



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Montgomery Prospera 2050 contiene el texto y los mapas de respaldo para una enmienda integral (reformulación) al *Plan General de 1969 (en las plataformas y corredores)* para el Desarrollo Físico del Distrito Regional de Maryland-Washington en el Condado de Montgomery, Maryland, y sus enmiendas; la *Refinación del Plan General de 1993 de los Objetivos y las Metas para el Condado de Montgomery*, y sus enmiendas; el *Plan Maestro de Preservación Histórica*, y sus enmiendas; el *Plan Funcional de la Línea Púrpura de 2010*, y sus enmiendas; el *Elemento de vivienda del Plan General de 2011*, y sus enmiendas; el *Plan Maestro Funcional de los Corredores de Transporte de todo el Condado de 2013*, y sus enmiendas; el *Plan Maestro de Autopistas y Vías de Tránsito de 2018*, y sus enmiendas; el *Plan Maestro Funcional de Espacios Públicos Energizados de 2018*, y sus enmiendas; y el *Plan Maestro de Bicicletas de 2018*, y sus enmiendas.

Montgomery Prospera 2050 es un plan general para el condado con un horizonte de 30 años. Establece una visión para el condado y abarca recomendaciones amplias de políticas de todo el condado para el uso de la tierra, la zonificación, la vivienda, la economía, la equidad, el transporte, los parques y el espacio abierto, el medioambiente y los recursos históricos. Estas recomendaciones proporcionan orientación para planes maestros futuros, procesos de mejora de capital del condado y el estado, y otras iniciativas públicas y privadas que influyen en el uso y la planificación de la tierra en el condado. Ninguna de las recomendaciones relacionadas con la zonificación del plan puede implementarse sin una enmienda de mapa seccional, una enmienda de mapa de distrito o una enmienda de texto de zonificación aprobada por el Consejo del Condado.

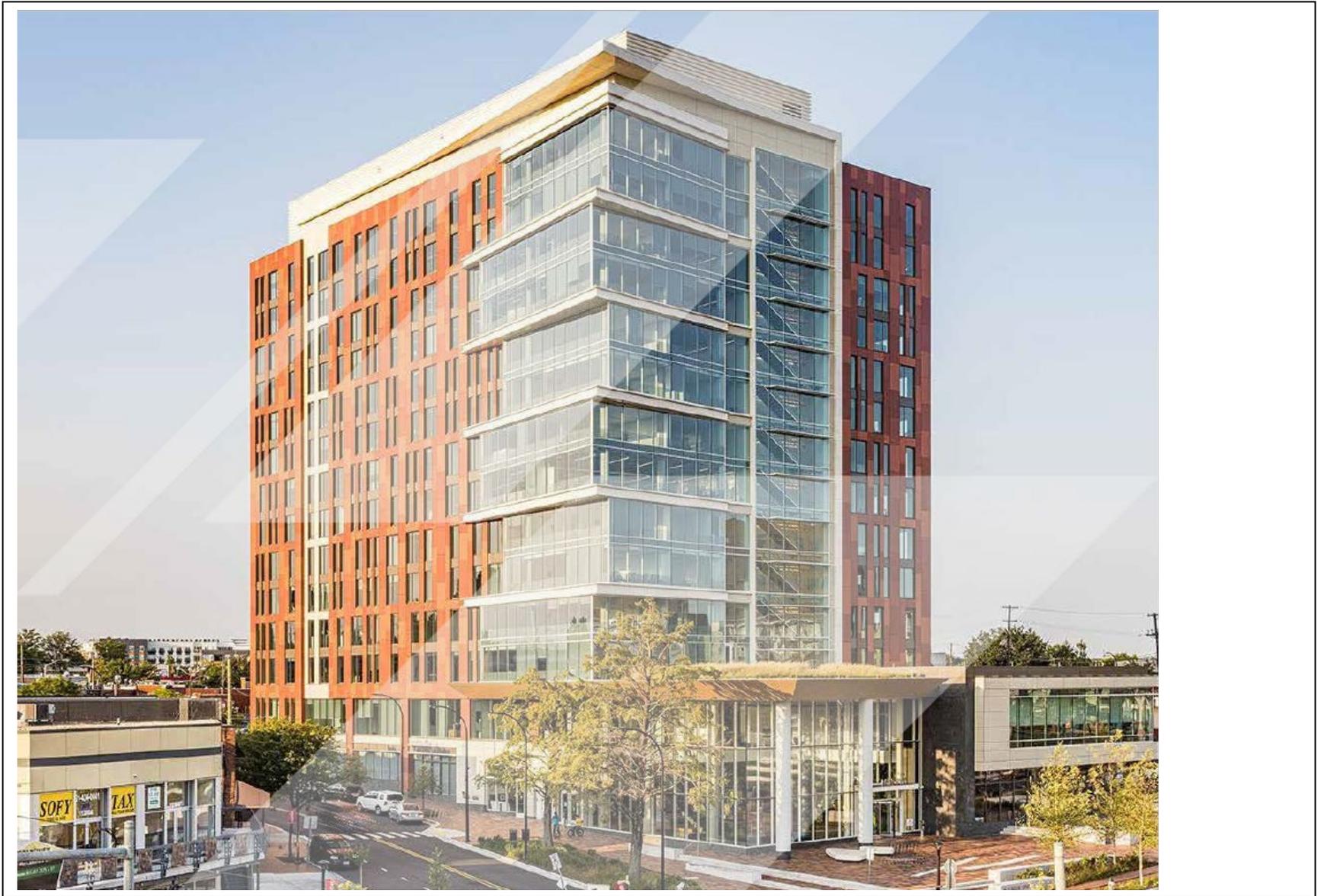
Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional

La Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional (M-NCPPC) es una agencia bicondado creada por la Asamblea General de Maryland en 1927. La autoridad geográfica de la Comisión se extiende a la gran mayoría de los condados de Montgomery y Prince George's; el Distrito Regional de Maryland-Washington (jurisdicción de planificación M-NCPPC) comprende aproximadamente 1,001 millas cuadradas, mientras que el Distrito Metropolitano (parques) comprende aproximadamente 919 millas cuadradas, en los dos condados.

La Comisión prepara, adopta y enmienda o extiende el Plan general (*Montgomery Prospera 2050*) para el desarrollo físico del Distrito Regional de Maryland-Washington en el condado de Montgomery. La Comisión opera en cada condado a través de juntas de planificación designadas por los gobiernos de los condados respectivos. Las juntas de planificación son responsables de la implementación de planes locales, recomendaciones sobre enmiendas de mapas de zonificación, enmiendas del texto de zonificación y enmiendas a las reglamentaciones de subdivisión, y la administración general de sus respectivos sistemas de parques.

La Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional alienta el involucramiento y la participación de todas las personas, incluidas aquellas con discapacidades. El M-NCPPC generalmente proporciona, a solicitud, las ayudas y los servicios adecuados y realiza las adaptaciones razonables para las personas con discapacidades. Para solicitar una adaptación (p. ej., materiales en letra grande, dispositivos de escucha, interpretación de lenguaje de señas, etc.), comuníquese con la Oficina de Comisionados del Condado de Montgomery de M-NCPPC por teléfono al 301-495-4605 o por correo electrónico a mcp-chair@mncppc-mc.org, o comuníquese con el coordinador de ADA de Planificación de Montgomery llamando al 301-495-1324. Los residentes de Maryland también pueden utilizar el Servicio de Retransmisión de Maryland gratuito para obtener ayuda con las llamadas hacia o desde personas con impedimentos auditivos o del habla llamando al 7-1-1. Para obtener más información sobre el Servicio de Retransmisión de Maryland, visite www.mdrelay.org o llame al 800-552-7724.

Fuentes de copias: Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional, 2425 Reedy Drive, Wheaton, MD, 20902. En línea en www.thrivemontgomery.com.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

**CERTIFICATION OF APPROVAL AND ADOPTION
THRIVE MONTGOMERY 2050 GENERAL PLAN FOR MONTGOMERY COUNTY**

This comprehensive amendment to the 1969 *General Plan (On Wedges and Corridors) for the Physical Development of the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County, Maryland*, as amended; the 1993 *General Plan Refinement of the Goals and Objectives for Montgomery County*, as amended; the *Master Plan of Historic Preservation*, as amended; the 2010 *Purple Line Functional Plan*, as amended; the 2011 *Housing Element of the General Plan*, as amended; the 2013 *County-wide Transit Corridors Functional Master Plan*, as amended; the 2018 *Master Plan of Highways and Transitways*, as amended; 2018 *Energized Public Spaces Functional Master Plan* as amended; and the 2018 *Bicycle Master Plan*, as amended; has been approved by the Montgomery County Council, sitting as the District Council, by Resolution Number 19-1413 on October 25, 2022, adopted by the Montgomery County Planning Board as Resolution 22-101 on December 1, 2022 and has been adopted by The Maryland-National Capital Park and Planning Commission by Resolution Number 22-42 on December 21, 2022, after duly advertised public hearings pursuant to the Land Use Article – Division II, of the Annotated Code of Maryland.

THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION



Peter Shapiro
Chair



Jeffrey Zyontz
Vice-Chair



Gavin Cohen
Secretary-Treasurer



THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION
6611 Kenilworth Avenue - Riverdale, Maryland 20737

MCPB NO. 22-101

M-NCPPC NO. 22-42

RESOLUTION

WHEREAS, The Maryland-National Capital Park and Planning Commission, by virtue of the Land Use Article of the Annotated Code of Maryland, is authorized and empowered, from time to time, to make and adopt, amend, extend and add to the *On Wedges and Corridors, Updated General Plan for the Physical Development of the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County, 1966*, and

WHEREAS, the Montgomery County Planning Board of the Maryland-National Capital Park and Planning Commission, pursuant to the procedures set forth in the Montgomery County Code, Chapter 33A, held a duly advertised public hearing on Thursday, November 19, 2020, on the Public Hearing Draft *Thrive Montgomery 2050*, being a Comprehensive Amendment to the *On Wedges and Corridors, Updated General Plan for the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County Maryland, 1966*; the *General Plan Refinement of the Goals and Objectives for Montgomery County, 1993*, as amended; the *Master Plan of Historic Preservation*, as amended; the *Purple Line Functional Plan, 2010*, as amended; the *Housing Element of the General Plan, 2011*, as amended; the *County-wide Transit Corridors Functional Master Plan, 2013*, as amended; the *Master Plan of Highways and Transitways, 2016*, as amended; the *Energized Public Spaces Functional Master Plan, 2018*, as amended; and the *Bicycle Master Plan, 2018*, as amended; and

WHEREAS, the Montgomery County Planning Board, after said public hearing and due deliberation and consideration, on April 8, 2021, approved the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050*, recommended that it be approved by the District Council, and on April 13, 2021, forwarded it to the County Executive for recommendations and analysis; and

WHEREAS, the Montgomery County Executive reviewed and made recommendations on the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050* and forwarded those recommendations and analysis to the District Council on June 10, 2021; and

WHEREAS, the Montgomery County Council sitting as the District Council for the portion of the Maryland-Washington Regional District lying within Montgomery County, held two public hearings on June 17, 2021 and June 29, 2021, wherein testimony was received concerning the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050*; and

Approved as to
Legal Sufficiency: /s/ Matthew T. Mills
M-NCPPC Legal Department

WHEREAS, the District Council, on October 25, 2022, approved the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050* subject to the modifications and revisions set forth in Resolution No. 19-1413

NOW THEREFORE BE IT RESOLVED, that the Montgomery County Planning Board and the Maryland-National Capital Park and Planning Commission do hereby adopt the said *Thrive Montgomery 2050*, as the General Plan for the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County, as approved by the District Council in the attached Resolution NO. 19-1413, and

BE IT FURTHER RESOLVED, that copies of said Amendment must be certified by the Maryland-National Capital Park and Planning Commission and filed with the Clerk of the Circuit Court of each of Montgomery and Prince George's Counties, as required by law.

This is to certify that the foregoing is a true and correct copy of Resolution No. 22-101 adopted by the Montgomery County Planning Board of the Maryland-National Capital Park and Planning Commission at its regular meeting held on December 1, 2022, in Wheaton, Maryland on motion of Commissioner Branson, seconded by Commissioner Piñero, with a vote of 5 to 0, Chair Zyontz, and Commissioners Branson, Hill, Presley, and Piñero, voting in favor of the motion.


Jeffrey Zyontz, Chair
Montgomery County Planning Board

This is to certify that the foregoing is a true and correct copy of Resolution No. 22-42 adopted by the Maryland-National Capital Park and Planning Commission on motion of Commissioner Geraldo, seconded by Commissioner Bailey, with Commissioners Bailey, Branson, Doemer, Geraldo, Hill, Piñero, Presley, Shapiro, Washington and Zyontz voting in favor of the motion at its meeting held on December 21, 2022, during a hybrid video-conference/in-person meeting at Wheaton Headquarters in Wheaton, Maryland and broadcast by the Montgomery Planning Department.

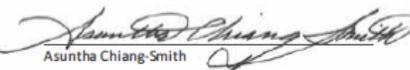

Asuntha Chiang-Smith
Executive Director

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1	RACIAL EQUITY AND SOCIAL JUSTICE	39
/// What is a General Plan?	4	/// Planning for Racial Equity and Social Justice	40
/// A Blueprint for the Future	5	/// Conclusion	53
/// Plan Framework and Overarching Objectives	7	ENVIRONMENTAL HEALTH AND RESILIENCE	55
Economic Competitiveness	8	/// Building Resiliency and Sustainability	57
Racial Equity and Social Justice	11	/// Key Aspects of Thrive's Focus on Environmental Resilience	61
Environmental Health and Resilience	17	/// Relationship Between the Climate Action Plan and Thrive Montgomery 2050	63
Other Important Objectives	21	/// Conclusion: A Comprehensive and Coordinated Approach to a Sustainable Future	64
/// How Thrive Montgomery 2050 Was Developed	23	COMPACT GROWTH	65
Organization of the Plan	23	/// Introduction: Compact Footprints Along Multiple Corridors are Central to Future Growth	66
A Plan Based on Community Input	24	/// What is the Problem We are Trying to Solve? Focusing Growth, Connecting Communities, and Reinvigorating East County	68
ECONOMIC COMPETITIVENESS	27	/// What Policies Will Solve the Problem? Refining – and Recommitting to a Compact Footprint	70
/// Montgomery County's Economic Performance: The Good, the Bad, and the Future	30	/// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050?	75
/// Thrive Montgomery Establishes the Building Blocks for Places that Prosper	34	/// How Will We Evaluate Progress?	80
/// Conclusion: Great Places as a Common Denominator for Economic Performance	37		

COMPLETE COMMUNITIES 81

- /// Introduction: Wedges and Corridors and the Separation of Uses and People 82
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? A Mixed Record with Mixed Use 83
- /// What Policies Will Solve the Problem? 87
- /// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050? 89
- /// How Will We Evaluate Progress? 91

DESIGN, ARTS & CULTURE 93

- /// Introduction: Why Design Matters 94
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? 96
- /// What Policies Will Solve the Problem? 99
- /// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050? 103
- /// How Will We Evaluate Progress? 106

TRANSPORTATION AND COMMUNICATION NETWORKS 107

- /// Introduction: The Interdependence of Transportation and Land Use 108
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? 110
- /// What Policies Will Solve the Problem? 112
- /// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050? 115
- /// How Will We Evaluate Progress? 119

HOUSING FOR ALL 121

- /// Introduction: Housing Lags Population and Job Growth 123
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? 124
- /// What Policies Will Solve the Problem? 131
- /// How Will These Policies Serve the Goals of Thrive Montgomery 2050? 135
- /// How Will We Evaluate Progress? 138

PARKS AND RECREATION 139

/// Introduction: Evolving and Expanding Roles for Parks and Recreation 140

/// What is the Problem We are Trying to Solve? 143

/// What Policies Will Solve the Problem? 144

/// How Will These Policies Serve the Goals of Thrive Montgomery 2050? 148

/// How Will We Evaluate Progress? 150

CONCLUSION 151

/// Montgomery County Has a Lot Going for it Yet There's Room for Improvement 154

/// How Thrive Montgomery 2050 Will Be Implemented 155

/// Measuring Progress - Indicators 160

APPENDICES 161

Appendix A: Compliance with State Law Requirements 163

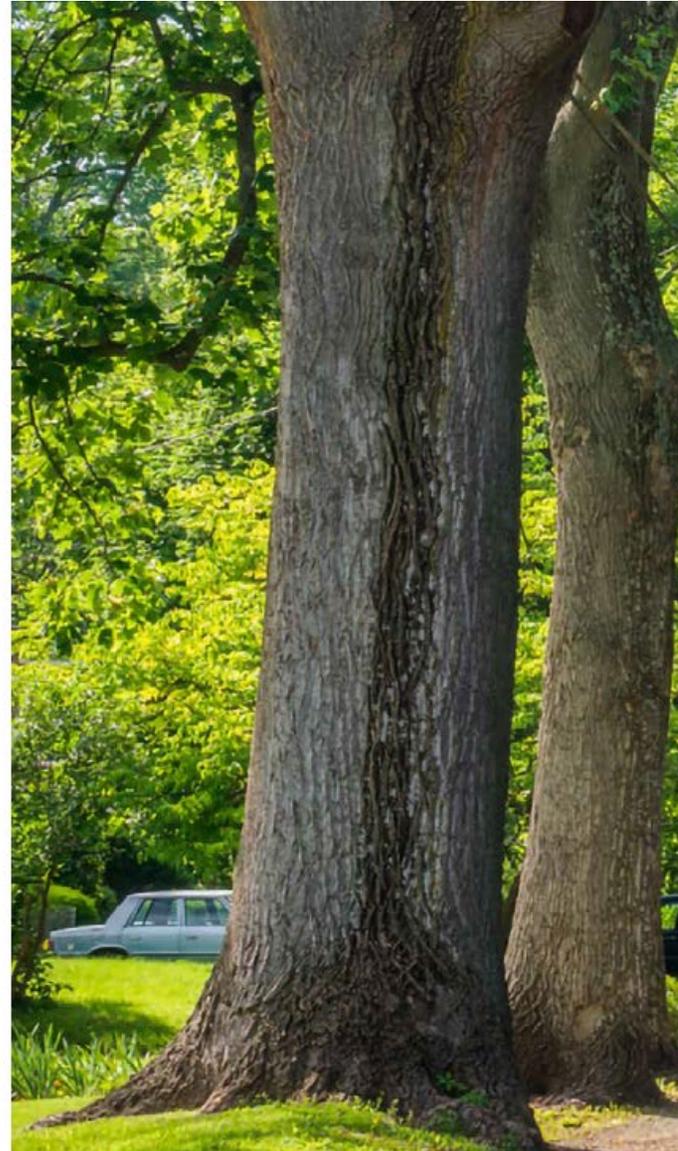
Appendix B 169

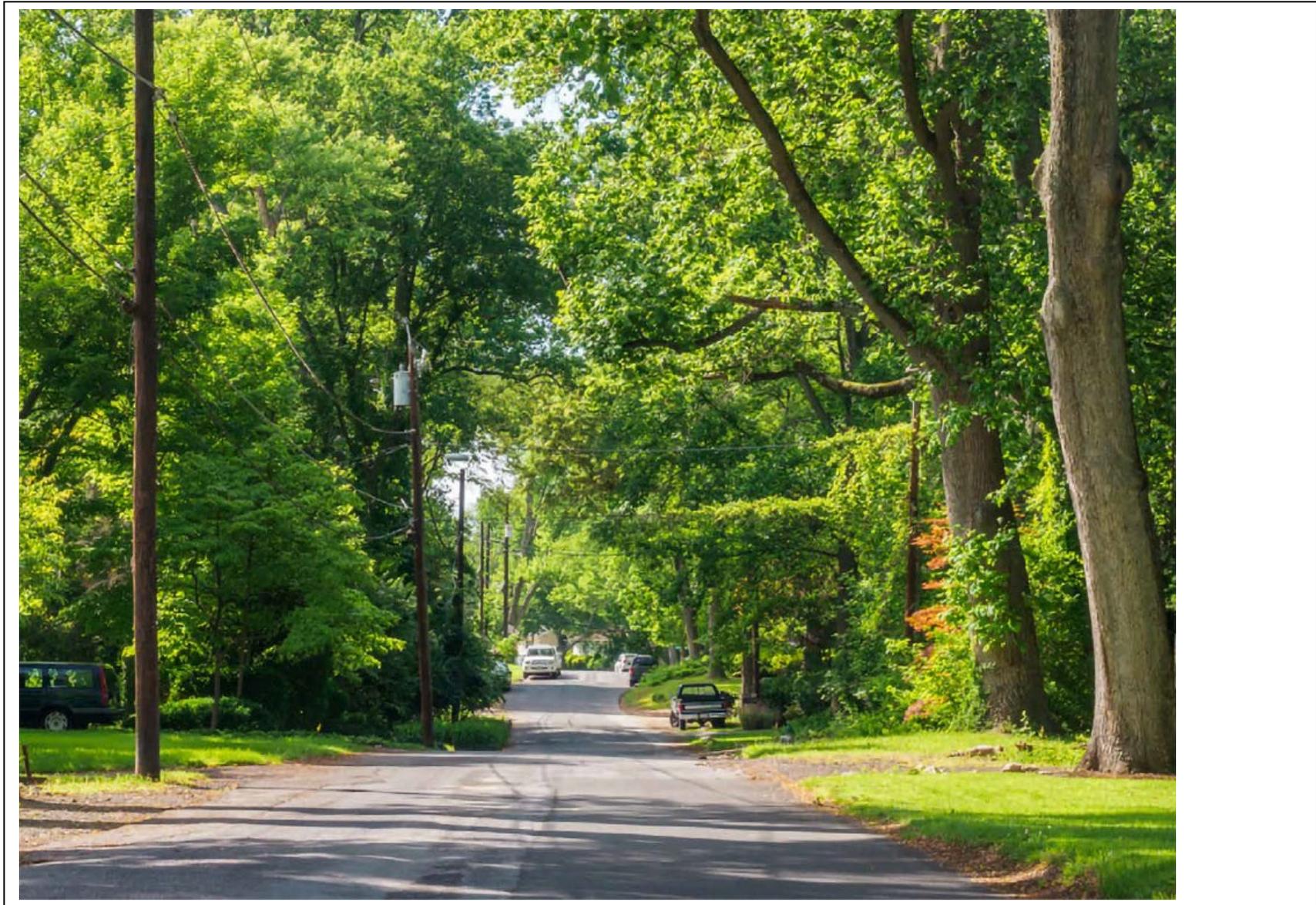
Appendix C 181

COUNCIL RESOLUTION OF APPROVAL 195

ACKNOWLEDGEMENTS 229

ELECTED AND APPOINTED OFFICIALS 231





Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Figuras



INTRODUCCIÓN





Cuando el condado de Montgomery adoptó en 1964 su primer plan general, conocido como el *Plan de Plataformas y Corredores*, gran parte de nuestra tierra no estaba desarrollada. El Plan de 1964, modificado por “mejoras” adoptadas en 1969 y 1993, adoptó muchos de los principios e ideas que siguen siendo de valor en la actualidad, como un énfasis en la conservación de la Reserva Agrícola, el desarrollo de centros físicamente concentrados de todos los tamaños y el fomento de patrones de uso de la tierra que podrían ser eficazmente atendidos por un sistema de transporte multimodal. Estos planes ayudaron a hacer del condado uno de los lugares más deseables para vivir y trabajar en los Estados Unidos. Nuestro éxito se ha construido sobre un galardonado sistema de parques y escuelas de alta calidad, preservar nuestros recursos naturales y agrícolas, fomentar el surgimiento de centros urbanos y transporte público, y dar forma al diseño de subdivisiones suburbanas atractivas.

