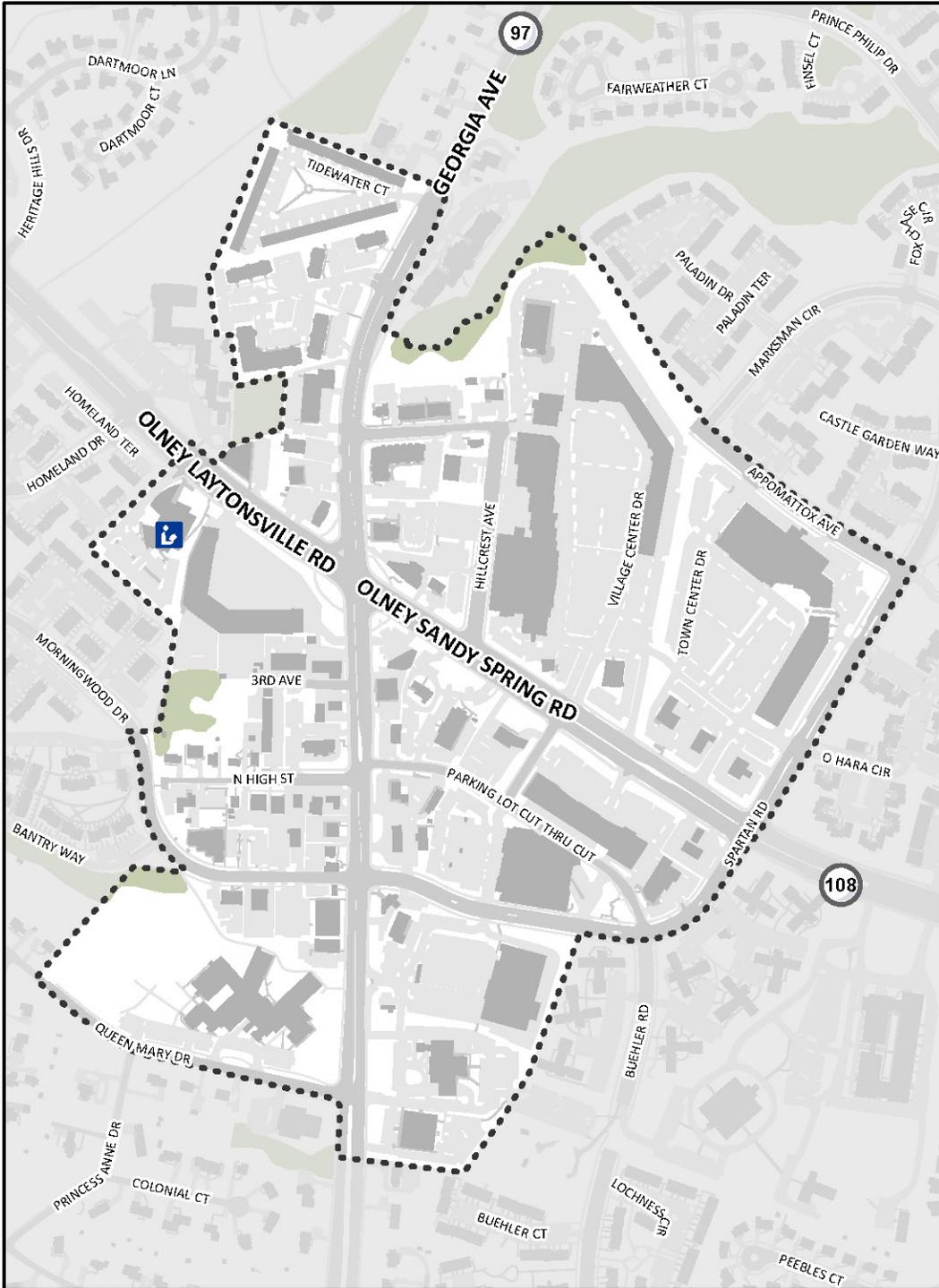
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 290 580
 Feet



Olney Town Center



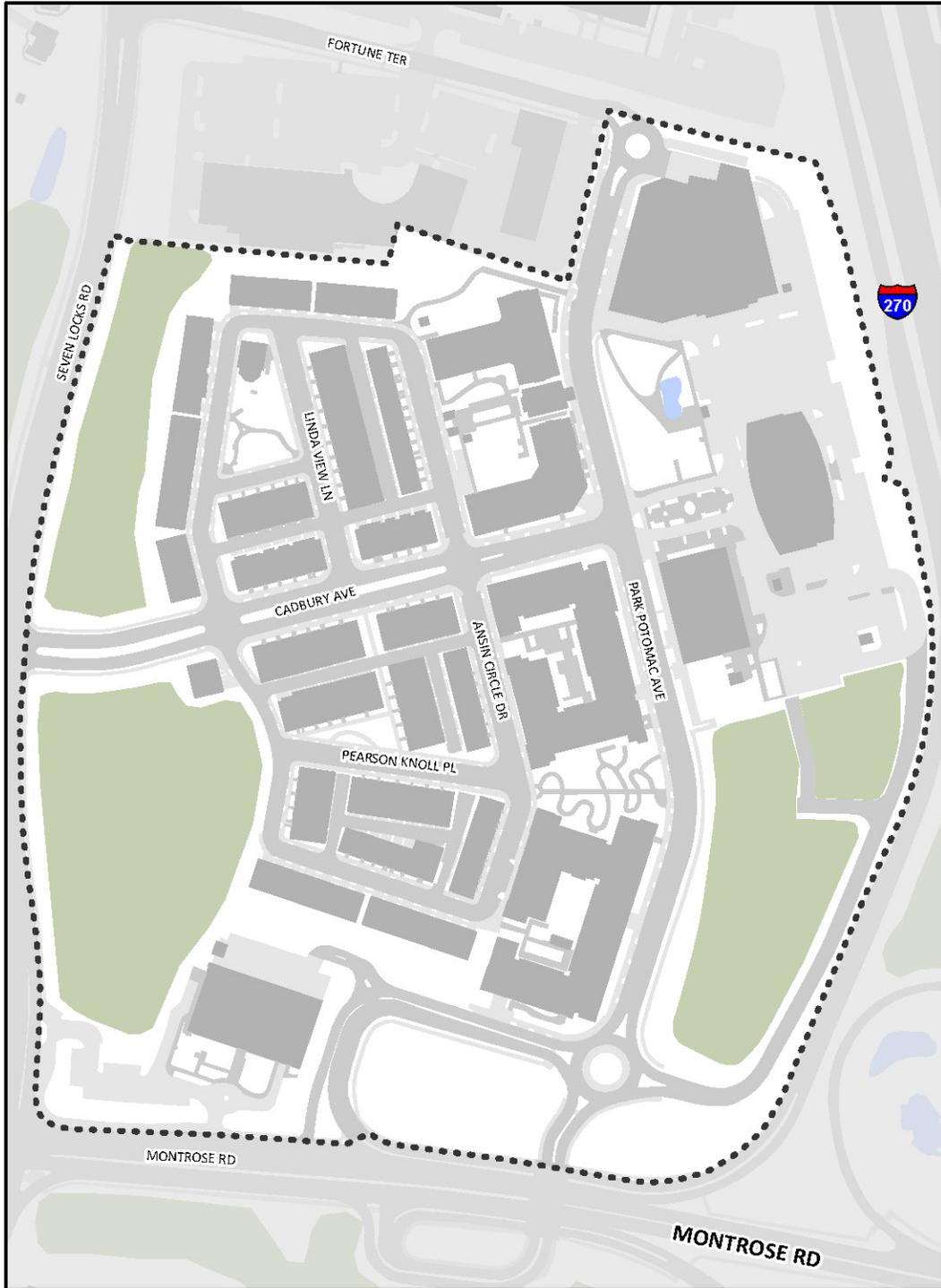
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 370 740 Feet




Park Potomac Town Center



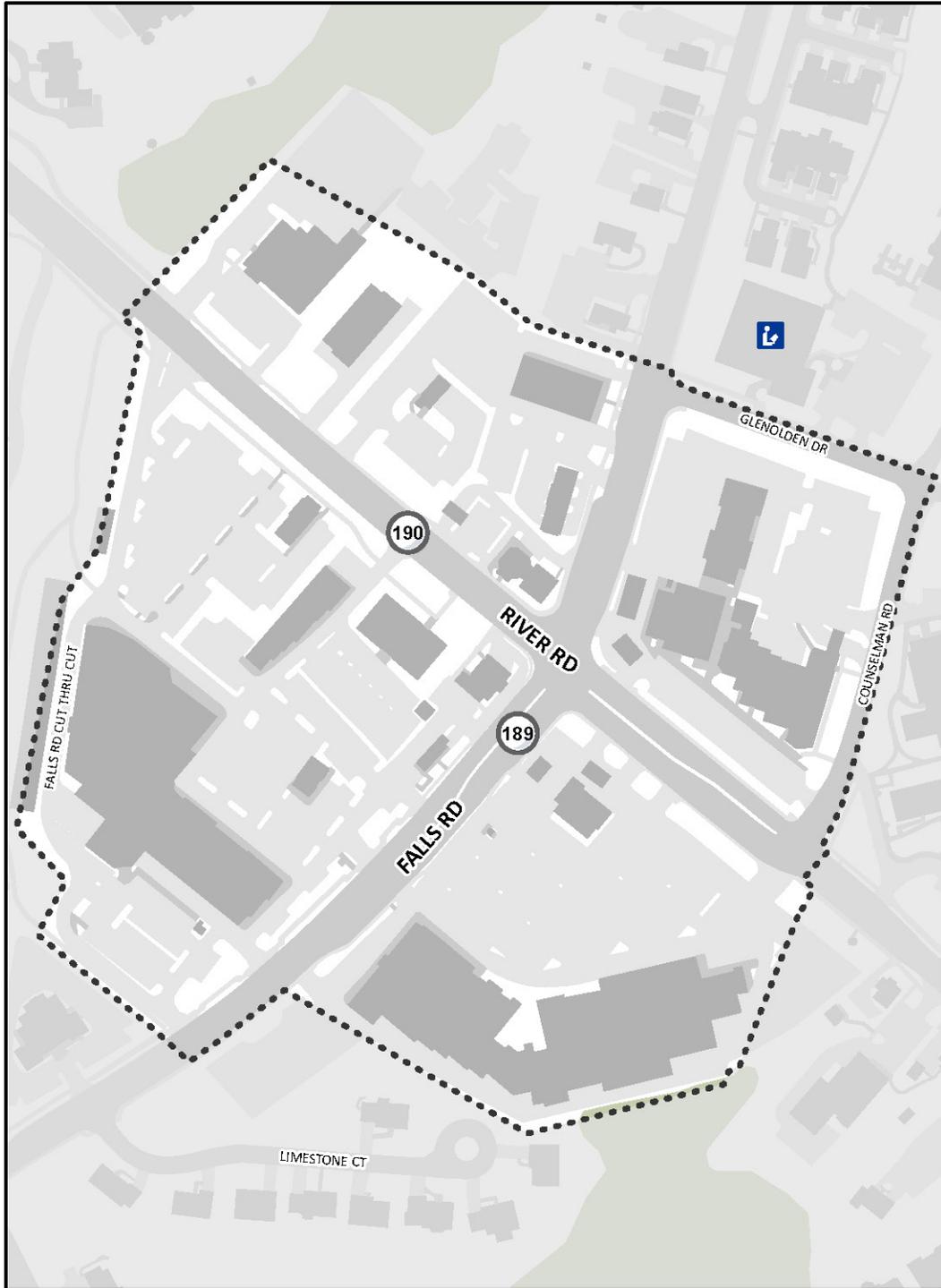
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 180 360
 Feet



Potomac Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 160 320
 Feet



Randolph Hills Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 MARC MARC Stations
M Metro Stations
 b Libraries



Redland Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 290 580
 Feet



Rock Creek Village Town Center



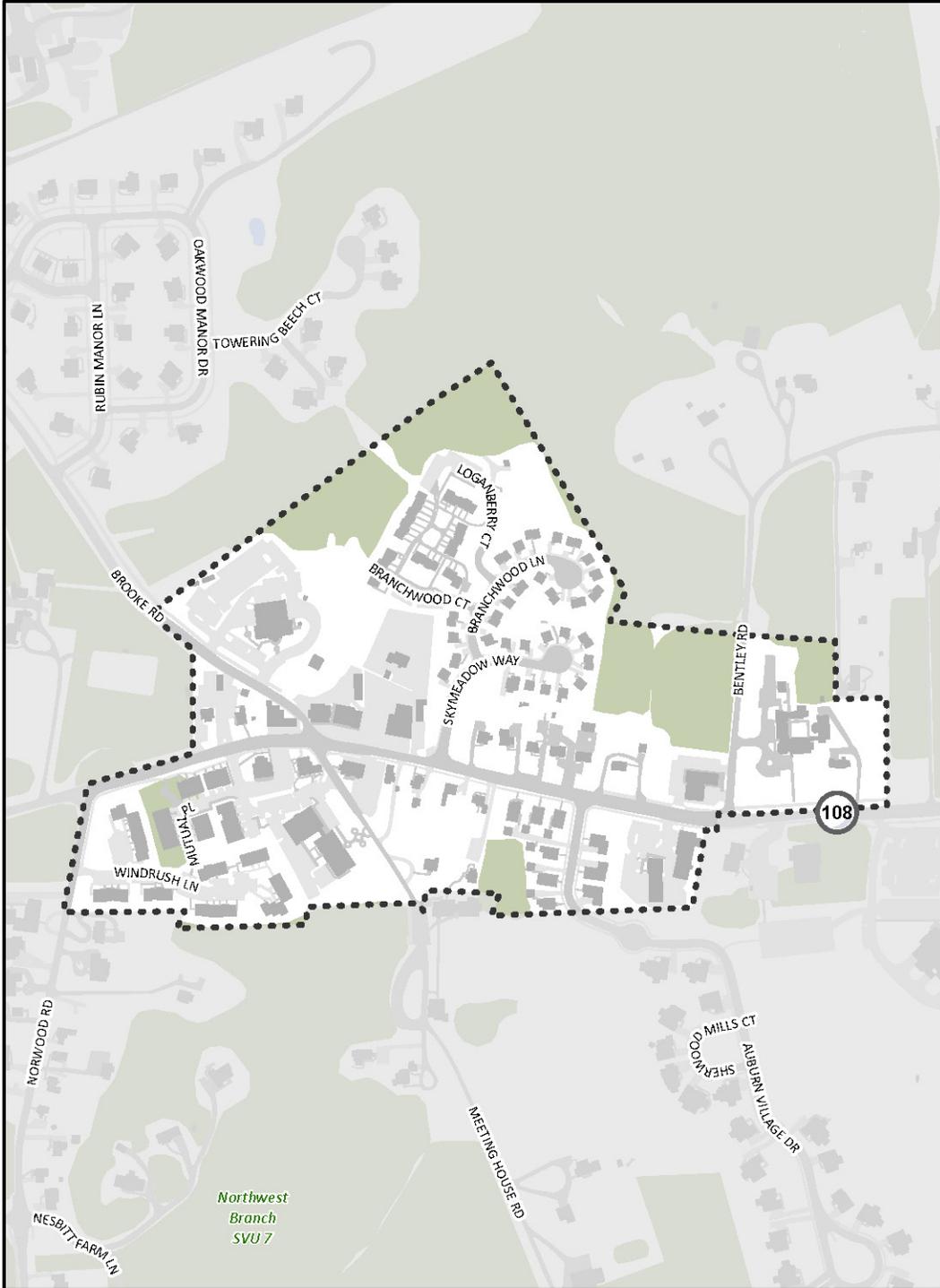
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 340 680 Feet




Sandy Spring Town Center



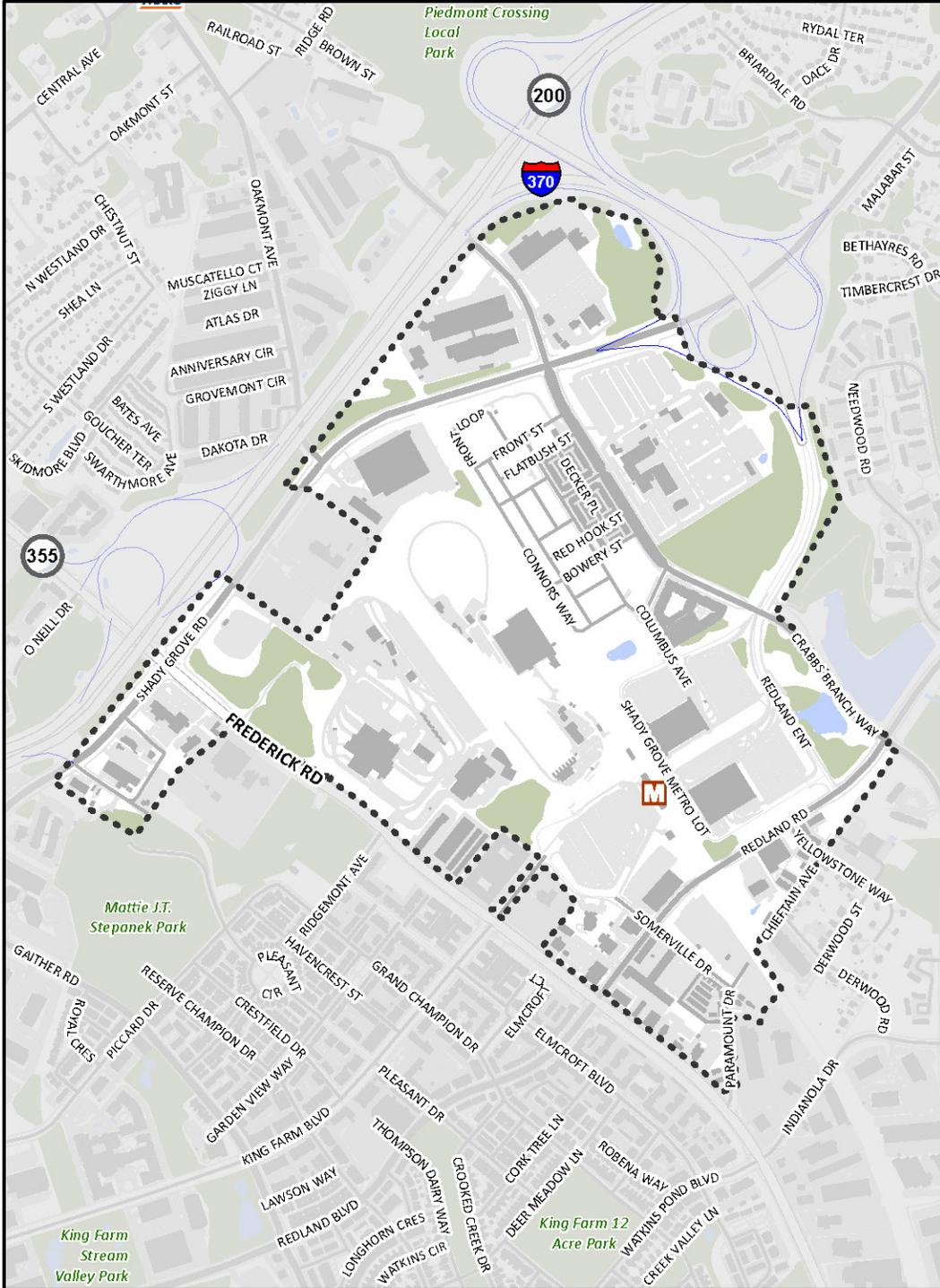
Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

P Purple Line Stations
 MARC MARC Stations
 M Metro Stations
 L Libraries

0 340 680
 Feet



Shady Grove Town Center



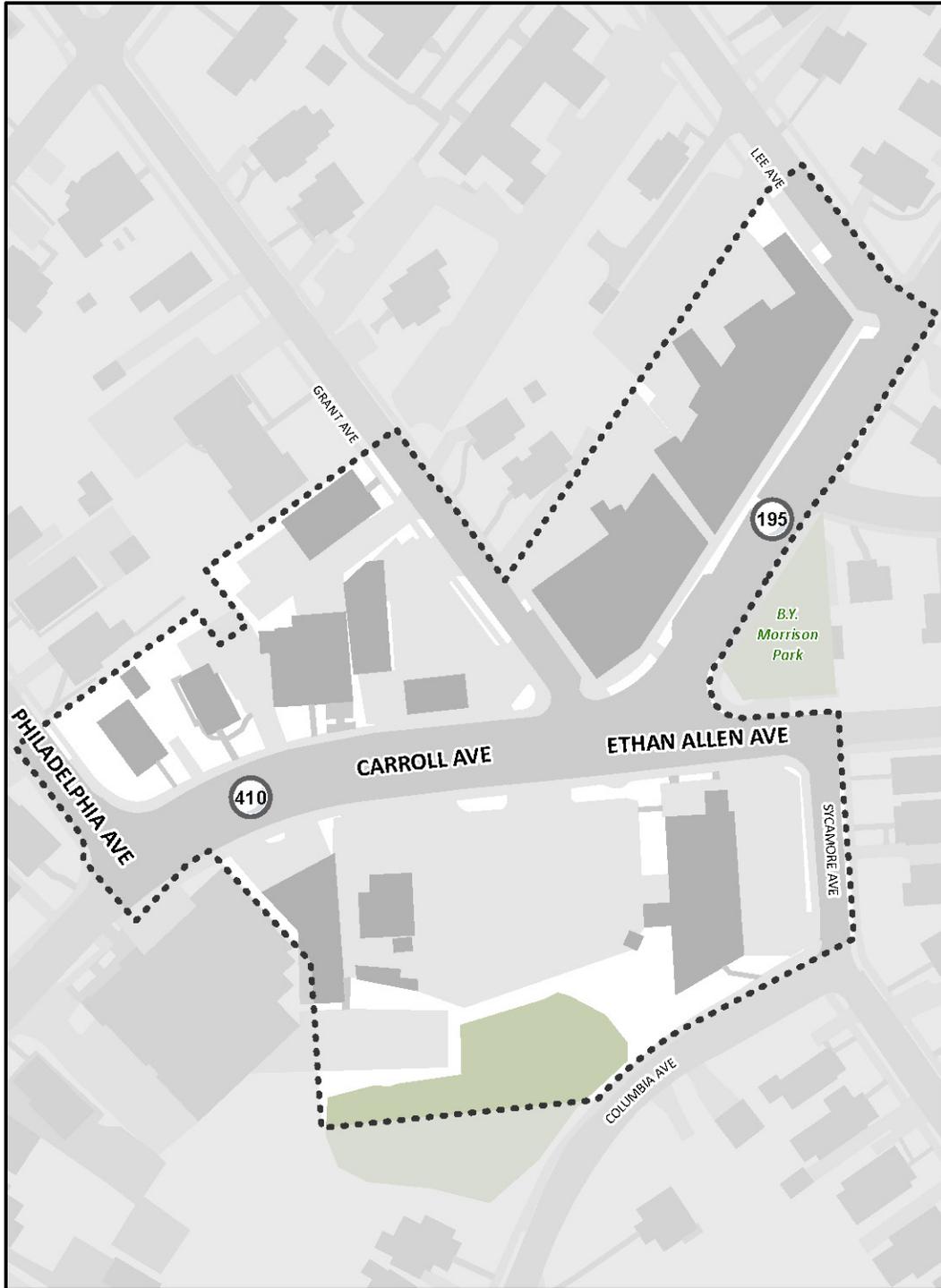
Complete Streets Design Guide Area Boundary County Boundary

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 825 1,650
 Feet



Takoma Junction Town Center



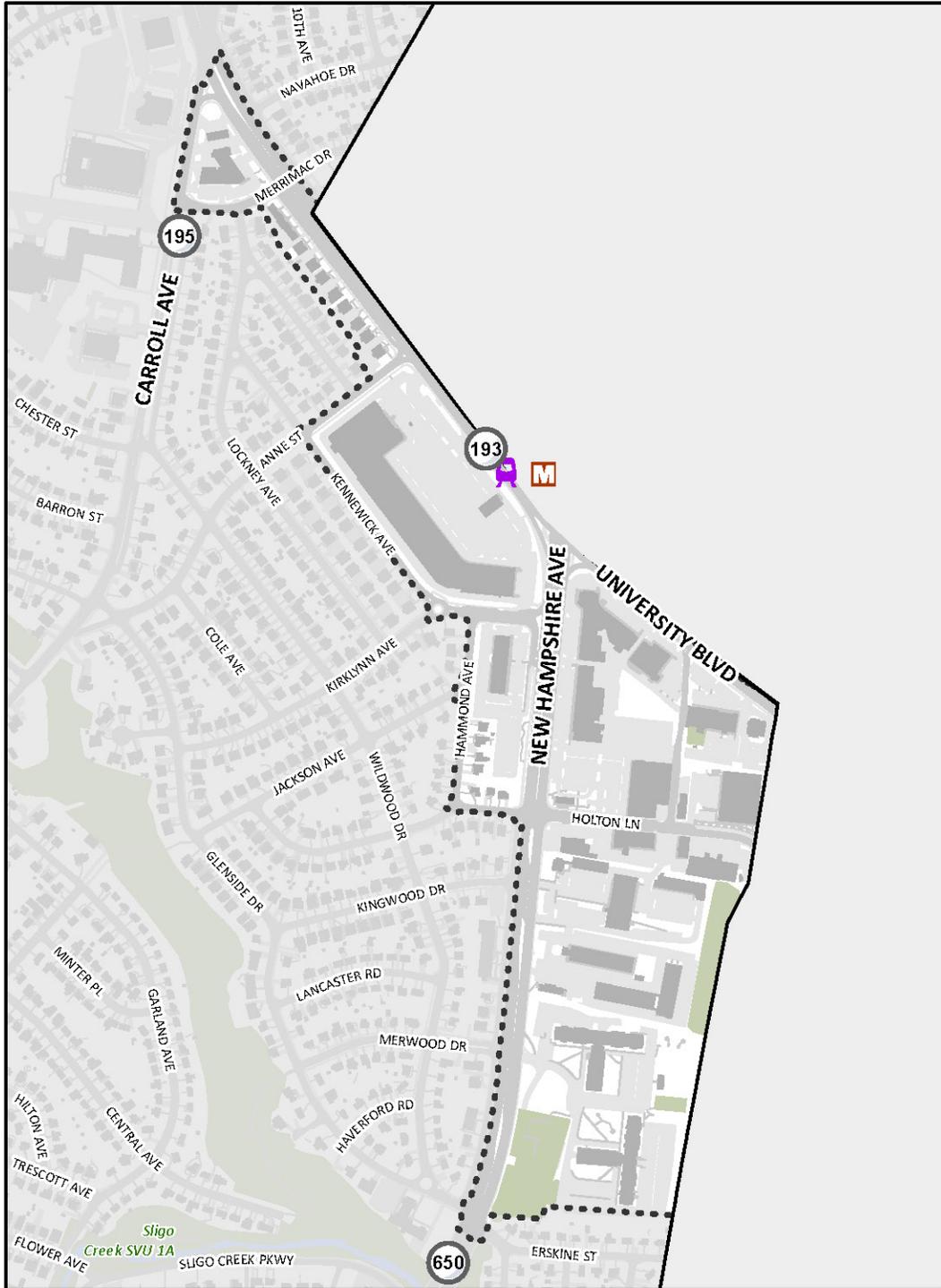
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 75 150
 Feet



Takoma Langley Crossroads Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 425 850 Feet




Takoma Old Town Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 210 420
 Feet

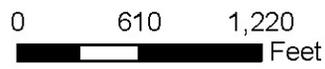


Traville / USG Town Center



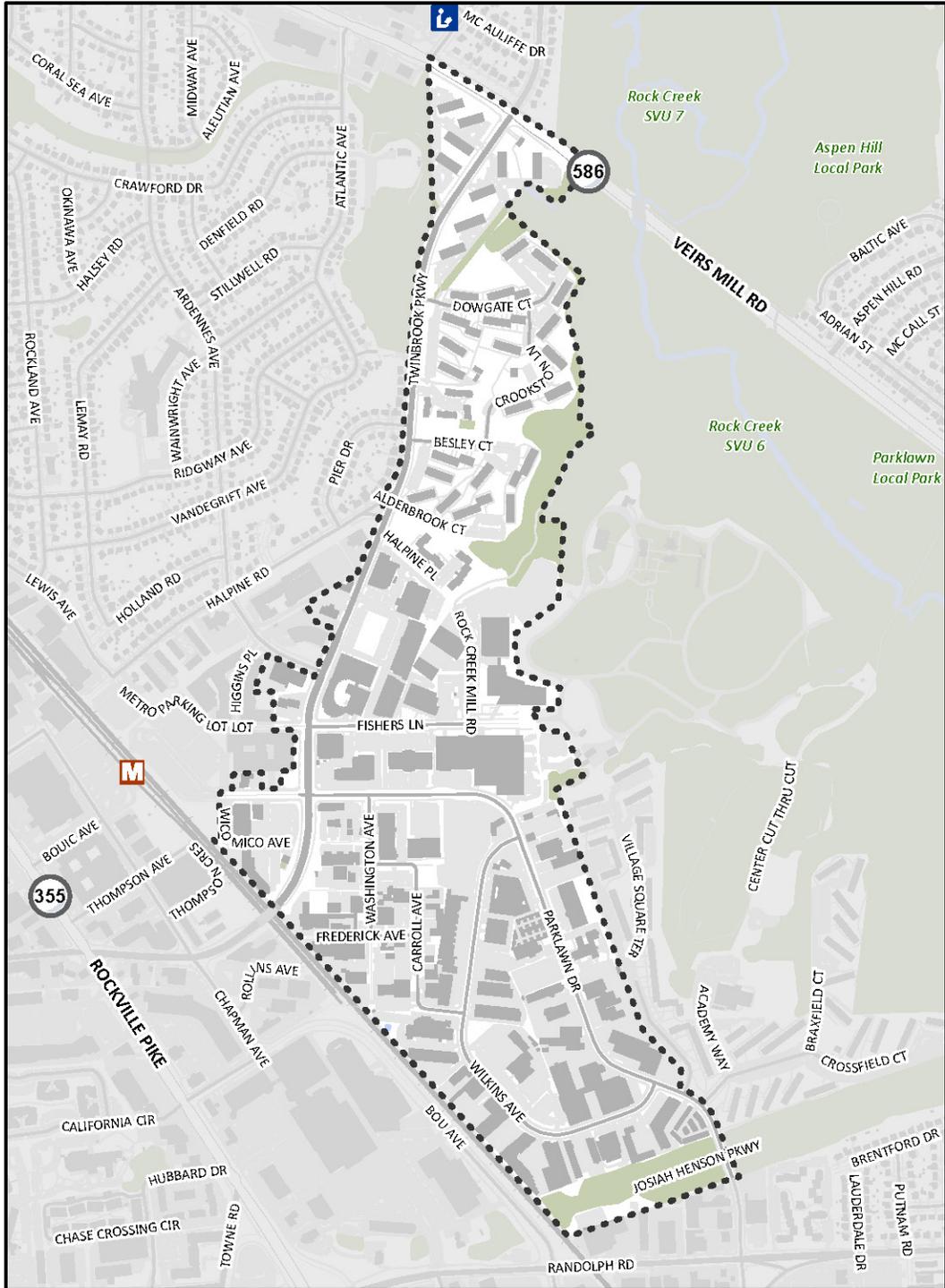
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 MARC MARC Stations
M Metro Stations
 b Libraries