El *Plan de Plataformas y Corredores* era visionario, y sus mejoras fueron en gran medida eficaces para adaptar sus principios e ideas a las necesidades de una población en crecimiento; sin embargo, hoy nos encontramos enfrentando nuevos desafíos y circunstancias cambiantes. Hemos pasado de ser una comunidad dormitorio a una jurisdicción compleja con grandes centros de empleo y barrios residenciales asentados. Como grupo, nuestros residentes son mayores, más diversos y menos propensos a vivir en familias tradicionales. Contamos con enormes ventajas, como una fuerza laboral altamente cualificada, la proximidad a la capital del país y una cultura de apertura a los recién llegados, pero también estamos luchando por atraer a las empresas y alojar a nuestros residentes, y lidiamos con un legado de desigualdad racial y económica, y nos enfrentamos a los efectos del cambio climático.

Además, ahora vemos que no todos los cambios en nuestro enfoque de planificación eran beneficiosos. La *Refinación del Plan general de*



1993 de los objetivos y metas para el condado de Montgomery (Refinación de 1993) estableció la plataforma residencial, identificada como un área para “mantener un carácter residencial de baja densidad” y dirigió la mayor parte del crecimiento al “anillo urbano” y al corredor de la I-270. Sin embargo, la eliminación de la parte este del condado como ubicación adecuada para el desarrollo centrado en el corredor desalentó la inversión pública y privada en esta área. El establecimiento de la plataforma residencial consignó más de un tercio del condado a zonas exclusivamente para hogares unifamiliares, dejando a muchos de nuestros vecindarios dependientes de automóviles y desconectados de muchos servicios y comodidades. Estas decisiones, junto con las prácticas discriminatorias en el uso la tierra y relacionadas con la planificación, como las cláusulas restrictivas y los convenios restrictivos (creados por los sectores inmobiliario y financiero y luego adoptados por agencias gubernamentales), establecieron patrones de desarrollo desiguales que deben reconocerse y abordarse de maneras que no empeoren los problemas causados por el desplazamiento y la gentrificación.

Hoy en día, la combinación de cambios sociales, ambientales, tecnológicos, demográficos y económicos rápidos a nivel nacional y mundial, junto con nuestro nuevo contexto, nos exige observar claramente nuestras fortalezas y debilidades. Tenemos enormes activos, pero si esperamos seguir prosperando, debemos estar preparados para tomar decisiones difíciles y adoptar medidas audaces con el fin de prepararnos para el futuro. *Montgomery Prospera 2050* (Prospera o este Plan) es el vehículo para evaluar las implicaciones de estos cambios para el uso de la tierra, el transporte y la infraestructura pública, y adaptar nuestro enfoque de planificación y crecimiento para los próximos 30 años.

¿Qué es un plan general?

Un plan general es una guía a largo plazo para el desarrollo de una comunidad. Cada jurisdicción debe adoptar alguna forma de plan general o “integral” como una base legal para el ejercicio de los poderes de uso de la tierra y zonificación del gobierno. El propósito de un plan de 30 años no es predecir y responder a un solo futuro, sino proporcionar una amplia orientación para las decisiones de uso de la tierra a medida que nos enfrentamos a múltiples oportunidades y desafíos futuros impredecibles que influyen en el crecimiento y el desarrollo, como interrupciones provocadas por el cambio climático, pandemias o ataques terroristas, así como las consecuencias de innovaciones como vehículos autónomos y el microtránsito.

Montgomery Prospera 2050 es la actualización de nuestro plan general del condado. Es un marco para planes y desarrollo futuros que define las políticas básicas de uso de la tierra y el contexto para todo el desarrollo público y privado del condado. Proporciona orientación para las decisiones sobre el uso de la tierra, el transporte y los asuntos relacionados bajo la influencia del gobierno local, pero no cambia por sí mismo las reglamentaciones detalladas de zonificación u otras sobre el uso de la tierra, aunque la implementación de sus recomendaciones puede requerir tales cambios. Sus recomendaciones también se refieren a los objetivos y a las acciones de otras entidades públicas y privadas que son responsables de implementar y de proporcionar servicios y comodidades relacionados con el uso de la tierra. Sin embargo, aunque el plan general proporciona orientación a todo el condado, esa orientación no es vinculante para aquellos municipios que tienen **autoridad**¹ independiente de planificación, zonificación y subdivisión.

Montgomery Prospera 2050 no abandona ni rechaza el concepto de plataformas y corredores, sino que lo moderniza para que siga siendo relevante. Los planes maestros de área, los planes sectoriales y los planes funcionales para todo el condado seguirán siendo válidos hasta que se modifiquen de acuerdo con la orientación proporcionada en este Plan. Al igual que el plan general anterior, sus amplias recomendaciones de políticas allanan el camino para acciones futuras, como enmiendas a otros planes, políticas y reglas de desarrollo.

Montgomery Prospera 2050 tiene un horizonte temporal de 30 años, pero está diseñado para ser flexible y adaptable a las circunstancias cambiantes. Está diseñado para proporcionar principios y objetivos rectores a largo plazo que puedan abordar un panorama económico, social y medioambiental en constante cambio.

Con ese fin, *Montgomery Prospera 2050* informará futuros planes maestros y funcionales. Los Planes maestros (o planes maestros de área o planes de sector) son documentos de planificación a largo plazo para un lugar específico o área geográfica del condado. Todos los planes maestros son enmiendas al Plan general. Proporcionan recomendaciones detalladas sobre el uso de la tierra y la zonificación para áreas específicas del condado. También abordan el transporte, el entorno natural, el diseño urbano, los recursos históricos, las viviendas asequibles, el desarrollo económico, las instalaciones públicas y las técnicas de implementación. Muchas de las recomendaciones de *Thrive Montgomery 2050* no pueden implementarse con un enfoque único. Los planes maestros del área ayudarán a perfeccionar las recomendaciones de *Thrive Montgomery 2050* e implementarlas a una escala adaptada a vecindarios específicos.

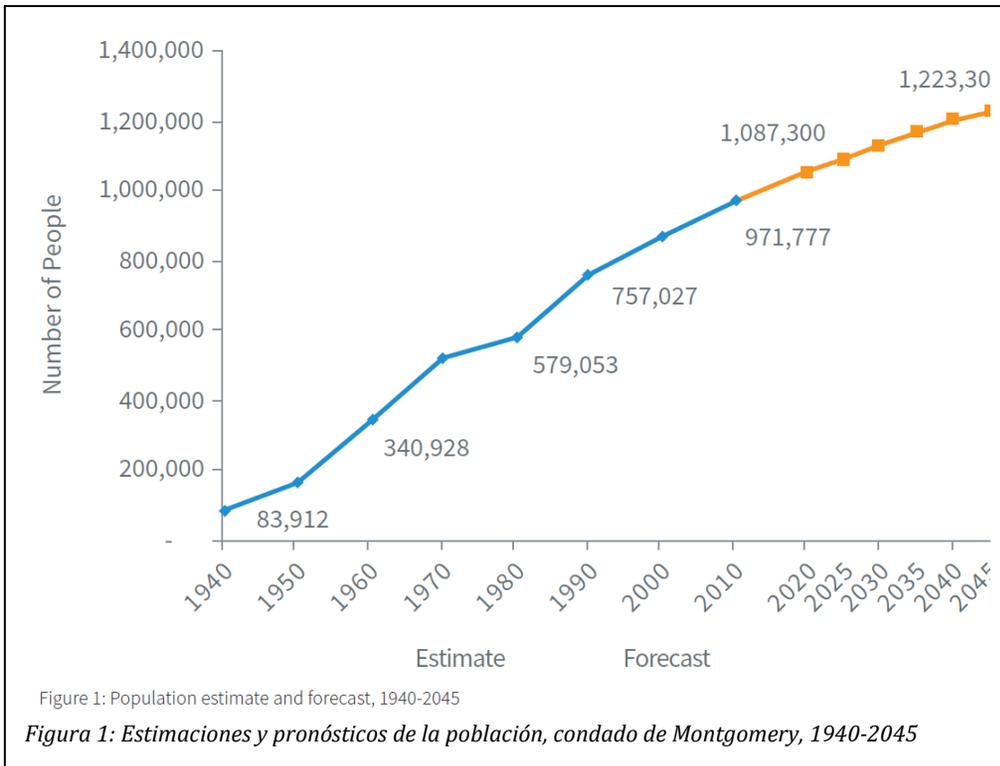
Los planes funcionales son planes maestros que abordan un sistema, como la circulación del tránsito o la infraestructura ecológica, o una política, como la preservación agrícola o la vivienda. Un plan maestro funcional modifica el Plan general y podría incluir recomendaciones sobre el uso de la tierra y la zonificación. El *Plan maestro de autopistas y vías de tránsito*, el *Plan maestro funcional de espacios públicos energizados* y el *Plan maestro de conservación histórica* son planes funcionales que no incluyen recomendaciones de uso de la tierra o zonificación; sin embargo, el *Plan maestro funcional para la conservación de la agricultura y el espacio abierto rural* sí lo hace. Se necesitan planes maestros funcionales nuevos y revisados para refinar e implementar las recomendaciones de *Thrive Montgomery 2050* que afectan los sistemas y/o las políticas de todo el condado.

¹ Esto incluye las ciudades de Rockville y Gaithersburg, y los municipios de Barnesville, Brookeville, Laytonsville, Poolesville y Washington Grove.

Un plan para el futuro

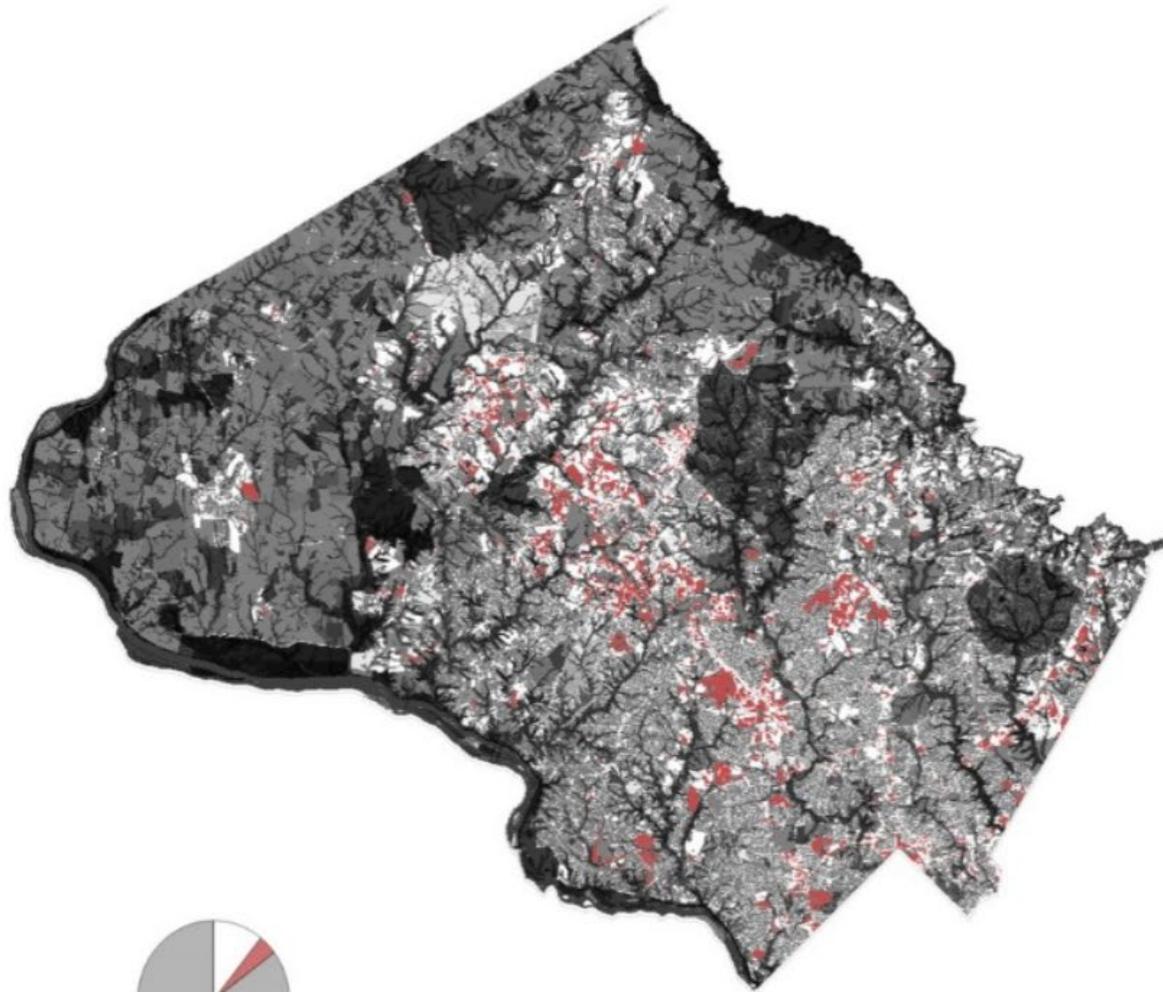
Montgomery Prospera 2050 consiste en abordar las desigualdades históricas, adoptar nuevas realidades y cambiar la forma en que pensamos sobre cómo debería crecer el condado. El condado de Montgomery tiene muchos activos y ventajas. Nuestras fortalezas nos permitirán seguir prosperando, pero también debemos echar un vistazo a dónde hemos estado, a dónde vamos y cómo queremos llegar allí.

El condado de Montgomery está creciendo más lentamente que en las últimas décadas, pero el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington todavía proyecta que nuestra población aumente en aproximadamente 200,000 personas durante los próximos 30 años. Tenemos poca tierra no desarrollada para contemplar este crecimiento, incluso si la nueva construcción es compacta. **Con el 85 por ciento de nuestro suelo ya urbanizado o limitado de alguna manera, adaptarnos incluso al crecimiento modesto que se espera durante la vigencia de este Plan es una tarea ambiciosa.** La forma en que pensamos sobre el crecimiento debe cambiar. Debemos reconsiderar los sitios que antes se consideraban inadecuados para el desarrollo, como los estacionamientos o los derechos aéreos sobre los edificios existentes, y buscar formas de usar la tierra de manera más eficiente.



Montgomery Prospera 2050 ofrece un plan para nuevos enfoques que se necesitan inmediatamente y se extenderán durante un período de décadas. Estas estrategias buscan adaptar el crecimiento de maneras que den cabida a los nuevos residentes y mejoren la calidad de vida de las personas que ya viven aquí. El Plan anticipa un condado que se volverá más urbano, más diverso y más interconectado. Nos guía a aprovechar el crecimiento y la reurbanización para crear lugares que sean más competitivos económicamente, fomentar un sentido más fuerte de confianza e inclusión entre personas de diferentes orígenes, y mejorar la calidad ambiental y la salud pública en el proceso.

Con el 85 por ciento de nuestro suelo ya urbanizado o limitado de alguna manera, adaptarnos incluso al crecimiento modesto que se espera durante la vigencia de este Plan es una tarea ambiciosa.



Environmental constraints (medium and dark grey):

Streams, Wetland Buffers, Erodible soils, Parks & Biodiversity areas, Special Protection Areas, Agricultural Reserve, Forest Conservation Easements.

Man-made constraints (light grey):

Utility Sites (WSSC, Transmission Lines), Transportation Infrastructure (Metro, Rail, State Roads, Federal Highways), Government Owned sites, Rustic Roads, Public Education Facilities, Historic Resources, Transferrable Development Rights (TDR) Exhausted, Rockville Quarry, Regulated Affordable Housing, Private Institutions, Homeowners Associations Common Ownership, Single-Family Homes.

Redevelopment qualifiers (red):

Multiple Owners, Improvement Value > Land Value, Office Buildings less than 50 years old, Retail Buildings less than 15 years old.



Constrained area (all non-white areas) = 276,515 Acres (85%)
 Unconstrained area (white areas) = 47,804 Acres (15%)

Figura 2: Tierra disponible para adaptarse al crecimiento

Marco del plan y objetivos generales

Montgomery Prospera 2050 tiene como objetivo crear comunidades que ofrecen acceso equitativo a empleos, más viviendas, transporte, parques y espacios públicos. Igualmente importante, puede ayudar a guiar el diseño del entorno construido para fortalecer la salud social y física de nuestros residentes, apoyar los estilos de vida activos y fomentar la interacción y el compromiso. Este marco adopta y se basa en el *Plan de plataformas y corredores*, con mayor énfasis en el desarrollo de “Comunidades completas” compactas y el papel de los principales corredores como lugares para crecer. También apoya una mayor conservación y una mayor protección de nuestros recursos naturales y reconoce la importancia de integrar las artes y la cultura en nuestras comunidades.

Las ideas y las recomendaciones de este plan están organizadas para lograr tres objetivos generales: competitividad económica, equidad racial y justicia social, y salud y resiliencia ambiental.



Competitividad económica

Oportunidades y desafíos

El condado tiene concentraciones significativas en dos sectores de la industria privada: hospitalidad y ciencias biológicas, además de una sólida presencia de oficinas y laboratorios del gobierno federal. Estos elementos forman una base sólida para producir empleos con salarios más altos y estimular el crecimiento económico. El condado de Montgomery es sede de empresas que representan la mitad de la capitalización de mercado de todo el sector hotelero, y el área de Washington está constantemente clasificada como uno de los principales grupos de ciencias biológicas del país, con la I-270 como su epicentro. Instituciones locales como la Universidad de Maryland están liderando investigaciones innovadoras en campos emergentes como la computación cuántica.

También somos parte de una economía regional dinámica con una rica combinación de instituciones públicas y empresas privadas. Muchos residentes de la región de Washington viajan hacia, desde o a través del condado de Montgomery para llegar a puestos de trabajo u hogares en otras jurisdicciones dentro de la región. Sus vecinos sienten los efectos de las decisiones sobre vivienda, administración ambiental, desarrollo económico y otros problemas en cualquier jurisdicción del área del D. C. Disfrutamos de muchos beneficios de la cooperación con nuestros vecinos, pero también competimos contra ellos por oportunidades, y el consenso sobre cómo abordar los problemas regionales a menudo es difícil. Tenemos que pensar en el condado de Montgomery como parte de la región más grande y encontrar formas de trabajar de forma más eficaz con otros gobiernos del área en políticas y proyectos que ayuden a fortalecernos a todos.