28

Twinbrook Town Center



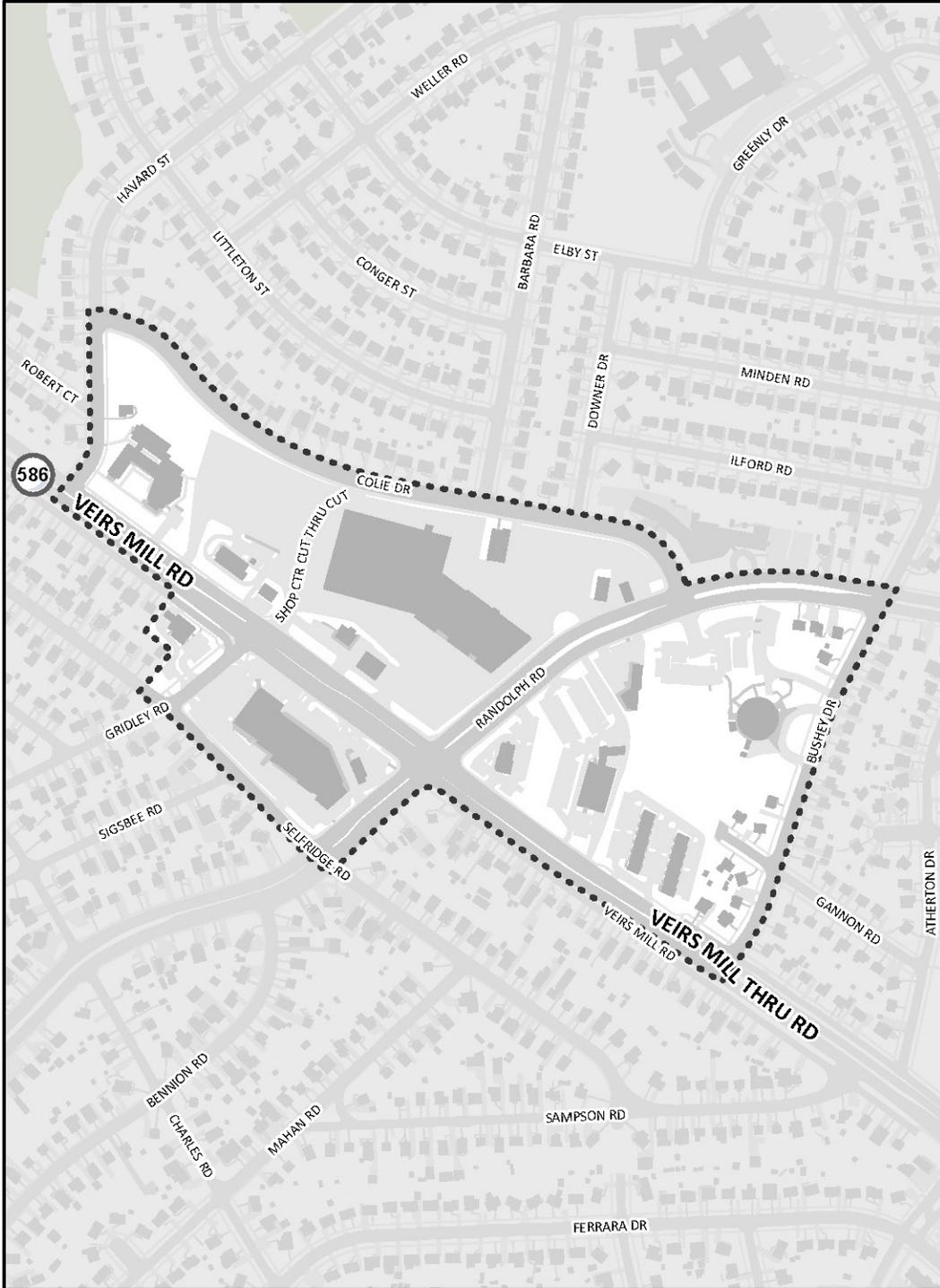
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 690 1,380 Feet




Veirs Mill - Randolph Town Center



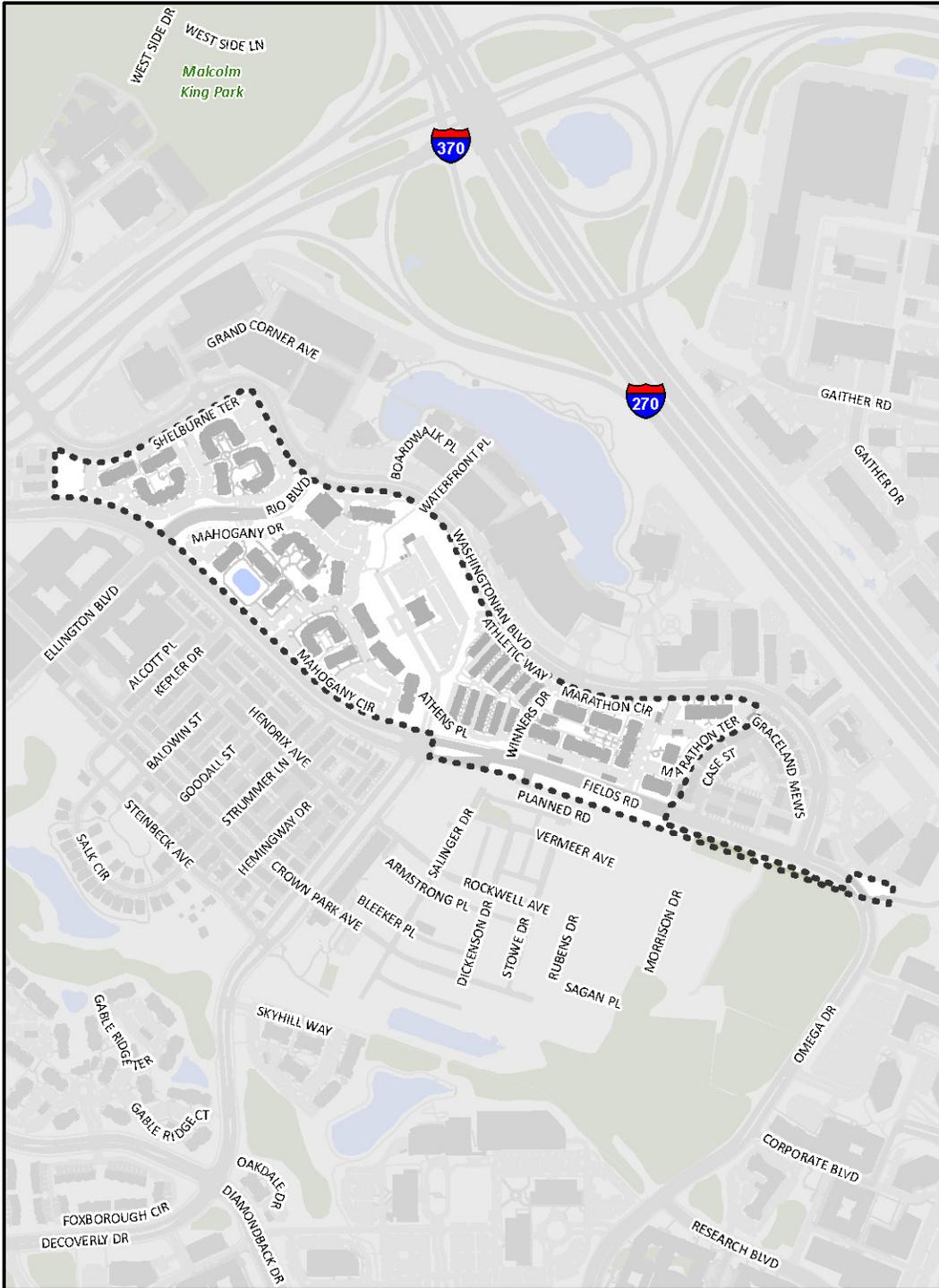
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 320 640
 Feet



Washingtonian Town Center



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 530 1,060 Feet




Westbard Town Center



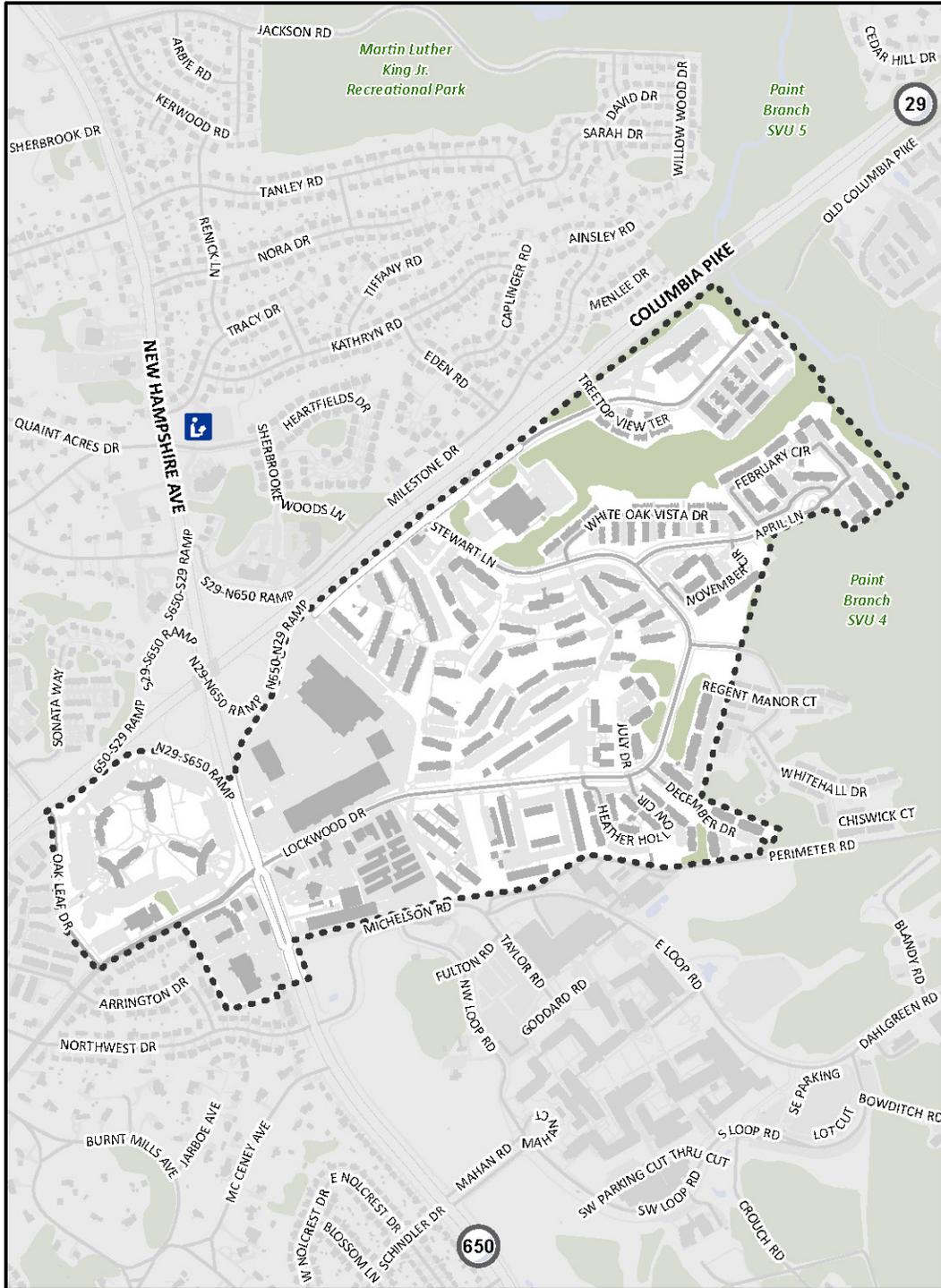
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 475 950 Feet




White Oak Town Center



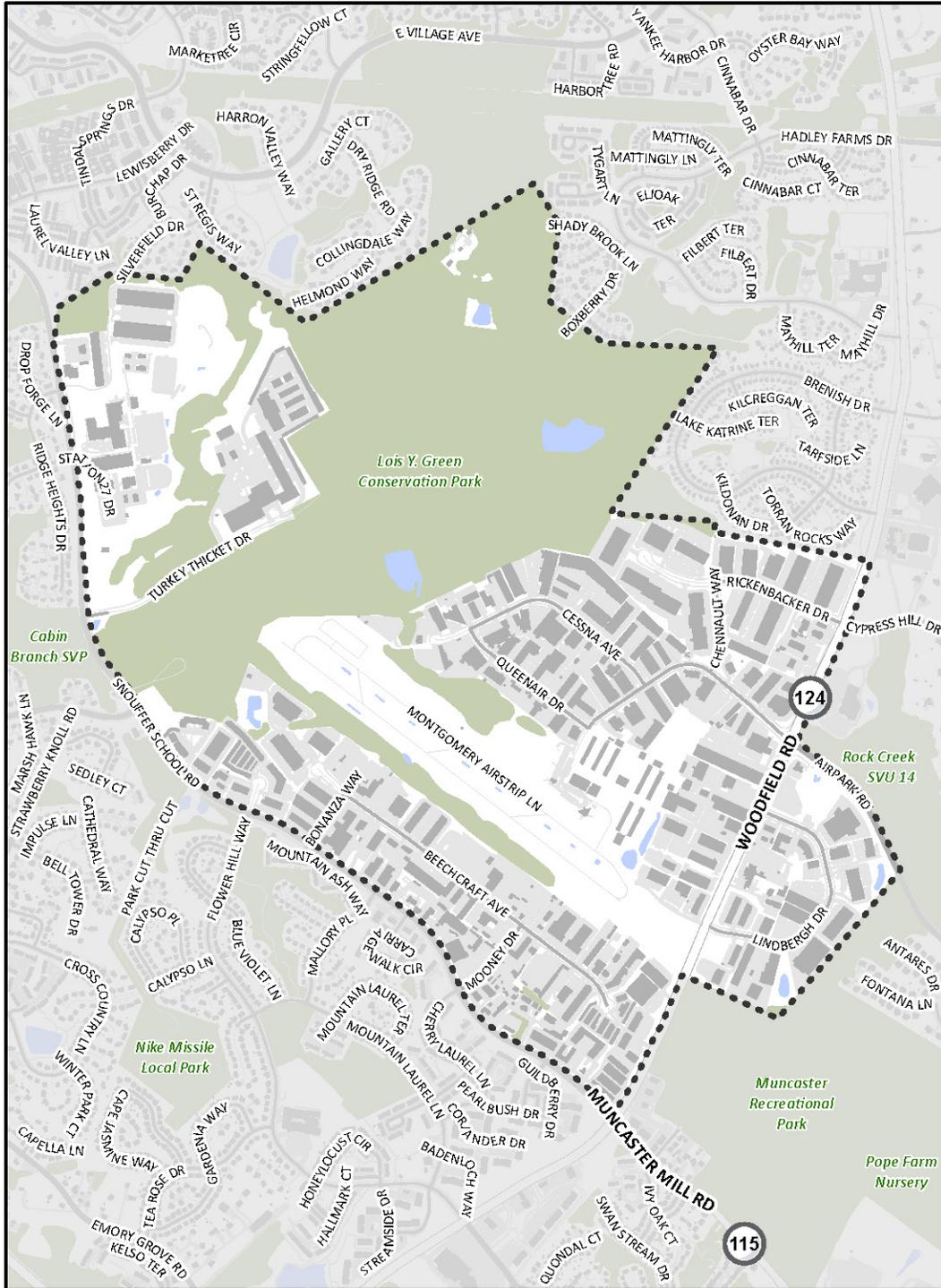
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 M MARC Stations
M Metro Stations
 b Libraries

0 750 1,500
 Feet



Airpark Industrial Area



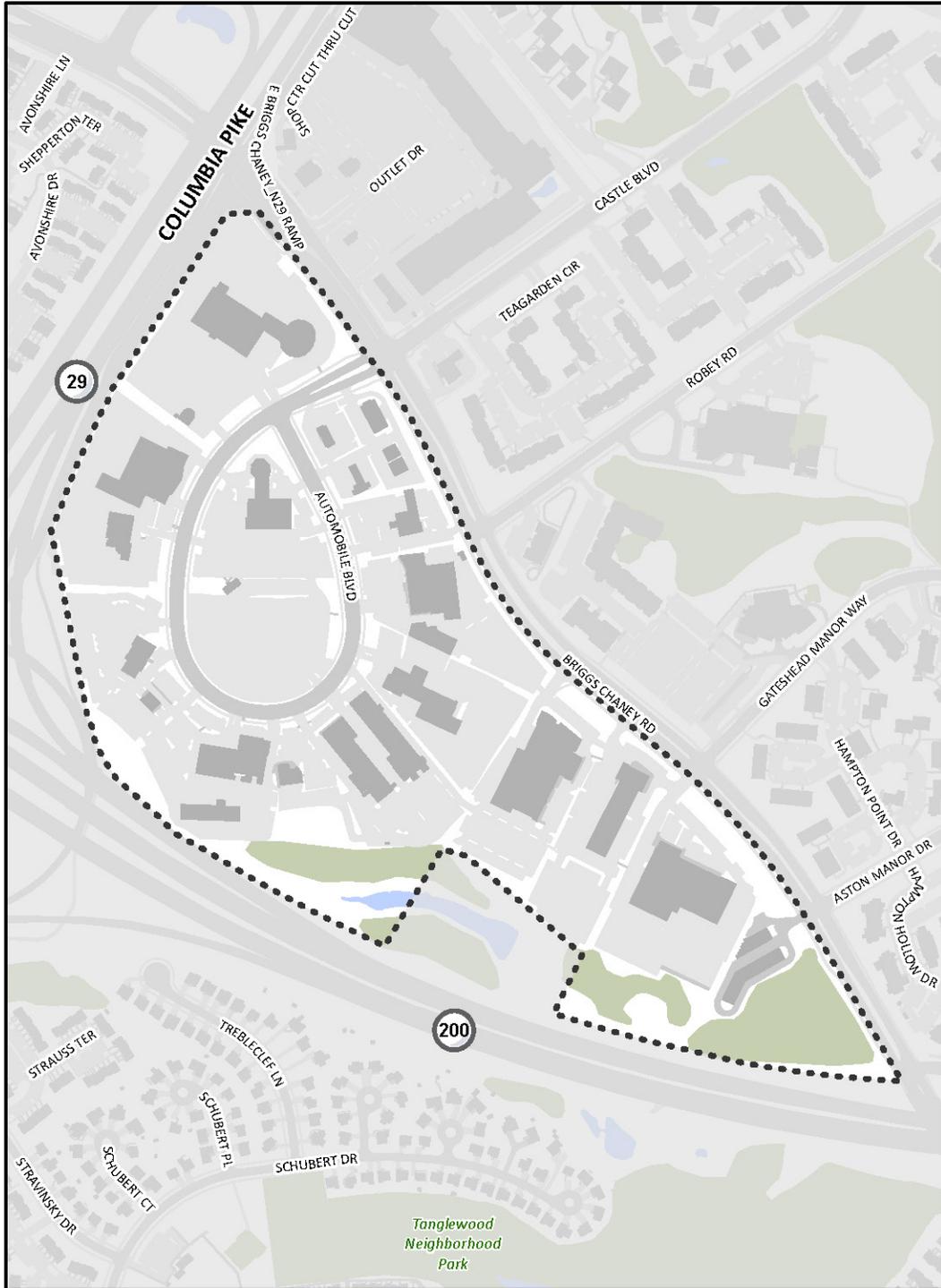
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 M MARC Stations
 M Metro Stations
 b Libraries

0 1,000 2,000 Feet



Briggs Chaney Industrial Area



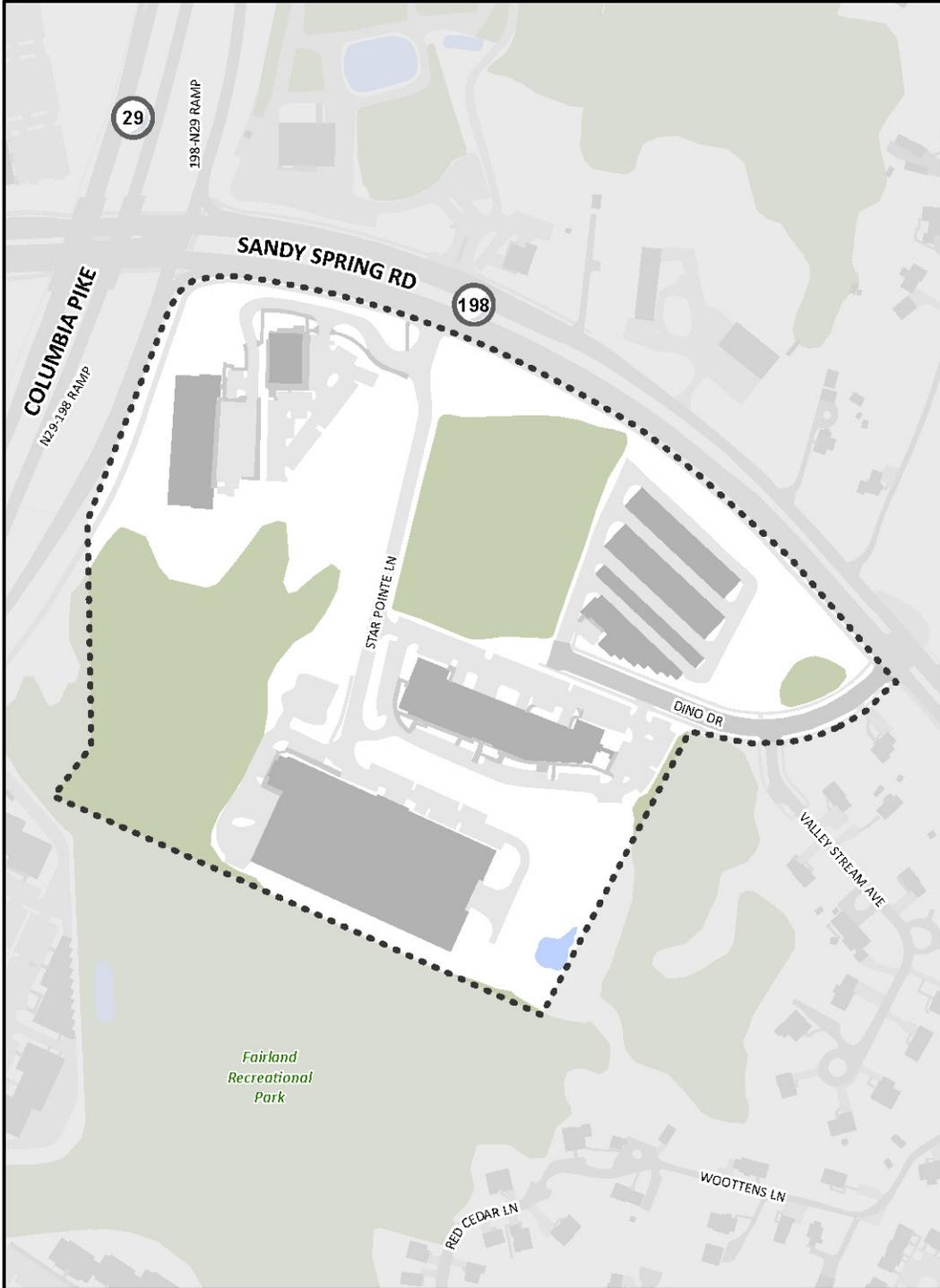
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 M MARC Stations
 M Metro Stations
 B Libraries

0 370 740 Feet



Burtonsville Industrial Area



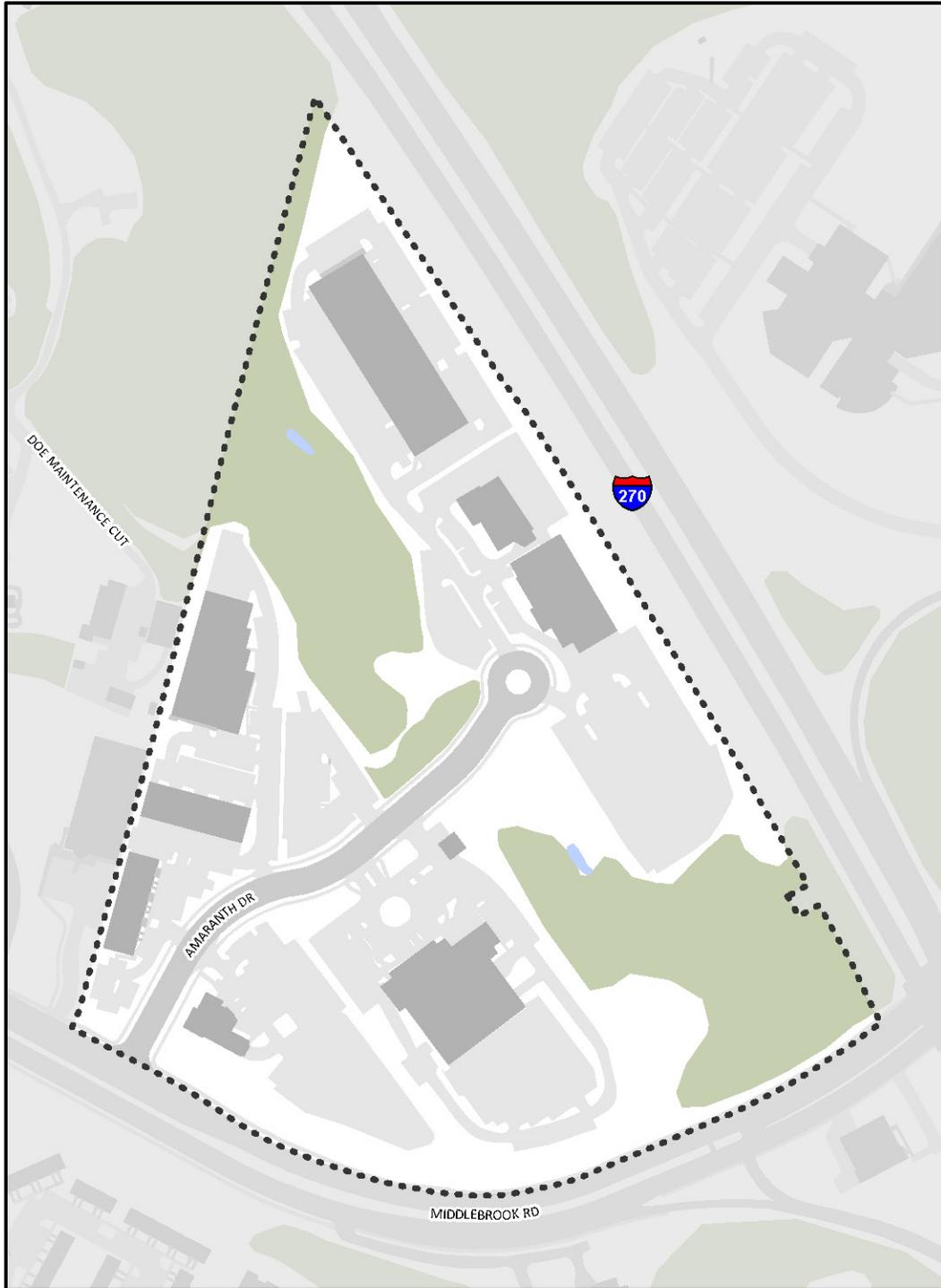
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 240 480
 Feet



Germantown Industrial Area



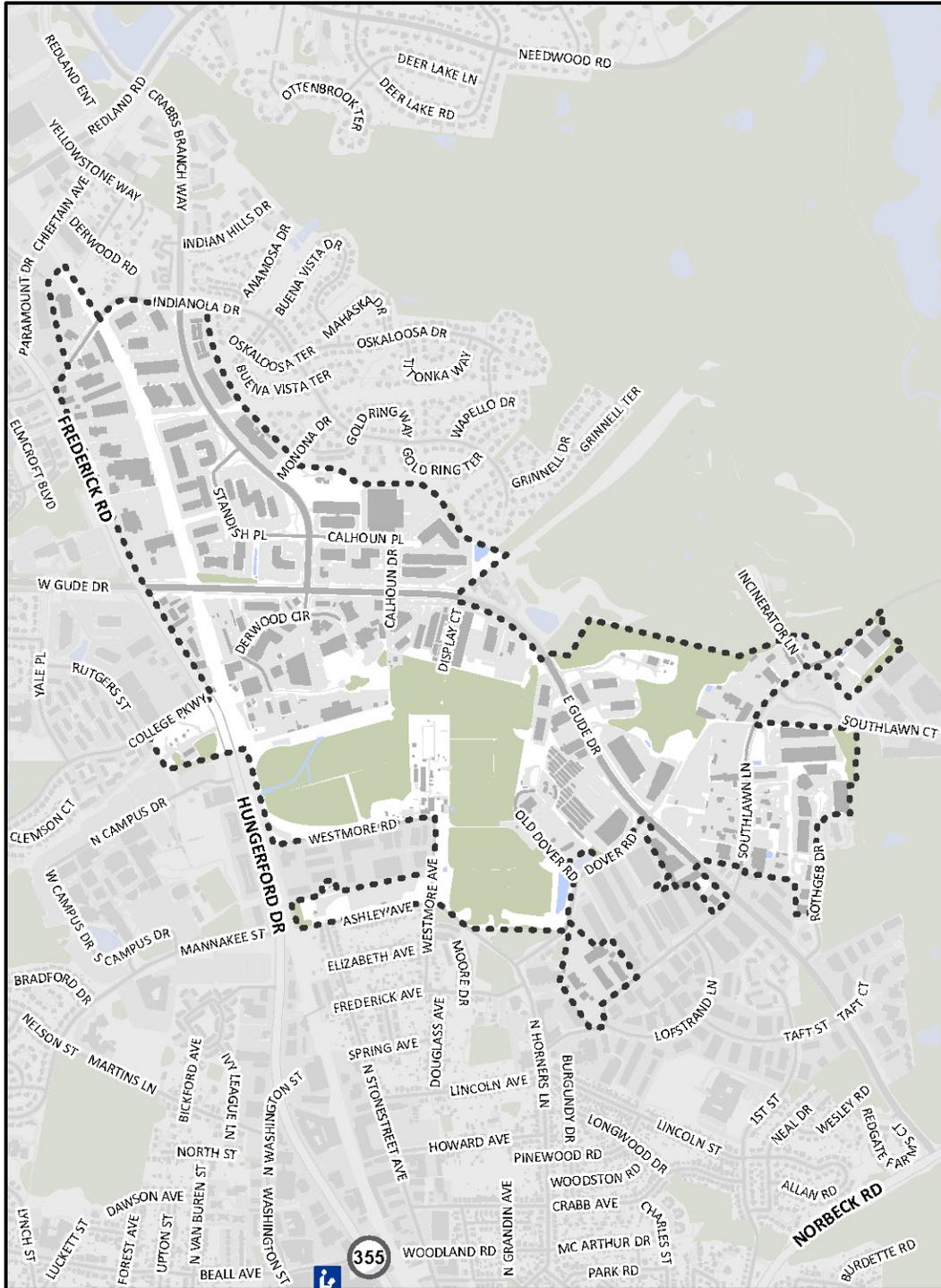
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 210 420
Feet