Mientras trabajamos para fortalecer el rendimiento económico del condado, debemos reforzar simultáneamente nuestro dominio en los sectores existentes, diversificar nuestra base de trabajo, mejorar las conexiones con los centros de empleo e innovación en toda la región y proporcionar los tipos de infraestructura, servicios y comodidades que pueden fortalecer nuestra capacidad de competir de manera eficaz en el futuro. Nuestra calidad de vida depende de la capacidad de atraer y retener a los empleadores y a los empleados que necesitan.

Seguimos beneficiándonos de la proximidad a la capital del país, que atrae a personas altamente capacitadas, formadas y motivadas de todo el mundo. También debemos reconocer que algunas medidas clave del rendimiento económico del condado de Montgomery han estado estancadas desde la Gran Recesión de 2008. La cantidad total de empleos en el condado creció un cinco por ciento de 2004 a 2019, mientras que 20 condados de tamaño similar en todo el país crecieron en un promedio del 21 por ciento. Además, el crecimiento de los ingresos familiares en el condado se ha retrasado con respecto al promedio nacional (-2 % frente al 10 %) y fue el más lento en la región durante este período. El condado de Montgomery agregó empleos, aunque lentamente, pero el crecimiento surgió en gran medida en los sectores de salarios más bajos de la economía.

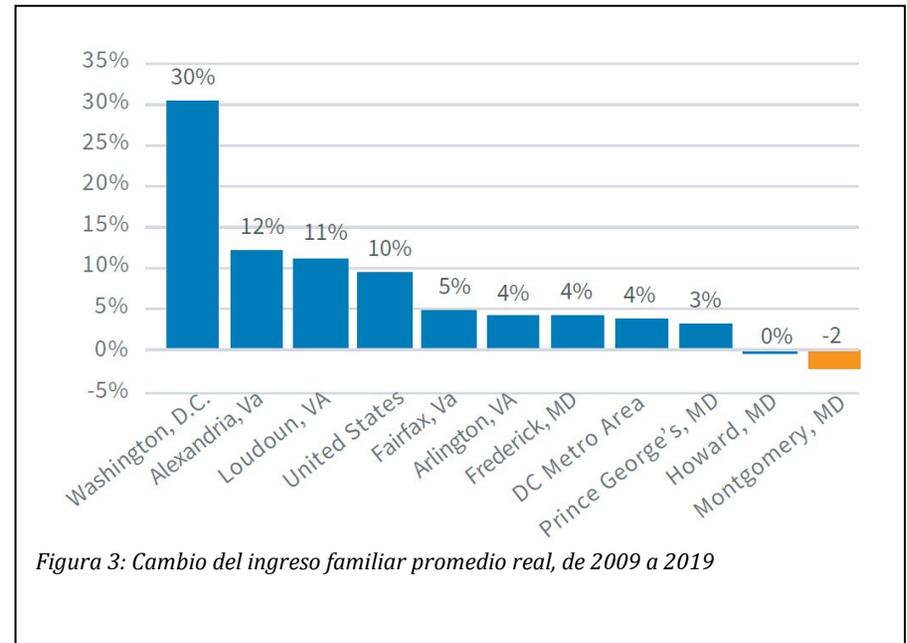
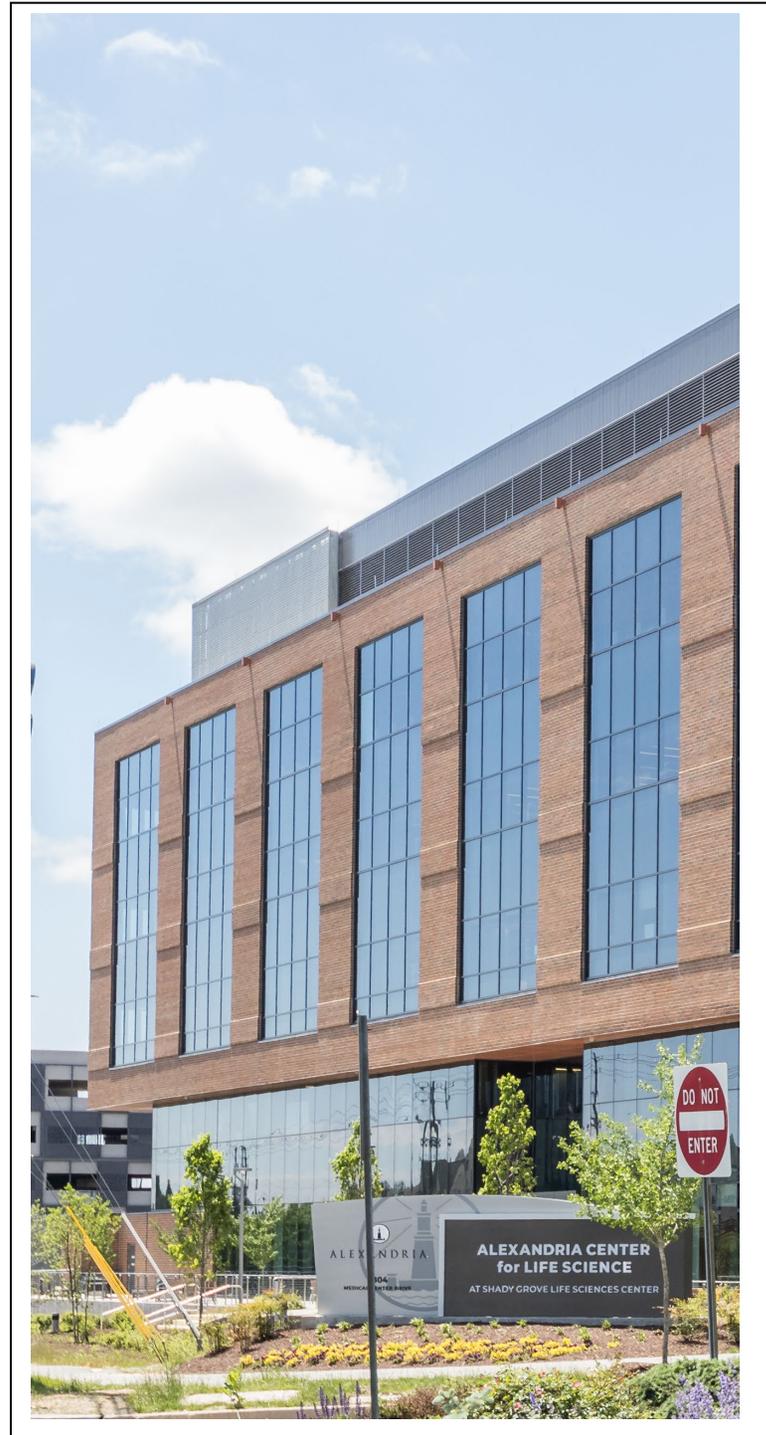


Figura 3: Cambio del ingreso familiar promedio real, de 2009 a 2019

Cómo Montgomery Prospera 2050 aborda la salud económica



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Montgomery Prospera 2050 puede desempeñar un papel importante en el fortalecimiento de nuestra competitividad económica al fomentar la creación de lugares donde las personas con diversas opciones desean vivir y trabajar. Sus recomendaciones para el uso de la tierra, el transporte, los parques y otras infraestructuras públicas y privadas sientan las bases para las iniciativas de desarrollo económico emprendidas por otras entidades. Por ejemplo, el Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) del condado debe alinearse con las recomendaciones de *Montgomery Prospera 2050* a fin de hacer que nuestros barrios sean más atractivos para el desarrollo privado a través de la provisión de transporte público de alta calidad, aceras y una red de calles transitables a pie, grandes parques urbanos y escuelas de alto rendimiento e integradas racialmente. La combinación de este tipo de inversiones es una estrategia fiable a largo plazo para atraer a los trabajadores a Comunidades completas bien diseñadas y planificadas, lo que a su vez atraerá a empresas y empleadores a ubicarse aquí.

Montgomery Prospera 2050 enfatiza que el condado debe respaldar una amplia variedad de entornos de trabajo. Reenergizar los centros comerciales del condado es un objetivo principal del Plan, pero también lo es el reconocimiento de que las pequeñas oficinas o fachadas en Comunidades completas e incluso las oficinas centrales probablemente serán lugares de trabajo comunes en el siglo XXI. Diferentes niveles de habilidades y educación y antecedentes lingüísticos, raciales, étnicos y culturales infunden a la economía local el conjunto variado de habilidades, experiencias y perspectivas necesarias para resolver problemas e innovar. El patrón compacto de uso de la tierra del Plan y las comunidades aptas para caminar respaldadas por una red de transporte público eficiente conectarán a la diversa población del condado con oportunidades económicas.

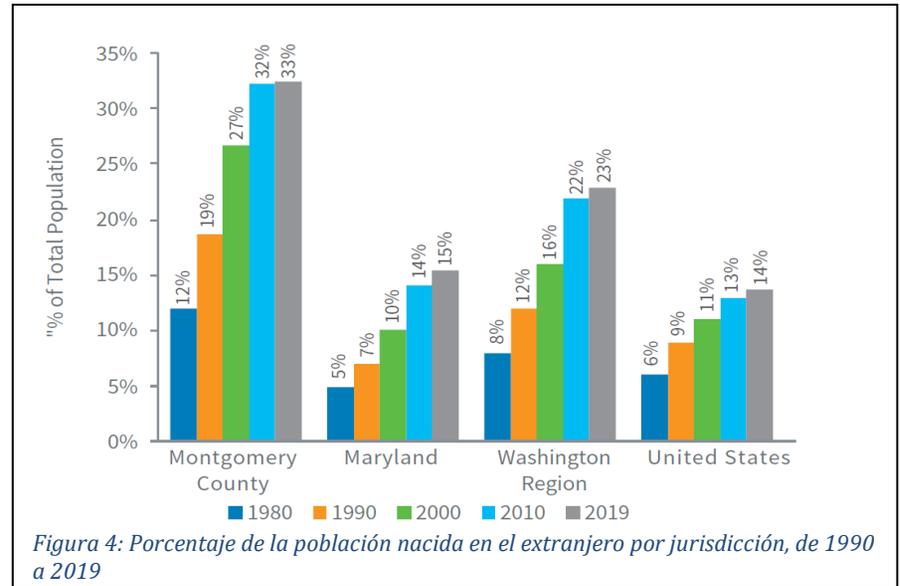
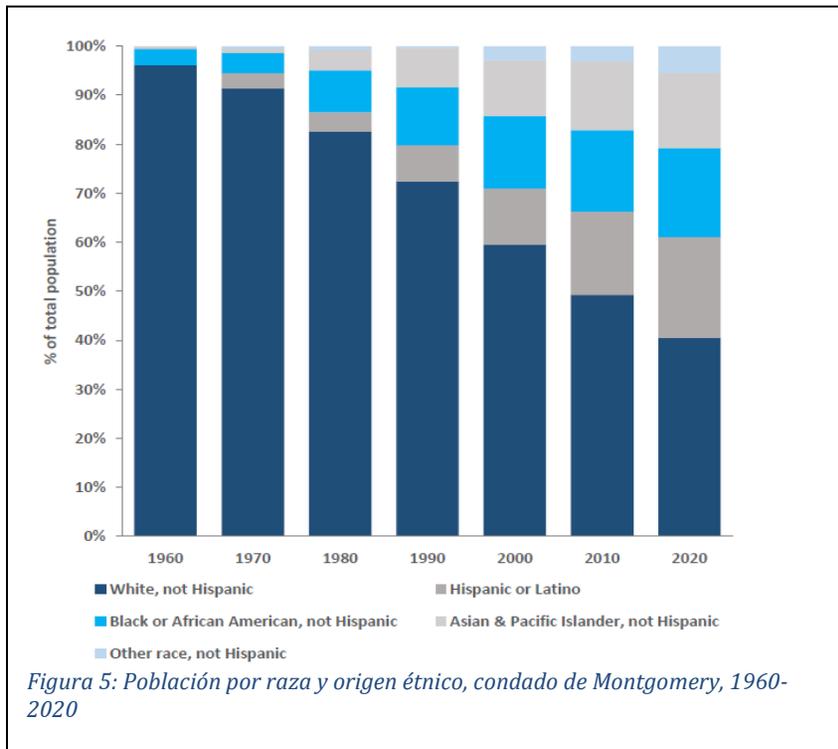


Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

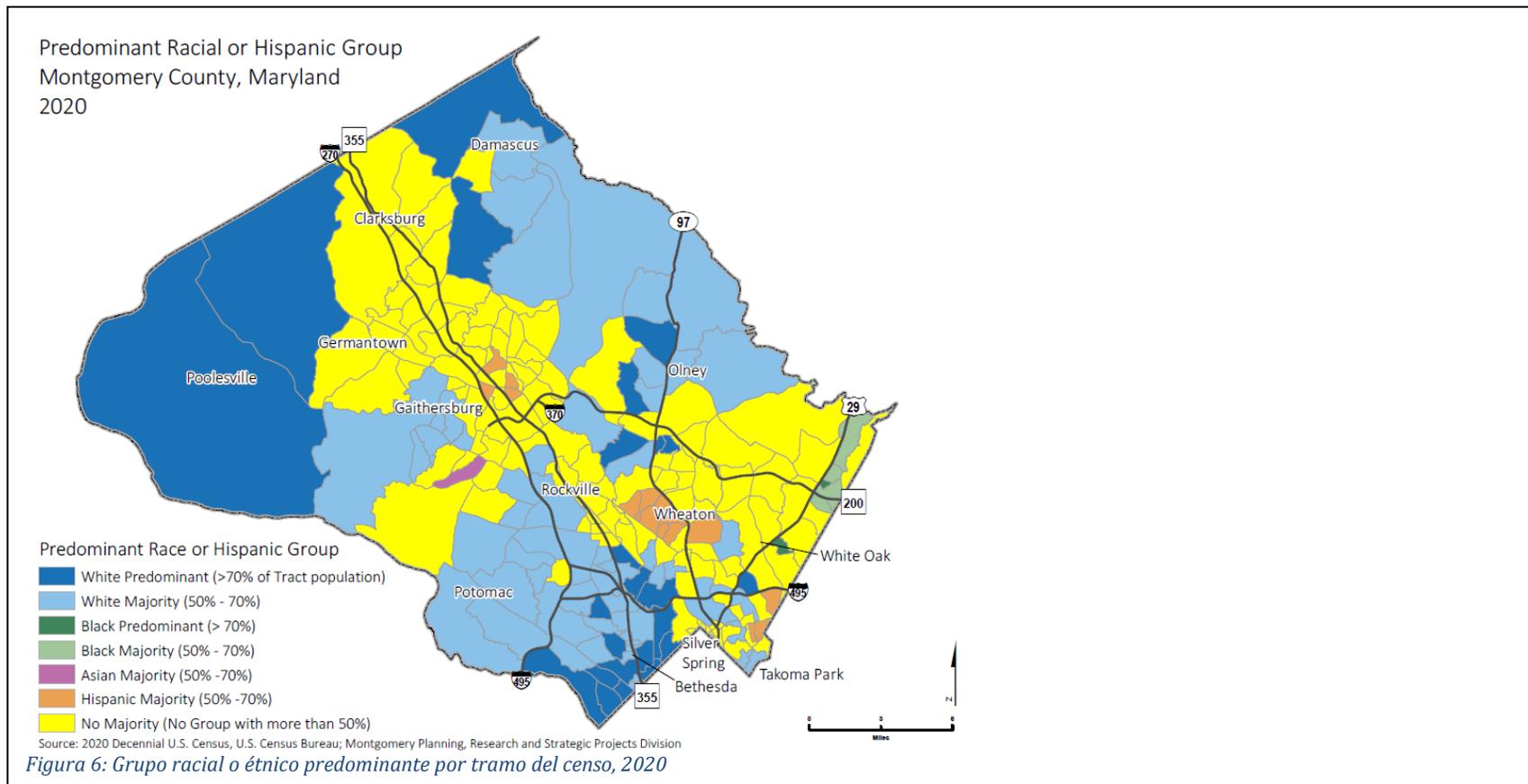
Igualdad racial y justicia social

Oportunidades y desafíos

La diversidad y la inclusión son esenciales para nuestro éxito económico, así como para nuestra capacidad de producir resultados más equitativos para todos nuestros residentes, que merecen viviendas, educación, empleos, transporte y oportunidades recreativas de alta calidad. La población del condado se ha vuelto más diversa como resultado de una afluencia constante de inmigrantes nacidos en el extranjero. El condado de Montgomery alberga algunos de los lugares culturalmente más diversos de los Estados Unidos, como Silver Spring, Rockville, Gaithersburg y Germantown. (Véanse los Apéndices B-1 a B-5 para los cambios demográficos entre 1990 y 2020; y el Apéndice B-6: Raza y origen étnico, 2020).



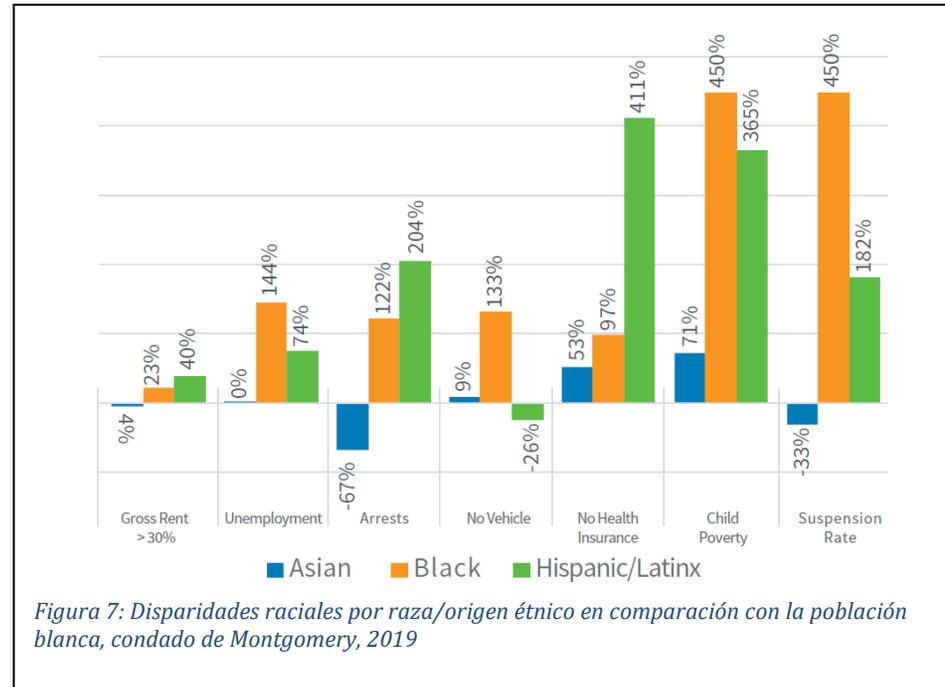
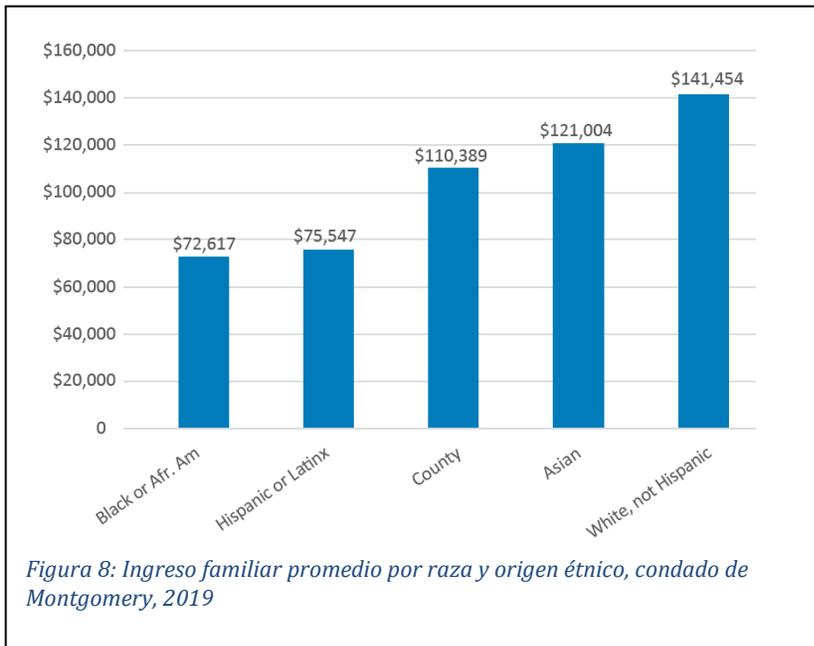
Pero los patrones de discriminación pasados, algunos intencionales, algunos no intencionales, han dejado a muchas comunidades aisladas geográfica, económica y socialmente. Después de la Guerra Civil y el fin de la esclavitud, los afroamericanos sufrieron discriminación y explotación generalizada en la provisión de oportunidades económicas y educativas, viviendas, atención médica y servicios públicos básicos. La alienación resultante llevó a la creación de comunidades de parentesco autosuficientes en muchas partes del condado de Montgomery a fines del siglo XIX. Con el tiempo, estas comunidades sufrieron una falta de inversión pública en infraestructura, como nuevas carreteras, alcantarillado y agua, escuelas, clínicas de salud y otros servicios públicos. Algunas comunidades se vieron afectadas por las políticas de renovación urbana de los años 60. Otras se enfrentaron a la presión de vender sus casas o granjas a los desarrolladores para las subdivisiones.