Gude Drive Industrial Area



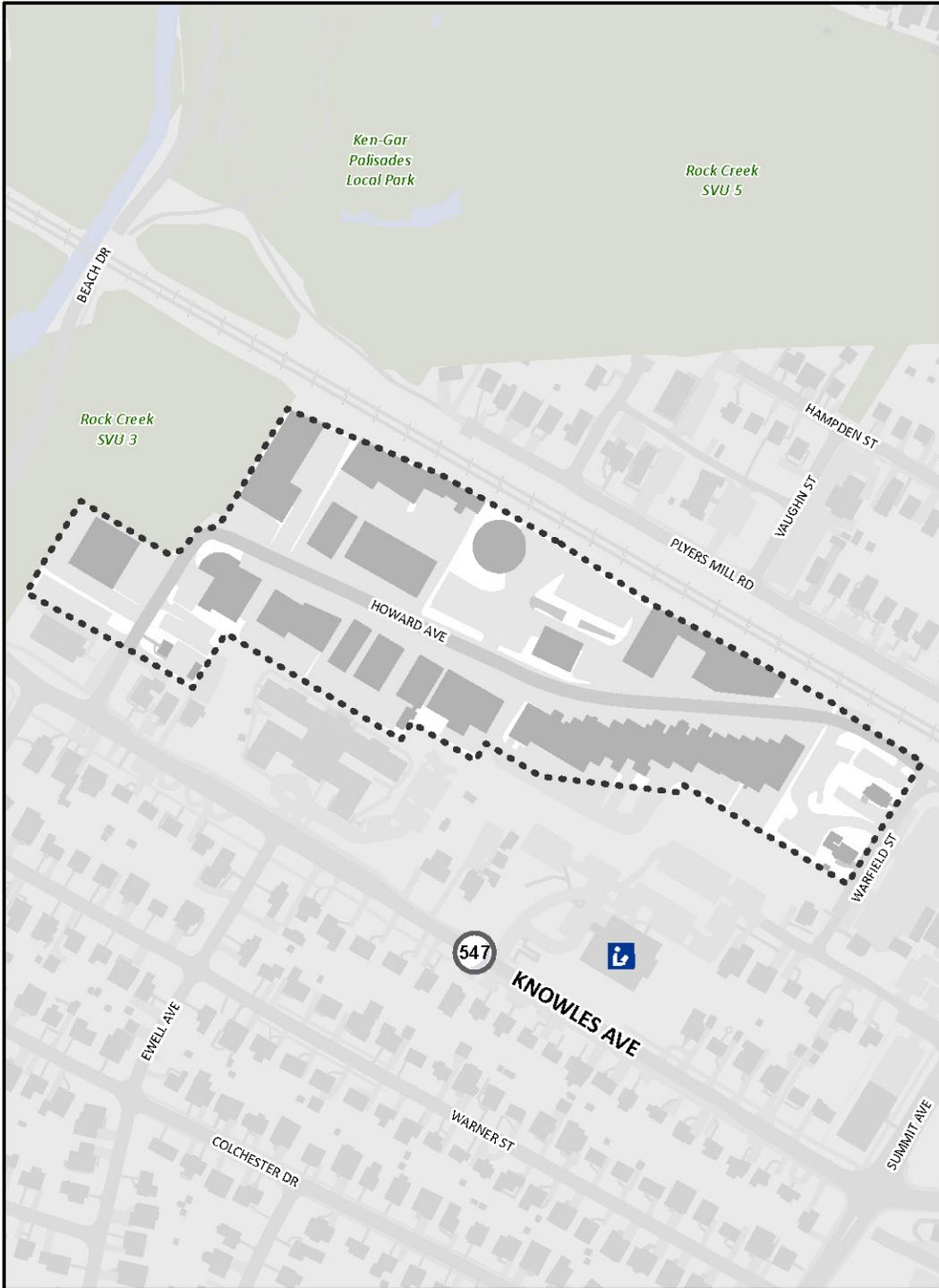
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 M MARC Stations
 M Metro Stations
 b Libraries

0 1,000 2,000 Feet



Kensington Industrial Area



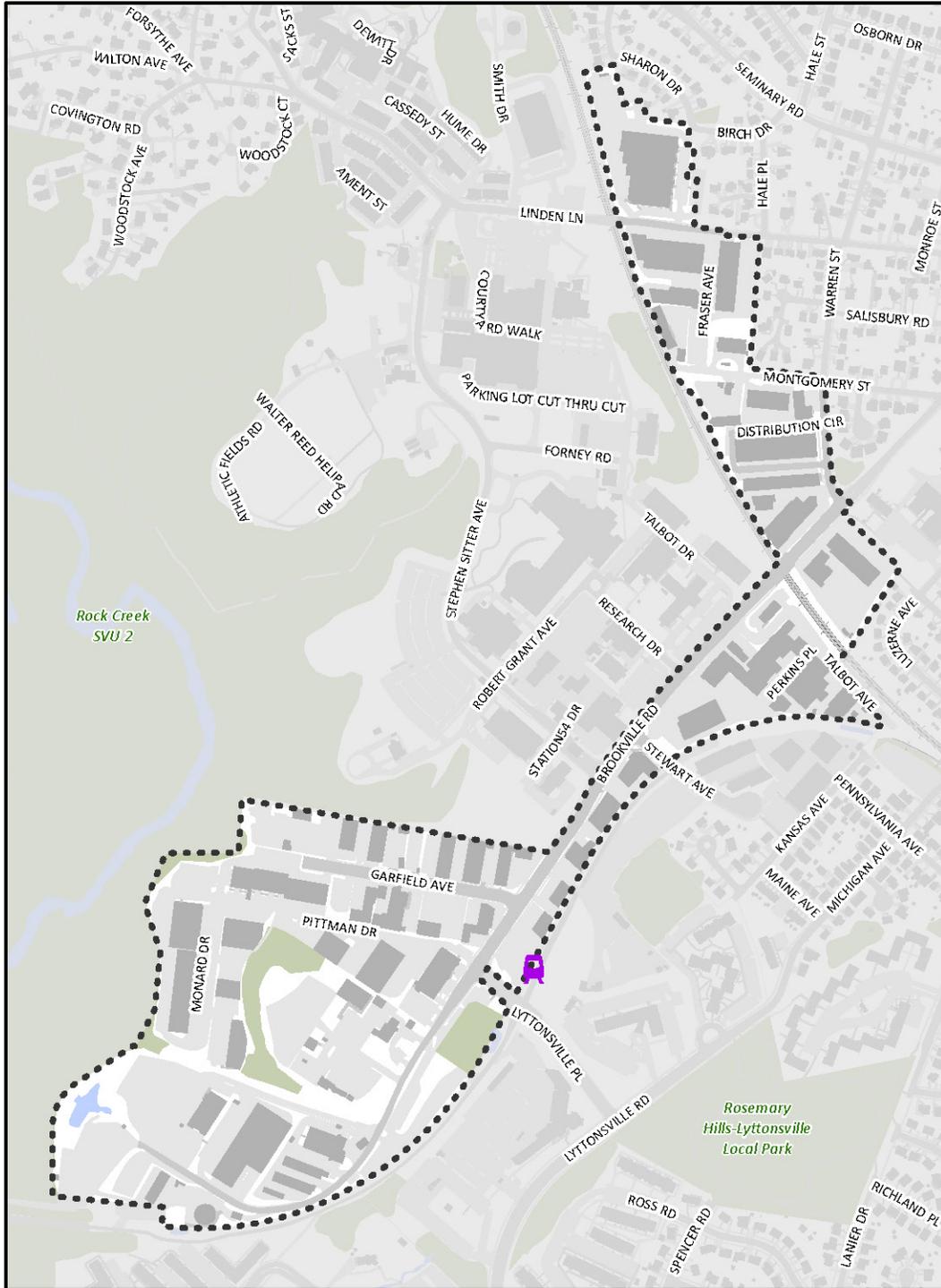
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 210 420 Feet



Lyttonsville Industrial Area



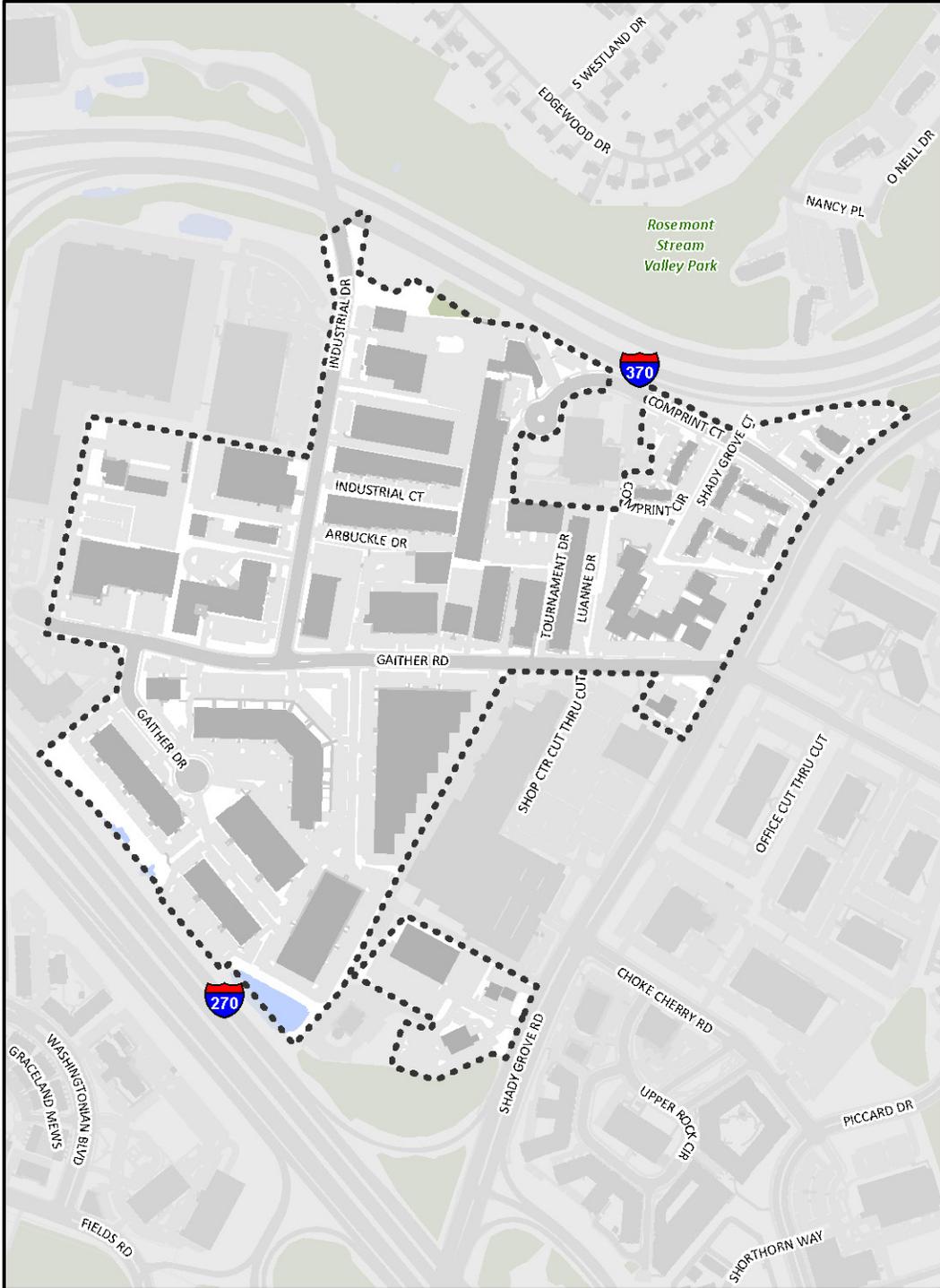
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
  County Boundary

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 475 950 Feet




Shady Grove 1 Industrial Area



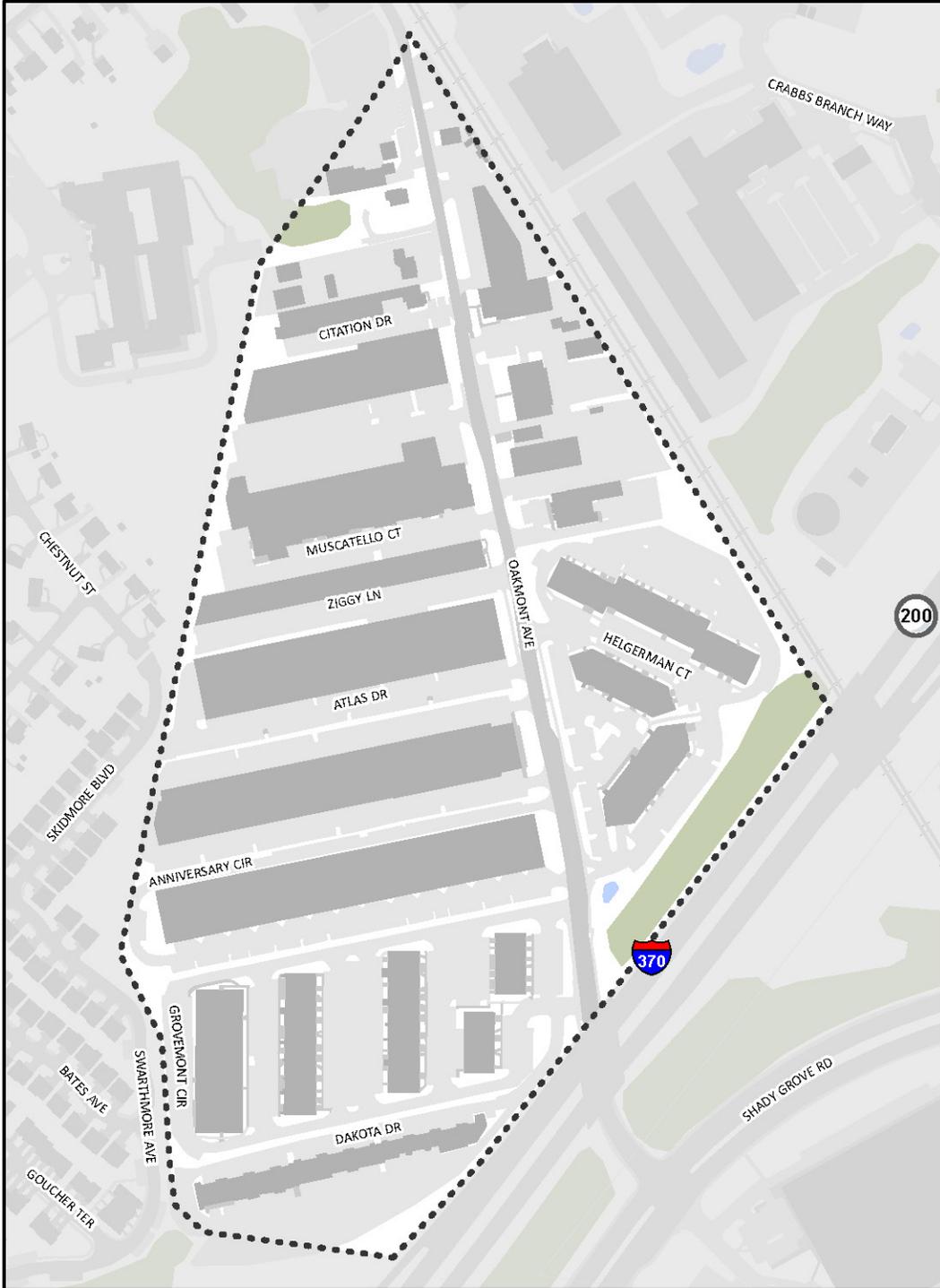
 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

M Purple Line Stations
 M MARC Stations
 B Libraries

0 425 850 Feet



Shady Grove 2 Industrial Area



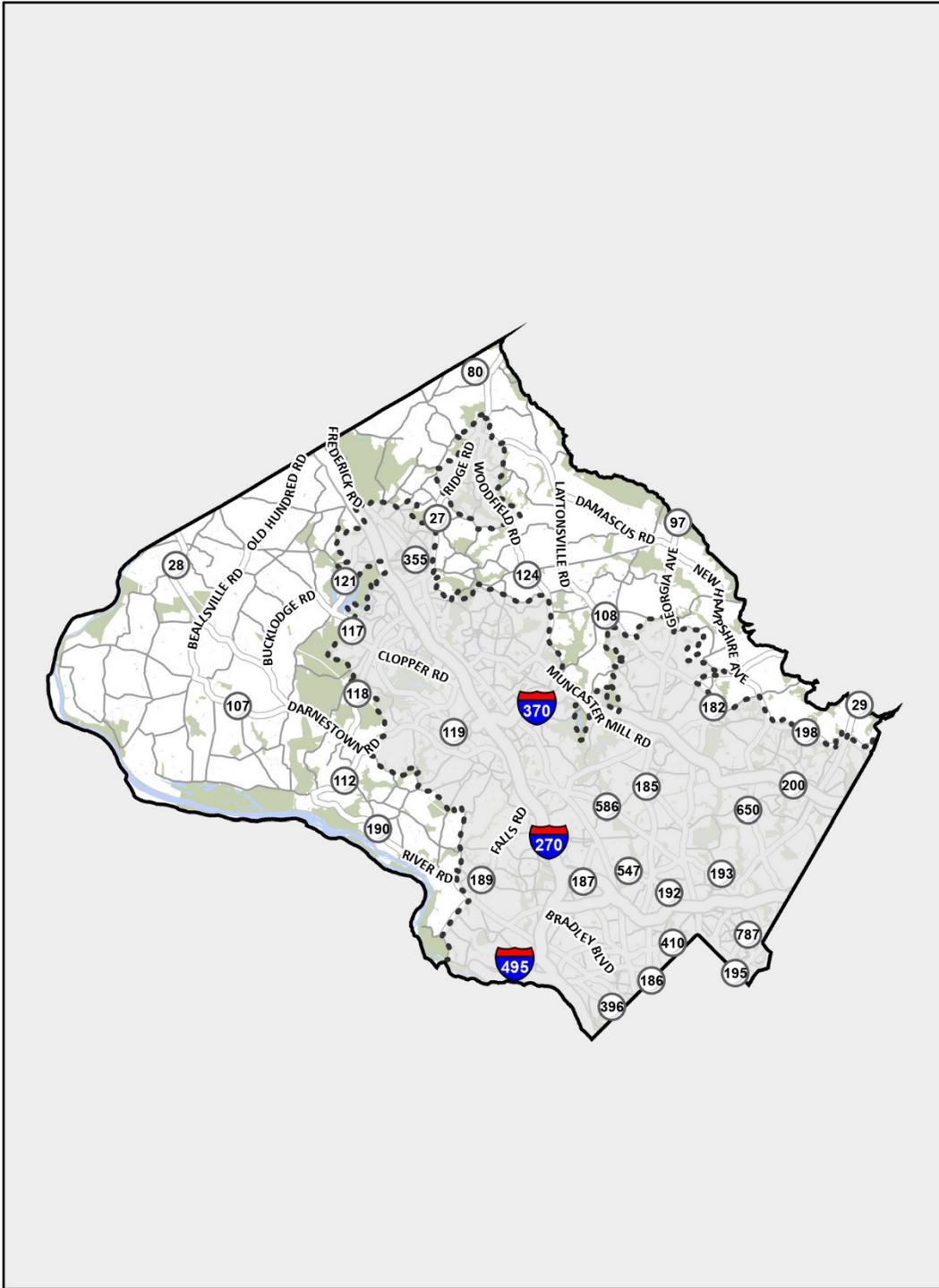
 Complete Streets Design Guide Area Boundary  County Boundary

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 240 480
 Feet



Country



 Complete Streets Design Guide Area Boundary
 County Boundary

0 20,000 40,000
 Feet



Esta página se deja en blanco intencionalmente.

Recomendaciones para la infraestructura peatonal

Además de identificar ampliamente a dónde deben ir las inversiones en seguridad y conectividad peatonal, el Plan peatonal maestro hace recomendaciones limitadas para conexiones específicas: atajos peatonales y senderos laterales rurales. Las recomendaciones específicas de este plan para la red peatonal son mínimas porque la CSDG del condado exige la provisión de vías peatonales a lo largo de la mayoría de los tipos de calles en el condado de Montgomery, por lo que no es necesario recomendar específicamente vías individuales a lo largo de las calles. Además, la CSDG identifica la necesidad de senderos laterales (vías compartidas más anchas para peatones y bicicletas) a lo largo de los conectores rurales y las carreteras rurales. El Plan peatonal maestro identifica una red de estas importantes conexiones.

Atajos peatonales

Un atajo peatonal es una conexión peatonal informal que no está a lo largo de una calle y que proporciona una ruta peatonal más directa que la acera y la red de senderos. También conocido como “ruta de elección de las personas”, “camino de deseo” o “camino de cabras”, un atajo peatonal existente puede parecer césped caminado, tierra, grava o pavimento que están en mal estado. Estas conexiones no son actualmente aceras ni senderos, pero proporcionan importantes beneficios que ahorran tiempo a los peatones interesados en hacer viajes directos a destinos locales. Muchas personas utilizan estas conexiones diariamente para hacer recados, ir al trabajo o a la escuela, conectarse con el transporte público y hacer ejercicio. Esta sección recomienda planificar una red de atajos peatonales para que puedan mejorarse a través de proyectos de capital público y desarrollo privado. A medida que se construyan aceras, senderos y otras instalaciones adecuadas a lo largo de estas conexiones, más personas podrán caminar de forma segura utilizando la ruta más directa. En la medida de lo posible, se debe proporcionar una dedicación de derecho de paso de 20 pies para aquellos atajos peatonales que no estén ya ubicados en un derecho de paso público. Estas conexiones deben construirse a través de proyectos de capital y desarrollo privado, según corresponda, de acuerdo con la acción clave B-7b. Los atajos deben priorizarse para su construcción utilizando el enfoque basado en datos identificado en el capítulo Implementación.

La Tabla 7 y los mapas asociados identifican 310 ubicaciones donde existen actualmente atajos peatonales informales en todo el condado. Estas conexiones se identificaron mediante un proceso de participación pública y la posterior revisión de los límites de las propiedades y los planos de subdivisión. Una descripción del enfoque se encuentra en el apéndice Metodología de atajos peatonales. La columna Número de referencia del mapa corresponde a la ubicación del atajo en los mapas de área de política respectivos a partir de la página 177.

Tabla 7. Recomendaciones de atajos peatonales

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Aspen Hill	Flint Hill Road	Allanwood Court	1
Aspen Hill	Grenoble Drive	Judith Street	2

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Aspen Hill	Bel Pre Road	Chesterfield Road	3
Aspen Hill	Bitterroot Way	Emory Lane	4
Aspen Hill	Bel Pre Road	Crossway Road	5
Aspen Hill	Catoctin Terrace	Shilling Lane	6
Aspen Hill	Arctic Avenue	Loree Lane	7
Aspen Hill	Iris Street	Oriental Street	8
Aspen Hill	Palmira Lane	Connecticut Avenue	9
Aspen Hill	Weeping Willow Court	Peppertree Lane	10
Bethesda CBD	Wisconsin Avenue	West Avenue	11
Bethesda CBD	Bradley Boulevard	Wisconsin Avenue	12
Bethesda CBD	Wellington Drive	Bradley Boulevard	13
Bethesda CBD	Strathmore Street	Wisconsin Avenue	14
Bethesda CBD	Wisconsin Avenue	Estacionamiento del condado	15
Bethesda CBD	Arlington Road	Capital Crescent Trail	16
Bethesda CBD	Montgomery Avenue	Capital Crescent Trail	17
Bethesda CBD	East West Highway	Capital Crescent Trail	18
Bethesda CBD	Montgomery Avenue	Capital Crescent Trail	19
Bethesda CBD	Old Georgetown Road	Midblock Fairmont Avenue	20
Bethesda CBD	St Elmo Avenue	Cordell Avenue	21
Bethesda CBD	Cordell Avenue	Del Ray Avenue	22
Bethesda CBD	Cordell Avenue	St Elmo Avenue	23
Bethesda CBD	Woodmont Avenue	Wisconsin Avenue	24
Bethesda CBD	Wisconsin Avenue	Woodmont Avenue	25
Bethesda CBD	Rugby Avenue	Sendero	26
Bethesda CBD	Rugby Avenue	Sendero	27
Bethesda CBD	Bethesda Trolley Trail	Woodmont Avenue	28
Bethesda CBD	Glenbrook Road	Battery Lane	29

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Bethesda CBD	Chevy Chase Drive	Norwood Local Park	30
Bethesda CBD	Bradley Boulevard	Norwood Drive	31
Bethesda/Chevy Chase	Bent Branch Road	Bay Tree Lane	32
Bethesda/Chevy Chase	Bent Branch Road	Tulip Hill Terrace	33
Bethesda/Chevy Chase	Bay Tree Lane	Goldsboro Road	34
Bethesda/Chevy Chase	Buttonwood Lane	Goldsboro Road	35
Bethesda/Chevy Chase	Tulip Hill Terrace	Goldsboro Road	36
Bethesda/Chevy Chase	Chevy Chase Lake Drive	Springdell Place	37
Bethesda/Chevy Chase	Sangamore Road	Capital Crescent Trail	38
Bethesda/Chevy Chase	Fernwood Road	Kirkdale Road	39
Bethesda/Chevy Chase	Little Falls Parkway	Wakefield Road	40
Bethesda/Chevy Chase	Dorset Avenue	Greystone Street	41
Bethesda/Chevy Chase	Henning Street	Ayrlawn Local Park	42
Bethesda/Chevy Chase	Westbard Avenue	River Road	43
Bethesda/Chevy Chase	Jordan Road	Westbard Avenue	44
Bethesda/Chevy Chase	Leeke Forest Court	Beech Avenue	45
Bethesda/Chevy Chase	Radnor Road	Oldchester Road	46
Bethesda/Chevy Chase	Spruce Tree Avenue	Linden Avenue	47
Bethesda/Chevy Chase	Bannockburn Drive	East Halbert Road	48
Bethesda/Chevy Chase	Whitman Drive	Whittier Boulevard	49
Bethesda/Chevy Chase	Hutch Place	Inverness Drive	50
Bethesda/Chevy Chase	Stewart Driveway	Dundee Driveway	51
Bethesda/Chevy Chase	Shelton Street	North Bethesda Middle School	52
Bethesda/Chevy Chase	Greentree Road	Fallen Oak Court	53
Bethesda/Chevy Chase	Lambeth Road	York Lane	54
Bethesda/Chevy Chase	Linden Avenue	Balfour Drive	55
Bethesda/Chevy Chase	Raymond Street	Brennon Lane	56

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Bethesda/Chevy Chase	Kenilworth Driveway	Dundee Driveway	57
Bethesda/Chevy Chase	Hillmead Road	Greentree Road	58
Bethesda/Chevy Chase	Ridge Road	Fallen Oak Drive	59
Bethesda/Chevy Chase	Wilson Lane	West Halbert Road	60
Bethesda/Chevy Chase	Laverock Lane	East Halbert Road	61
Bethesda/Chevy Chase	East Halbert Road	Bannockburn Elementary School	62
Bethesda/Chevy Chase	Laverock Court	Ayr Lane	63
Bethesda/Chevy Chase	Selkirk Drive	Braeburn Parkway	64
Bethesda/Chevy Chase	Cayuga Avenue	Maryknoll Avenue	65
Bethesda/Chevy Chase	Thoreau Drive	Kenfield Court	66
Bethesda/Chevy Chase	Ridgewood Avenue	Beechwood Drive	67
Bethesda/Chevy Chase	Allandale Road	River Road	68
Bethesda/Chevy Chase	Keokuk Street	Crescent Street	69
Bethesda/Chevy Chase	Keokuk Street	Newport Avenue	70
Bethesda/Chevy Chase	Boxwood Court	Abingdon Road	71
Bethesda/Chevy Chase	Hollins Drive	Wadsworth Drive	72
Bethesda/Chevy Chase	Swords Way	Kirkdale Road	73
Bethesda/Chevy Chase	River Road	Winterberry Place	74
Bethesda/Chevy Chase	Radnor Road	Bradley Boulevard	75
Bethesda/Chevy Chase	Pauline Drive	Brooklawn Terrace	76
Bethesda/Chevy Chase	Radnor Road	Pembroke Road	77
Bethesda/Chevy Chase	Lawton Drive	Nahant Street	78
Bethesda/Chevy Chase	Lamar Road	Kirkwood Drive	79
Bethesda/Chevy Chase	Falmouth Road	Portsmouth Road	80
Bethesda/Chevy Chase	Park Avenue	Brookdale Road	81
Bethesda/Chevy Chase	Jones Mill Road	Brierly Road	82
Bethesda/Chevy Chase	Baltan Road	Sentinel Drive	83

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Bethesda/Chevy Chase	Overbrook Road	Cooper Lane	84
Bethesda/Chevy Chase	Sherrill Avenue	Willard Avenue Trail	85
Bethesda/Chevy Chase	Baltimore Avenue	Willard Avenue Trail	86
Bethesda/Chevy Chase	Saratoga Avenue	Willard Avenue Trail	87
Bethesda/Chevy Chase	Westbard Avenue	Capital Crescent Trail	88
Cloverly	Perrywood Drive	Timberlake Drive	89
Cloverly	Peachwood Drive	Cloverly Loop Trail	90
Cloverly	Evesham Place	Pamela Drive	91
Cloverly	Harding Lane	Good Hope Road	92
Cloverly	Watergate Road	New Hampshire Avenue	93
Cloverly	Awkard Lane	Farmgate Lane	94
Cloverly	Old Orchard Road	Norbeck Road	95
Cloverly	Bryants Nursery Road	Norbeck Road	96
Damascus	Damascus Pool	Damascus High School	97
Damascus	Ridge Road	Damascus Community Center	98
Damascus	Coltrane Drive	Wright Road	99
Damascus	Bethesda Church Road	Magruder Branch Trail	100
Derwood	Moccasin Lane	Derwood Station Playground	101
Derwood	Polara Place	Epsilon Drive	102
Derwood	Briardale Road	Briardale Court	103
Derwood	Beauvoir Boulevard	Redland Local Park	104
Derwood	Needwood Road	Metro Stormwater Pond Trail	105
Derwood	Metro Access Path	Mystic View Court	106
Derwood	Chestnut Street	Oakmont Street	107
East Purple Line	Three Oaks Drive	Melbourne Avenue	108
East Purple Line	Dale Drive	Nolte Local Park	109

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
East Purple Line	Easley Street	Thayer Avenue	110
East Purple Line	Geren Road	Sligo Creek Trail	111
East Purple Line	Schuyler Road	East Wayne Avenue	112
East Purple Line	Bradford Road	Sligo Creek Trail	113
East Purple Line	Colesville Road	Ellsworth Drive	114
East Purple Line	Whitney Street	Walden Road	115
East Purple Line	Piney Branch Road	Carroll Avenue	116
East Purple Line	Manchester Road	Saffron Lane	117
East Purple Line	Dale Drive	Fleetwood Terrace	118
Fairland/Colesville	Beaumont Road	Bregman Road	119
Fairland/Colesville	Olivine Way	Serpentine Way	120
Fairland/Colesville	Schubert Drive	Alpenhorn Way	121
Fairland/Colesville	Tapestry Circle	Castle Ridge Circle	122
Fairland/Colesville	Aldora Circle	Castle Boulevard	123
Fairland/Colesville	Northwest Drive	Prelude Drive	124
Fairland/Colesville	Legato Way	Sonata Way	125
Fairland/Colesville	Ballinger Drive	Castle Terrace	126
Fairland/Colesville	Robey Road	Sir Thomas Drive	127
Fairland/Colesville	Venice Drive	Martin Luther King, Jr. Recreational Park	128
Fairland/Colesville	Gaffney Road	Randolph Road	129
Fairland/Colesville	Fairland Road	Notley Road	130
Fairland/Colesville	Bluff Terrace	Finale Terrace	131
Fairland/Colesville	West Fairland Local Park	Falling Creek Road	132
Fairland/Colesville	Deer Park Drive	Musgrove Road	133
Fairland/Colesville	Briggs Chaney Marketplace	Windsor Court and Tower	134
Fairland/Colesville	Robey Road	Castle Boulevard Parking Lot	135

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Forest Glen	Everest Street	Medical Park Drive	136
Forest Glen	Brisbane Court	Belvedere Boulevard	137
Gaithersburg City	Downing Street	Wilson Street	138
Germantown East	Germantown Road	Boland Farm Road	139
Germantown East	Observation Court	Germantown Road	140
Germantown East	Drumcastle Terrace	Neelsville Middle School	141
Germantown East	Greenfield Road	Observation Drive	142
Germantown East	Observation Drive	Great Park Circle	143
Germantown East	Major Drive	Seneca Meadows Parkway	144
Germantown East	Great Park Circle	Ridge Road	145
Germantown East	Middlebrook Road	Scenery Drive	146
Germantown East	Middlebrook Road	Gunners Branch Road	147
Germantown East	Emerald Way	Ridge Road	148
Germantown Town Center	Century Boulevard	Wisteria Drive	149
Germantown Town Center	Germantown Road	MARC Station Parking Lot	150
Germantown Town Center	Walter Johnson Road	Crystal Rock Drive	151
Germantown Town Center	Ridge Road	The Shops at Seneca Meadows	152
Germantown Town Center	Father Hurley Boulevard	Century Boulevard	153
Germantown West	Great Seneca Highway	Davenport Way	154
Germantown West	Teakwood Circle	Father Hurley Boulevard	155
Germantown West	Grey Eagle Court	Wisteria Drive	156
Germantown West	Poplar Glen Court	Clopper Road	157
Germantown West	Gunners Lake Trails	Caledonia Court	158
Germantown West	Great Seneca Highway	Gunner's Lake Local Park	159
Germantown West	Great Seneca Highway	Northwest High School	160
Germantown West	Red Rocks Drive	Northwest High School	161
Germantown West	Conlon Ridge Court	Great Seneca Highway	162

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Germantown West	Hickory Tree Way	Middlebrook Road	163
Germantown West	Waters Landing Drive	Deerwater Drive	164
Germantown West	Leatherbark Way	Roberto Clemente Middle School	165
Germantown West	Tidewinds Way	Black Hill Regional Park Trails	166
Germantown West	Duhart Road	Germantown Road	167
Germantown West	Bridger Way	Century Boulevard	168
Germantown West	Poppyseed Lane	Red Robin Terrace	169
Kensington/Wheaton	Woodman Avenue	Sligo Creek Trail	170
Kensington/Wheaton	Valleywood Court	May Street	171
Kensington/Wheaton	Pennydog Lane	Carroll Knolls Local Park	172
Kensington/Wheaton	Greenlock Road	University Boulevard	173
Kensington/Wheaton	Capitol View-Homewood Local Park	Oakland Terrace Elementary School	174
Kensington/Wheaton	Edgewood Road	Leslie Street	175
Kensington/Wheaton	Wheaton Lane	Sligo Creek Natural Surface Trails	176
Kensington/Wheaton	Whitehall Street	Orange Drive	177
Kensington/Wheaton	Breewood Road	MacDonald Knolls Early Childhood Center	178
Kensington/Wheaton	Whitehall Street	MacDonald Knolls Early Childhood Center	179
Kensington/Wheaton	Parkwood Drive	Edgefield Road	180
Kensington/Wheaton	Saint Laurence Drive	Williamsburg Drive	181
Kensington/Wheaton	Green Holly Terrace	Everest Street	182
Kensington/Wheaton	Hannes Street	Northwest Branch Trail	183
Kensington/Wheaton	Lamberton Drive	Kemp Mill Swim Club	184
Kensington/Wheaton	Newport Mill Road	Highview Avenue	185
Kensington/Wheaton	Kersey Road	Auth Lane	186
Kensington/Wheaton	Capitol View-Homewood Local Park	Plyers Mill Road	187

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Kensington/Wheaton	Rosensteel Avenue	Flora Singer Elementary School	188
Kensington/Wheaton	Menlo Avenue	Loma Street	189
Kensington/Wheaton	Arcola Avenue	Henderson Avenue	190
Kensington/Wheaton	Rocky Mount Way	Sligo Creek Natural Surface Trails	191
Kensington/Wheaton	Homewood Parkway	Plyers Mill Road	192
Kensington/Wheaton	Windham Lane	Glen Haven Elementary School	193
Kensington/Wheaton	Georgia Avenue	Elkin Street	194
Kensington/Wheaton	Sampson Road	Ferrara Drive	195
Kensington/Wheaton	Eastmoor Drive	Colesville Road	196
Kensington/Wheaton	Auth Lane	Ridgewell Way	197
Kensington/Wheaton	Ferndale Street	Oakland Terrace Elementary School	198
Kensington/Wheaton	Drumm Avenue	Capitol View Avenue	199
Kensington/Wheaton	Hollow Glen Place	Rosensteel Avenue	200
Kensington/Wheaton	Brunswick Avenue	Hayden Drive	201
Kensington/Wheaton	Breewood Road	University Boulevard	202
Kensington/Wheaton	Haywood Drive	Carroll Knolls Local Park	203
Kensington/Wheaton	Nimitz Road	Kensington Boulevard	204
Kensington/Wheaton	Kenton Drive	Upton Drive	205
Kensington/Wheaton	Belvedere Boulevard	Sligo Creek Trail	206
Kensington/Wheaton	Lamberton Drive	Horton Drive	207
Kensington/Wheaton	Newport Mill Road	Wheaton-Claridge Local Park Playground	208
Kensington/Wheaton	Odessa Shannon Middle School	Wheaton Regional Park	209
Kensington/Wheaton	Saddlebrook Local Park	Landmark at Glenmont Station	210
Kensington/Wheaton	Orebaugh Avenue	Colt Terrace	211
Kensington/Wheaton	Dallas Avenue	University Boulevard	212

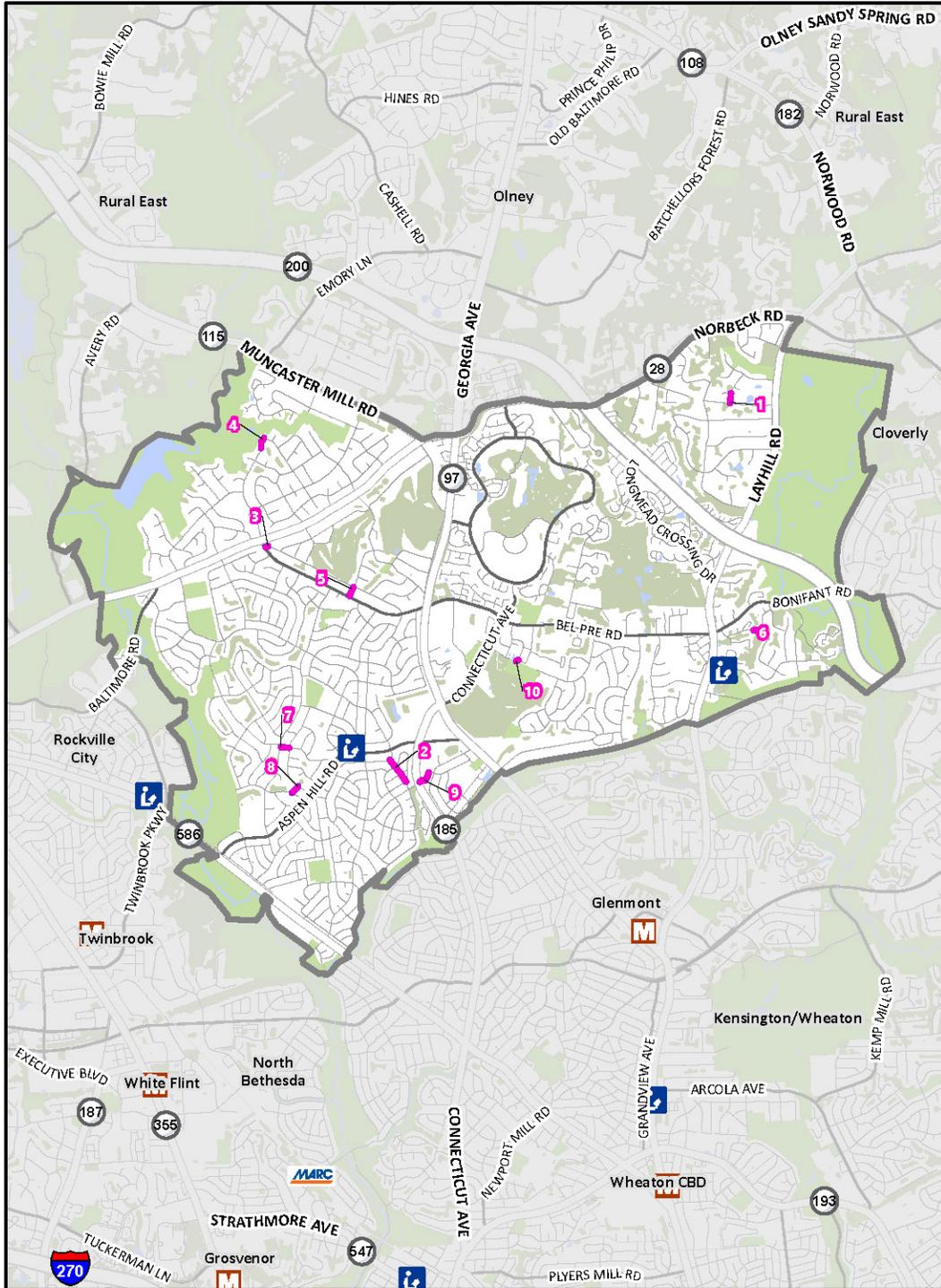
Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Kensington/Wheaton	Connecticut Avenue	Woodson Avenue	213
Kensington/Wheaton	Le Baron Terrace	Gilsan Street	214
Kensington/Wheaton	University Boulevard	Edgewood Avenue	215
Kensington/Wheaton	University Boulevard	Montgomery Blair High School	216
Kensington/Wheaton	Hannes Street	Lombardy Road	217
Kensington/Wheaton	Breewood Road	Sligo Creek Parkway	218
Kensington/Wheaton	Windham Lane	Glenhaven Drive	219
Kensington/Wheaton	Windham Lane	Glenhaven Drive	220
Kensington/Wheaton	Windham Lane	Jamaica Drive	221
Kensington/Wheaton	Windham Lane	Francis Drive	222
Kensington/Wheaton	Windham Lane	Huntley Avenue	223
Kensington/Wheaton	Colt Terrace Neighborhood Park	Wheaton Regional Park	224
Kensington/Wheaton	Sligo Creek Trail	Dewey Court	225
Kensington/Wheaton	Gilmoure Drive	Greenock Road	226
Kensington/Wheaton	Dennis Avenue	Dallas Avenue	227
Kensington/Wheaton	Whitehall Street	Breewood Road	228
Kensington/Wheaton	Fiesta Road	University Boulevard	229
Kensington/Wheaton	Adams Drive	Rickover Road	230
Kensington/Wheaton	Lamberton Drive	Hyde Road	231
Kensington/Wheaton	Fairoak Drive	Bluff Terrace	232
Kensington/Wheaton	Charlton Drive	Kemp Mill Elementary School	233
Kensington/Wheaton	Culver Court	Saul Road	234
Kensington/Wheaton	Byrd Road	Ingersol Drive	235
Kensington/Wheaton	Hildarose Drive	McMillan Avenue	236
Lyttonsville	Spencer Road	Rosemary Hills-Lyttonsville Local Park	237
Lyttonsville	Lyttonsville Road	Rosemary Hills-Lyttonsville Local Park Internal Trails	238

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Montgomery Village/Airpark	Montgomery Village Avenue	Lost Knife Circle	239
Montgomery Village/Airpark	Boysenberry Drive	Walker House Road	240
Montgomery Village/Airpark	Dunbridge Way	Montgomery Village Middle School	241
Montgomery Village/Airpark	Cloverwood Court	Snouffer School Road	242
Montgomery Village/Airpark	Brassie Place	Transhire Road	243
Montgomery Village/Airpark	Centerway Road	Broadwater Drive	244
Montgomery Village/Airpark	Snouffer School Road	Beechcraft Avenue	245
Norte de Bethesda	Weymouth Street	Kenilworth Avenue	246
Norte de Bethesda	Tuckerman Lane	Old Club Road	247
Norte de Bethesda	Bou Avenue	Washington Avenue	248
Norte de Bethesda	Fleming Avenue	Bethesda Trolley Trail	249
Norte de Bethesda	Ralston Road	Huntover Lane	250
Norte de Bethesda	Wyaconda Road	Boiling Brook Parkway	251
Norte de Bethesda	Patapsco Drive	Boiling Brook Parkway	252
Norte de Bethesda	Montauk Avenue	Depaul Drive	253
Norte de Bethesda	Holmhurst Road	Mayfield Drive	254
Norte de Bethesda	Rosemont Drive	Marcliff Road	255
Norte de Bethesda	Old Georgetown Road	Berkshire Drive	256
Norte de Potomac	Travilah Road	Yearling Drive	257
Norte de Potomac	Great Seneca Highway	Seneca Creek State Park	258
Olney	Georgia Avenue	Gold Mine Road	259
Olney	Natural Gas Trail	Georgia Avenue	260
Olney	Appomattox Avenue	Brooke Farm Drive	261
Olney	North Branch SVU 2 West Side Rock Creek	North Branch SVU 2 East Side Rock Creek	262
Olney	Cutlass Drive	Norbeck Meadows Neighborhood Park	263
Olney	Dubarry Lane	Longwood Recreation Center	264

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Potomac	Willowbrook Drive	Willowbrook Drive	265
Potomac	Cherbourg Drive	Willowbrook Drive	266
Potomac	Burbank Drive	The Corral Drive	267
Potomac	Bit and Spur Lane	Falls Road	268
Potomac	Logan Drive	Oaklyn Drive	269
R&D Village	Gudelsky Drive	Traville Gateway Shopping Center	270
R&D Village	Stanwood Terrace	Bald Cypress Drive	271
Rural East	Country Hills Road	Hidden Garden Lane	272
Rural East	Heartwood Drive	Magruder High School	273
Rural West	Celtic Court	Lloyd Road	274
Shady Grove Metro Station	Yellowstone Way	Crabbs Branch Way	275
Shady Grove Metro Station	Needwood Road	Metro Stormwater Pond Trail	276
Silver Spring CBD	Thayer Avenue	Bonifant Street	277
Silver Spring CBD	East West Highway	Dixon Avenue	278
Silver Spring CBD	Georgia Avenue	Fenton Street	279
Silver Spring CBD	Wayne Avenue	Bonifant Street	280
Silver Spring CBD	Blair Road	Jesup Blair Local Park Internal Trail	281
Silver Spring CBD	Jesup Blair Pedestrian Bridge	Jesup Blair Local Park Internal Trail	282
Silver Spring/Takoma Park	New Hampshire Avenue	Mount Pisgah Road	283
Silver Spring/Takoma Park	Alton Parkway	Fairview Road	284
Silver Spring/Takoma Park	Columbia Boulevard	Flora Lane	285
Silver Spring/Takoma Park	Lanier Drive	Warren Street	286
Silver Spring/Takoma Park	Gude Avenue	Poplar Avenue	287
Silver Spring/Takoma Park	Cockerille Avenue	Allegheny Avenue	288
Silver Spring/Takoma Park	Hamilton Avenue	Saybrook Avenue	289
Silver Spring/Takoma Park	Kansas Lane	Westmoreland Avenue	290

Área de política	Origen	Destino	Número de referencia del mapa
Silver Spring/Takoma Park	Mintwood Street	East Franklin Avenue	291
Silver Spring/Takoma Park	4th Avenue	Sheridan Street	292
Silver Spring/Takoma Park	Harvey Road	Sligo Creek Parkway	293
Silver Spring/Takoma Park	Sligo Creek Parkway	Hamilton Avenue	294
Silver Spring/Takoma Park	Maple Avenue	Takoma Woods trails	295
Silver Spring/Takoma Park	Watson Road	Harvey Road	296
Silver Spring/Takoma Park	Mark Court	East West Highway	297
Silver Spring/Takoma Park	Long Branch Parkway	East Melbourne Avenue	298
Wheaton CBD	University Boulevard	Blueridge Avenue	299
Wheaton CBD	Peregoy Drive	Torrance Drive	300
Wheaton CBD	Douglas Avenue	Mall Ring Road	301
White Flint	Rockville Pike	Maple Avenue	302
White Oak	Powder Mill Road	Forest Dale Drive	303
White Oak	Lockwood Drive	Columbia Pike	304
White Oak	Naglee Road	Parkman Road	305
White Oak	Royal Road	Naglee Road	306
White Oak	Harper Avenue	Francis Scott Key Middle School	307
White Oak	Oaklawn Court	Oaklawn Drive	308
Woodside	Grace Church Road	Lyttonsville Road	309
Woodside	East West Highway	Sixteenth Street	310

Aspen Hill Policy Area



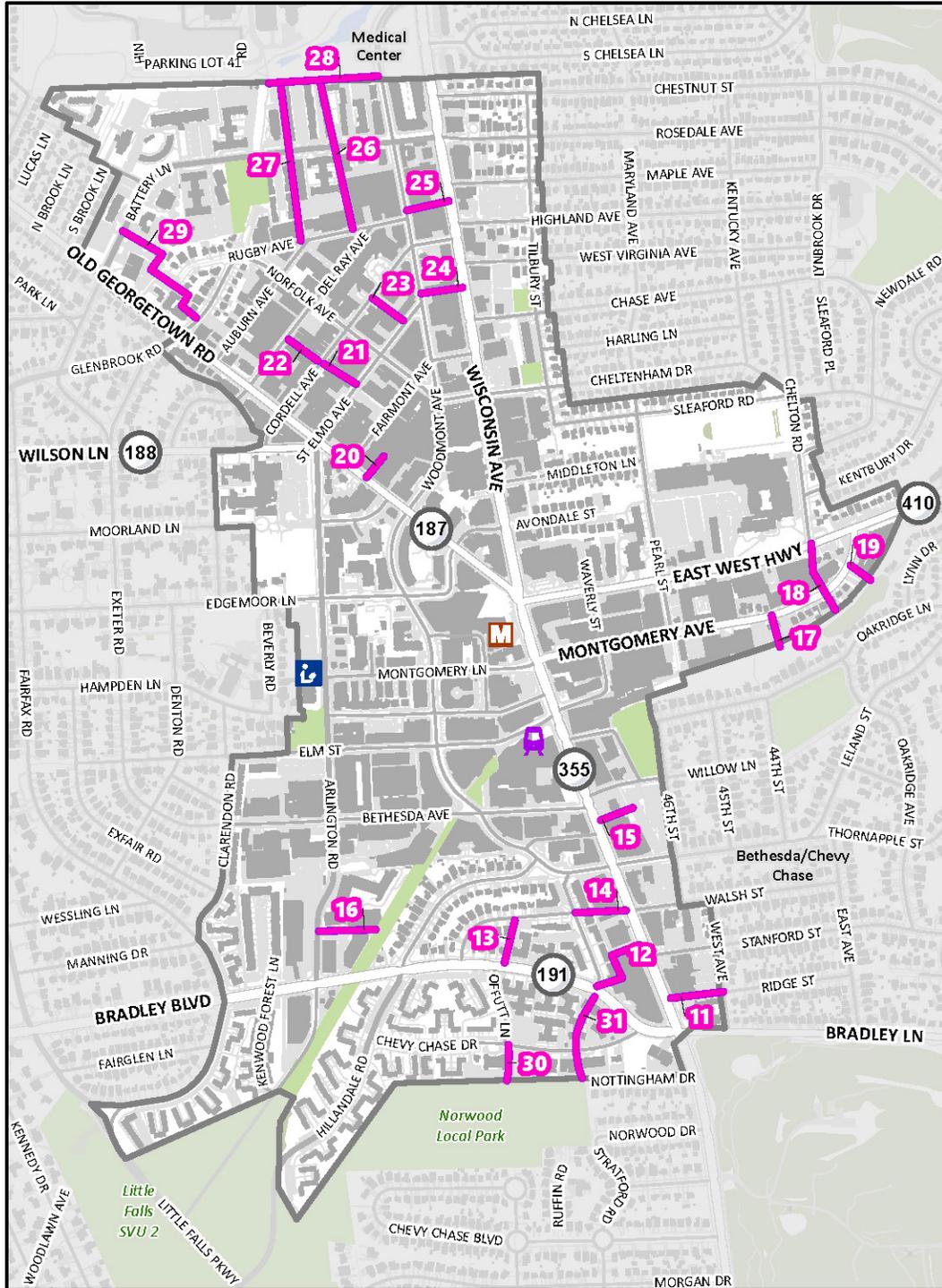
— Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations
 MARC Stations
 Metro Stations
 Libraries

0 3,000 6,000
 Feet



Bethesda CBD Policy Area



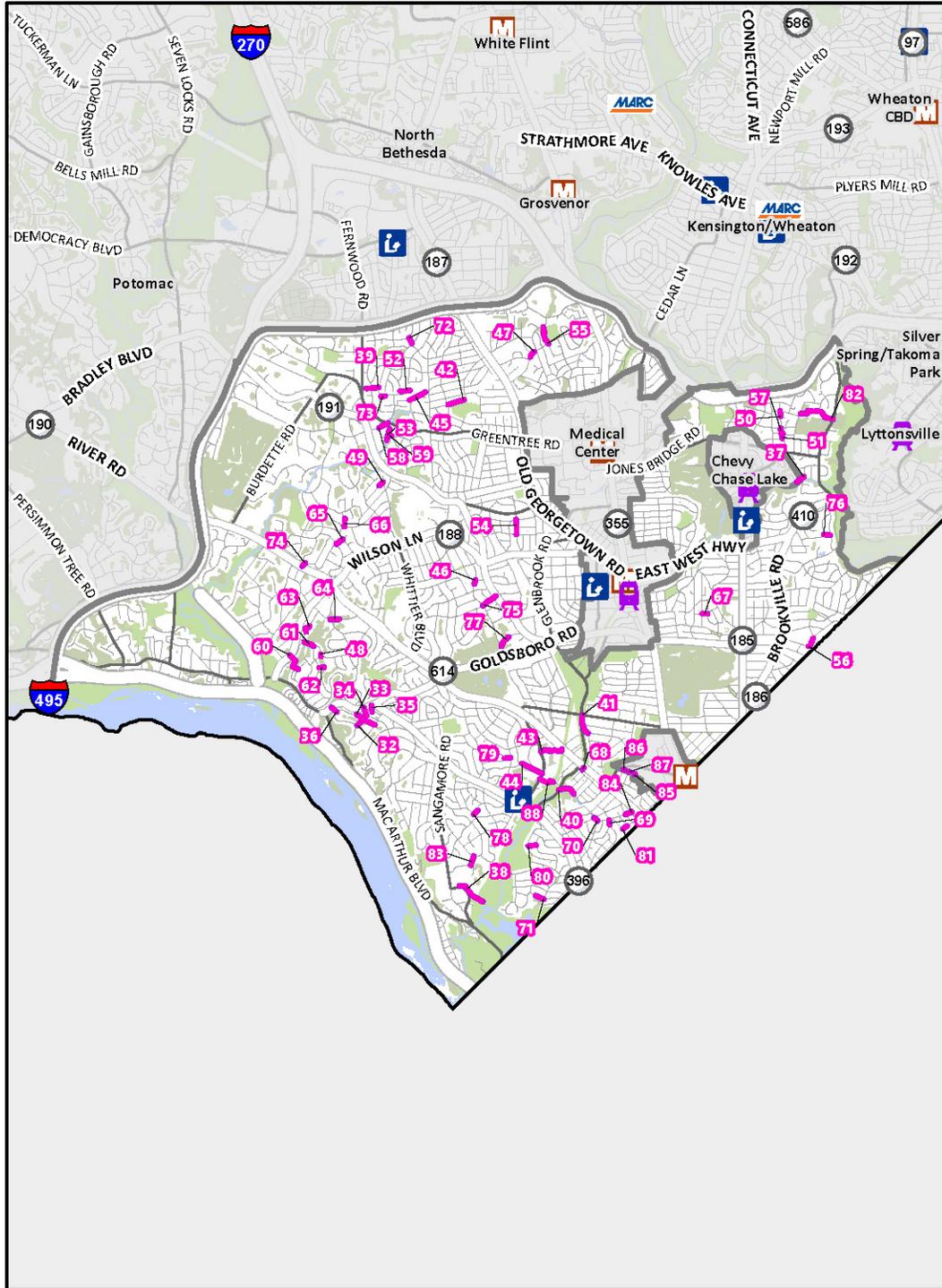
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 680 1,360
 Feet



Bethesda/Chevy Chase Policy Area



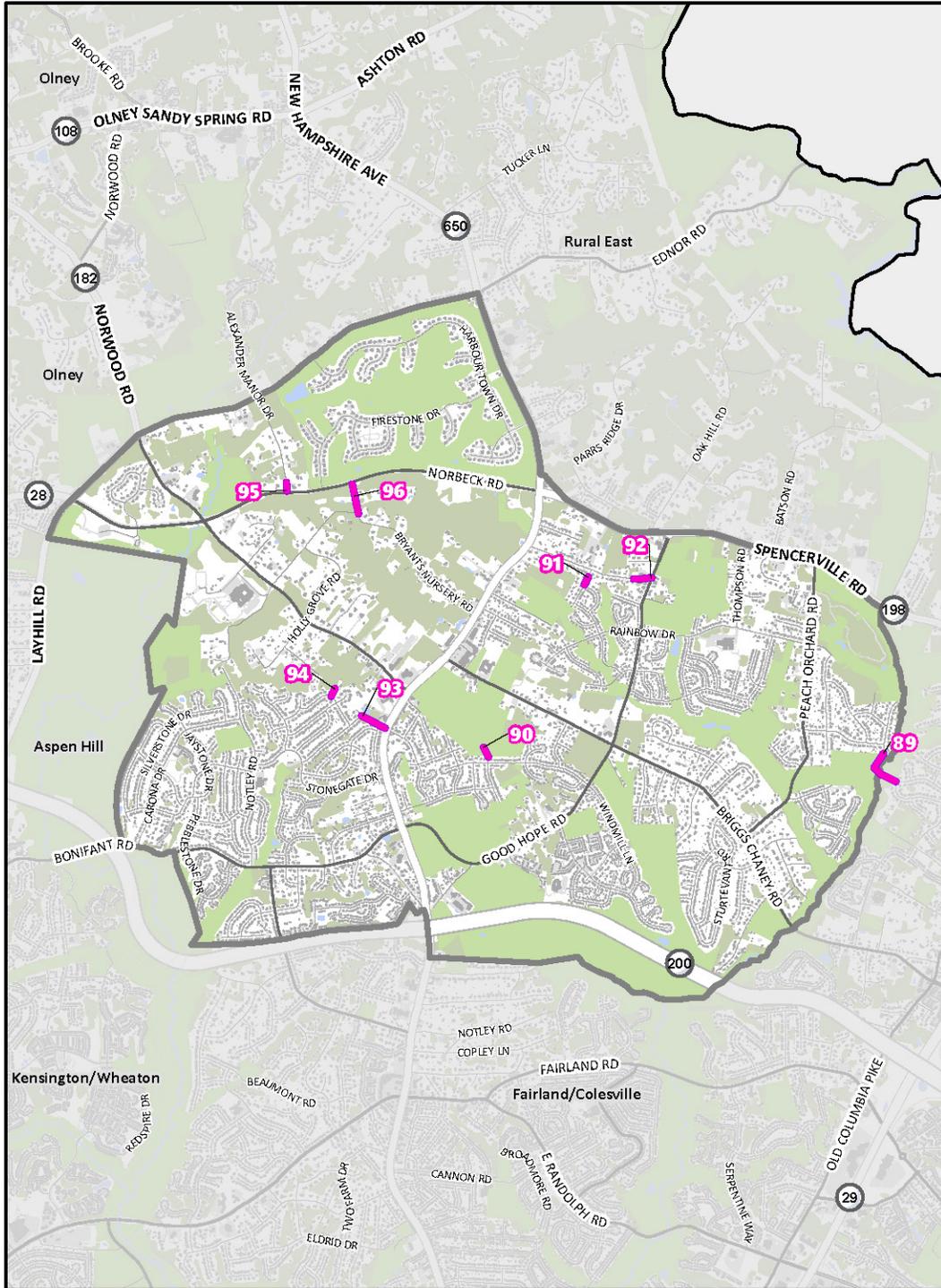
— Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 4,000 8,000
 Feet