Las decisiones de planificación y las prácticas de desarrollo inmobiliario agravaron estas injusticias durante la mayor parte del siglo XX. Las cláusulas restrictivas y los convenios raciales restrictivos crearon divisiones geográficas y económicas que han dejado un legado de injusticia que no solo separaba a las personas por vecindario o comunidad, sino que también prohibía a los estadounidenses negros acumular riqueza (el tipo de riqueza utilizada para invertir en educación superior, iniciar negocios y dejar una herencia a los herederos). Los efectos de estos esfuerzos para separar a las personas por raza y clase siguen sintiéndose hoy en día. Más recientemente, la desinversión y el abandono de vecindarios que antes se consideraban altamente deseables, combinados con la urbanización de la pobreza, han creado nuevas divisiones geográficas y barreras para la equidad y la inclusión. El enfoque de la *Refinación de 1993* en el corredor de la I-270 y las decisiones de planificación relacionadas exacerbaron este problema al desalentar el crecimiento en el condado este y al centrar la inversión pública y privada hacia el oeste.

Impactos de las prácticas anteriores

Hoy en día, las comunidades con altas concentraciones de minorías raciales y étnicas también muestran un ingreso familiar promedio rezagado, no por su raza u origen étnico, sino porque la precariedad financiera debido a los empleos con salarios bajos, las altas tasas de no tener seguro, la disminución de la formación de empresas y la falta de vivienda se experimentan en mayor medida debido a las prácticas discriminatorias pasadas e institucionalizadas. No es sorprendente que las brechas resultantes en los indicadores de calidad de vida se vean entre tantos residentes negros, hispanos y asiáticos.



Esta separación de vecindarios a lo largo de las líneas definidas por la raza y los ingresos tiene consecuencias importantes para el acceso a oportunidades educativas y para las perspectivas de vida de los niños de nuestro condado. En el 2019, tres cuartos de los estudiantes negros, hispanos y que están aprendiendo inglés de las Escuelas Públicas del Condado de Montgomery, junto con más del 80 por ciento de todos los estudiantes de bajos ingresos del sistema, se inscribieron en escuelas con contenido en alta pobreza. En cambio, más de dos tercios de todos los estudiantes blancos, asiáticos y multirraciales se inscribieron en escuelas de baja pobreza.

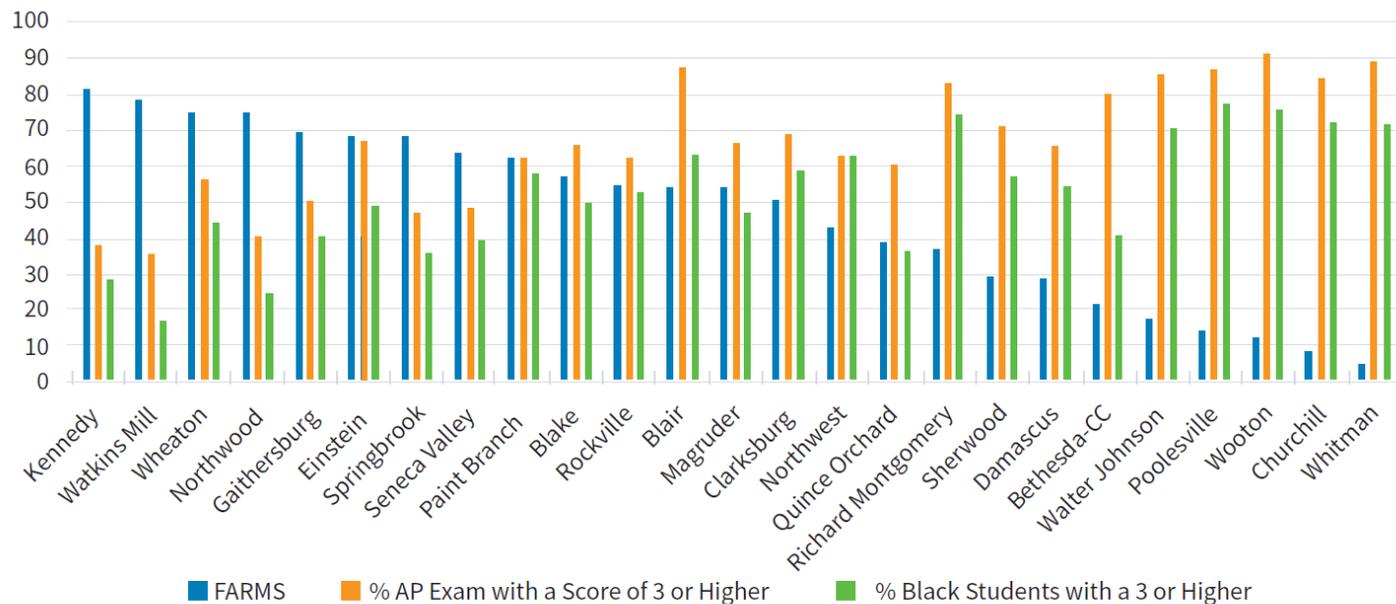


Figure 20: Concentrations of Low-Income Students vs. AP Performance, 2016-2017

Figura 9: Concentración de estudiantes de bajos ingresos frente al rendimiento de AP, condado de Montgomery, 2016-2017

Mientras buscamos un futuro que sea más equitativo e inclusivo, el acceso mejorado a la infraestructura y a los servicios en áreas aisladas racial, social y económicamente no será suficiente. También debemos facilitar la integración de los vecindarios por raza e ingresos, en todas las edades. Aumentar la participación de vecindarios y escuelas mixtas racial y económicamente en todas las partes del condado es fundamental para garantizar que las desigualdades del pasado no se perpetúen en el futuro. Con este fin, la planificación debe establecer relaciones laborales y continuas con las comunidades que priorizan la planificación participativa y deben promover las voces de las comunidades vulnerables.

En paralelo con los pasos para reducir la desigualdad en la distribución geográfica de recursos y oportunidades, el condado de Montgomery debe trabajar para crear un sentido de propósito compartido que pueda ayudar a fortalecer los esfuerzos para promover el respeto por la diversidad, demostrar el valor de la inclusión y construir una base para una mayor confianza. Este concepto, a menudo descrito por los académicos con el término general “capital social”, puede rendir frutos no solo para sostener el apoyo a la justicia racial y social, sino para reforzar la capacidad cívica de manera más amplia.

Cómo aborda Montgomery Prospera 2050 la equidad racial y la justicia social

En este sentido, las decisiones sobre el uso de la tierra, el transporte y la infraestructura pública pueden desempeñar un papel importante en la creación de un sentido de comunidad. Diferentes medidas de capital social, incluida la confianza en instituciones públicas y privadas, el proceso de planificación, la participación política, si los vecinos se conocen entre sí y otros indicios de conexión y cohesión están influenciados por las cualidades del entorno construido. El diseño de nuestras comunidades puede influir en gran medida en la cohesión comunitaria y en la interacción social. Crear capital social requiere que el entorno construido aliente y facilite a las personas conocer a otros y participar en actividades. Por este motivo, *Montgomery Prospera 2050* enfatiza los roles que las calles, los parques y los espacios públicos desempeñan en la creación de un entorno físico donde una sensación de comunidad puede florecer.

Promover la equidad racial mediante políticas de planificación e inversiones públicas en comunidades desatendidas, la promoción de la integración racial y económica de los vecindarios, y el enfoque en el potencial del diseño de comunidades para ayudar a construir la confianza social y la inclusión mientras se fomenta la participación cívica y la participación en el proceso de planificación son algunos de los elementos más significativos de *Montgomery Prospera 2050*. *Thrive Montgomery 2050* se esfuerza por crear comunidades justas e integradas desde el punto de vista racial. Al igual que la competitividad económica y la sostenibilidad medioambiental, las políticas diseñadas para promover la equidad racial y social están integradas en cada parte de este Plan.



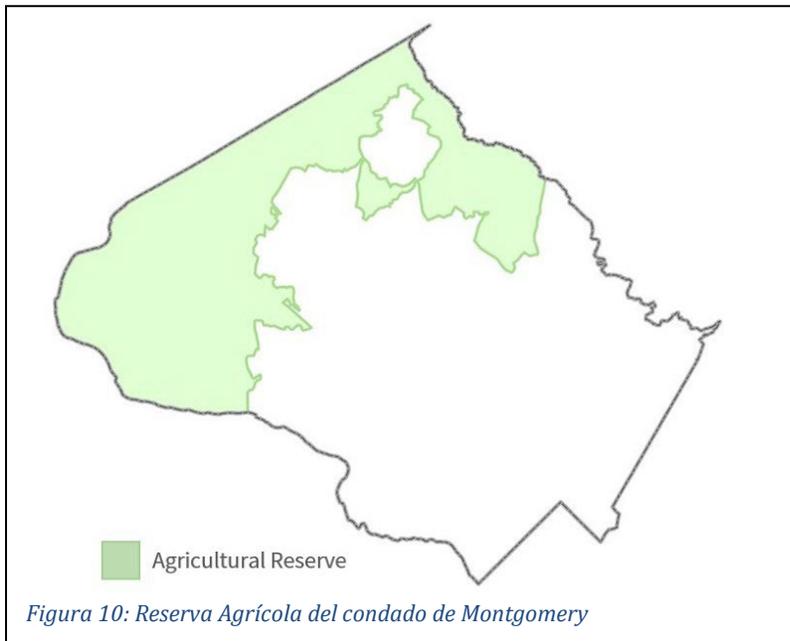


Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Salud y resiliencia ambiental

Oportunidades y desafíos

El *Plan de Plataformas y Corredores* sentó las bases para la adopción de políticas progresistas que enfatizaron la preservación de la tierra para la conservación de los recursos y la agricultura, la protección de nuestros arroyos, bosques y árboles, y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Un tercio de la tierra del condado ahora está protegida dentro de la Reserva Agrícola y otro 13.8 por ciento está bajo la administración del **Departamento de Parques del condado de Montgomery (Parques de Montgomery)**. Junto con las reglamentaciones mejoradas sobre la conservación de las aguas pluviales y los bosques, estos esfuerzos han establecido un marco sólido para la protección de los recursos naturales.

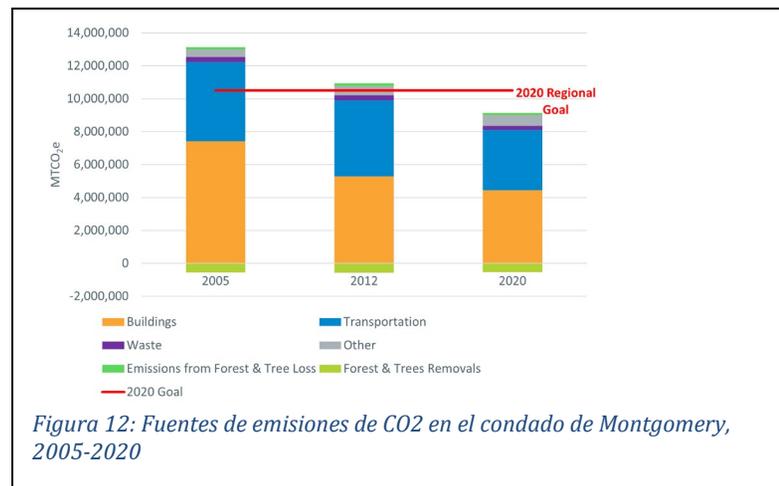
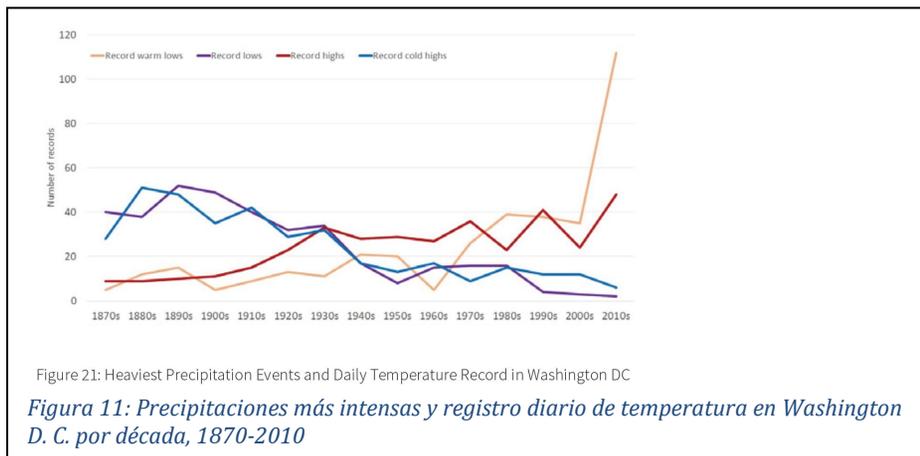
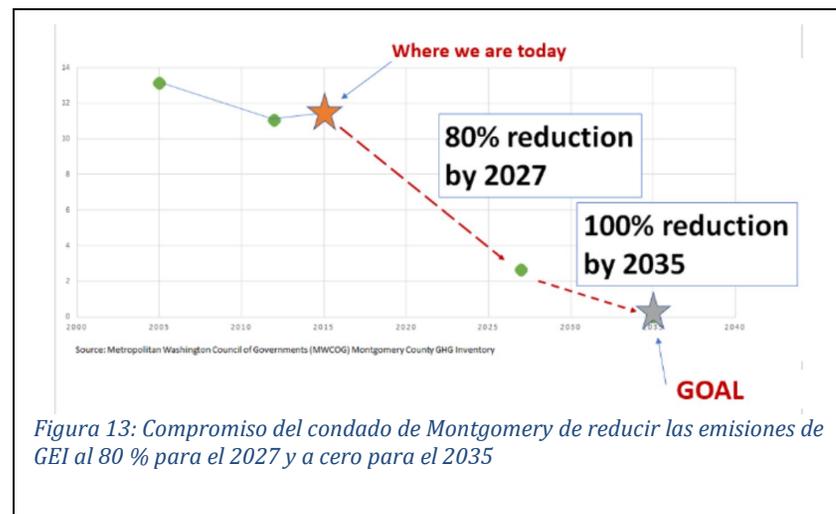
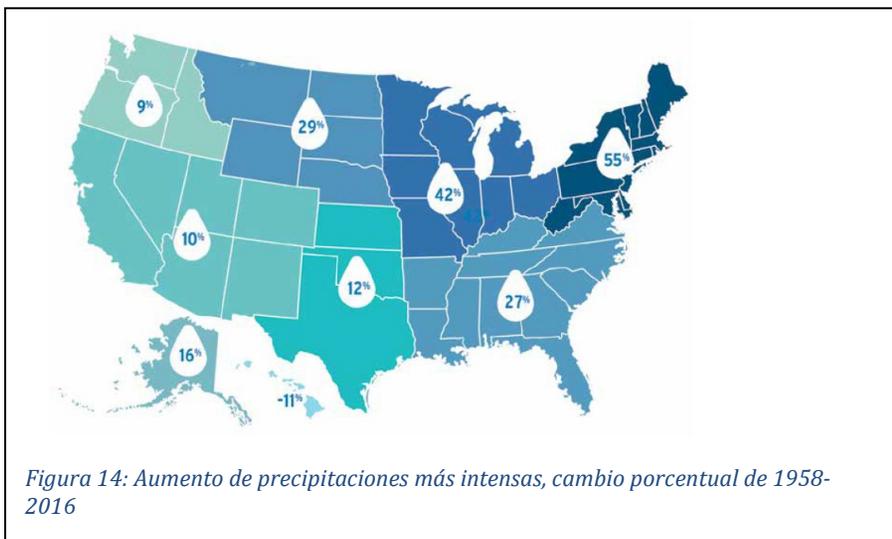


A pesar de estas políticas, todavía se necesita trabajo adicional en estas áreas, incluida una mayor atención a las inundaciones localizadas y la pérdida del dosel de árboles maduros. El condado no puede evitar el impacto del cambio climático global. Las precipitaciones en el noreste de los Estados Unidos aumentaron un 55 por ciento entre 1958 y 2016. Esta tendencia ha implicado eventos climáticos extremos más frecuentes como las inundaciones repentinas que ocurrieron en julio de 2019, cuando la región del D. C. recibió un mes de lluvia en un solo día, lo que provocó que los arroyos se elevaran 10 pies en menos de una hora, e inundó vehículos, empresas, carreteras y cerró el sistema de Metrorail. La última década también ha sido el período de 10 años más caluroso en la historia registrada de la región, con un aumento en hospitalizaciones debido a los impactos extremos del calor. Los problemas de salud pública se agravan por el cambio climático y están entrelazados con la calidad del entorno construido y natural. Siempre que sea posible, estos y otros efectos del cambio climático deben abordarse en nuestras políticas de uso de la tierra. Los efectos adversos de un clima cambiante se sentirán con más intensidad por los residentes de bajos ingresos y las personas de color, quienes probablemente sufran una parte desproporcionada del daño a la

propiedad real y a la salud personal debido a patrones pasados y actuales de discriminación.

El condado de Montgomery ha progresado en la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero, un factor clave para el cambio climático, pero tiene mucho por hacer para cumplir con su objetivo de eliminar estas emisiones para el año 2035. Requerirá cambios significativos en los sectores de transporte y construcción del condado. Para el transporte, el condado debe contemplar políticas para facilitar una transición a vehículos de cero emisiones (u otras tecnologías de cero emisiones). En el caso de los edificios (tanto los edificios existentes como los nuevos), el condado debe considerar una combinación de medidas de conservación de energía y generación de energía limpia (como la energía fotovoltaica solar en la azotea).

Juntos, los edificios y el transporte son responsables de más del 90 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestro condado, por lo que es esencial reducir la dependencia de la conducción y aumentar los edificios eficientes en el uso de la energía y los patrones de desarrollo compacto para cumplir con nuestros objetivos climáticos.



Cómo aborda Montgomery Prospera 2050 la resiliencia ambiental

El enfoque de *Montgomery Prospera 2050* en una forma compacta de desarrollo con una mezcla de usos respaldados por sistemas de transporte que hacen alternativas a la conducción práctica y atractiva son piezas esenciales de cualquier estrategia integral para luchar contra el cambio climático. Un enfoque más sólido en la infraestructura para caminar, andar en bicicleta y usar transporte público será crucial, pero la importancia de los usos mixtos y el desarrollo compacto para reducir la conducción es igualmente importante. Los beneficios ambientales de los vecindarios densos y transitables a pie se combinan con la creciente preferencia de los grupos etarios de vivir en lugares transitables a pie que cuentan con una combinación de usos y comodidades.

Por supuesto, ni siquiera las estrategias de planificación y de crecimiento del transporte más sostenibles podrán resolver todos los desafíos ambientales que enfrenta el condado. *Montgomery Prospera 2050* se basa en la tradición de la máxima conservación y protección del entorno natural. Prioriza la distribución equitativa y la expansión de la infraestructura ecológica en todo el condado. Apoya la generación de energía limpia alternativa, la energía distribuida, la modernización de la red, la mejora del compostaje y la recuperación de residuos alimentarios, y los avances en otras iniciativas de la economía circular. Propone una serie de estrategias para mitigar los efectos del cambio climático y minimizar la contaminación. El Plan también anticipa la necesidad de que la infraestructura pública y privada se vuelva más resiliente para soportar condiciones climáticas más severas y protegernos de los efectos de la degradación ambiental de fuentes que están más allá de nuestro control.