Cloverly Policy Area



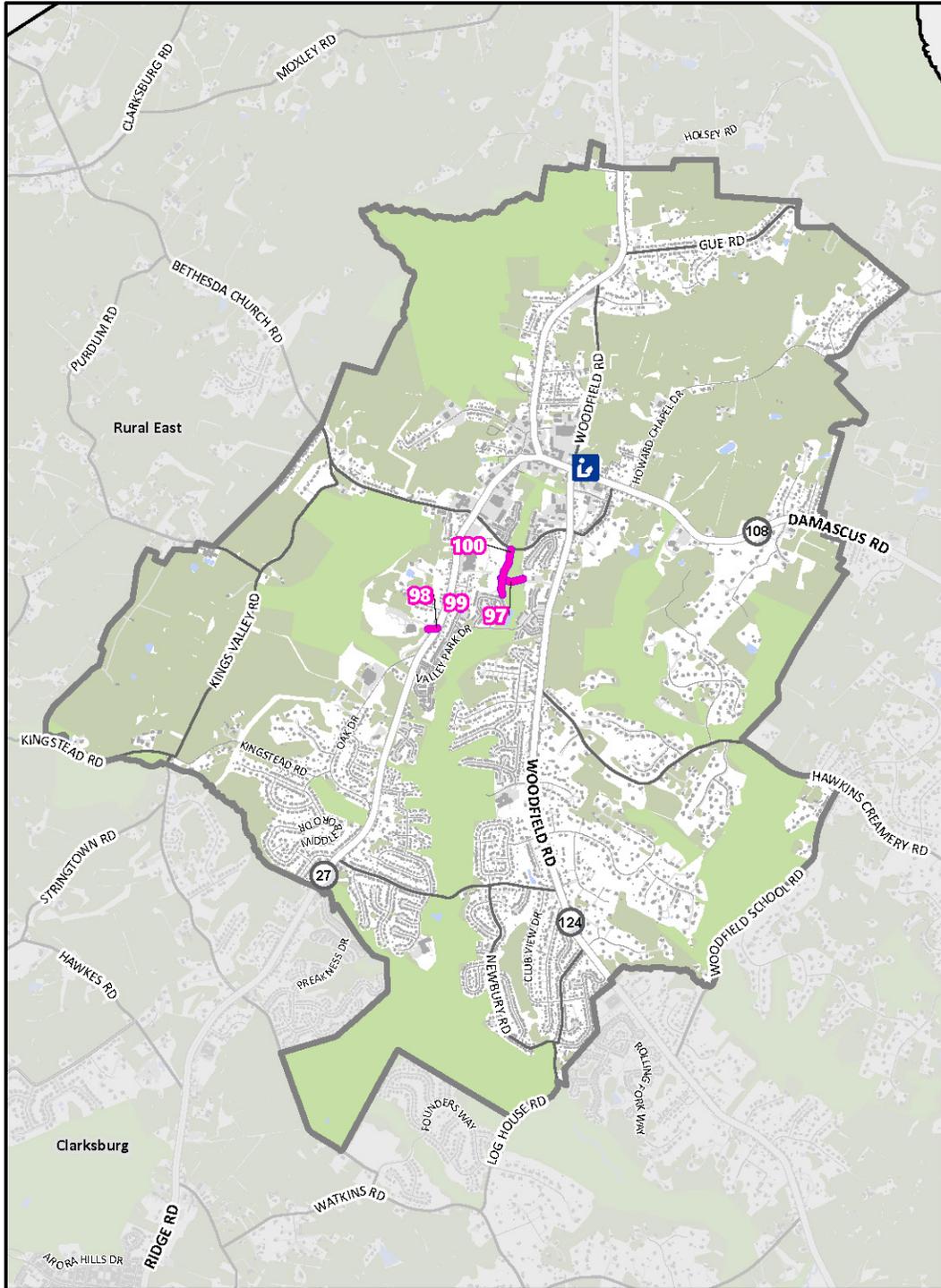
— Pedestrian Shortcut (##) □ Policy Area

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 2,500 5,000
 Feet



Damascus Policy Area



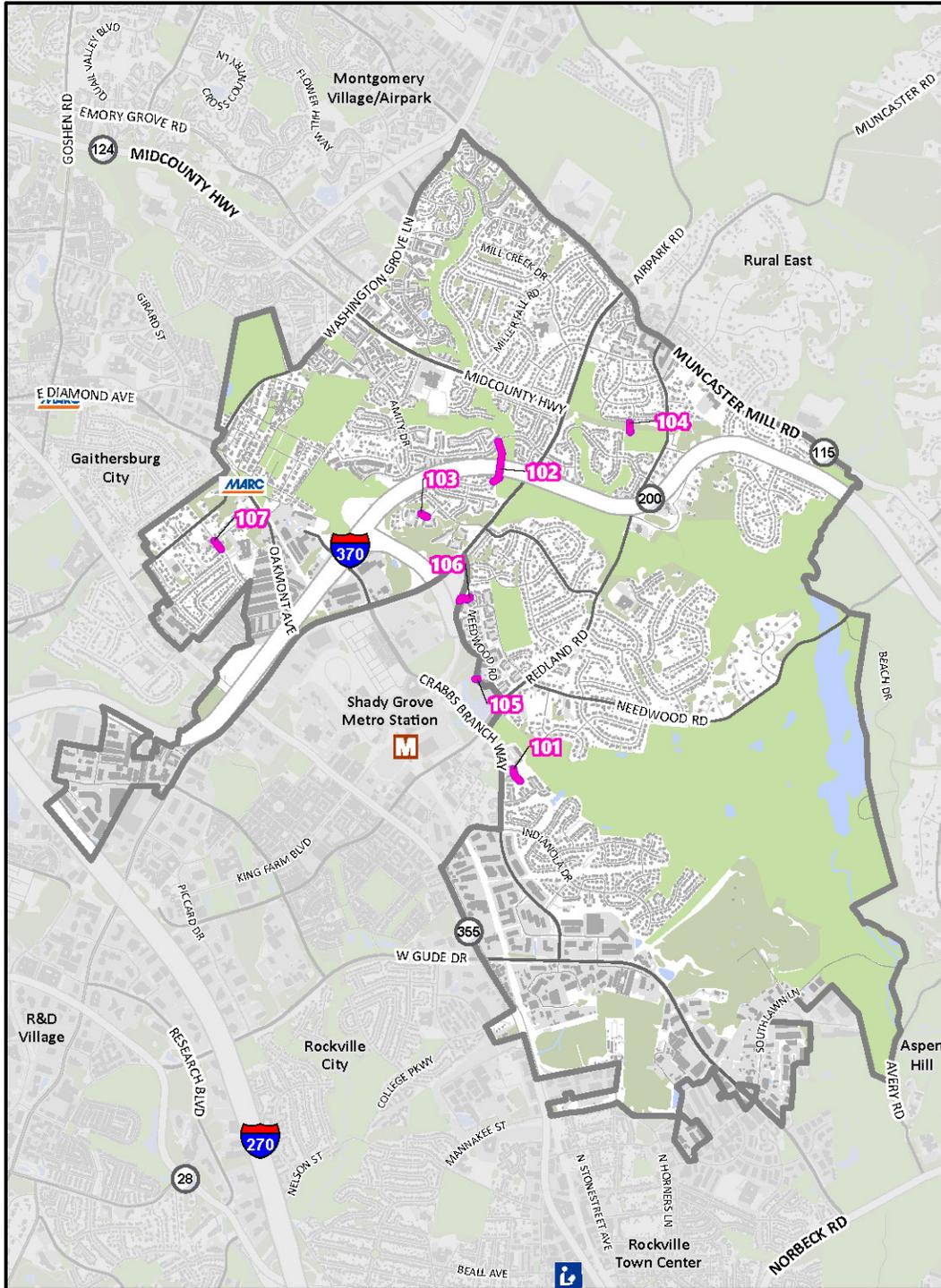
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 2,500 5,000
 Feet



Derwood Policy Area



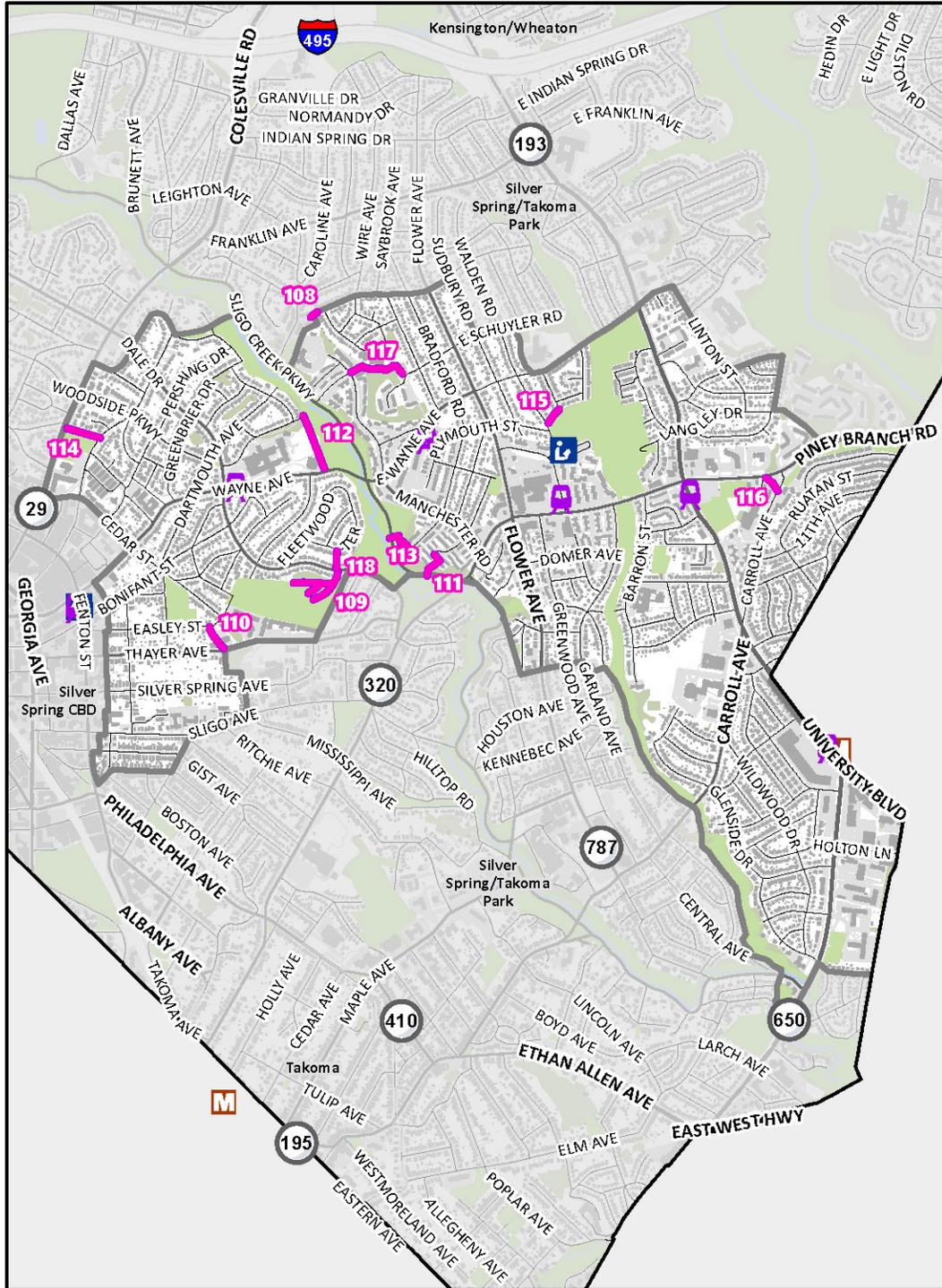
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 2,000 4,000
 Feet



East Purple Line Policy Area



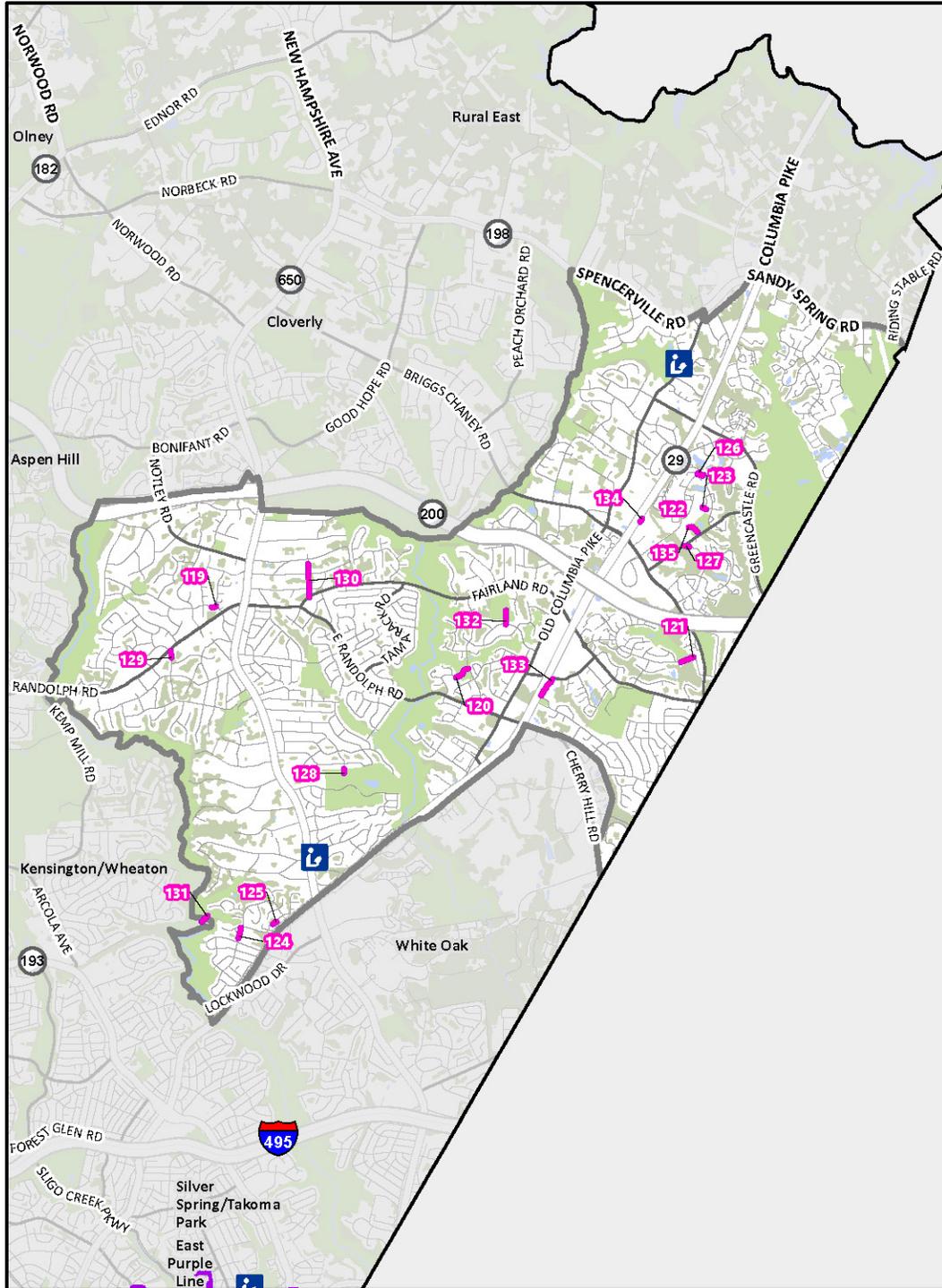
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 1,000 2,000
 Feet



Fairland/Colesville Policy Area



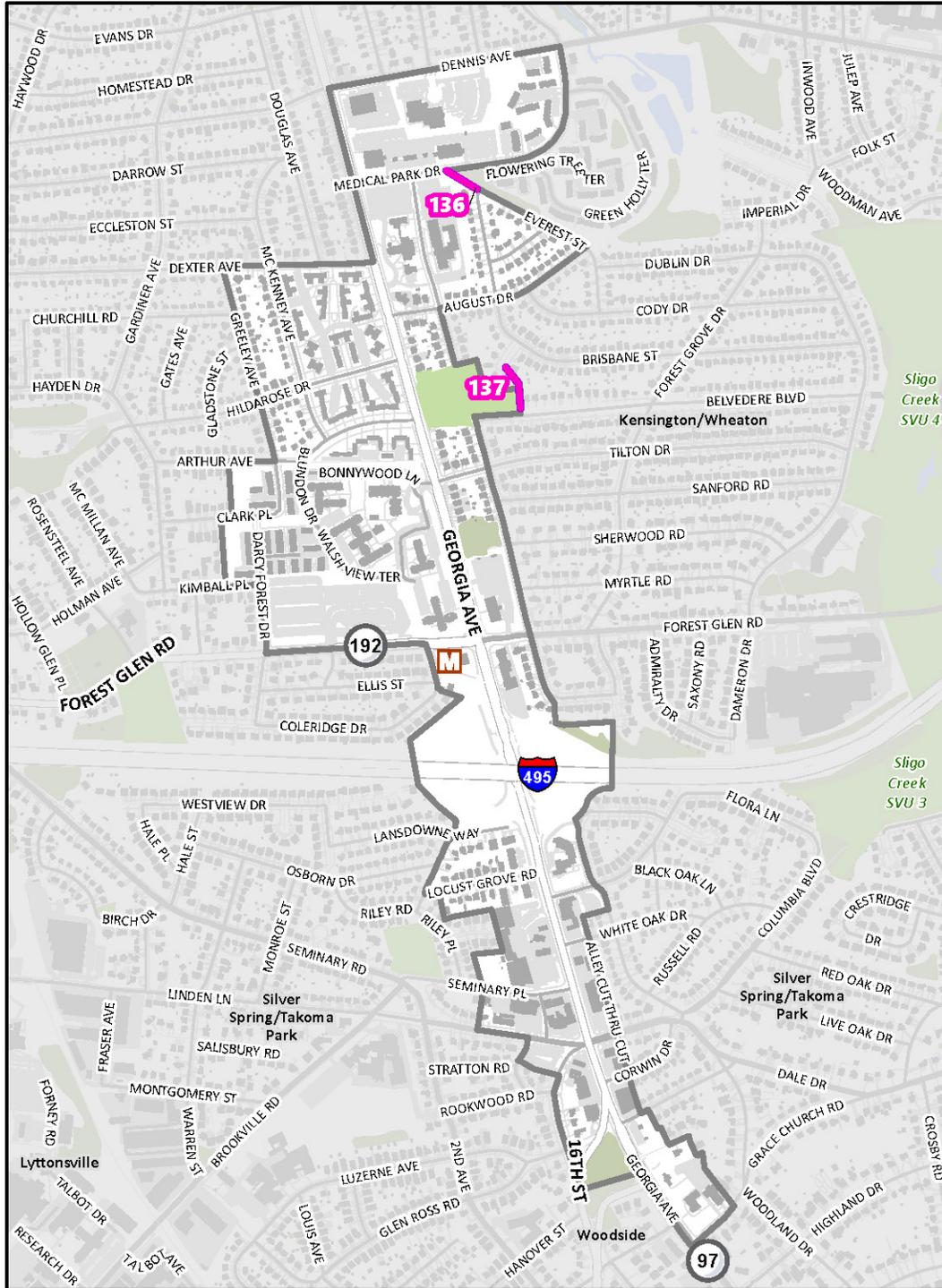
— Pedestrian Shortcut (##) □ Policy Area

Purple Line Stations
 MARC Stations
 Metro Stations
 Libraries

0 4,000 8,000
 Feet



Forest Glen Policy Area



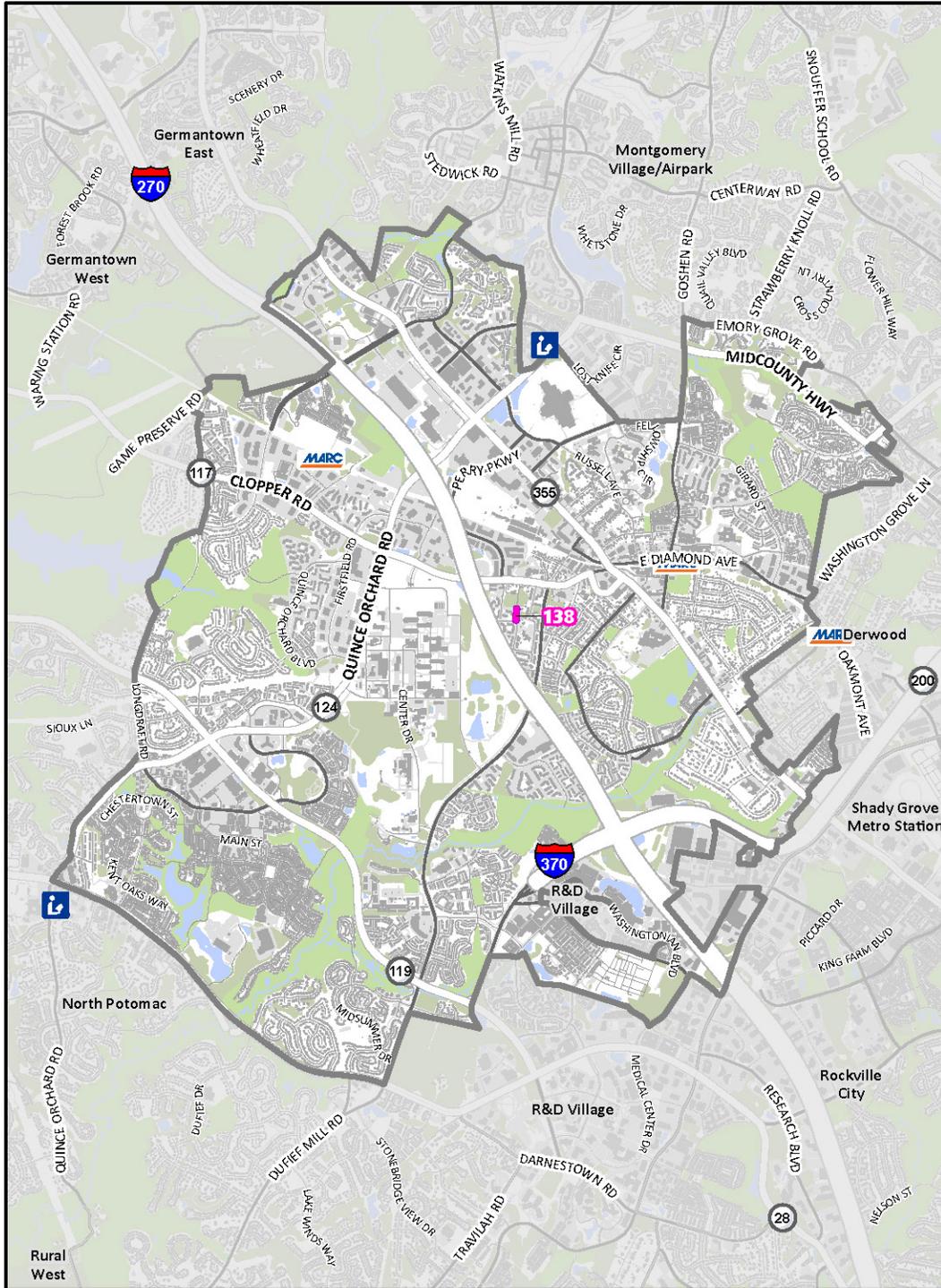
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 680 1,360
 Feet



Gaithersburg City Policy Area



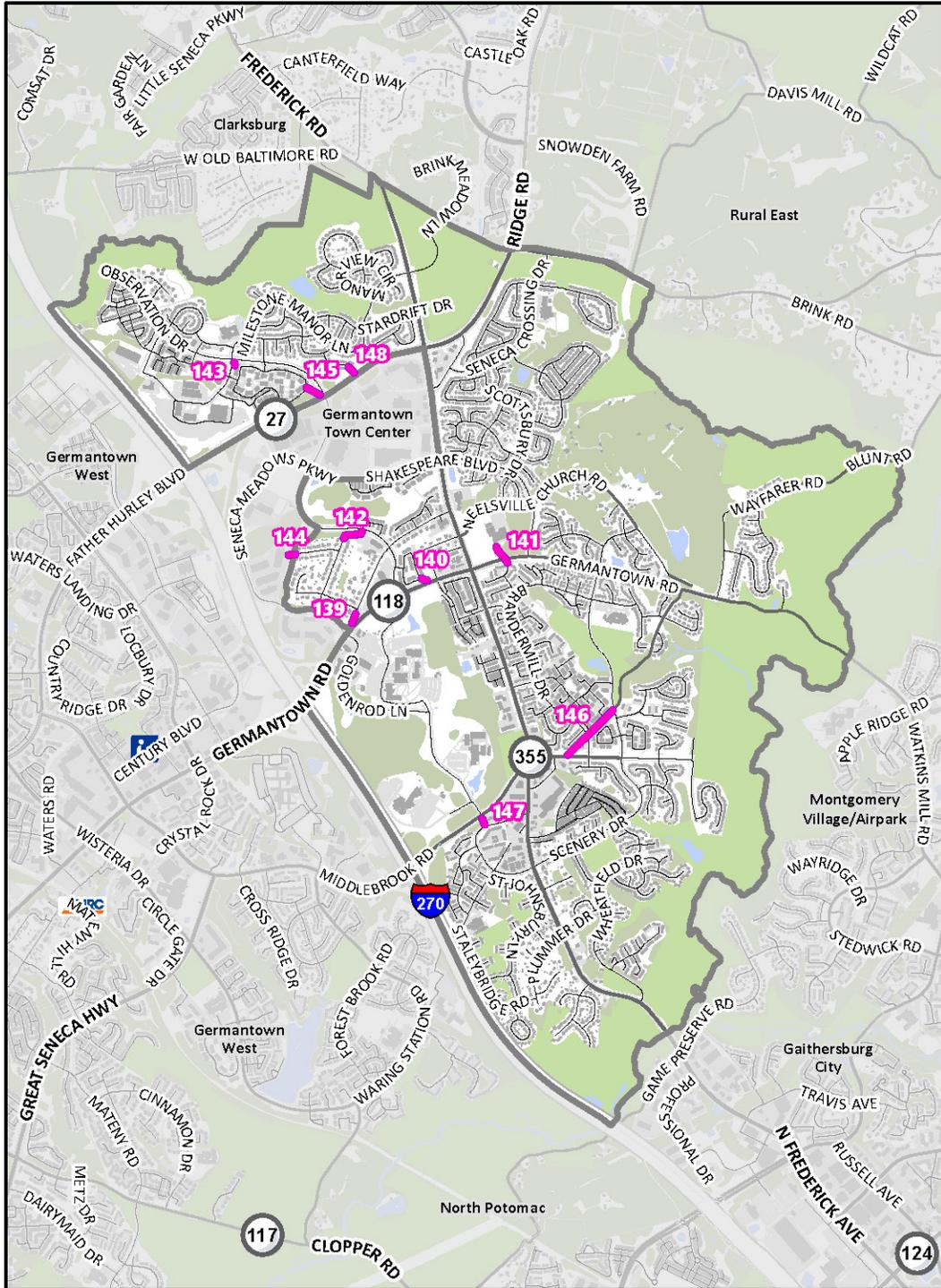
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 2,500 5,000
 Feet



Germantown East Policy Area



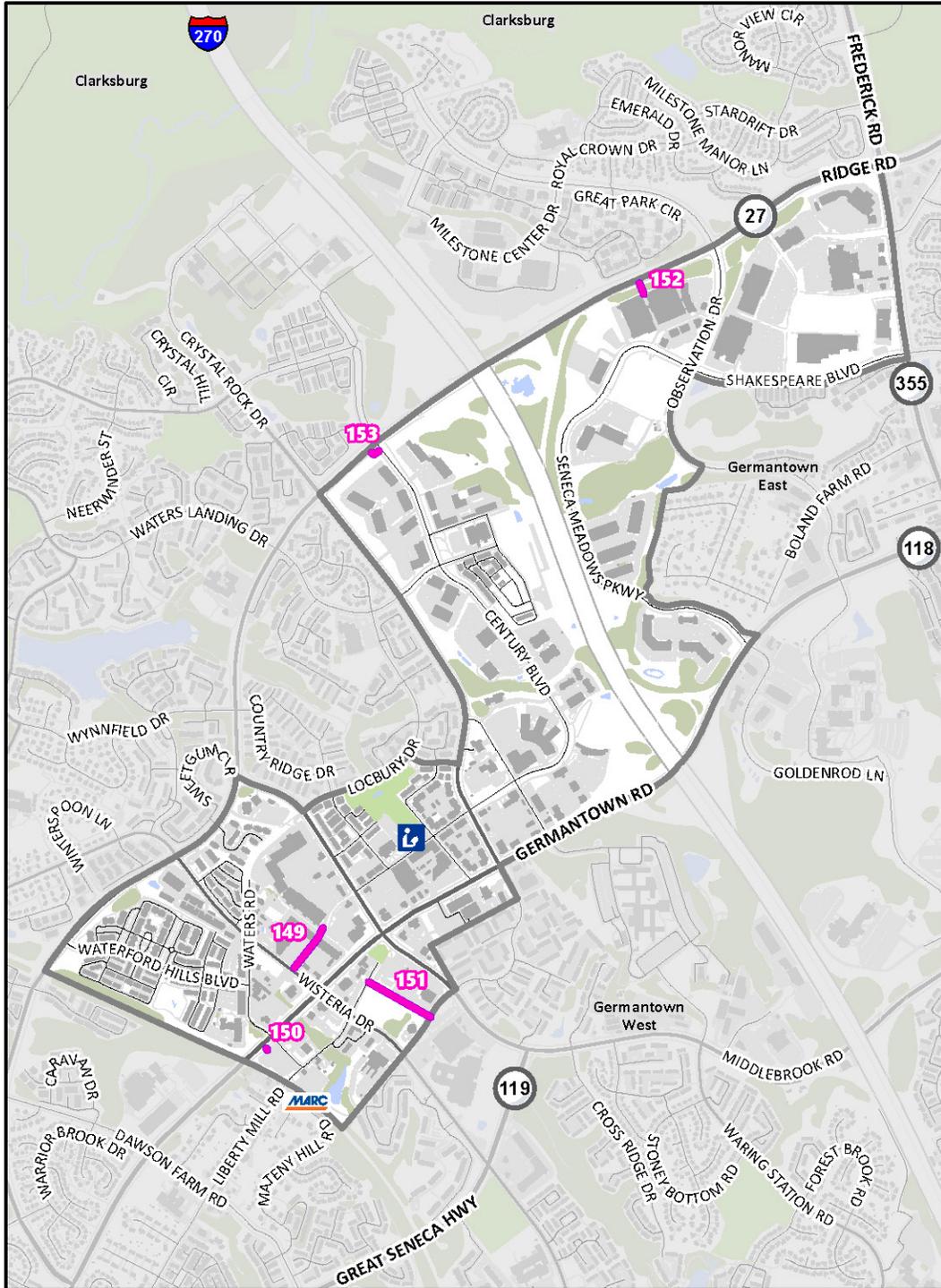
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 2,000 4,000
 Feet



Germantown Town Center Policy Area



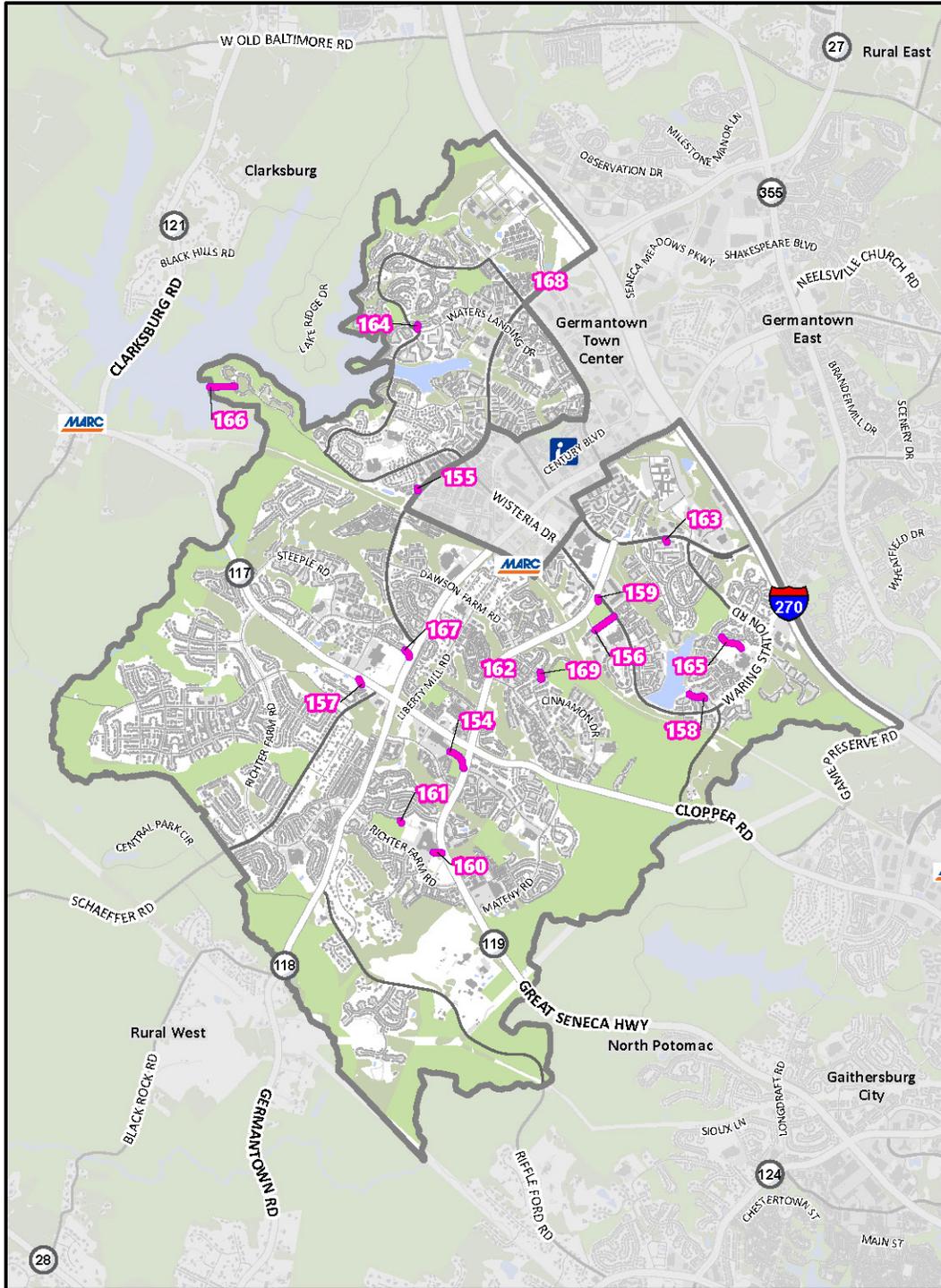
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 1,000 2,000
 Feet



Germantown West Policy Area

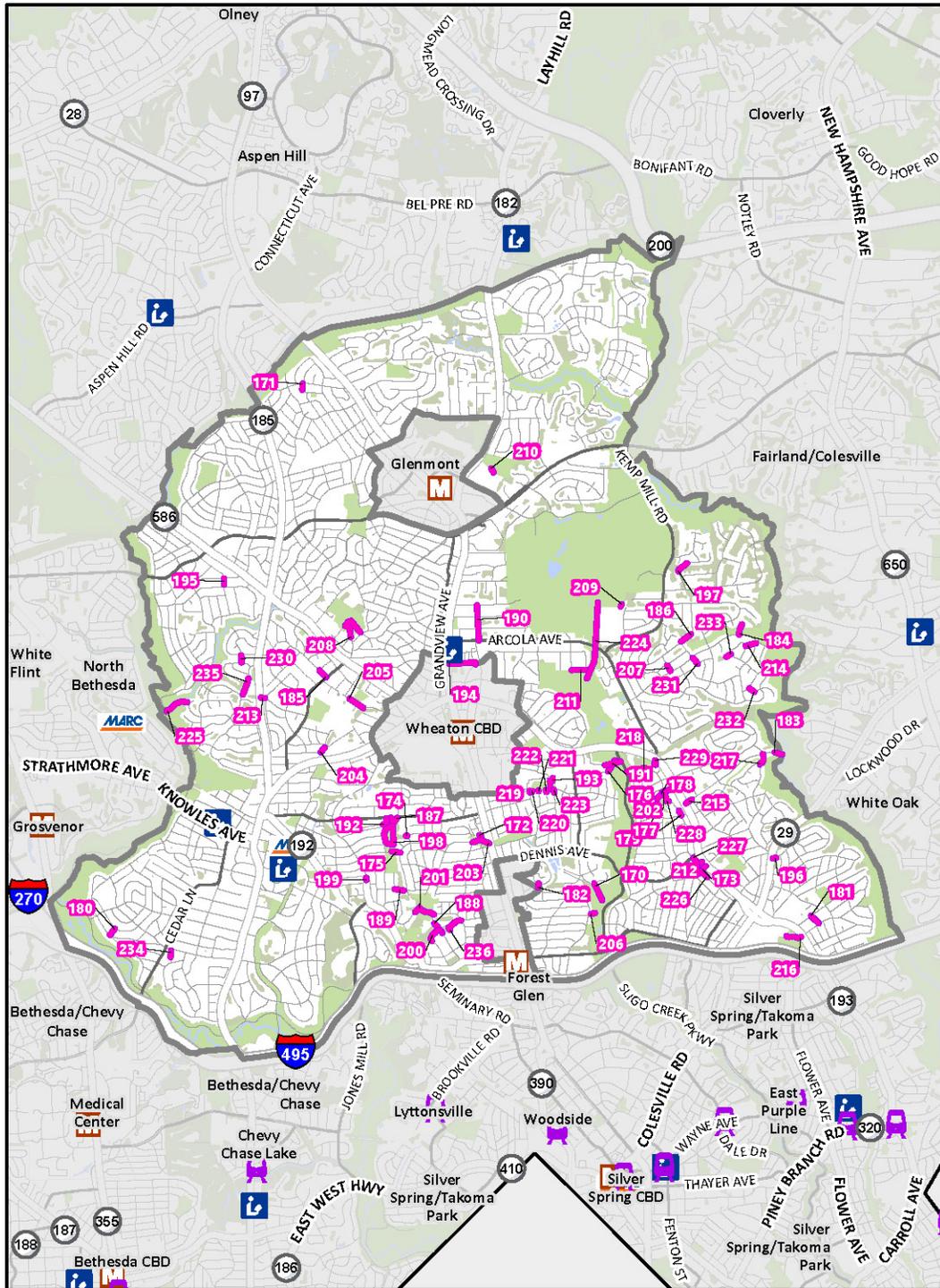


— Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

🚆 Purple Line Stations 🚆 MARC Stations
🚇 Metro Stations 📖 Libraries



Kensington/Wheaton Policy Area



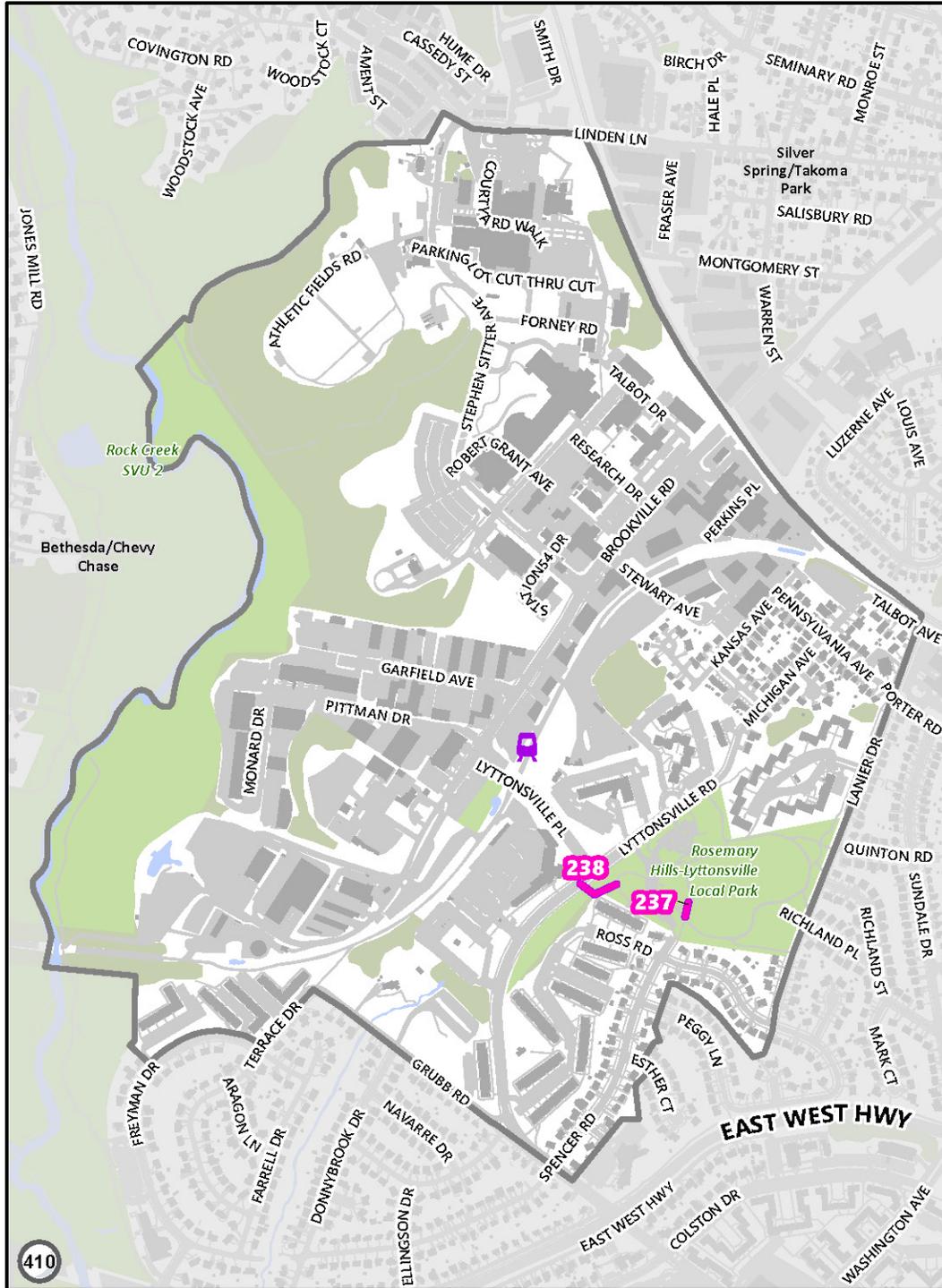
— Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations
 MARC Stations
 Metro Stations
 Libraries

0 3,000 6,000
 Feet



Lyttonsville Policy Area



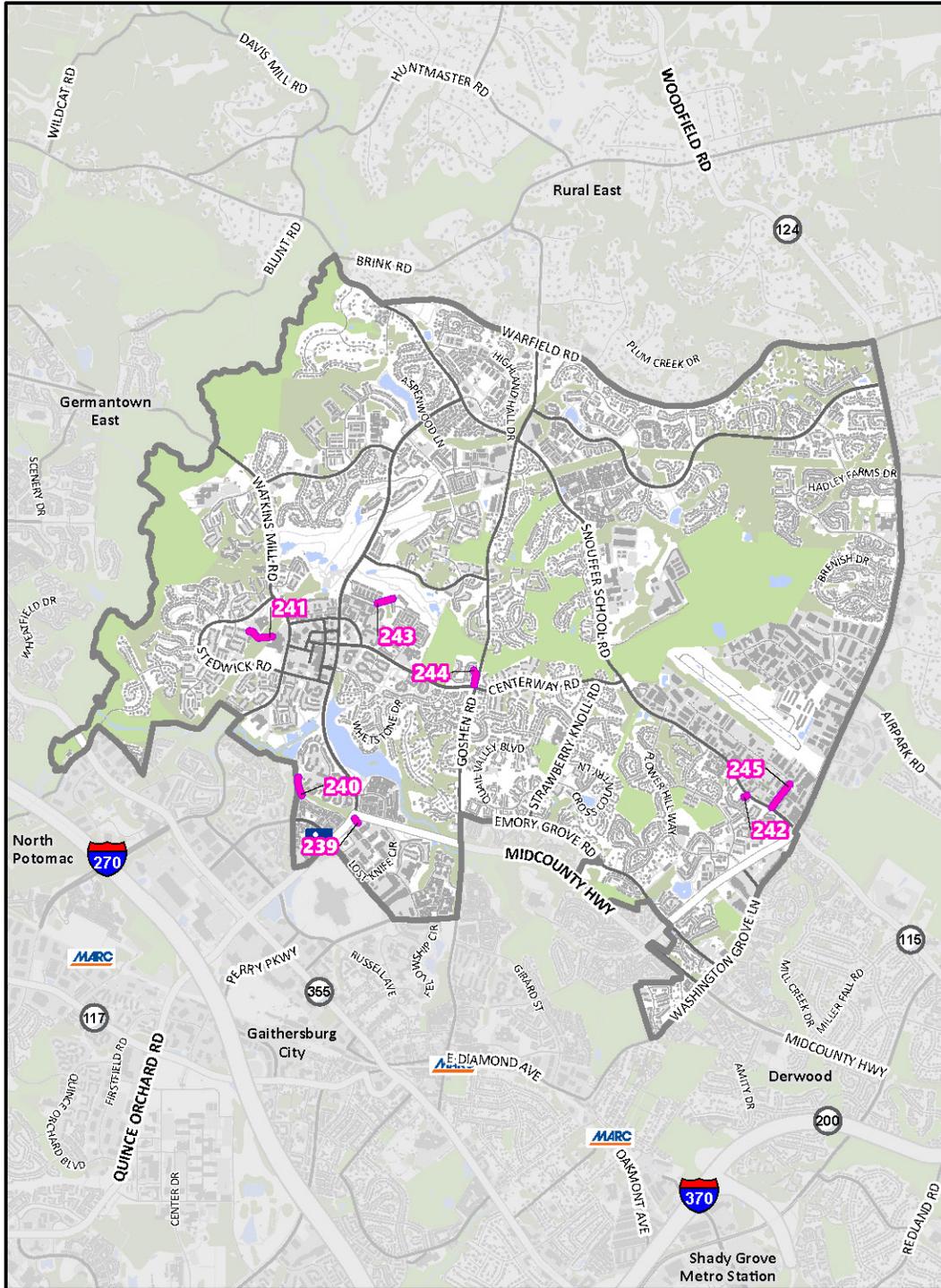
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations Metro Stations Libraries

0 575 1,150 Feet



Montgomery Village/Airpark Policy Area



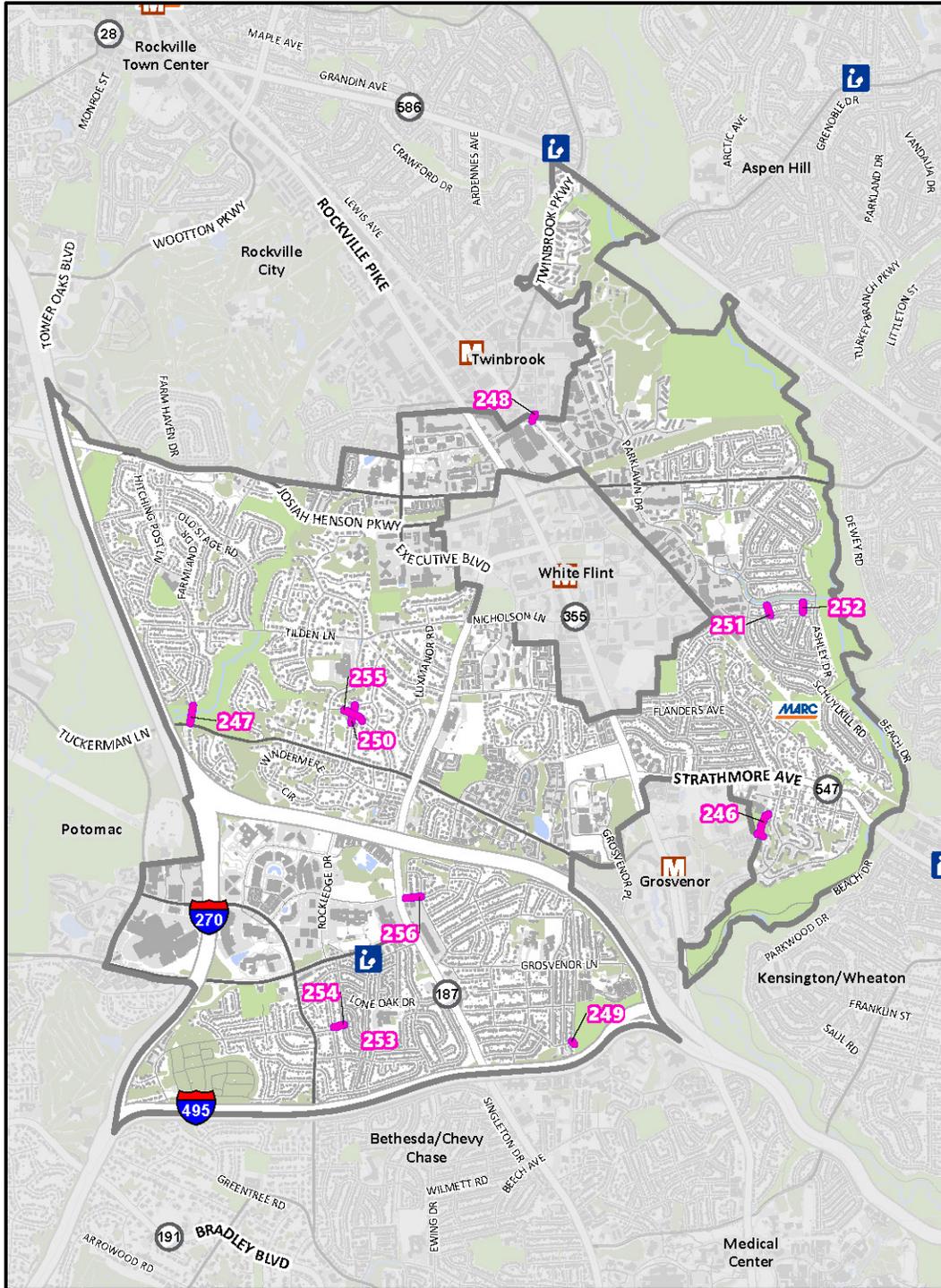
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 2,500 5,000
 Feet



North Bethesda Policy Area



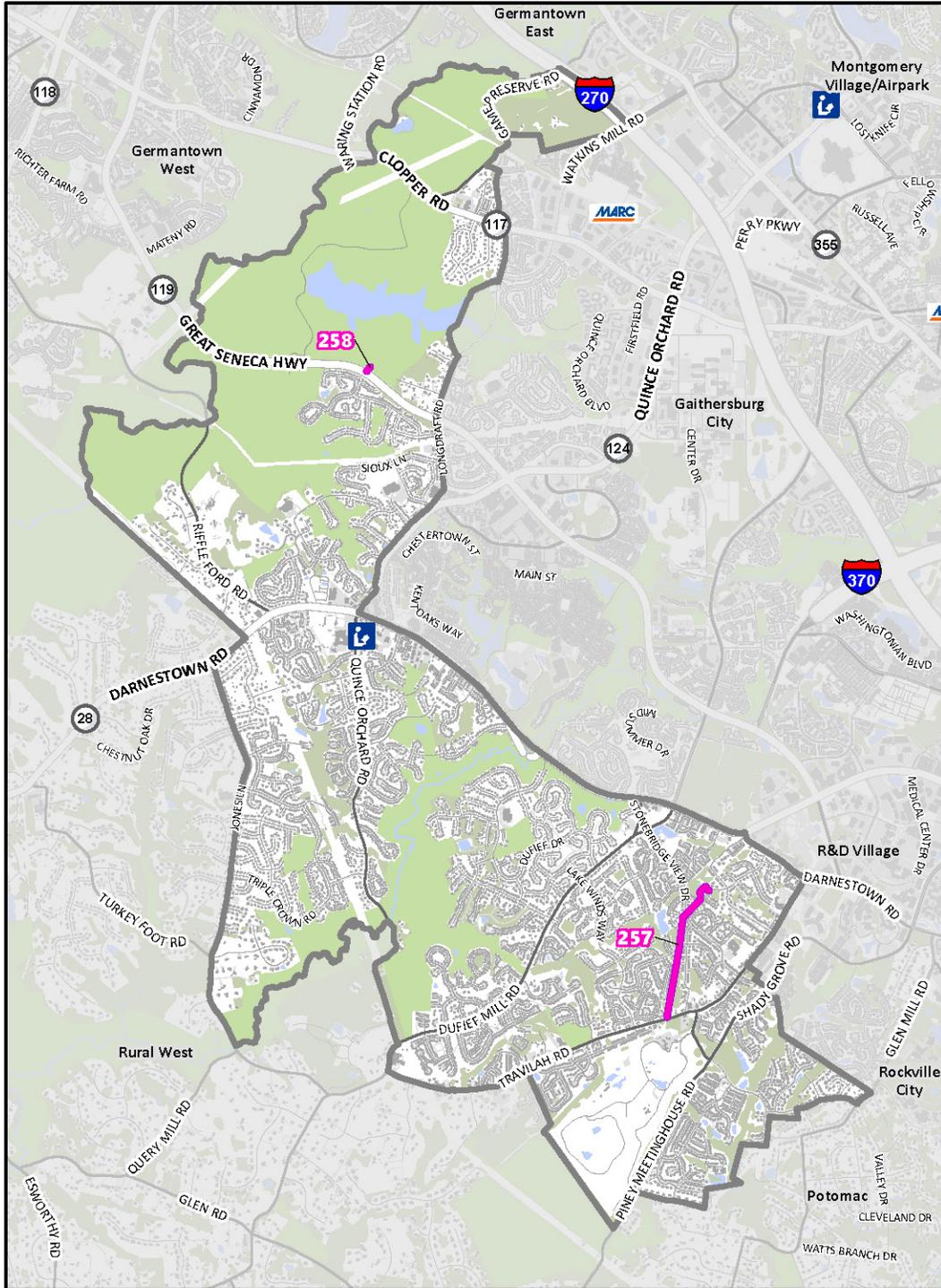
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 2,500 5,000 Feet



North Potomac Policy Area



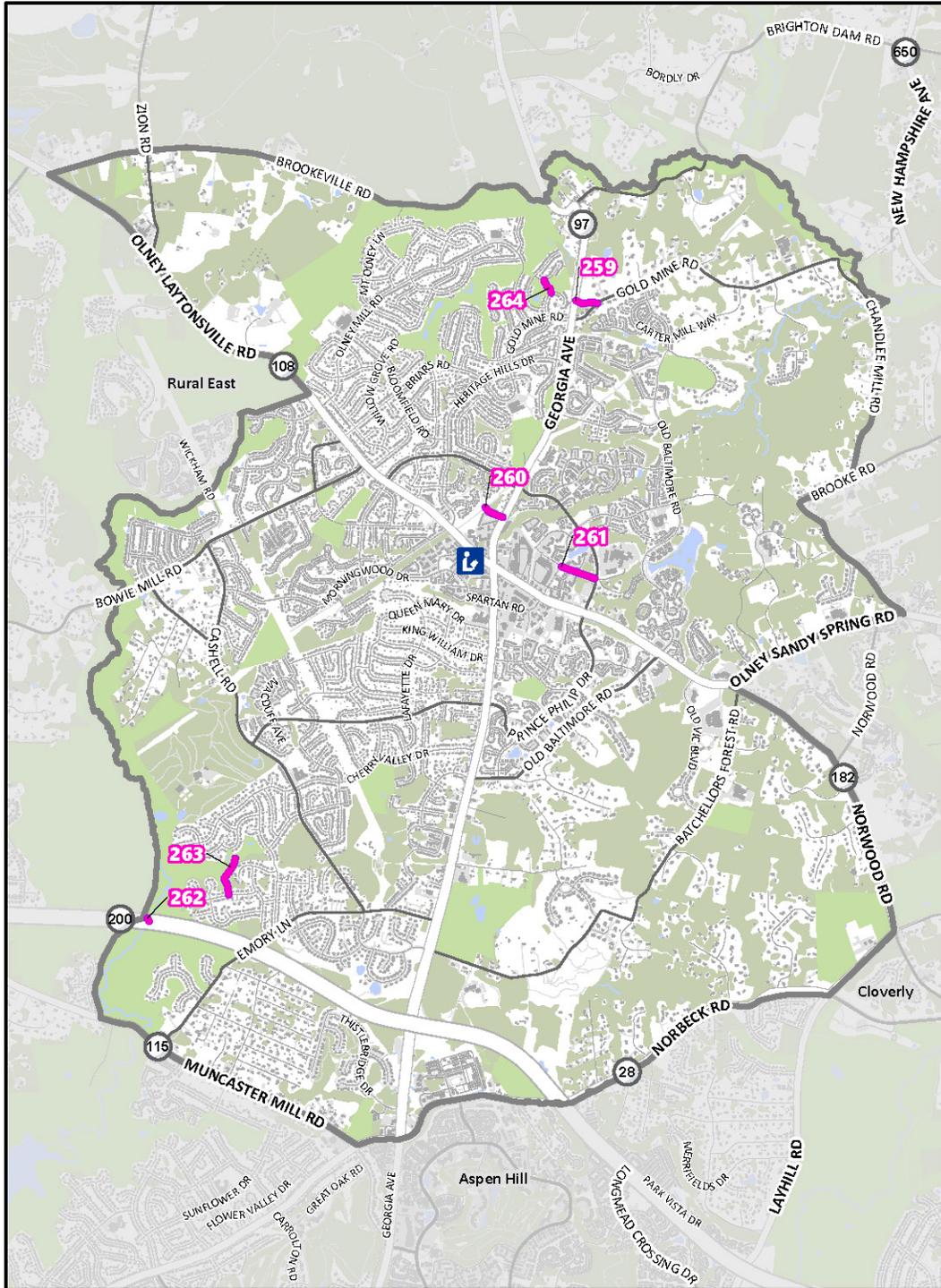
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 3,000 6,000
 Feet



Olney Policy Area



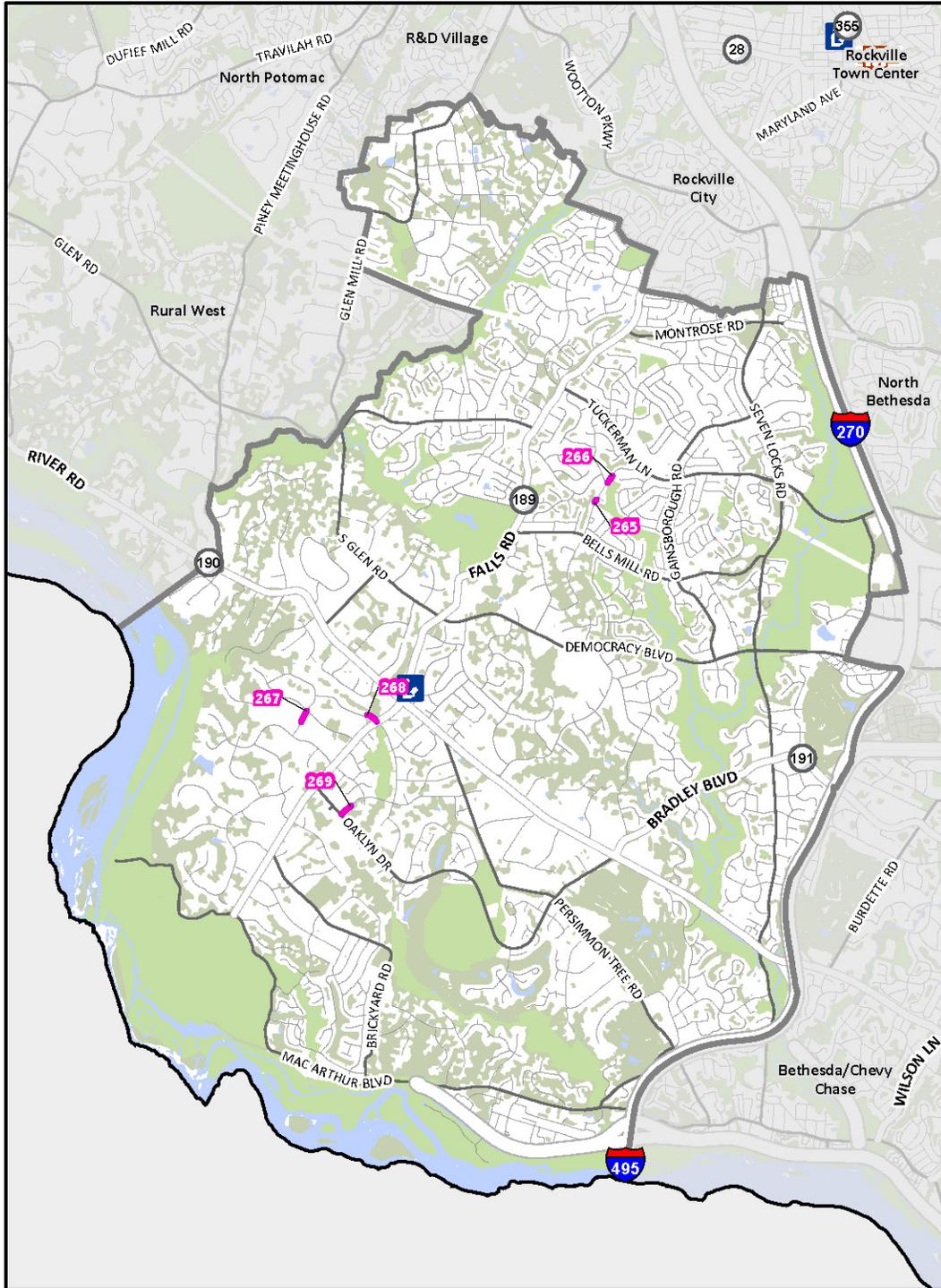
— Pedestrian Shortcut (##) □ Policy Area