Montgomery Prospera 2050 se redactó en coordinación con el *Plan de acción climática* (Climate Action Plan, CAP) del condado. Aunque *Montgomery Prospera 2050* es un documento de uso de la tierra de alto nivel que se centra en la planificación y políticas a largo plazo para guiar el desarrollo físico del condado, el CAP recomienda acciones específicas a corto plazo para lograr el objetivo de eliminar las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2035, y mitigar o adaptarse a los efectos del aumento del calor y las inundaciones, los vientos fuertes y la sequía. *Montgomery Prospera 2050* incorpora una amplia gama de recomendaciones relacionadas con el cambio climático y su conexión con el uso de la tierra, el transporte y los parques. La reducción eficaz de las emisiones de gases de efecto invernadero y la ralentización de los efectos del cambio climático requiere la “ecologización” de nuestra red eléctrica a través de un aumento significativo en la generación de energía limpia en el condado, probablemente empleando tanto proyectos de energía solar fotovoltaica a gran escala cuando sea factible como instalaciones de energía solar fotovoltaica distribuidas más pequeñas. El Departamento de Planificación del Condado de Montgomery (Planificación de Montgomery) y Parques de Montgomery también implementarán recomendaciones en el CAP que estén dentro del alcance de las responsabilidades del M-NCPPC. Juntos, estos planes procuran crear un enfoque integral para el cambio climático a nivel local.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Otros objetivos importantes

El Plan también aborda otros objetivos importantes que complementan los tres objetivos generales analizados anteriormente.

Mejorar la salud pública y fomentar estilos de vida activos

Los entornos naturales y construidos influyen fuertemente en la duración y la calidad de la vida humana. En el 2018, más de tres quintas partes de los adultos del condado de Montgomery tenían sobrepeso u obesidad. Cinco de los siete códigos postales del condado con ingresos familiares en el cuartil más bajo también se encuentran entre los códigos postales con la esperanza de vida promedio más baja. Si bien es más probable que los residentes de bajos ingresos y las personas de color sufran de resultados de salud negativos por varias razones, todos los residentes pueden beneficiarse de un estilo de vida más activo respaldado por un énfasis en el transporte público, la caminata y el ciclismo, y un fácil acceso a parques, a oportunidades recreativas y a la naturaleza. La importancia de una vida saludable para las personas mayores y las personas discapacitadas también seguirá siendo un área de enfoque significativa a medida que nuestra población envejecida siga creciendo. Los estilos de vida activos respaldados por la mejora de las opciones de vivienda en Comunidades completas compactas pueden servir para mejorar la salud pública de todos, al tiempo que reducen la huella ecológica de la actividad humana.

Elevar la calidad del diseño y destacar el rol de las artes y la cultura

El *Plan de Plataformas y Corredores* contempló una variedad de entornos de vida y alentó el “diseño urbano imaginativo” para evitar la dispersión suburbana estéril. No obstante, como todo plan, ese plan era un producto de su época. Se basó en enfoques de diseño que eran típicos de la década de 1960, que enfatizaban la conveniencia de conducir y la separación rígida de los usos de la tierra.

El buen diseño no es un lujo, sino una herramienta de desarrollo económico fundamental. Las empresas y los trabajadores ahora prefieren lugares transitables a pie, accesibles, con comodidades y de uso mixto que faciliten la interacción y el intercambio de ideas que alimentan la innovación. Una mayor proporción de residentes de todas las edades prefieren también vecindarios transitables a pie. En combinación con la falta de tierras no desarrolladas lejos del transporte público, estas fuerzas dictan la necesidad de un cambio hacia la reurbanización y el relleno que convierte “estacionamientos en lugares” cerca de líneas de transporte existentes o planificadas e incorpora una forma transitable a pie.

Nuestro sector artístico y cultural, tomado en conjunto, sería el sexto empleador más grande del condado. El sector aprovecha las redes creativas, sociales y económicas, y sus profesionales han desarrollado herramientas para compartir historias, fomentar la empatía y empoderar el intercambio creativo. Apoyar un ecosistema de arte y cultura sano y diverso no solo enriquecerá las vidas de nuestros residentes y nos acercará más, sino que puede ayudar a atraer talentos y estimular la innovación.

Urbanismo como principio organizador

Montgomery Prospera 2050 aplica los principios del urbanismo (un término que utiliza este Plan como abreviatura para un conjunto de ideas sobre los asentamientos humanos exitosos para guiar su crecimiento futuro. El urbanismo se basa en las lecciones de miles de años de experimentación y evolución en el diseño y el desarrollo de aldeas, pueblos y ciudades para aplicar las ideas que han demostrado ser la base de comunidades adaptables y resilientes en todas partes. Un enfoque centrado en el urbanismo para el desarrollo de tierras e infraestructura relacionada (como carreteras, sistemas de transporte público y parques) enfatiza el valor de: una forma compacta de desarrollo; diversos tipos de usos y edificios; y redes de transporte que aprovechan y complementan estas dos estrategias de uso de la tierra, en todas las densidades y escalas.

Este enfoque requiere centrar el crecimiento en una cantidad limitada de ubicaciones en lugar de dispersarlo, y evitar así la “dispersión”. Significa alentar en áreas adecuadas la aglomeración de diferentes usos, como el comercio minorista, la vivienda y el espacio de oficina, así como la diversidad dentro de cada tipo de uso. Por ejemplo, una variedad de tamaños y tipos de viviendas cerca del empleo y el comercio minorista pueden ayudar a garantizar que las personas de diversos niveles de ingresos puedan vivir y trabajar cerca unas de otras. Con el tiempo, esto produce vecindarios y escuelas más integrados desde el punto de vista racial y socioeconómico, y un acceso más equitativo a las oportunidades económicas, los servicios públicos y las instalaciones. También enfatiza la importancia de caminar, andar en bicicleta y usar transporte público, y reduce el uso de automóviles.

Urbanismo = una forma compacta de desarrollo; diversos tipos de usos y edificios; y redes de transporte que aprovechan y complementan estas dos estrategias de uso de la tierra, en todas las densidades y escalas.

Por supuesto, otros factores, en particular la calidad y la consideración en el diseño de edificios, calles, vecindarios y espacios públicos, y la incorporación de la naturaleza a las zonas urbanas, también son esenciales. Junto con los fundamentos del urbanismo, la excelencia en el diseño y el **diseño biofílico**² puede ayudar a crear un sentido de pertenencia, facilitar la interacción social, fomentar estilos de vida activos y contribuir a la resiliencia ambiental. El desarrollo compacto también puede proporcionar otras ventajas, incluido el uso eficiente de terrenos escasos, áreas más naturales para la recreación y conservación, y menores gastos para construir y mantener infraestructuras.



² El diseño biofílico es la práctica de conectar a las personas y la naturaleza dentro de nuestros entornos construidos y comunidades.

Estos principios de urbanismo benefician a las áreas rurales, suburbanas y urbanas. De hecho, la preservación de la tierra para la agricultura en un lugar como el condado de Montgomery depende de la concentración del desarrollo en centros urbanos en lugar de permitir la dispersión, e incluso las áreas suburbanas y rurales se benefician de una combinación de usos y tipos de vivienda, a una escala e intensidad calibradas adecuadamente, para satisfacer sus necesidades.

Con atención a los aspectos funcionales y estéticos del diseño, el urbanismo no solo es coherente con el compromiso de mantener lo mejor de lo que ha hecho atractivo al condado de Montgomery en el pasado, sino que es necesario para preservar y desarrollar estas cualidades mientras se abordan los desafíos de la planificación autocentrada y sus efectos en el medioambiente, la equidad racial y la cohesión social.

Cómo se desarrolló Montgomery Prospera 2050

Organización del plan

En relación con los tres objetivos principales de competitividad económica, equidad racial y justicia social, y salud y resiliencia ambiental, el Plan se organiza en nueve capítulos:

- Competitividad económica
- Igualdad racial y justicia social
- Salud y resiliencia ambiental
- Crecimiento compacto: desarrollo enfocado en los corredores
- Comunidades completas: Combinación de usos y formas
- Diseño, arte y cultura: invertir y construir una comunidad
- Redes de transporte y comunicación: Conectar personas, lugares e ideas
- Vivienda para todos: más de todo
- Parques y recreación para una comunidad cada vez más urbana y diversa: activa and social

Los tres primeros capítulos, después de la introducción, abordan uno de los tres objetivos generales del Plan. Como tal, “preparan el terreno” para las políticas y prácticas recomendadas en los capítulos siguientes. Las ideas en cada uno de los siguientes seis capítulos tienen como objetivo complementarse entre sí y describir enfoques calibrados para diversas escalas de planificación. El cuarto, quinto y sexto capítulos pasan de la escala de todo el condado (Crecimiento compacto) a la escala de la comunidad y el vecindario (Comunidades completas) y, por último, a los detalles de las manzanas y los edificios individuales (Diseño, arte y cultura). El capítulo sobre “Crecimiento compacto” describe un enfoque en todo el condado que apunta a concentrar el desarrollo a lo largo de los corredores para maximizar la eficiencia de la infraestructura, preservar la tierra y enfocar la inversión. El capítulo “Comunidades completas” abarca estrategias para barrios y distritos individuales que se basan en la base de una huella compacta para el crecimiento mediante la incorporación de una combinación de usos, tipos de edificios y tamaños de lotes para crear lugares habitables que sean accesibles y atractivos para las personas con una variedad de niveles de ingresos, tamaños de hogares y estilos de vida. El capítulo sobre “Diseño, arte y cultura” analiza en detalle los conceptos de diseño aplicables a manzanas y sitios de desarrollo individuales, la arquitectura de edificios públicos y privados, el paisaje de plazas y espacios públicos, y elementos del diseño de calles.

Estos conceptos están reforzados y respaldados por los tres capítulos restantes, que abordan temas específicos relacionados con el desarrollo y la infraestructura pública. Las recomendaciones del capítulo “Viviendas para todos” tienen el objetivo de diversificar nuestras viviendas en ingresos, tipos de edificios y geografía. El capítulo de Redes de transporte y comunicación describe la infraestructura multimodal y digital necesaria para respaldar el crecimiento compacto y la creación de Comunidades completas bien diseñadas y transitables a pie, así como las redes de comunicación del condado. El capítulo “Parques y recreación” describe la función de los parques públicos y privados y los espacios de reunión para promover la interacción social, la promoción de un estilo de vida saludable a través de la actividad física y la mitigación de los efectos del cambio climático a través de la administración ambiental. Cada capítulo explica cómo sus recomendaciones favorecen los objetivos más amplios de *Montgomery Prospera 2050* y proporciona métricas sugeridas para medir el progreso en la implementación de las ideas del capítulo. Ningún plan diseñado para proporcionar orientación durante un

período de décadas puede anticipar cada problema difícil, oportunidad atractiva o idea útil que puedan surgir, por lo que estas métricas deben utilizarse para evaluar nuevas propuestas, así como para medir el éxito o el fracaso de las recomendaciones del plan con el tiempo.

Un plan basado en los aportes de la comunidad

Este Plan es el resultado de los comentarios y la colaboración de la comunidad durante más de dos años de amplia difusión por parte de Planificación de Montgomery. Los planificadores se pusieron en contacto con un amplio espectro de partes interesadas, incluidos estudiantes, propietarios de vivienda y asociaciones cívicas, grupos de defensa sin fines de lucro y organizaciones comunitarias, y representantes de grandes y pequeñas empresas. El esfuerzo de difusión se diseñó para enfatizar el compromiso con los residentes que vivirán más tiempo con las recomendaciones hechas en este plan: personas de la generación Y y de la generación X, y estudiantes de escuela secundaria y universitarios, así como miembros de grupos raciales y étnicos que históricamente han sido dejados fuera de los procesos de uso de la tierra y planificación.

Las actividades de compromiso con la comunidad de *Montgomery Prospera 2050* se implementaron a través de cuatro fases a partir del verano de 2019. Cada una de estas fases, Estimular, Educar, Involucrar y Respaldo, incluyó objetivos específicos y estrategias de comunicación y compromiso.

Comunicaciones equitativas y difusión comunitaria

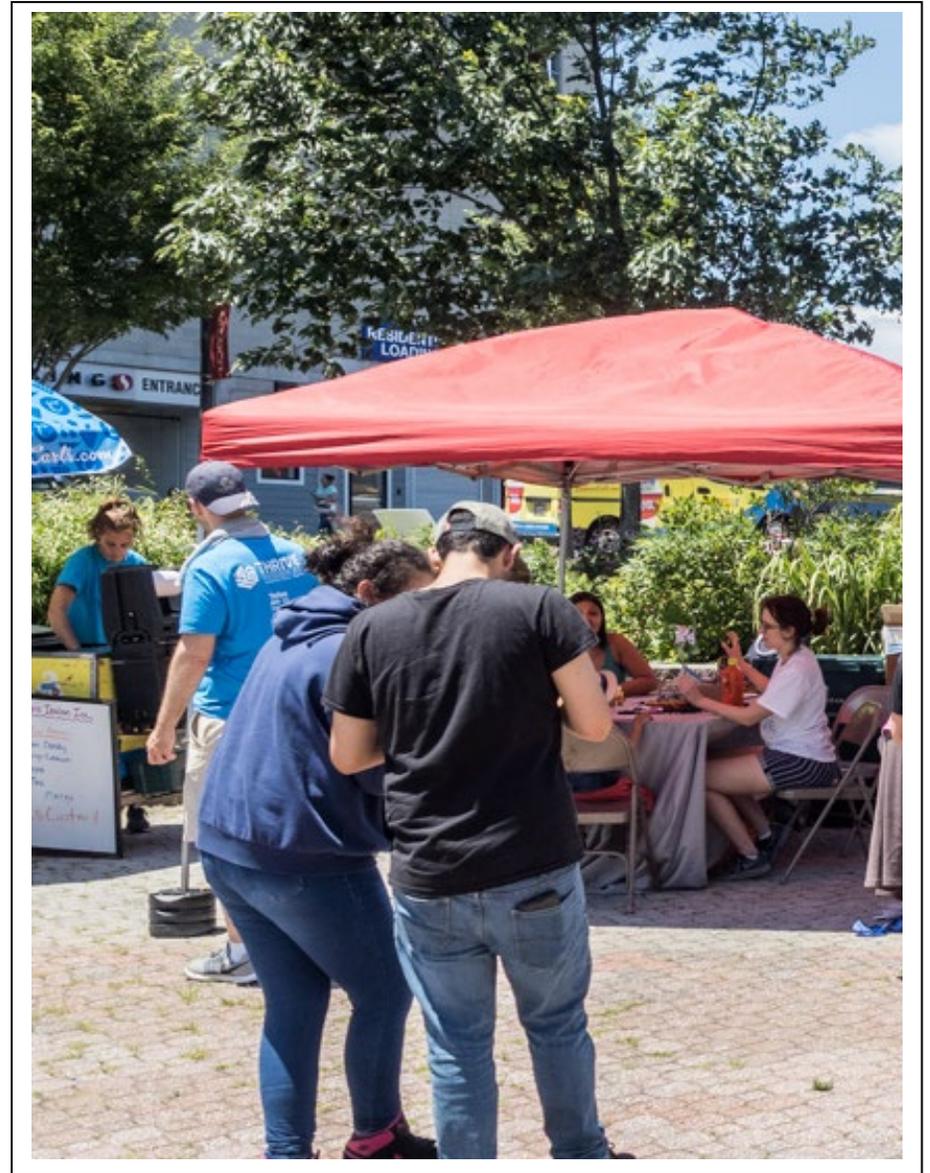
Para audiencias históricamente subrepresentadas, como latinos, afroamericanos, residentes nacidos en el extranjero, arrendatarios y propietarios de pequeñas empresas, el alcance se centra en conectarse con personas influyentes de la comunidad que han establecido confianza dentro de sus comunidades. Esto incluyó la organización conjunta de sesiones de escucha y eventos, la provisión de contenido para eventos y comunicaciones, y el involucramiento de sus organizaciones con herramientas educativas.

Desde junio de 2019 hasta abril de 2021, Planificación de Montgomery organizó múltiples actividades de compromiso presenciales y virtuales para imaginar cómo será la vida en el condado de Montgomery en el 2050 y qué será necesario para garantizar que prosperemos en las próximas décadas. Los planificadores participaron en más de 180 reuniones con miembros de la comunidad y organizaciones; crearon y distribuyeron una “Reunión instantánea” para que los residentes y las organizaciones organizaran sus propios análisis sobre *Montgomery Prospera 2050* y el futuro del condado; crearon un cuestionario en línea solicitando comentarios sobre los valores y las prioridades del plan; crearon un sitio web dedicado (accesible tanto en inglés como en español), con una gran cantidad de materiales en varios idiomas, y distribuyeron decenas de miles de postales y boletines electrónicos para llegar a los miembros de la comunidad en todo el condado. El esfuerzo de difusión fue desafiante debido al inicio de la pandemia de la COVID-19 nueve meses desde que comenzara el proceso de planificación; sin embargo, el trabajo de difusión respondió a este desafío con herramientas innovadoras, incluidas reuniones virtuales exitosas, campañas en redes sociales y eventos emergentes al aire libre. Se incluye información más detallada sobre esta galardonada estrategia de compromiso equitativo en el Apéndice de difusión (publicado por separado).

Para un plan maestro o sectorial típico, el Consejo del Condado celebra una audiencia pública. Para los planes que abarcan una gran área o contienen recomendaciones para un gran número de propiedades, el Consejo celebrará dos audiencias públicas. Para *Montgomery Prospera 2050*, el Consejo celebró dos audiencias públicas en junio de 2021.

Reconociendo el interés en el Plan y esperando recibir aportes de un grupo lo más diverso posible de residentes de condados y propietarios de negocios, el Consejo creó oportunidades adicionales para que los miembros de la comunidad intervinieran. Tras la finalización del Borrador del Comité, el Consejo celebró dos Sesiones de escucha comunitaria, fomentando la participación centrada en los objetivos generales del Plan y las actualizaciones realizadas por el Comité. A principios de 2022, a petición del Presidente del Consejo, los Consejos asesores ciudadanos de los cinco Centros de servicio regionales organizaron un análisis sobre el Borrador del Plan, lo que brindó otra oportunidad para reunir diversas ideas sobre el Plan actualizado de los residentes de todo el condado.

Durante este tiempo de mayor difusión, el Consejo también solicitó a la Oficina de Supervisión Legislativa (Office of Legislative Oversight, OLO) que llevara a cabo una revisión de equidad racial y justicia social del Plan. El hallazgo principal de esta revisión fue que el aporte significativo sobre las recomendaciones del Plan de personas negras, indígenas y de color, así como de otros residentes subrepresentados, requeriría una difusión más dirigida que manejaría mejor un consultor con experiencia en esta área. En respuesta, se contrató un equipo de consultores con amplia experiencia en el involucramiento de comunidades subrepresentadas en una variedad de temas, incluida la planificación del uso de la tierra, el transporte, el desarrollo económico y la vivienda. El equipo de consultores pasó tres meses reuniendo información de comunidades de color y otros grupos subrepresentados dentro del condado; específicamente involucrando a estos miembros de la comunidad en las políticas y prácticas recomendadas en el Borrador del Comité. En consecuencia, el equipo de consultores elaboró un informe que incluye revisiones recomendadas basadas en los comentarios destinados a promover la equidad racial y la justicia social, información detallada sobre el compromiso comunitario dirigido, una descripción del proceso de compromiso comunitario y las metodologías utilizadas para recopilar comentarios, y recomendaciones aplicables a cualquier esfuerzo de difusión futuro. El equipo de consultores también proporcionó un borrador del capítulo sobre equidad racial y justicia social, que es la base del capítulo de este Plan.

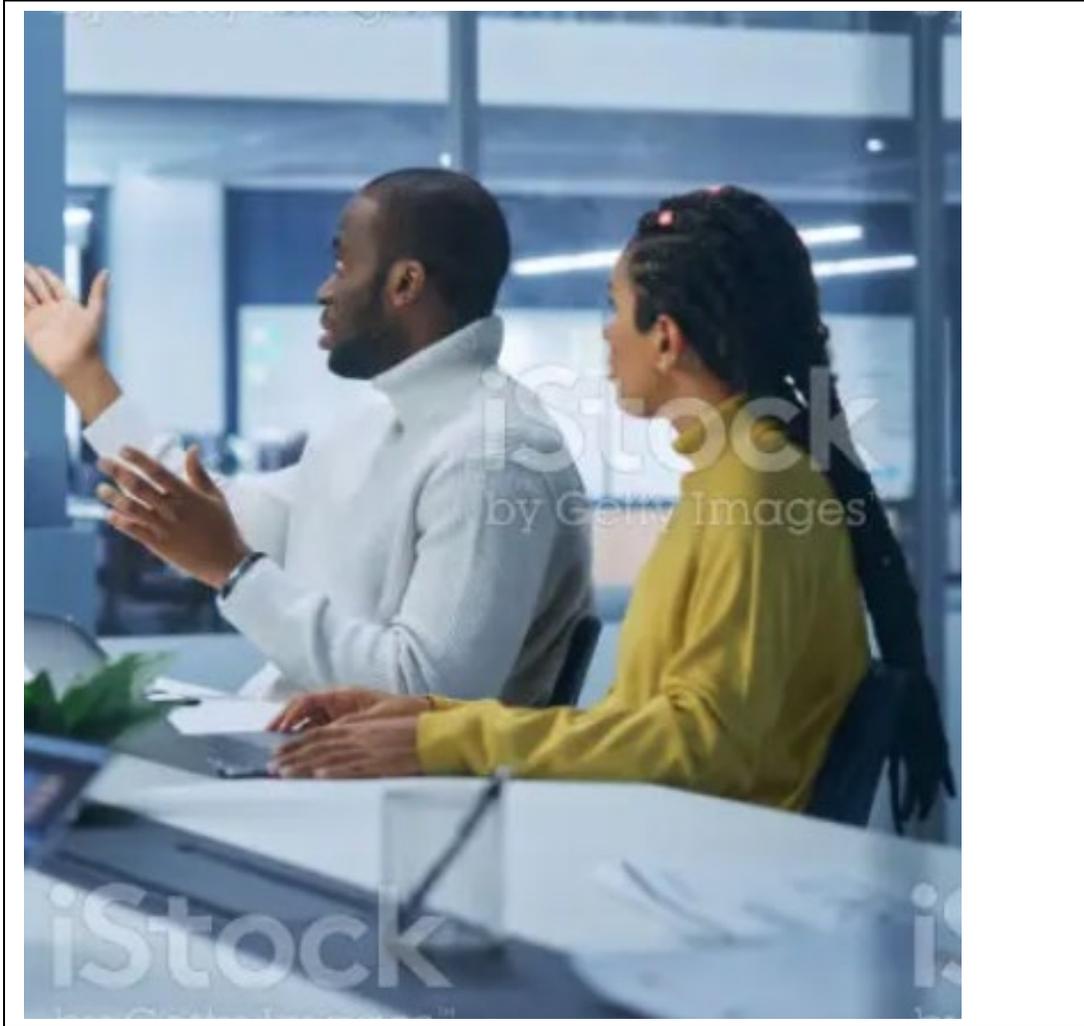




Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

COMPETITIVIDAD ECONÓMICA





El condado de Montgomery se encuentra en el percentil 99 de todos los condados de los Estados Unidos en términos de ingresos familiares, patrimonio neto familiar y logros educativos, y la producción económica bruta del condado supera los \$81 mil millones al año, más de 13 estados. Sin embargo, estas estadísticas no cuentan toda la historia. El rendimiento económico del condado ha sido mixto en el mejor de los casos desde la Gran Recesión de 2008. El crecimiento laboral en las últimas dos décadas ha sido lento y los ingresos familiares han sido invariables. Estas tendencias, si no se abordan, amenazan el éxito futuro del condado de Montgomery. El condado tiene varios mecanismos para abordar estos problemas. *Montgomery Prospera 2050* complementa las iniciativas de desarrollo económico desarrolladas por otras organizaciones, como el Plan estratégico de desarrollo económico desarrollado por la Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Montgomery (Montgomery County Economic Development Corporation, **MCEDC**)³ y la legislación de apoyo comercial adoptada por el Consejo del Condado de Montgomery.

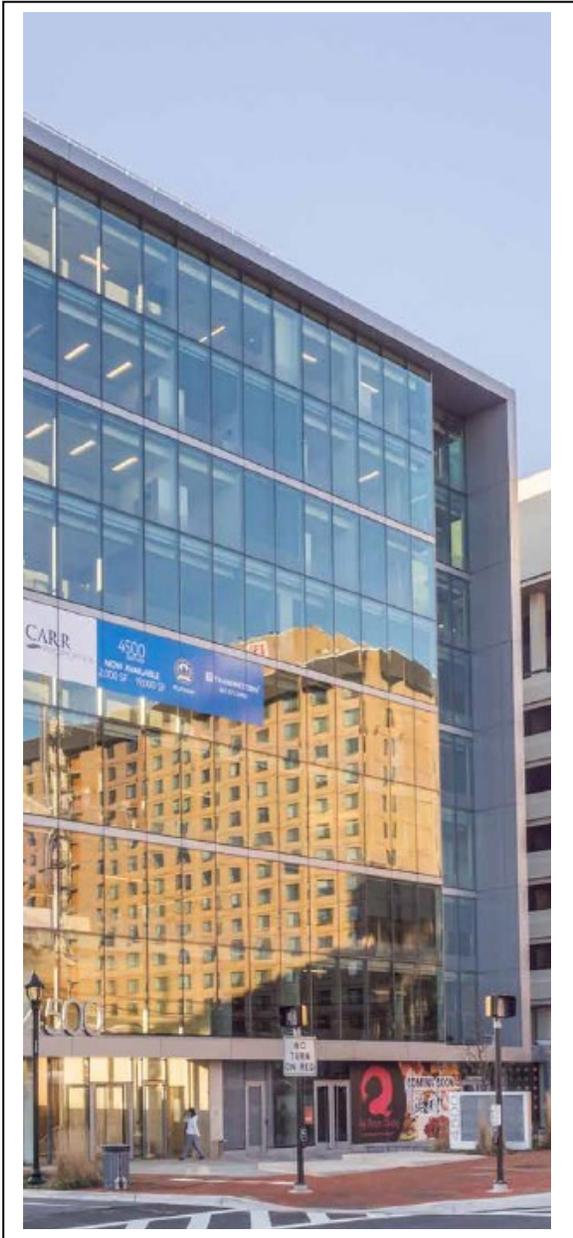
³ El Plan estratégico de desarrollo económico del condado de Montgomery alinea su visión y prioridades con los cuatro pilares de la Plataforma de desarrollo económico del condado en sus cuatro prioridades estratégicas: (1) acelerar la innovación, los impulsores económicos y el emprendimiento; (2) proporcionar una mayor fuerza laboral y oportunidades educativas; (3) construir comunidades habitables que conecten a los residentes con los empleos; y (4) crear una economía inclusiva para la prosperidad compartida. Está previsto que el plan se actualice cada dos años.

Montgomery Prospera 2050 se centra

principalmente en el uso de la tierra, por lo que aborda solo los aspectos del desarrollo económico con una fuerte conexión con el sector inmobiliario y la infraestructura pública. Las recomendaciones de Prospera están diseñadas para fortalecer la capacidad del condado de competir por oportunidades económicas creando excelentes lugares. Los empleadores desean ubicar y expandirse en lugares donde sus empleados desean vivir y trabajar. Las comunidades “completas” bien diseñadas que incluyen una combinación de usos y formas con una infraestructura segura y atractiva para caminar y andar en bicicleta, junto con servicios públicos como parques e instalaciones recreativas, son esenciales para garantizar la calidad de vida que los empleadores desean y que los residentes se merecen. La calidad del lugar no es una estrategia económica integral, pero es una base sólida para el éxito.

Montgomery Prospera 2050 enfatiza la calidad del lugar, los servicios y la infraestructura en lugar de centrarse en políticas para atraer tipos específicos de empleadores o el desarrollo diseñado para adaptarse a ciertos usos de empleo. Hay un valor limitado al intentar predecir cómo factores como el cambio tecnológico o una pandemia podrían afectar la demanda de espacio de oficina u otros aspectos del uso de la tierra y la planificación del transporte. El condado tiene un exceso de espacio de oficina en los edificios existentes y una zonificación flexible ya implementada en los principales distritos comerciales para adaptarse a casi cualquier demanda que pueda surgir para el desarrollo o la remodelación de edificios de oficinas a corto y medio plazo. Esto coloca al condado en una posición para responder y adaptarse a los cambios del mercado.

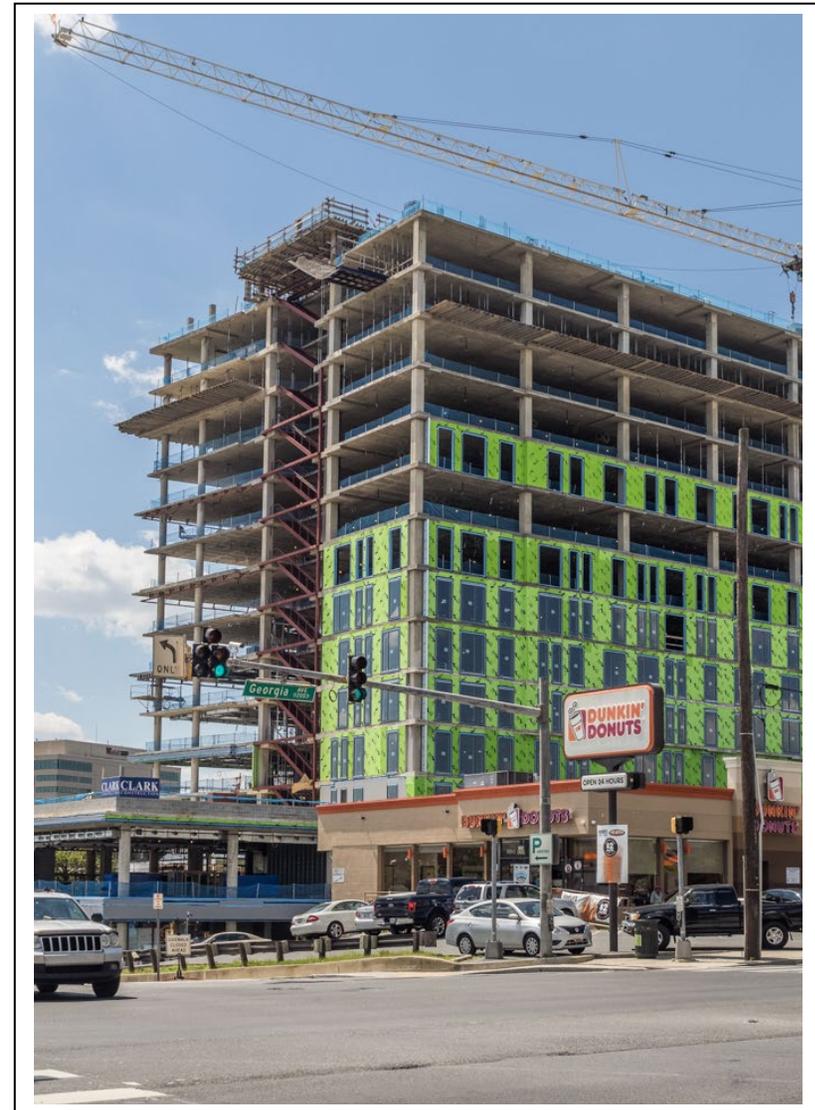
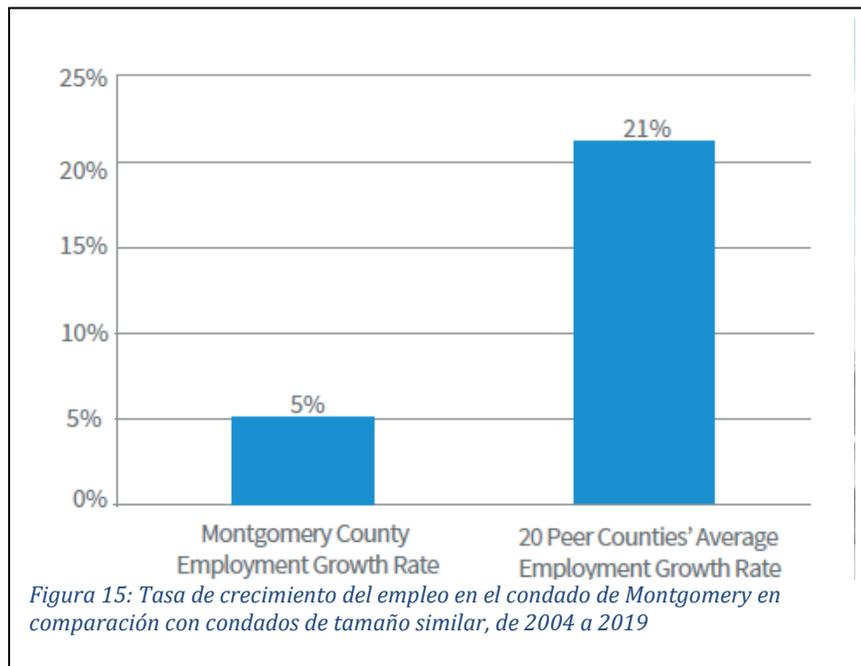
También es vital reconocer que la vivienda es una forma crítica de infraestructura que respalda los esfuerzos para atraer y retener a la fuerza laboral que los empleadores necesitan. *Montgomery Prospera 2050* reconoce la importancia de las abundantes opciones de vivienda y las convenientes opciones de transporte regional para mantener una fuerza laboral competitiva, y el desarrollo de la fuerza laboral ha sido reconocido como clave para hacer que el condado de Montgomery sea económicamente sólido. Al proporcionar atractivas opciones de vivienda que sean accesibles física y económicamente para personas con una amplia gama de ingresos, habilidades y preferencias, podemos ayudar a garantizar que los trabajadores que los empleadores necesitan encuentren una vivienda que les resulte atractiva, conveniente y asequible. Además, al invertir en redes de transporte y comunicaciones, podemos ayudar a nuestros residentes a aprovechar todas las oportunidades económicas y educativas que el condado y la región tienen para ofrecer.



Rendimiento económico del condado de Montgomery: Lo bueno, lo malo y el futuro

El condado de Montgomery continúa beneficiándose de su proximidad a la capital del país, que atrae a personas cualificadas, educadas y motivadas de todo el mundo, pero el número total de puestos de trabajo en el condado de Montgomery creció solo un cinco por ciento entre 2004 y 2019, incluso cuando 20 condados de tamaño similar vieron crecer su base de empleo en un promedio del 21 por ciento.

Los ingresos de los hogares en el condado de Montgomery crecieron un 14 por ciento entre 2009 y 2019, una tasa más lenta que el resto de la región. A pesar de un ingreso familiar promedio de \$111,812, más de una quinta parte de los hogares ganan menos de \$50,000 y casi dos quintas partes de los estudiantes de escuelas públicas califican para comidas gratis o reducidas.



Este débil crecimiento en los ingresos de los hogares y el número de puestos de trabajo de alta remuneración reducen la base fiscal del condado, lo que limita su capacidad de proporcionar y mantener infraestructura, servicios y comodidades de alta calidad. También limita la capacidad de muchos residentes del condado para comprar viviendas, una herramienta clave para aumentar la riqueza de los hogares e invertir en la comunidad. Este es particularmente el caso de los hogares más jóvenes y los hogares que ganan más que el ingreso familiar promedio, que tienen dificultades para pagar una vivienda y echar raíces. El condado de Montgomery tiene una menor participación de adultos jóvenes que jurisdicciones similares en todo el país.

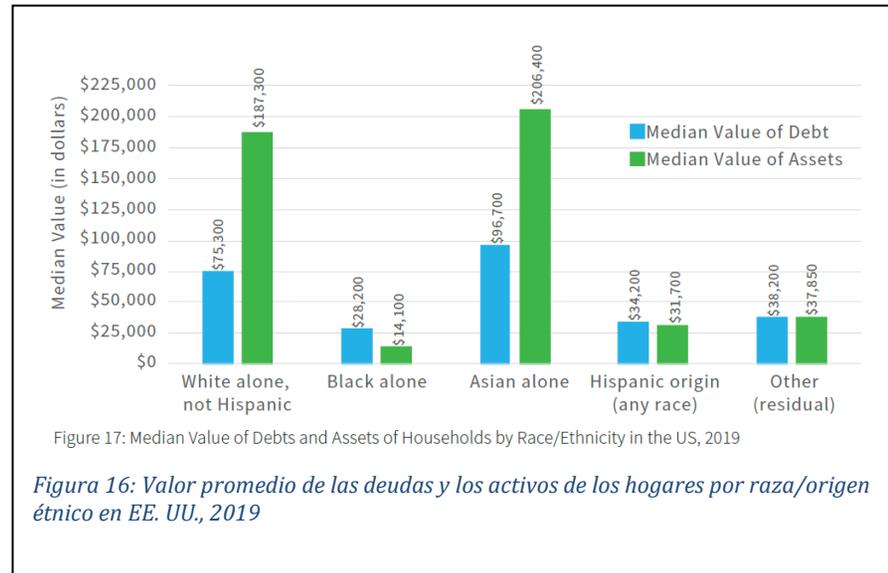


Figura 16: Valor promedio de las deudas y los activos de los hogares por raza/origen étnico en EE. UU., 2019

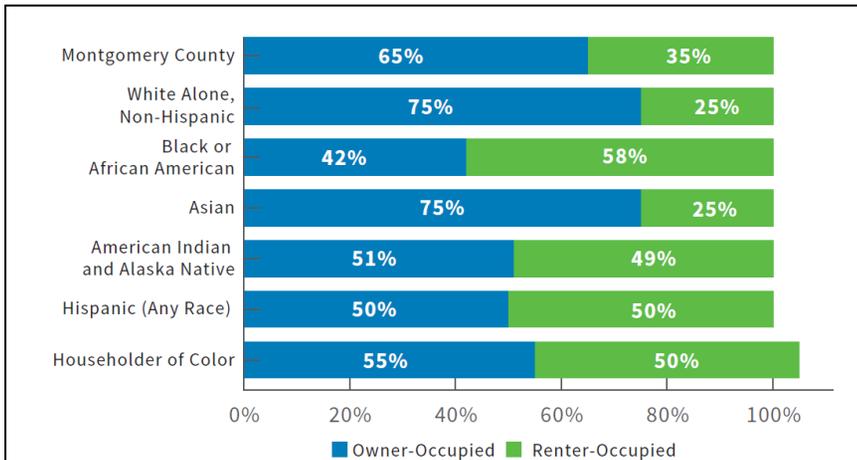
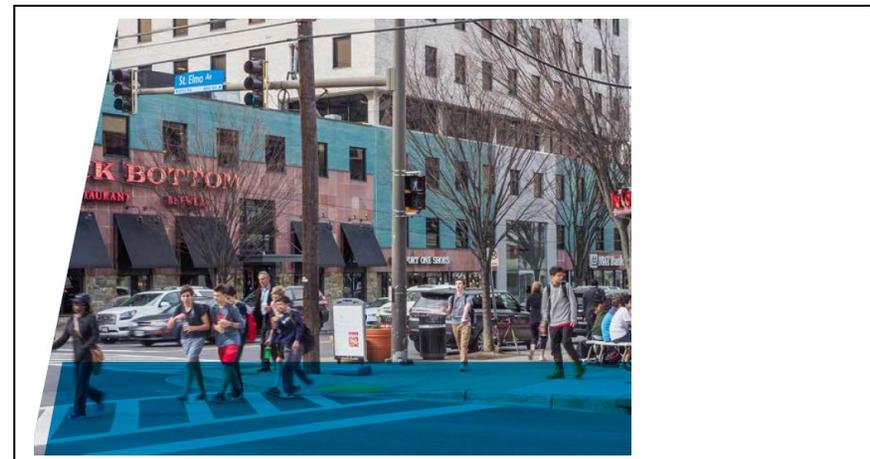


Figure 65: Rate of homeownership by race, 2017

Figura 17: Tasas de propiedad de vivienda por raza, condado de Montgomery, 2019

Gráfico a actualizar



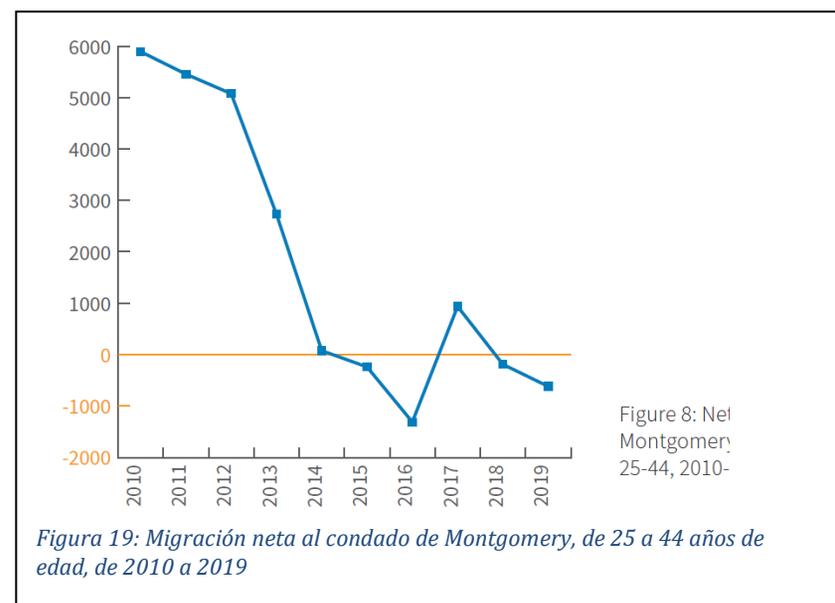
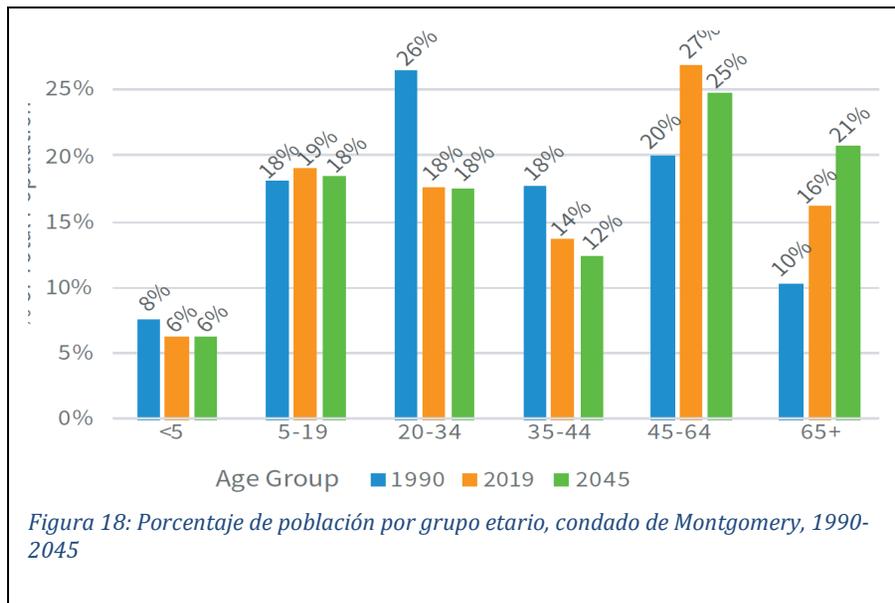
El envejecimiento de la fuerza laboral y las implicaciones para la base fiscal

Todo esto ocurre al mismo tiempo que grandes cantidades de residentes alcanzan la edad de jubilación, lo que crea la proporción de dependencia de adultos mayores más alta de la región. A menos que el condado pueda atraer y retener a más adultos jóvenes, el envejecimiento de la fuerza laboral ejercerá presión sobre la base impositiva a medida que la proporción de residentes del condado de Montgomery jubilados crezca y el porcentaje de residentes en sus años de mayores ingresos se reduzca.