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 2,500 5,000
 Feet



Potomac Policy Area



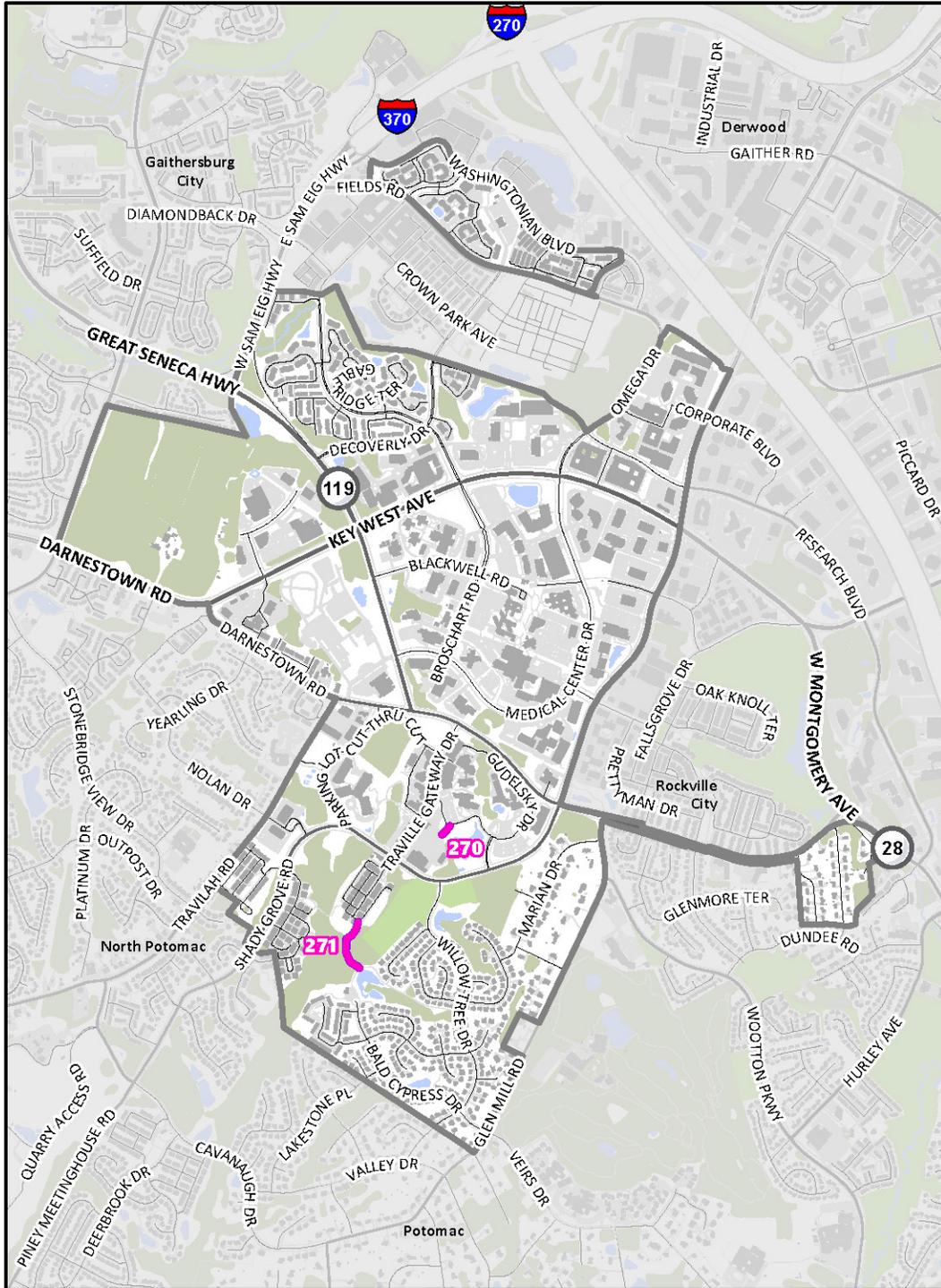
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 4,000 8,000
 Feet



R&D Village Policy Area



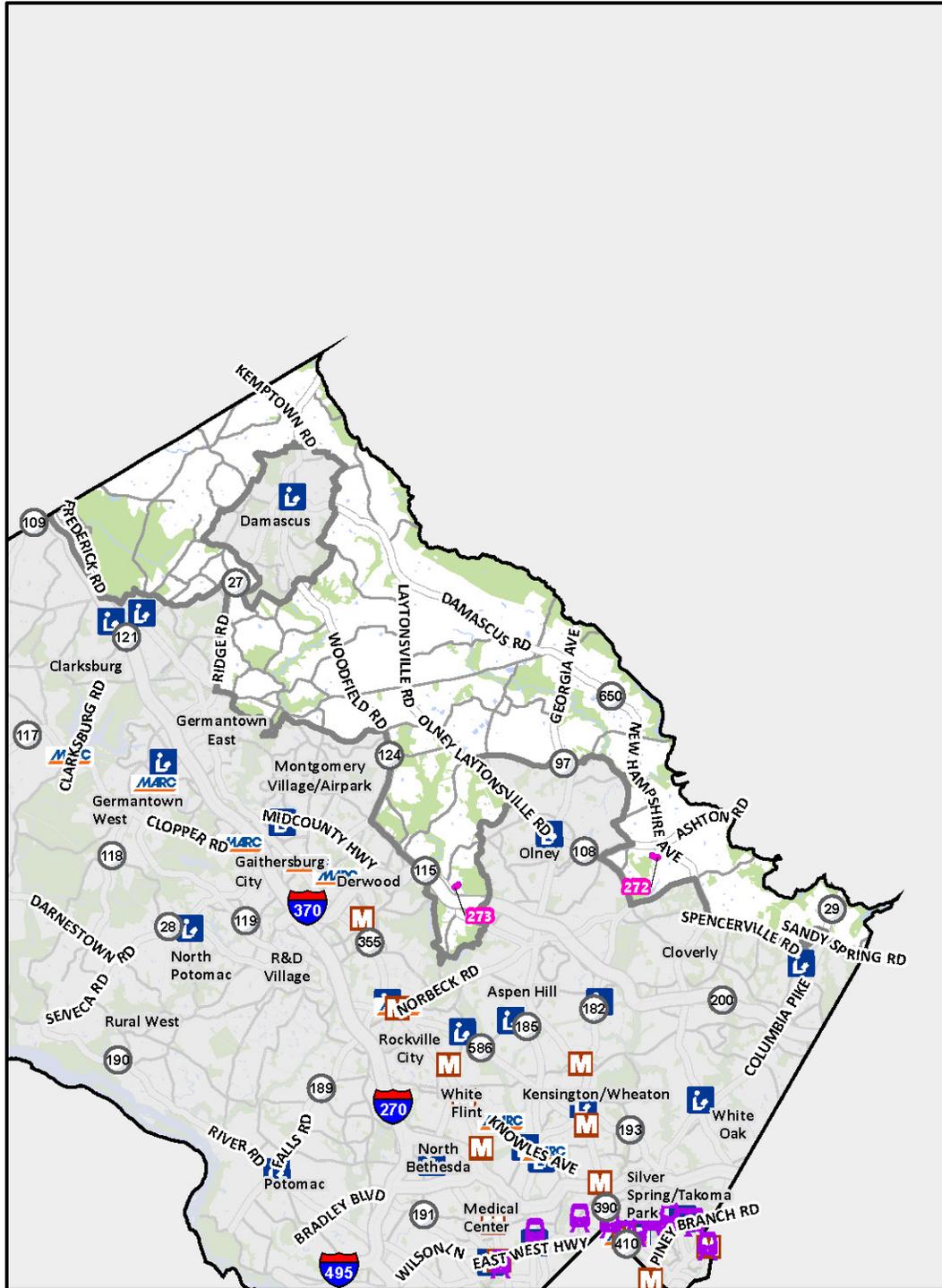
 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 1,000 2,000
 Feet



Rural East Policy Area



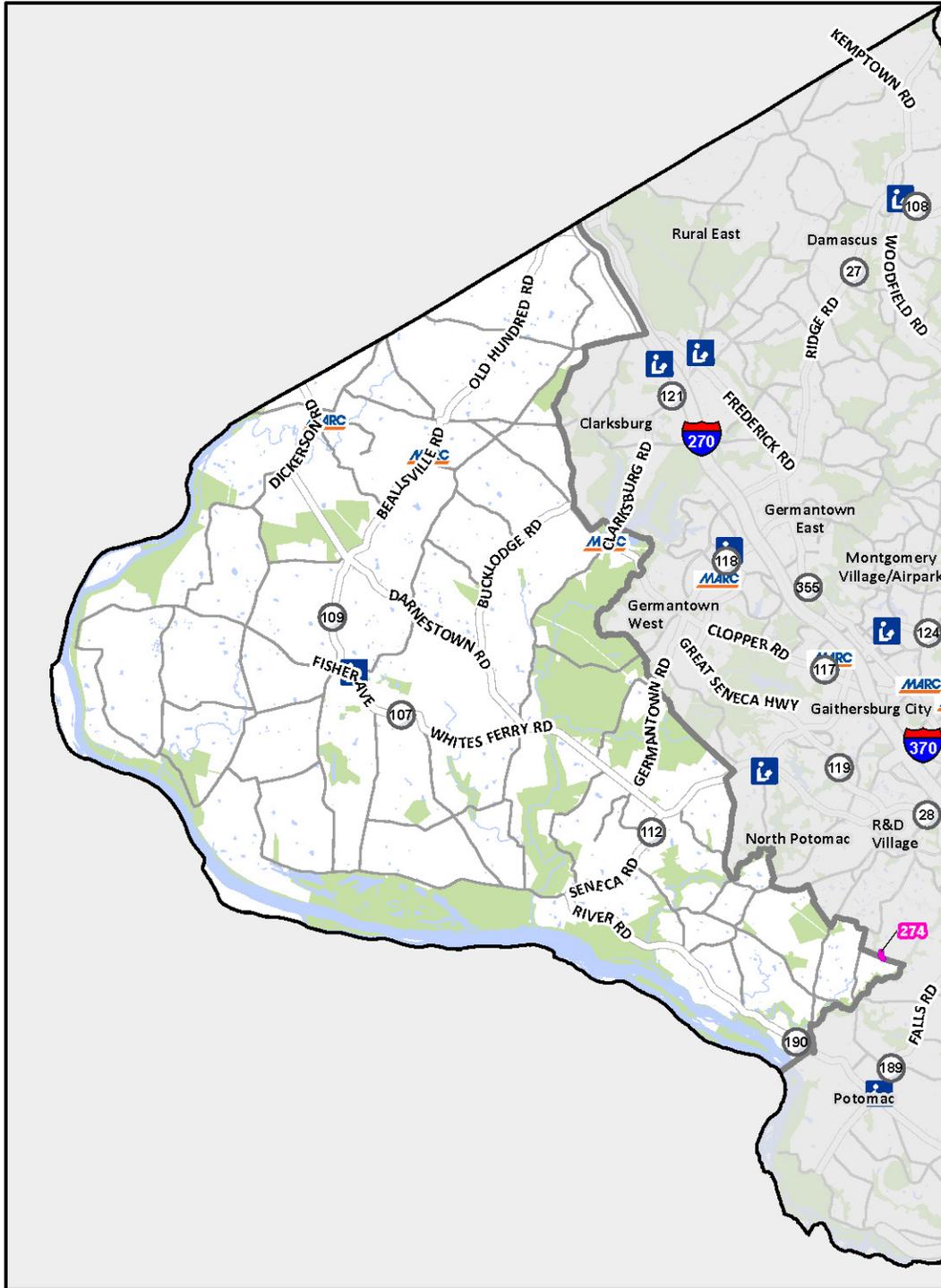
— Pedestrian Shortcut (##) □ Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 10,000 20,000
 Feet



Rural West Policy Area



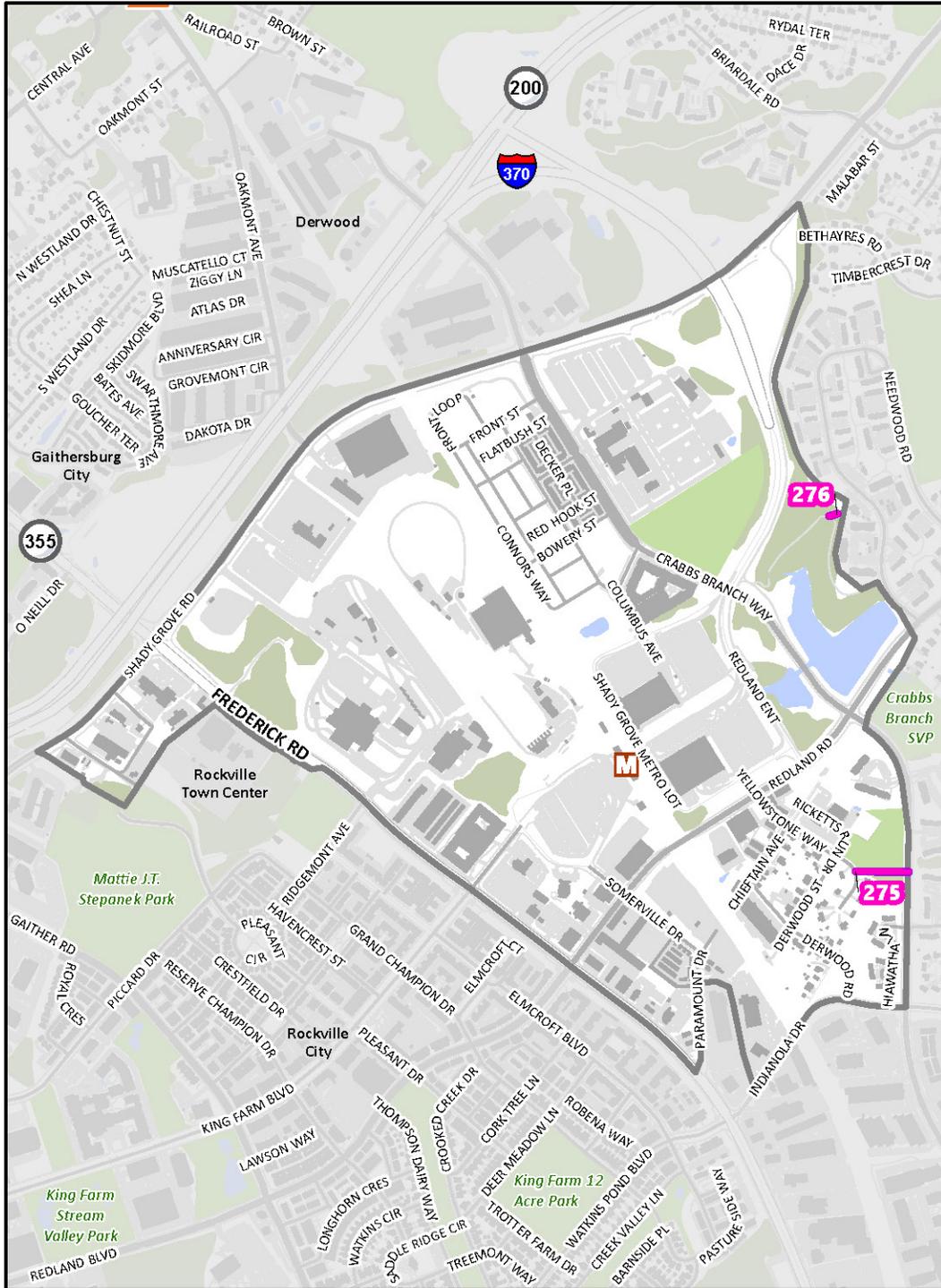
— Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 10,000 20,000
 Feet



Shady Grove Metro Station Policy Area



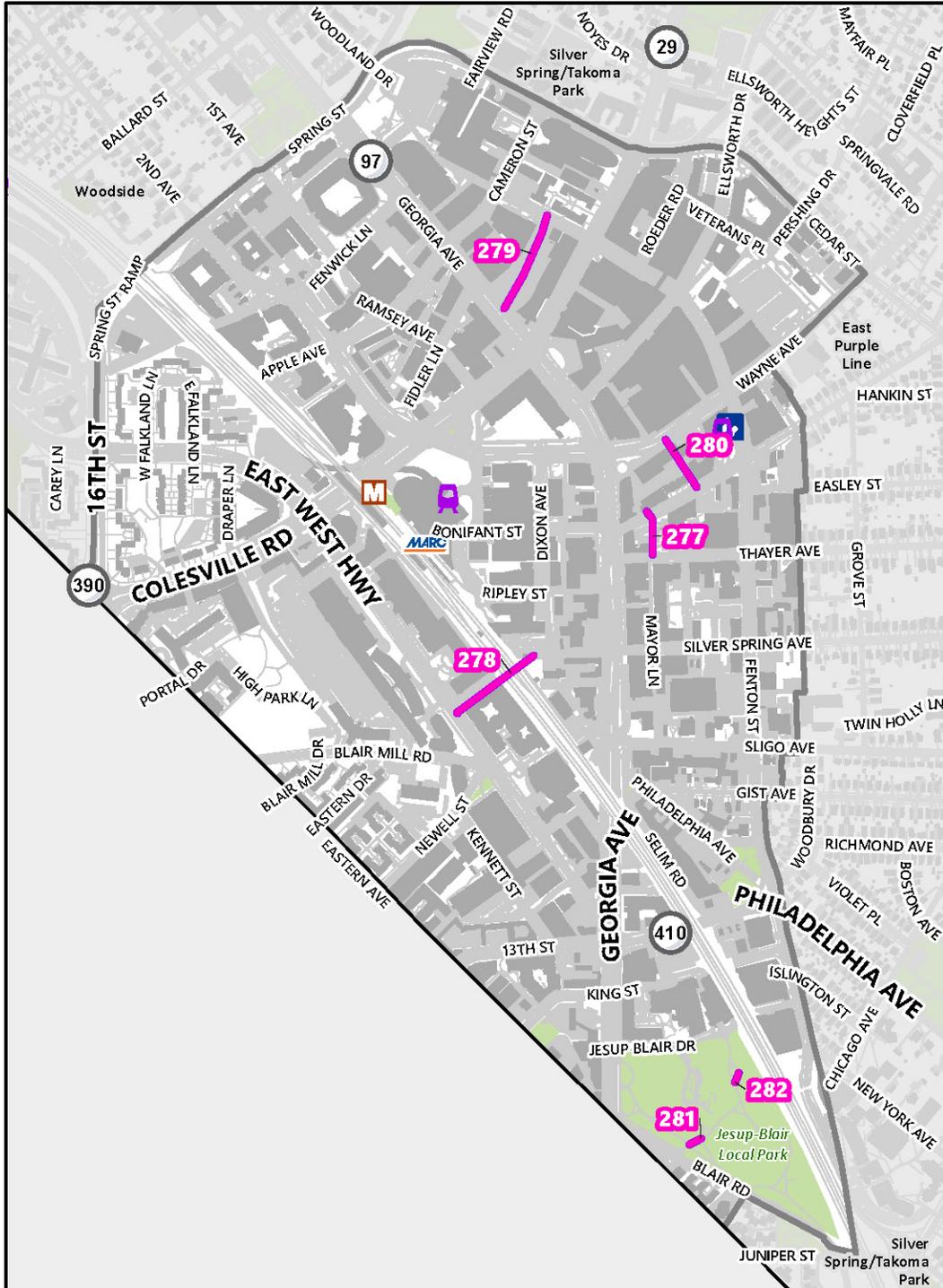
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 840 1,680
 Feet



Silver Spring CBD Policy Area



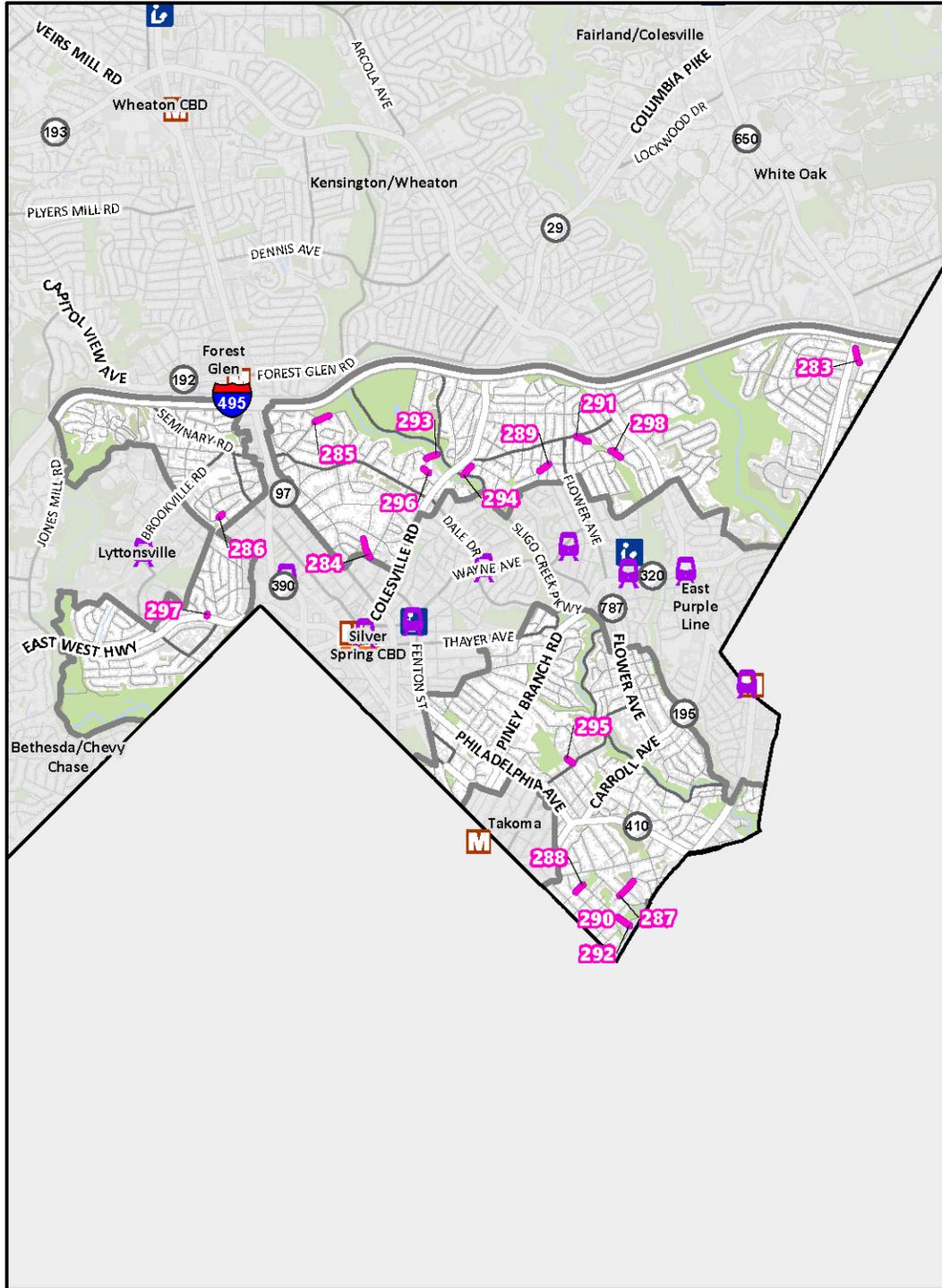
— Pedestrian Shortcut (##) □ Policy Area

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 575 1,150
 Feet



Silver Spring/Takoma Park Policy Area



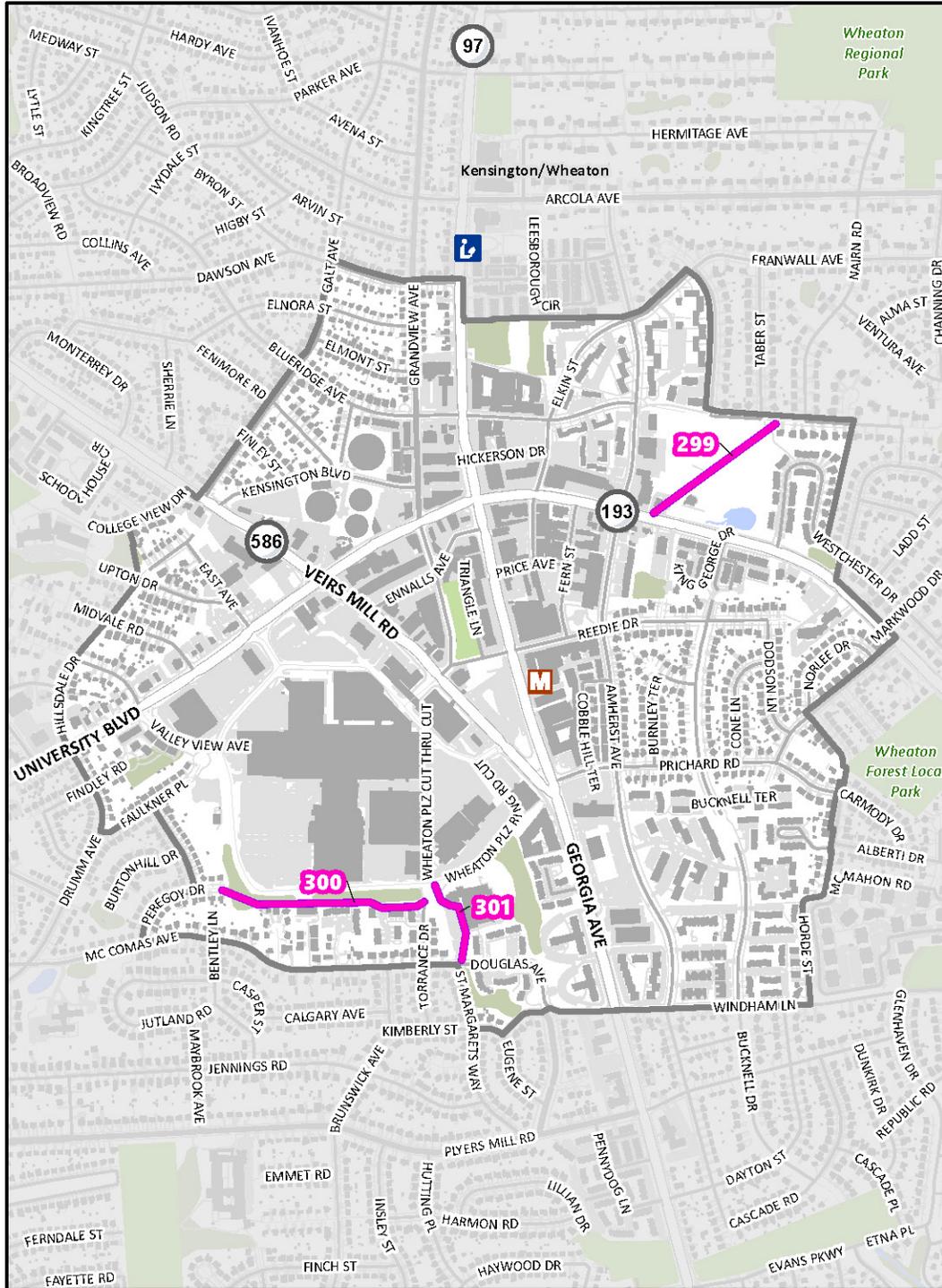
— Pedestrian Shortcut (##) □ Policy Area

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 3,000 6,000
 Feet



Wheaton CBD Policy Area



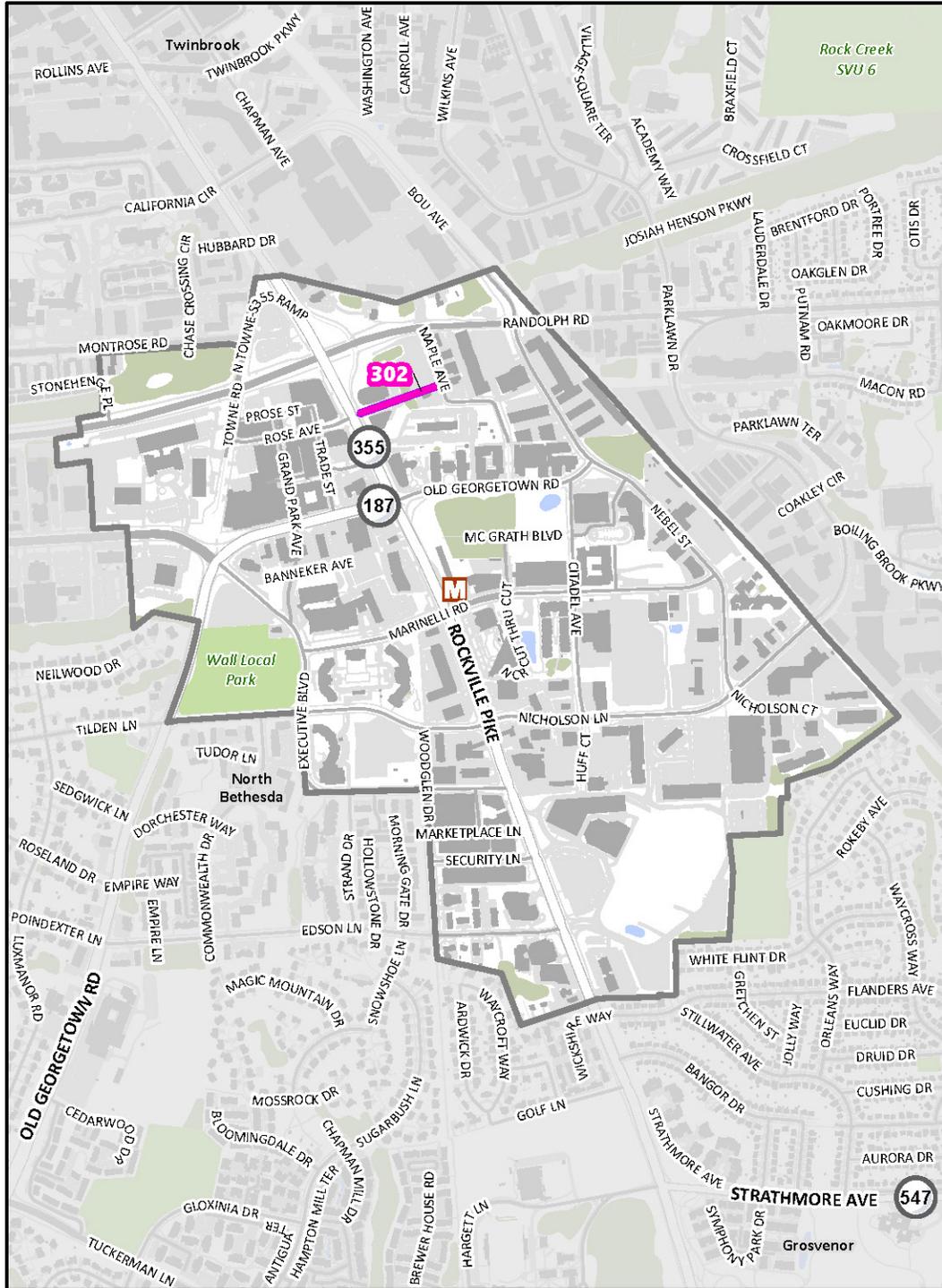
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 730 1,460
 Feet



White Flint Policy Area



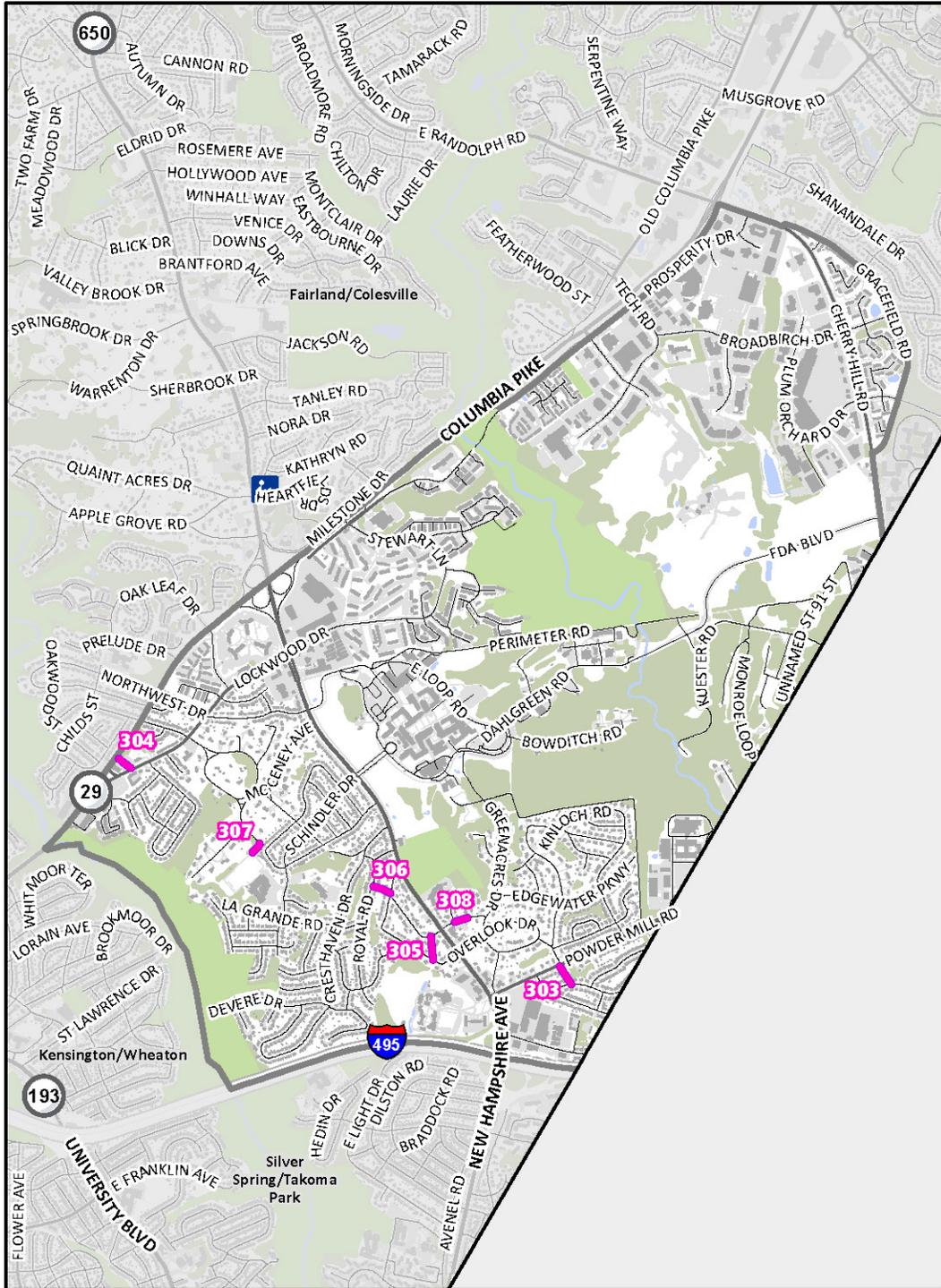
Pedestrian Shortcut (##) Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 840 1,680
 Feet



White Oak Policy Area



 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries

0 1,000,000
 Feet

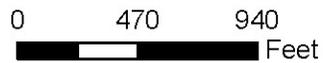


Woodside Policy Area



 Pedestrian Shortcut (##)  Policy Area

 Purple Line Stations  MARC Stations
 Metro Stations  Libraries



Esta página se deja en blanco intencionalmente.