Este cambio demográfico significa que el rendimiento económico del condado tendrá que mejorar solo para mantener los niveles actuales de ingresos fiscales y los servicios que financia, lo que hace que la competitividad económica sea una preocupación aún más apremiante.

Fortaleza en hospitalidad y ciencias biológicas

A pesar de nuestros desafíos, el condado de Montgomery conserva activos significativos que nos ayudarán a competir por oportunidades económicas en el futuro. Por ejemplo, el condado de Montgomery es sede de empresas que representan el 50 por ciento de la capitalización de mercado de todo el sector nacional de la hospitalidad, y el área de Washington está constantemente clasificada como uno de los principales grupos de ciencias biológicas del país, con empresas de biosalud ubicadas en el Great Seneca Science Corridor y en varios centros de la ciudad orientados al transporte público en todo el condado.





Nuestra fortaleza en la investigación farmacéutica y los campos relacionados ha provocado una ola de inversión en el desarrollo de vacunas. La Universidad de Maryland es líder en investigación innovadora en campos emergentes como la computación cuántica, los Institutos Nacionales de Salud y la Administración de Alimentos y Medicamentos están supervisando el desarrollo de nuevos fármacos y dispositivos médicos, y varias empresas locales se están beneficiando de un enfoque en las pruebas, la prevención y el tratamiento de enfermedades infecciosas.

Capital humano: El as bajo la manga del condado de Montgomery

Quizás nuestra diversa fuerza laboral es incluso más importante que las fortalezas del condado de Montgomery en un sector en particular. El condado de Montgomery cuenta con una plantilla altamente capacitada. Entre los adultos del condado de 25 años o más, el 58% de las personas tienen una licenciatura, en comparación con el 41% en Maryland, y solo el 31% en los Estados Unidos en general en el 2019. El condado también cuenta con residentes que trabajan en industrias de servicios que dan apoyo a todo tipo de empresas y residentes, desde trabajadores de restaurantes y paisajistas hasta personal administrativo y de laboratorio. El futuro del empleo y las perspectivas de crecimiento en cualquier campo en particular son difíciles de predecir, por lo que la disponibilidad de personas con una amplia gama de conocimientos y habilidades puede resultar ser nuestro activo más valioso de todos.

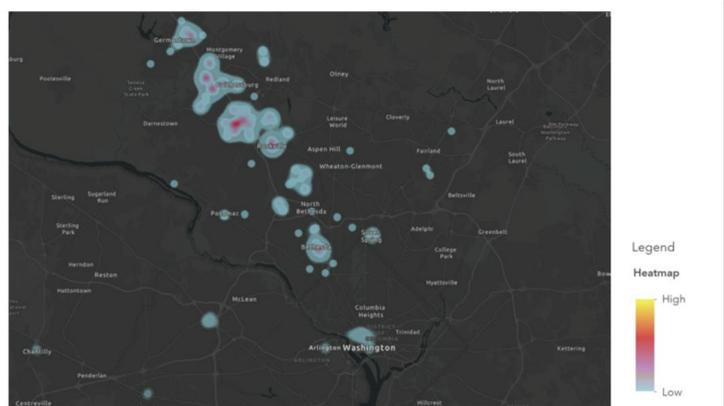


Figura 21: La I-270 en el condado de Montgomery es el epicentro de las empresas de ciencias biológicas en la región de Washington, 2020

Montgomery Prospera establece los pilares para los lugares que prosperan

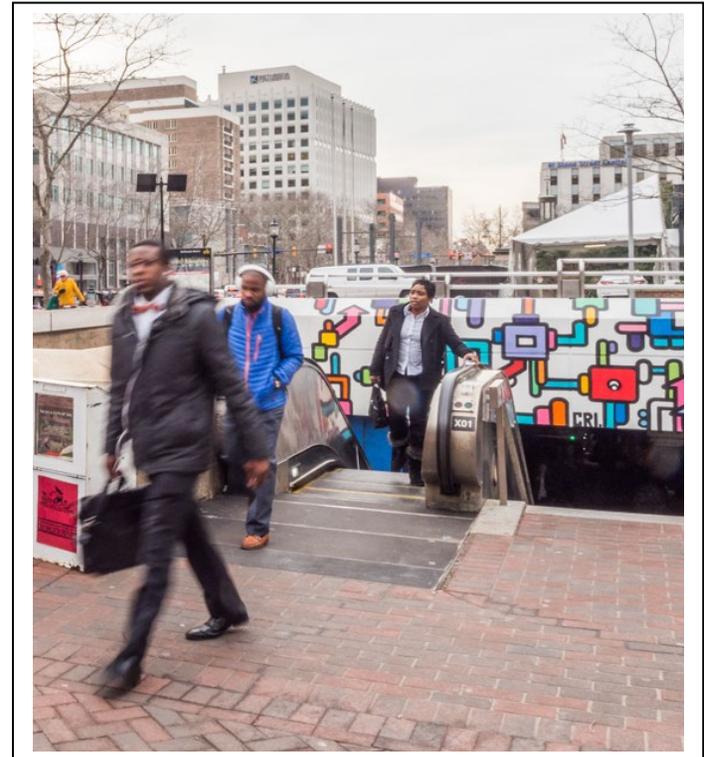
¿Cómo puede un plan de uso de la tierra apoyar la competitividad económica? Prospera se centra en tres áreas específicas: calidad del lugar, transporte y vivienda.

Los mejores lugares son imanes para personas, empresas y empleos

Las personas se sienten instintivamente atraídas por centros de actividad vibrantes que tienen un sentido de lugar con muchas cosas que hacer. Disfrutan viviendo y trabajando en lugares que facilitan la interacción social y donde caminar y andar en bicicleta se siente seguro y atractivo y donde viajar entre sus hogares y otros destinos es accesible y fácil, ya sea en automóvil, bicicleta o transporte público. Los empleadores que toman decisiones sobre dónde ubicarse responden cada vez más a estas preferencias, lo que proporciona a las comunidades que pueden satisfacerlas una ventaja competitiva crucial.

Desarrollar vecindarios y distritos con las características y cualidades que apoyan el surgimiento de comunidades más vibrantes es más fácil decirlo que hacerlo. Es probable que incluso las políticas más progresistas sobre el uso de la tierra, el transporte, la vivienda y los servicios públicos no sean suficientes a menos que se integren en un marco cohesivo. Por ello, *Montgomery Prospera 2050* recomienda estrategias que se refuercen mutuamente, utilizando la forma compacta como base, las Comunidades completas y la “vida a 15 minutos” como objetivos de orientación básicos, la atención a los aspectos estéticos y funcionales del diseño y la importancia de aumentar las opciones de alojamiento y transporte como criterios importantes para la implementación. Cada uno de estos temas se trata en profundidad en los capítulos de política de *Montgomery Prospera 2050*.

Además, Prospera considera que los parques son infraestructuras para el desarrollo económico. Los lugares de primera categoría requieren parques, recreación y actividades culturales de primera categoría. Por ejemplo, Central Park en Nueva York, Golden Gate Park en San Francisco, Millennium Park en Chicago o Hyde Park en Londres y la importancia de los grandes parques urbanos se vuelve clara. De hecho, los parques y los servicios relacionados se citan regularmente como uno de los factores más importantes que influyen en las decisiones de las empresas sobre dónde reubicarse o expandirse. Varios estudios han demostrado que los parques aumentan los valores de las propiedades adyacentes entre un 5 y un 20 por ciento, lo que proporciona incentivos para que los propietarios contribuyan a la creación de parques públicos o para construir espacios de propiedad privada y accesibles públicamente para la recreación y reuniones. Del mismo modo, la inversión financiada por los contribuyentes en parques y programas y servicios relacionados ofrece sólidos rendimientos económicos para el público. Estos temas se tratan con mayor detalle en el capítulo Parques y recreación de Prospera.



Por último, las formas de crecimiento y la creación de lugares de calidad promovidos por Prospera son económicamente sostenibles. La intuición de que el desarrollo compacto conduce a un uso eficiente de la infraestructura, y tiene el potencial de reducir los costos de la vivienda privada y de la infraestructura, ha sido respaldada por décadas de investigación. Casi todos los estudios de alta calidad que comparan los costos de infraestructura y servicio del desarrollo disperso con los de las comunidades compactas han demostrado que el urbanismo compacto reduce las cargas de costos en el sector público. Por ejemplo, un estudio que comparaba los gastos de infraestructura de 283 condados durante un período de 10 años descubrió que los condados con patrones de crecimiento compacto gastaban menos que los condados menos densamente desarrollados (controlando el tamaño y los valores de las propiedades) en los costos directos totales de infraestructura e instalaciones de capital, así como varias subcategorías de infraestructura y servicios, lo que incluye carreteras, recolección de basura, policía, bomberos, parques y recreación, educación y bibliotecas.⁴ Además de reducir los costos, el desarrollo compacto también tiende a aumentar los ingresos⁵ municipales, lo que refuerza el argumento para centrar el crecimiento en los nodos y corredores.

Los lugares transitables a pie y en bicicleta que están conectados al transporte público amplían la oportunidad económica

Casi cualquier otra forma de transporte diario, caminar, andar en bicicleta o viajar en autobús o tren, es potencialmente menos costoso (monetariamente) que conducir un vehículo de ocupación individual, tanto de forma personal como en términos de gasto público. Las dos revisiones exhaustivas de la voluminosa literatura sobre la relación entre el entorno construido y el comportamiento de los viajes realizados en la última década coinciden en que las características del desarrollo compacto como la densidad doméstica, la accesibilidad laboral y la densidad de la intersección y la red callejera reducen la conducción.⁶

Además, mejores conexiones de transporte público a los centros de trabajo hacen que el condado sea una opción más atractiva para los empleadores al facilitar que sus empleados actuales y futuros lleguen al trabajo. Debido a que se prevé que los tiempos de conducción y el tráfico de automóviles de paso seguirán creciendo, las inversiones en el transporte público pueden aumentar significativamente nuestra “área de desplazamiento” y evitar los viajes de ida y vuelta al trabajo cada vez más largos, lo que hace que el condado de Montgomery sea económicamente competitivo.

Una mayor prioridad para las inversiones en infraestructura de transporte público, para caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta es fundamental para construir Comunidades completas (descritas en XX) que tengan las comodidades, el sentido de pertenencia y el nivel de actividad que buscan cada vez más personas de todos los orígenes y edades. Las mejoras del transporte público ejercen una presión gravitacional sobre el desarrollo inmobiliario al crear incentivos y oportunidades para localizar una variedad de usos, servicios y actividades cerca de las ubicaciones de las estaciones, y entre sí.

⁴ Carruthers, J. I., & Ulfarsson, G. F. (2003). La dispersión urbana y el costo de los servicios públicos. *Medioambiente y planificación B: Planificación y diseño*, 30(4), 503-522.

⁵ Litman, T. (2021). *Comprensión de los ahorros de crecimiento inteligente*. Instituto de Políticas de Transporte de Victoria. https://www.vtpti.org/sg_save.pdf

⁶ Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Viajes y el entorno construido: Un metanálisis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294; Stevens, M. R. (2017). ¿El desarrollo compacto hace que las personas conduzcan menos? *Journal of the American Planning Association*, 83(1), 7-18.

Vivienda para la fuerza laboral necesaria para una economía sólida

Aumentar el suministro de nuevas viviendas cerca del transporte público, los empleos y los servicios podría mejorar la calidad de vida de todos en el condado, a la vez que ayudará a atraer y a retener la fuerza laboral ampliamente calificada que los empleadores necesitan, lo que hará que el condado sea más competitivo económicamente. La creciente demanda de vecindarios transitables a pie con una mezcla de usos, especialmente cerca del transporte público, está bien documentada. Las viviendas en “lugares urbanos transitables a pie (Walkable Urban Places, WalkUPs)” tiene un precio un 71 por ciento más alto por pie cuadrado que otros lugares en el **área de Washington**⁷, lo que refleja tanto el atractivo como la escasez relativa de estos tipos de lugares. Al concentrar más viviendas de diferentes tamaños y tipos cerca de corredores de transporte de alta calidad, podemos proporcionar viviendas que ayudarán a conservar a los trabajadores más productivos del condado, frenar los precios crecientes en los lugares más deseables y mejorar la accesibilidad de los empleos, el transporte y los servicios siendo conscientes de no desplazar a los residentes actuales.



Por el contrario, si no tenemos suficientes viviendas, los trabajadores continuarán aumentando el costo de las residencias existentes hasta que solo el acaudalado pueda pagar una vivienda decente en ubicaciones convenientes. Los residentes de ingresos bajos y medios serán excluidos por completo o enfrentarán condiciones de vivienda deficientes y abarrotadas en lugares remotos con viajes largos y difíciles. Sin viviendas asequibles y accesibles dispersas por todo el condado, nunca podremos atraer y retener a la fuerza laboral ampliamente calificada necesaria para administrar empresas de manera eficaz, independientemente de su escala o sector económico.

El papel del regionalismo en el fortalecimiento y la diversificación de nuestra base de trabajo

Incluso mientras nos centramos en reforzar nuestra posición competitiva en sectores como la hospitalidad y las ciencias biológicas, también debemos diversificar nuestra base de trabajo y mejorar las conexiones con los centros de empleo e innovación en toda la región. El condado de Montgomery es parte de una economía regional dinámica con una rica combinación de instituciones públicas y empresas privadas.

Muchos residentes de la región de Washington viajan hacia, desde o a través del condado de Montgomery para llegar a puestos de trabajo u hogares en otras jurisdicciones dentro de la región. Sus vecinos sienten los efectos de las decisiones sobre vivienda, administración ambiental, desarrollo económico y otros problemas en cualquier jurisdicción del área del D. C. Disfrutamos de muchos beneficios de la cooperación con nuestros vecinos, pero también competimos contra ellos por oportunidades, y el consenso sobre cómo abordar los problemas regionales a menudo es difícil. El condado de Montgomery es una parte integral de la región más grande y debe encontrar formas de trabajar de manera más eficaz con otros gobiernos de la zona para que todos nos fortalezcamos.

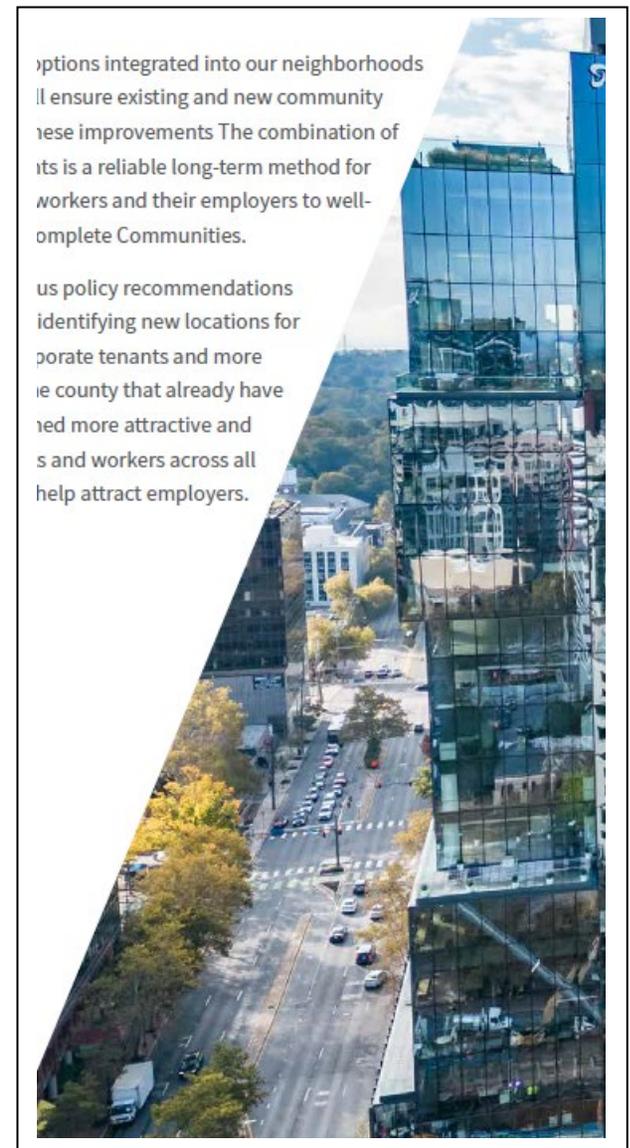
⁷ “D. C.: El llamado de alerta: La capital de la nación como modelo nacional de lugares urbanos transitables a pie”, Leinberger, Christopher. Facultad de Negocios de la Universidad George Washington, 2012

Conclusión: Excelentes lugares como denominador común para el rendimiento económico

Montgomery Prospera 2050 es un plan integral de uso de la tierra, no un plan integral de desarrollo económico, por lo que se centra en formas de ayudar a crear el tipo de lugares donde las personas con diversas opciones desean vivir y trabajar en lugar del desarrollo de la fuerza laboral, incentivos financieros para la reubicación y retención de empresas, u otros temas importantes relacionados con la competitividad económica. No pretende sustituir los programas económicos, políticas y planes más amplios del condado, pero en una era con una demanda limitada de construcción de nuevas oficinas y una fuerte preferencia de mercado para ubicar empresas en áreas de alta calidad, de uso mixto, transitables y orientadas al transporte público, es una de las mejores estrategias disponibles para el gobierno local para hacer crecer nuestra fuerza laboral y nuestra base impositiva.

Al tomar decisiones sobre cómo asignar recursos escasos disponibles para subsidios, incentivos y el desarrollo de la fuerza laboral, la tensión entre reforzar las fortalezas existentes y buscar formas de diversificar en nuevos sectores a menudo presenta opciones difíciles. Afortunadamente, los tipos de infraestructura, servicios y comodidades que hacen que un lugar sea atractivo para los empleados y empleadores generalmente no son específicos del sector. Dicho de otro modo, las cosas que harán que el condado de Montgomery sea atractivo para las personas que trabajan en las ciencias biológicas o la hospitalidad son las mismas cosas que atraen a personas en otros campos y en una variedad de niveles de habilidad.

Las recomendaciones de los siguientes capítulos sientan las bases para las iniciativas de desarrollo económico emprendidas por otras entidades. Por ejemplo, el Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) del condado debe alinearse con las recomendaciones de *Montgomery Prospera 2050* a fin de hacer que nuestros barrios sean más atractivos para el desarrollo privado a través de la provisión de transporte de alta calidad, aceras y una red de calles transitables a pie, grandes parques urbanos y escuelas de alto rendimiento e integradas racialmente. Además, las comunidades diseñadas con suficientes opciones de vivienda asequibles y accesibles integradas en nuestros vecindarios para limitar el desplazamiento garantizarán que los miembros de la comunidad existentes y nuevos se beneficien de estas mejoras. La combinación de este tipo de inversiones es un método confiable a largo plazo para atraer y retener a los trabajadores y sus empleadores a Comunidades completas bien diseñadas y planificadas.



Options integrated into our neighborhoods
to ensure existing and new community
these improvements. The combination of
this is a reliable long-term method for
workers and their employers to well-
complete Communities.

Our policy recommendations
identifying new locations for
to provide tenants and more
the county that already have
led more attractive and
and workers across all
help attract employers.