Senderos laterales rurales

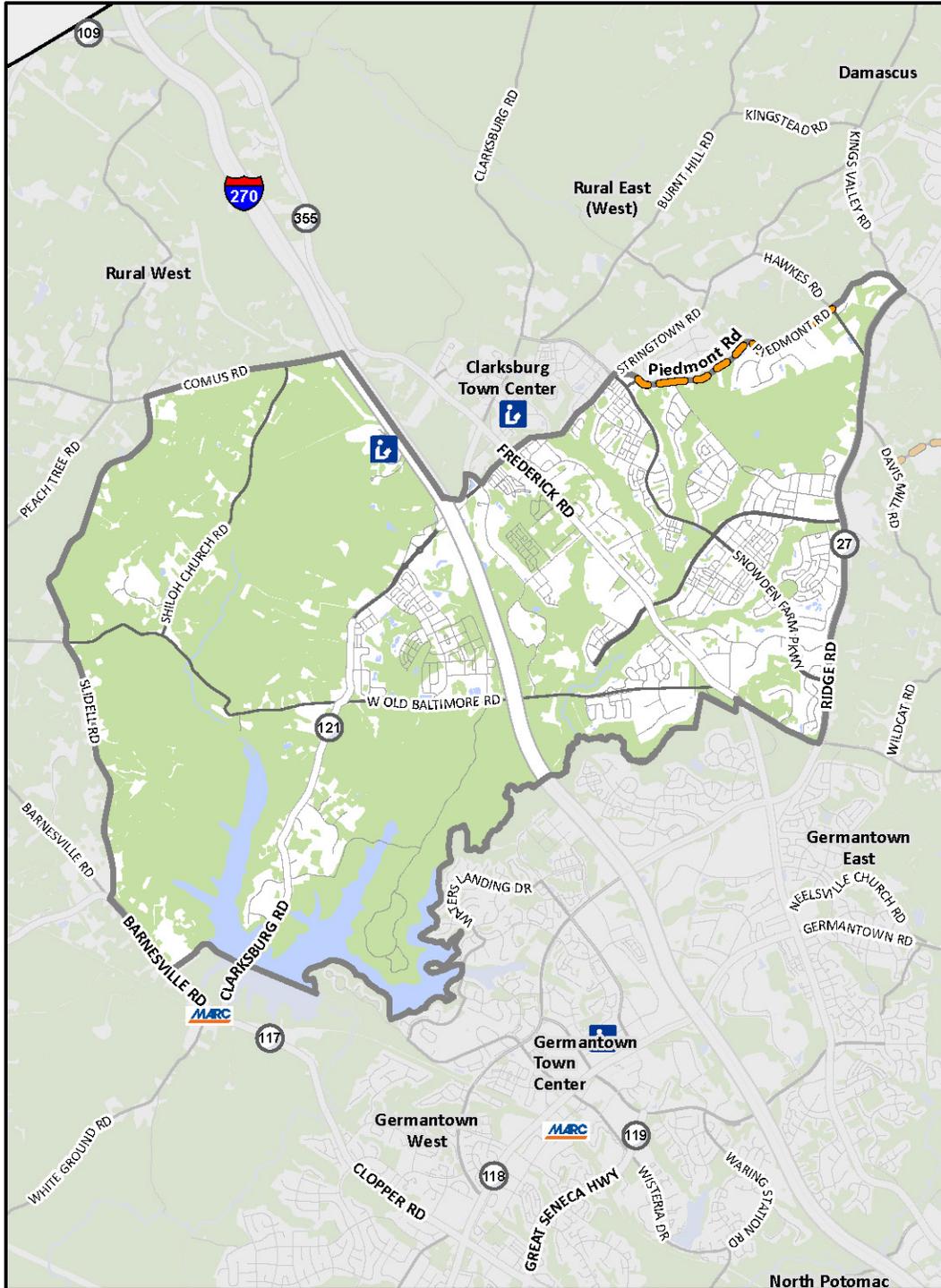
La CSDG identifica la necesidad de incluir senderos laterales, un espacio compartido para caminar y andar en bicicleta que normalmente tiene 10 pies de ancho, en dos tipos de calles rurales: conectores rurales y carreteras rurales. Una revisión integral de las calles en las áreas rurales del condado de Montgomery apoya la provisión de senderos laterales a lo largo de las calles mostradas en la Tabla 8 y representadas en los mapas posteriores. Si bien el *Plan maestro de bicicletas* asigna un nivel de priorización a aproximadamente la mitad de todas las recomendaciones de ciclovías, las ciclovías restantes no están priorizadas. Por coherencia con el *Plan maestro de bicicletas*, las recomendaciones de senderos laterales de la Tabla 8 no tienen un nivel de priorización asignado y, por lo tanto, son las ciclovías de menor prioridad en el condado. Los mapas de las áreas de la política comienzan en la página 210.

Tabla 8. Recomendaciones de nuevos senderos laterales sobre carreteras rurales y conectores rurales

Área de política	Nombre de la calle	Desde la calle	Hasta la calle	Tipo de instalación	Tipo de ciclovía
Clarksburg	Piedmont Road	Snowden Farm Parkway	Hawkes Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Damascus	Gue Road	Ridge Road	Howard Chapel Drive	Ciclovía separada	Sendero lateral
Damascus	Howard Chapel Drive	Gue Road	Damascus Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Potomac	South Glen Road	Deep Glen Drive	Falls Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (este)	Dorsey Road	Warfield Road	Olney-Laytonsville Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (este)	Ednor Road	New Hampshire Avenue	Howard County Line	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (este)	Georgia Avenue (MD 97)	Brookville Road	Utility Corridor #2	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (este)	Griffith Road	Laytonsville Road	Damascus Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (este)	New Hampshire Avenue (MD 650)	Utility Corridor #2	Olney-Sandy Spring Road/Ashton Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (este)	Tucker Lane	New Hampshire Avenue	Patuxent Drive	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (oeste)	Hawkins Creamery Road	Woodfield School Road	Hawkins Landing Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (oeste)	Kempton Road	Ridge Road	Frederick County Line	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (oeste)	Ridge Road (MD 27)	Gue Road	Kempton Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural East (oeste)	Watkins Road	Ridge Road	Woodfield Road	Ciclovía separada	Sendero lateral

Área de política	Nombre de la calle	Desde la calle	Hasta la calle	Tipo de instalación	Tipo de ciclovía
Rural East (oeste)	Woodfield School Road	Woodfield Road	Hawkins Creamery Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural West	Darnestown Road	Whites Ferry Road	Seneca Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural West	Esworthy Road	River Road	Seneca Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural West	Germantown Road	Darnestown Road	Great Seneca Creek (Northern Branch)	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural West	Seneca Road	Esworthy Road	Darnestown Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural West	Spring Meadows Drive	Darnestown Road	Seneca Road	Ciclovía separada	Sendero lateral
Rural West	Whites Ferry Road	Poolesville eastern boundary	Darnestown Road	Ciclovía separada	Sendero lateral

Clarksburg Policy Area



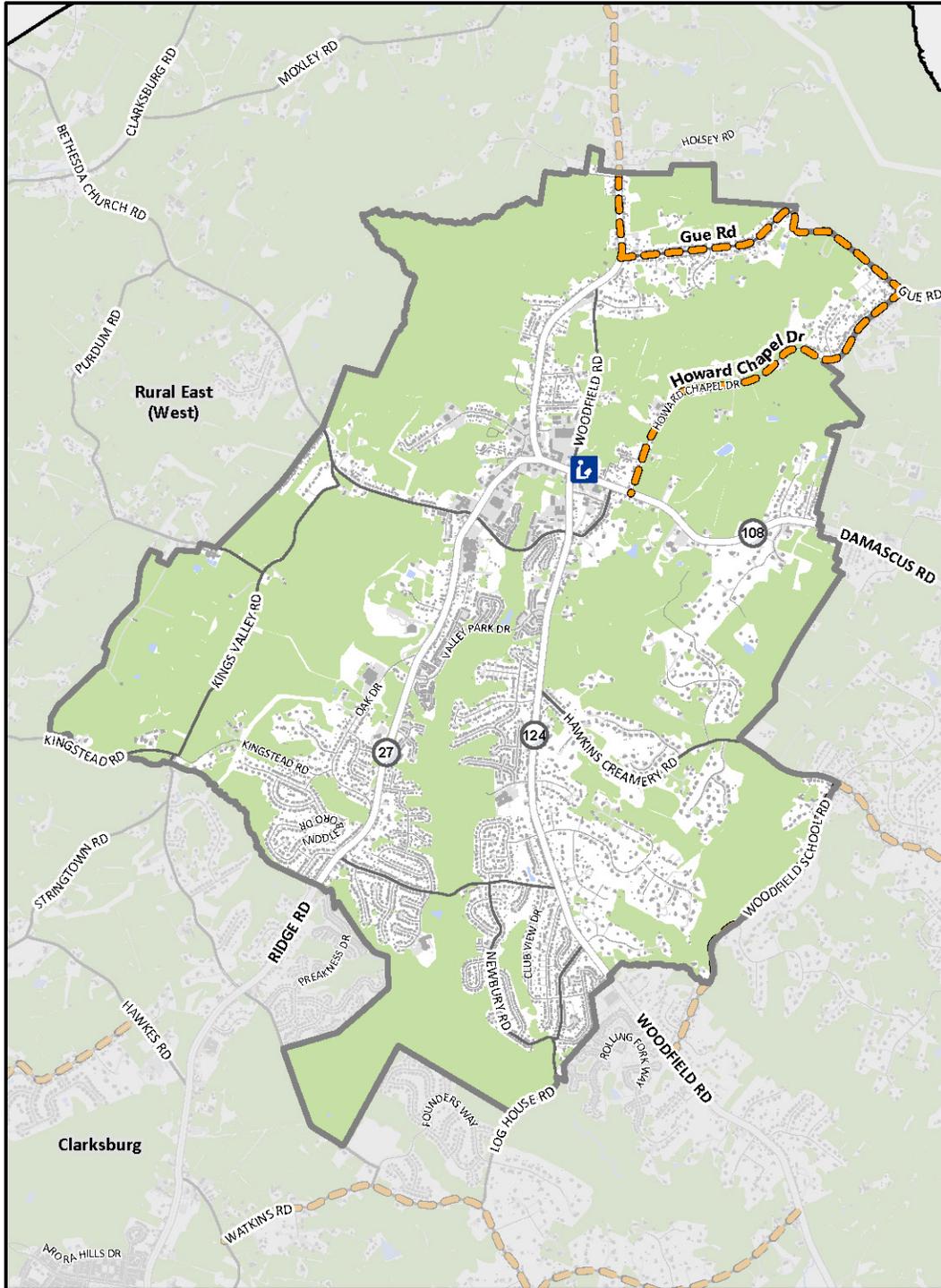
Country Sidepath Policy Area

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 3,000 6,000
 Feet



Damascus Policy Area



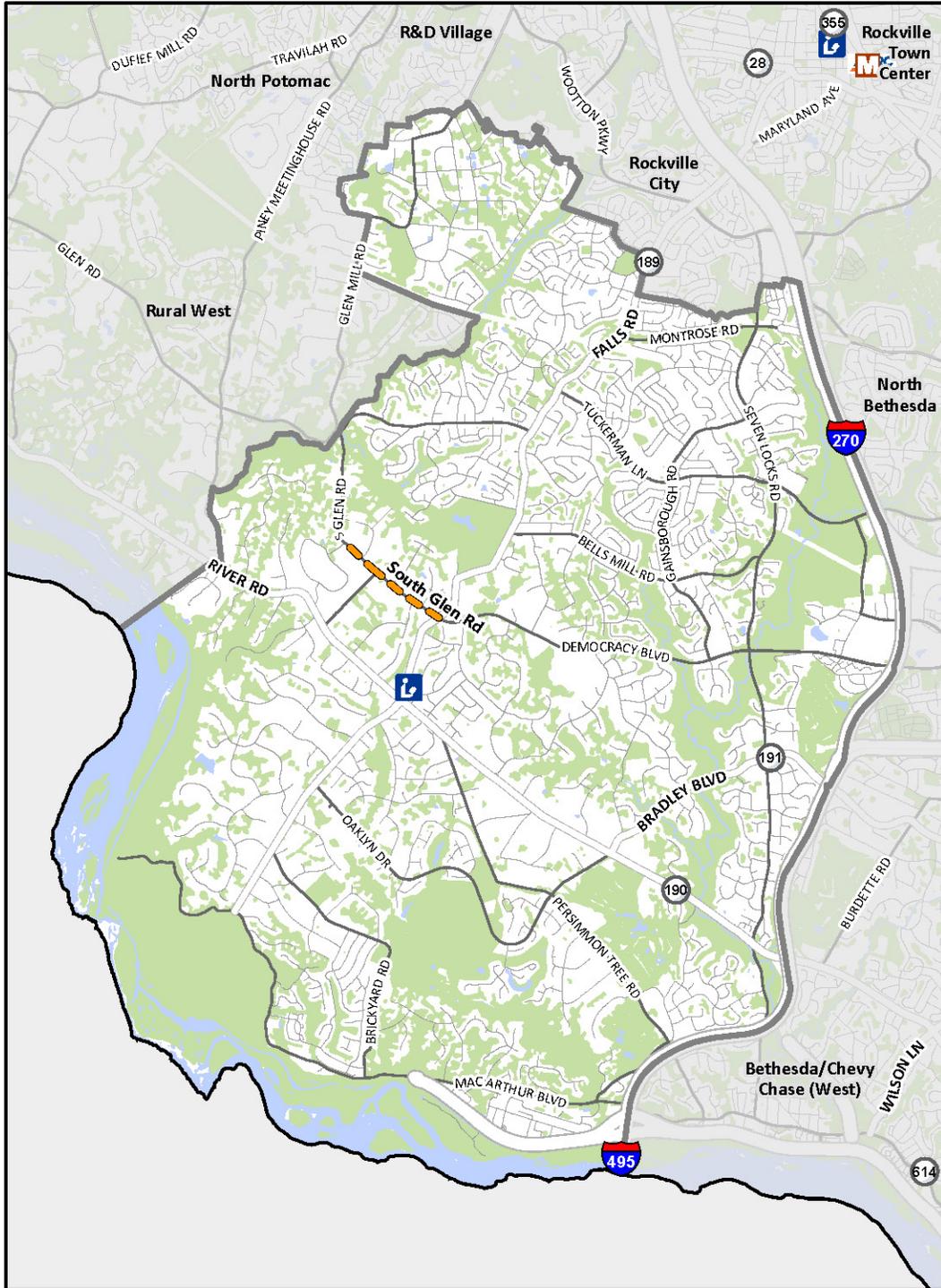
Country Sidepath Policy Area

Purple Line Stations
 Metro Stations
 MARC Stations
 Libraries

0 2,500 5,000 Feet



Potomac Policy Area



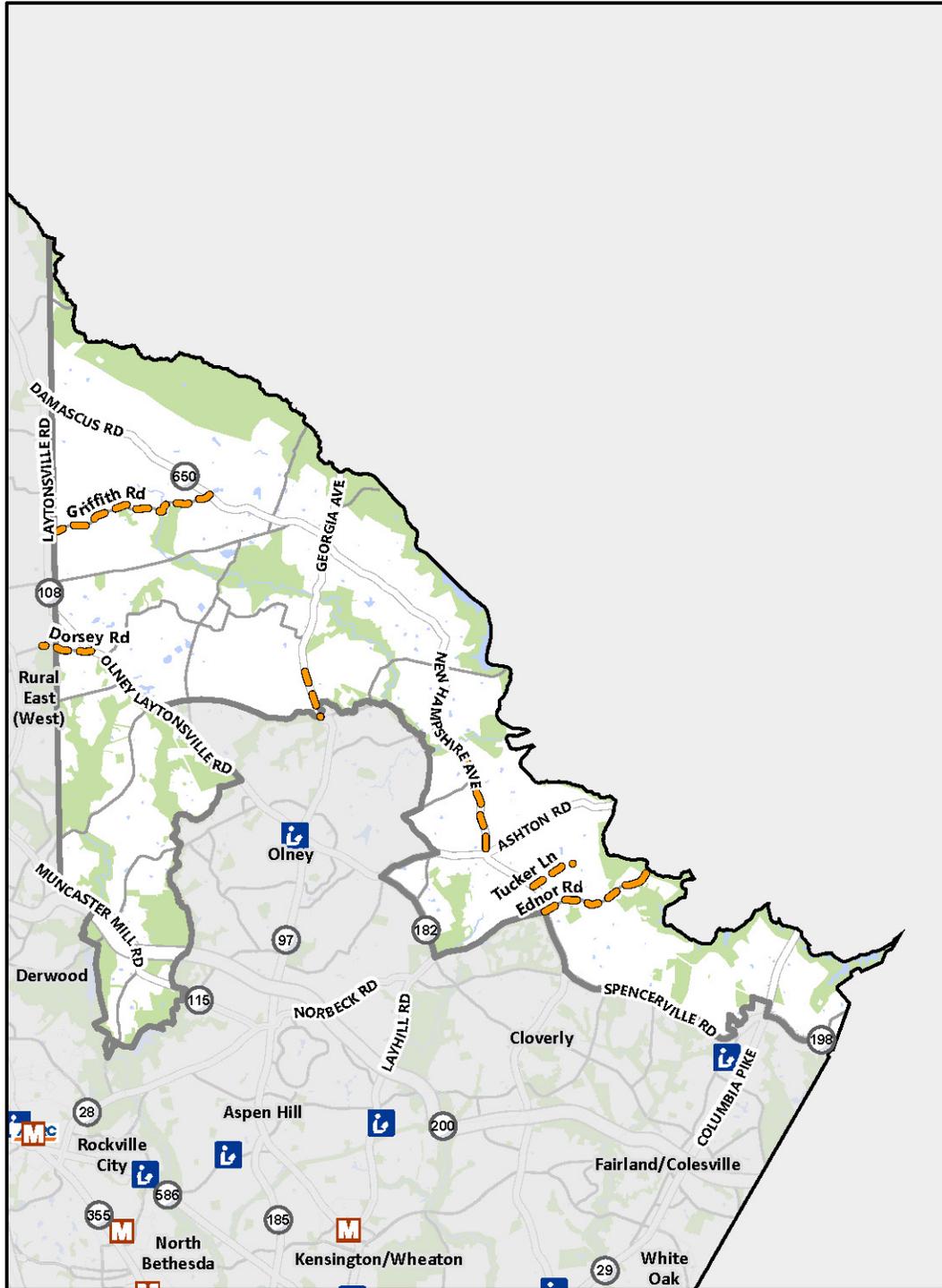
Country Sideway Policy Area

Purple Line Stations MARC MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 4,000 8,000
 Feet



Rural East (East) Policy Area



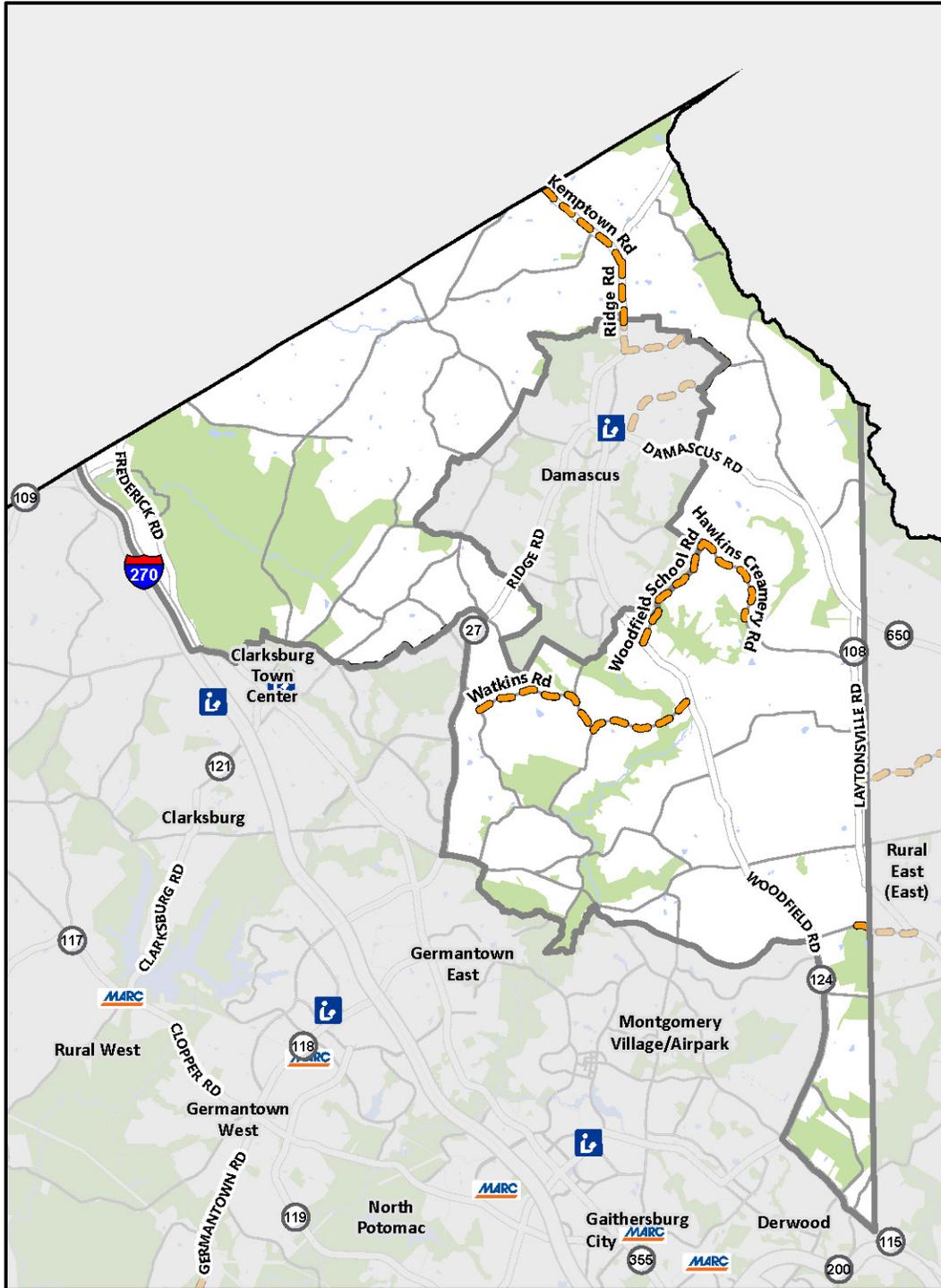
Country Sidepath Policy Area

Purple Line Stations MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 9,000 18,000
 Feet



Rural East (West) Policy Area



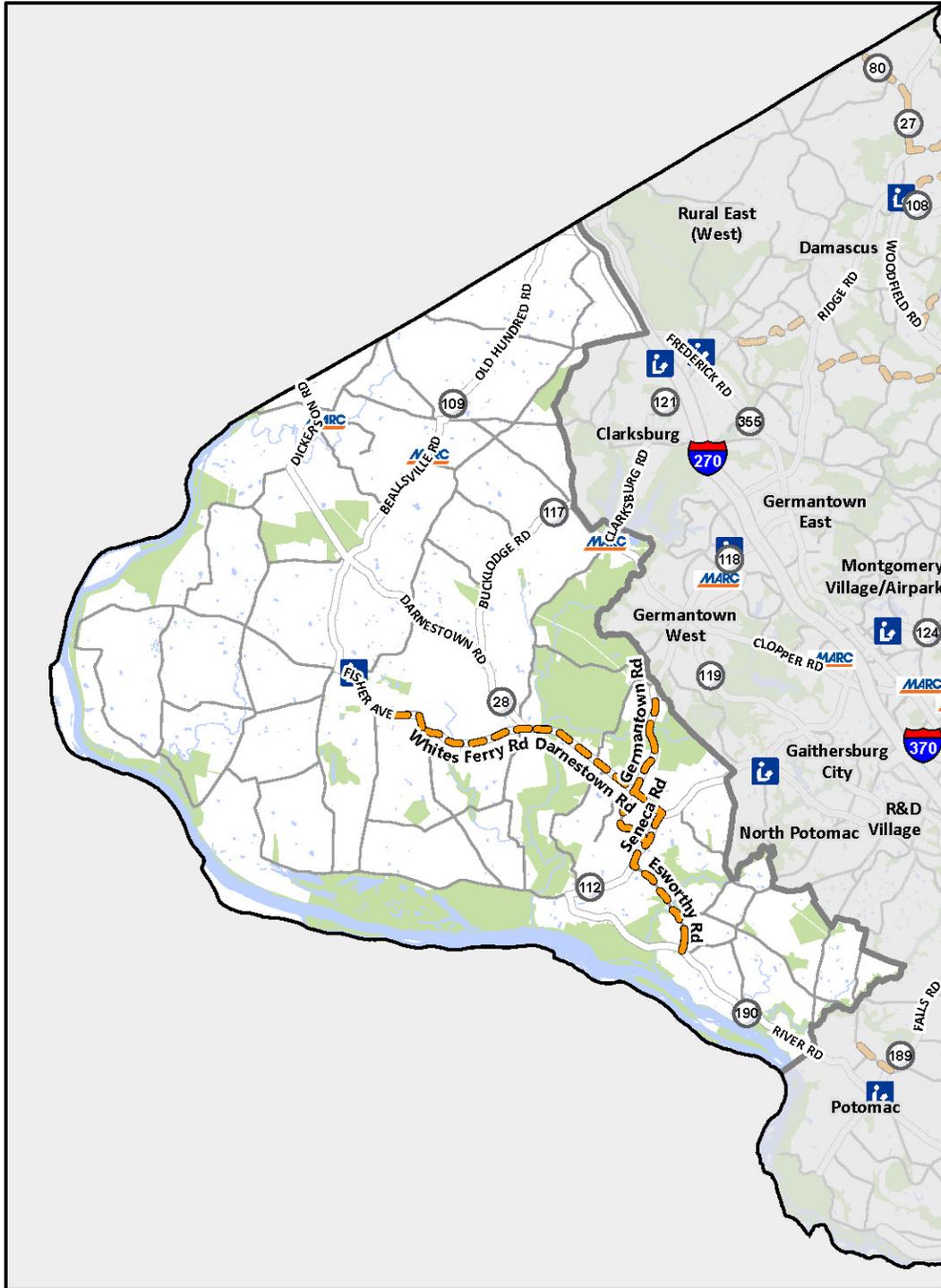
Country Sidepath Policy Area

 Purple Line Stations
  MARC Stations
 Metro Stations
  Libraries

0 7,000 14,000
 Feet



Rural West Policy Area



Country Sidepath Policy Area

Purple Line Stations MARC MARC Stations
 Metro Stations Libraries

0 10,000 20,000
 Feet