El propósito de las diversas recomendaciones de políticas en este Plan trata menos de identificar nuevas ubicaciones para grandes arrendatarios gubernamentales o corporativos y más sobre hacer que partes del condado que ya han sido desarrolladas o planificadas sean más atractivas y accesibles para todos los residentes y trabajadores de todos los campos, lo que a su vez ayudará a atraer a los empleadores.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

EQUIDAD RACIAL Y JUSTICIA SOCIAL



Planificación para la igualdad racial y la justicia social



La profesión de la planificación moderna nació de movimientos sociales como el movimiento “Reforma de casas de vecindad”, que expuso ampliamente condiciones de vida subestándar soportadas por residentes inmigrantes y de clase trabajadora en la ciudad de Nueva York a finales del siglo XIX. La Ley de Casas de Vecindad de 1901 estableció una de las primeras leyes que rigen cómo deben construirse y regularse los edificios para tener en cuenta la salud y la seguridad humanas. Desde ese momento, innumerables académicos, organizadores, políticos y agitadores han contribuido a establecer la planificación urbana como el “campo de estudio epistemológico”, que informa cómo se toman muchas de las decisiones que afectan nuestras vidas. La planificación es la herramienta que el estado utiliza al ejercer su “poder policial” para regular y gobernar el desarrollo de la tierra y la infraestructura a través de planes, códigos y ordenanzas, y sus procesos administrativos asociados. Como tal, las decisiones de planificación tienen impactos significativos y transversales; cómo y dónde se construyen las cosas (o no se construyen) se correlacionan directamente con la calidad física del lugar y la calidad de vida de los habitantes. Es precisamente debido a la enorme importancia de planificar por qué quién participa en el proceso de planificación es tan importante para determinar los resultados futuros.

Históricamente, con frecuencia ha habido un ambiente de desconfianza en torno a la planificación porque a menudo hay oportunidades limitadas para que los ciudadanos cotidianos participen y realmente estén capacitados para tomar las decisiones importantes con respecto al crecimiento y desarrollo futuro de sus comunidades. Esta dinámica se ve agravada por un legado de exclusión reforzado por el racismo y el clasicismo. En términos generales, el poder y la autoridad de toma de decisiones en la planificación se han reservado para aquellos con acceso político directo o aquellos con privilegios asociados con la riqueza, la educación, la raza y/o el estatus social. Este desequilibrio ha contribuido a una dinámica en la que los intereses del “capital” a menudo han superado el interés del bien público. Aunque la teoría de mercado del capitalismo tiene sus méritos, uno de sus defectos es que no existe ningún mecanismo por el cual se paguen las externalidades (como la contaminación). Las recetas de planificación están diseñadas para corregir fallas del mercado cuando el mercado no puede corregirse a sí mismo. En consecuencia, la planificación es una de las herramientas principales a nuestra disposición para abordar los problemas de desigualdad racial e injusticia social, que suelen aparecer en forma de segregación, pobreza y sus impactos asociados.

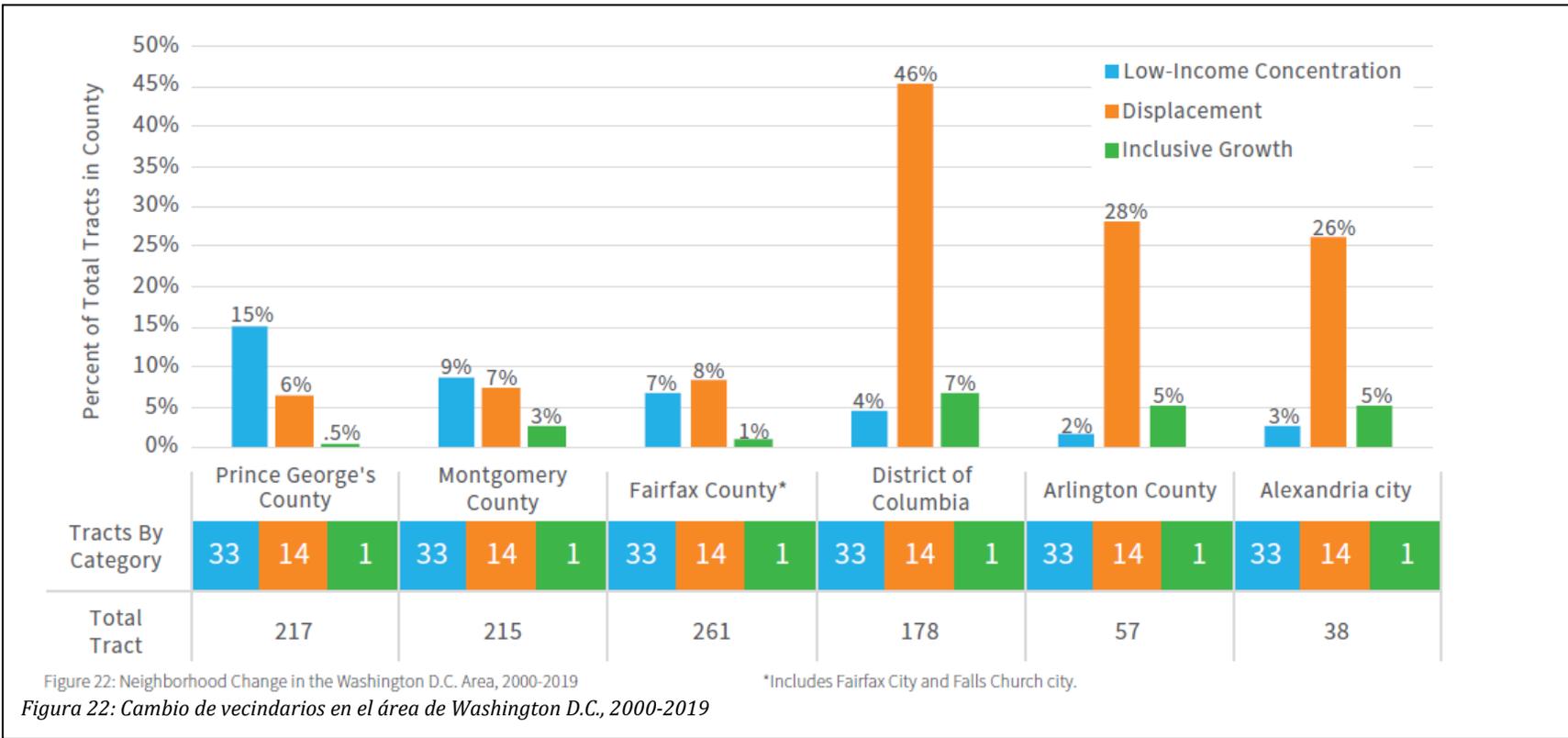
Encuesta antes del plan

La teoría de la planificación se basa en el trabajo de Patrick Geddes, un pionero de la planificación, que teorizó que se debe “encuestar antes de planificar”. La idea subyacente es que antes de poder aplicar una receta, debe comprender y diagnosticar a fondo los problemas. El compromiso público significativo es el requisito previo para construir la transparencia, la confianza y las relaciones de colaboración con las comunidades que se necesitan para establecer el proceso de aprendizaje bidireccional que respalda las soluciones de planificación holística. Sin una consulta cuidadosa con la comunidad, es poco probable que se pueda lograr una comprensión integral del lugar. John Forester, un preeminente profesor de planificación urbana que escribe sobre procesos de planificación participativos, enfatiza que los oídos son la herramienta más útil del profesional y que escuchar es el ejercicio de planificación más importante.

Dos Estados Unidos

Durante el Movimiento por los Derechos Civiles, el Dr. Martin Luther King, Jr. dio un discurso sobre las “Dos Estados Unidos” que destacó el legado de la opresión racial y económica y el sufrimiento de las personas pobres y cómo sus experiencias vividas se yuxtaponen con la promesa de Estados Unidos como la tierra de la oportunidad, la vida, la libertad y la búsqueda de la felicidad. Desafortunadamente, durante las décadas desde que se dio este discurso, todavía hay franjas significativas de comunidades negras, indígenas y otras personas de color (black, indigenous and other people of color, BIPOC) que siguen estando atrapadas en la pobreza cíclica. Los desafíos persistentes de la movilidad social y económica se destacan claramente en el uso de la tierra y los patrones económicos observados en el condado de Montgomery en la actualidad.

En este momento en todo Estados Unidos, todavía estamos viendo comunidades de color que lidian desproporcionadamente con la erosión de la infraestructura, las condiciones de vida deficientes y los problemas de justicia ambiental como el agua potable insegura. Estos vecindarios no existen por casualidad, fueron “tallados” en el mapa hace años por personas que ejercieron el poder de planificación. Con demasiada frecuencia, cuando finalmente se presta atención a estas comunidades, los residentes originales son desplazados y no pueden beneficiarse. El ciclo de desinversión y especulación inmobiliaria en comunidades de color en todo el país se ha documentado bien con el tiempo, lo que convierte a la “gentrificación” en uno de los problemas más candentes que afectan al sector urbano de Estados Unidos hoy en día.

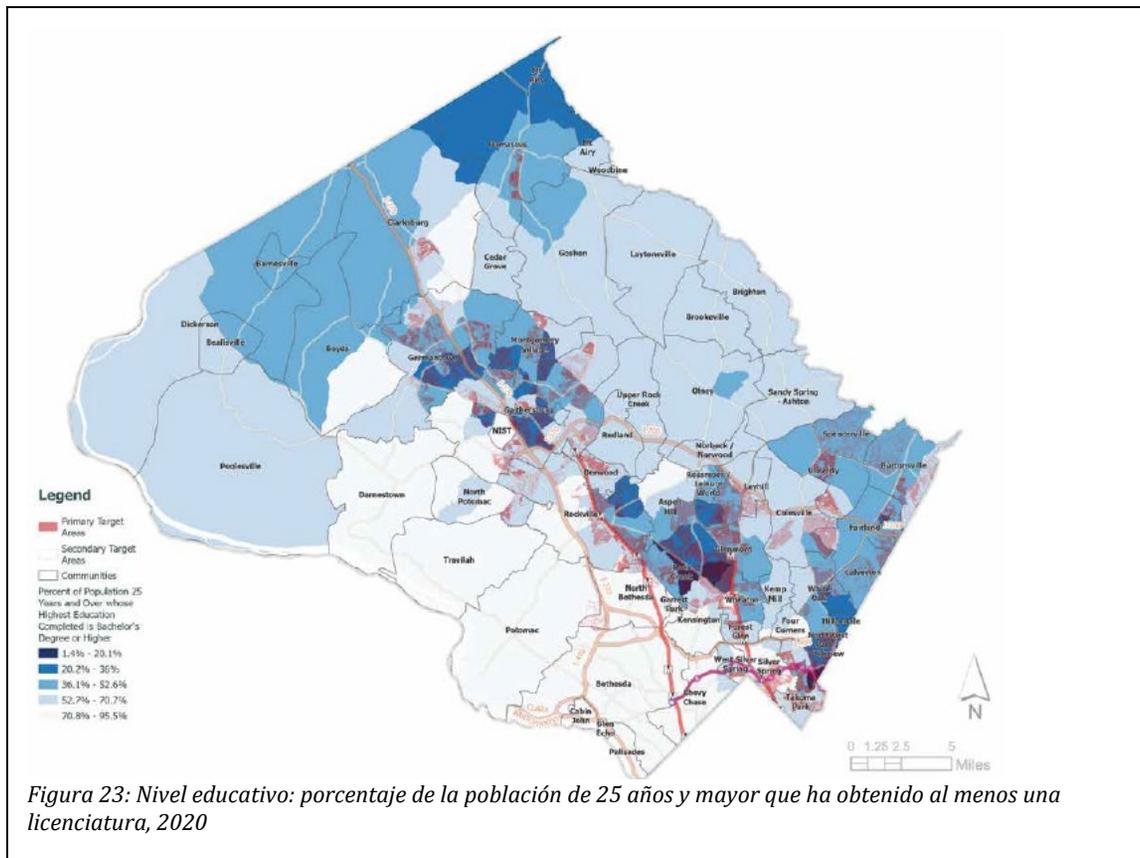


Según el estudio de Cambio de vecindarios en el área de Washington, D.C. de Planificación de Montgomery de 2022, mientras que el desplazamiento y la concentración de la pobreza tienen lugar en el condado de Montgomery, la concentración de la pobreza afecta a más personas y más vecindarios que el desplazamiento. Los vecindarios que observan un aumento de la concentración de pobreza se enfrentan al riesgo de mayor desinversión y privación de oportunidades para sus residentes. *Montgomery Prospera 2050* y la Agenda de equidad de Planificación de Montgomery enfatizan que los recursos del condado deben priorizarse en estas áreas para estimular la inversión. Aunque el estudio de Cambio de vecindarios muestra que las áreas del condado de Montgomery que vieron suficiente construcción de viviendas nuevas evitaron tanto el desplazamiento como la concentración de pobreza mientras experimentaban un crecimiento socioeconómico inclusivo, la evaluación continua de estas dinámicas es esencial para la equidad racial y la justicia social en el condado.

Nivel educativo

A medida que el condado se vuelve más racial y étnicamente diverso, nuestros vecindarios aún están separados en gran medida por ingresos y líneas raciales. Esta separación geográfica tiene consecuencias importantes para el acceso a oportunidades educativas y para las perspectivas de vida de los niños de nuestro condado. Existen diferencias en la calidad de la educación entre las escuelas públicas K-12 y las brechas de

rendimiento académico entre los diferentes grupos raciales. En el 2019, tres cuartos de los estudiantes negros, hispanos y que están aprendiendo inglés de las Escuelas Públicas del Condado de Montgomery, junto con más del 80 por ciento de todos los estudiantes de bajos ingresos del sistema, se inscribieron en escuelas con contenido en alta pobreza. En cambio, más de dos tercios de todos los estudiantes blancos, asiáticos y multirraciales se inscribieron en escuelas de baja pobreza. (Véase también el Apéndice B-11: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 1990-2020).

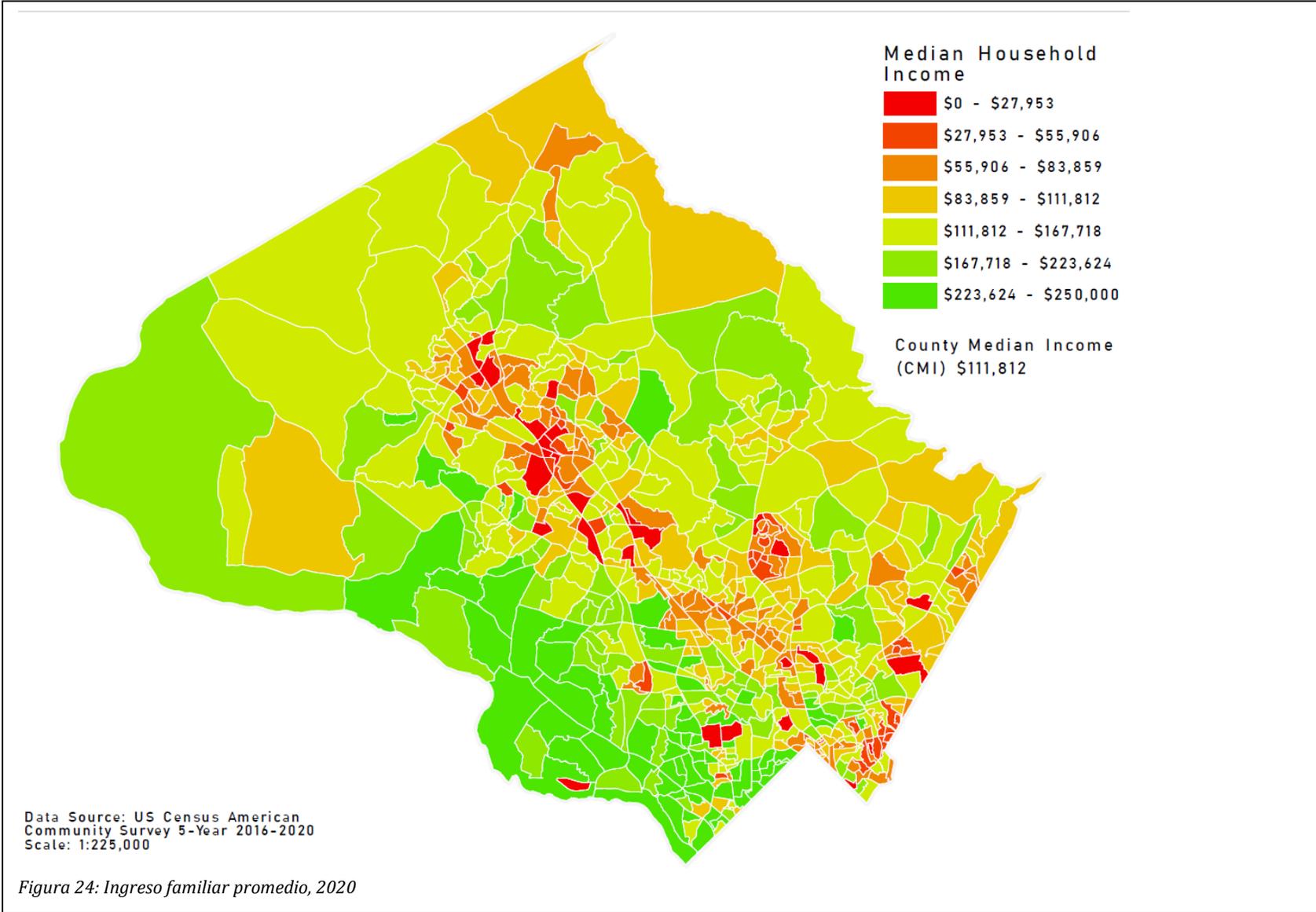


A medida que buscamos un futuro más

Como ilustra la Figura 23, los tramos del censo con proporciones bajas (del 20 al 36 por ciento) de los que tienen una licenciatura o un título superior se concentran en los tramos dentro de Germantown, Montgomery Village y Gaithersburg. Las comunidades de Rock Creek, Wheaton y Oakview tienen tramos con la menor proporción (del 1.4 al 20.1 por ciento) de la población que tiene una licenciatura o un título superior. Los tramos con las concentraciones más bajas de nivel educativo también son aquellos que superponen las áreas objetivo primarias y secundarias con altas concentraciones de BIPOC y residentes de ingresos bajos y moderados. No es ninguna coincidencia que el mapa de ingreso familiar promedio (Figura 24) “siga” el mapa de nivel educativo. Las comunidades altamente educadas del condado de West superan con creces los ingresos en otras partes del condado.

Figura 23: Nivel educativo: porcentaje de la población de 25 años y mayor que ha obtenido al menos una licenciatura, 2020

equitativo e inclusivo, el acceso a una educación de calidad seguirá siendo un impulsor importante del desarrollo equitativo. No bastará con mejorar el acceso a la infraestructura y los servicios en áreas aisladas racial, social y económicamente. También debemos facilitar la integración de los vecindarios y nuestras escuelas por raza e ingresos, a través del aumento de las oportunidades de empleo y vivienda en todas las áreas de nuestro condado. El crecimiento del aprendizaje en línea también está cambiando la educación superior, creando más oportunidades para que las personas accedan a los cursos en línea y reduciendo las oportunidades de interacciones formales e informales en los campus. Aumentar la participación de vecindarios y escuelas mixtas racial y económicamente en todas las partes del condado es fundamental para garantizar que las desigualdades del pasado no se perpetúen en el futuro. (Véase el Apéndice B-11: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 1990-2020).



Equidad racial

El trabajo de equidad racial busca sanar; la implementación de sus ideales requiere un examen honesto y cuidadoso de la historia para informar las acciones deliberadas destinadas a reparar las injusticias pasadas que han afectado de forma desproporcionada a las comunidades negras e indígenas en Estados Unidos. El legado de las políticas racistas, y los usos de la tierra en los que influyeron, repercute en todo el espectro de comunidades de color, con comunidades latinas, asiáticas y otras comunidades de BIPOC que experimentan desafíos diferentes, pero familiares. Abordar la equidad racial requiere una visión honesta de las causas raíz de los problemas sociales y reconocer que se requiere algún tipo de indemnización para solucionarlos.

Para que la planificación sea más equitativa, debemos reconocer los sistemas de discriminación racial y privilegio que refuerzan los resultados dispares para los hogares del condado de Montgomery. La planificación por sí sola no puede acabar con el racismo y la segregación ni evitar la erosión de las comunidades culturales que desean permanecer intactas; sin embargo, puede ser una herramienta importante para comenzar el trabajo de dismantelar sistemas de privilegio establecidos desde hace mucho tiempo.

Justicia social

En un sentido de planificación, la riqueza le da la oportunidad de excluirse: vivir en un entorno en el que no tiene que interactuar con personas pobres. Sin embargo, debido al valor temporal del dinero, la naturaleza compuesta de la creación de riqueza y otros factores, la brecha de riqueza entre los “ricos” y los “pobres” está creciendo. Este desequilibrio crea una tensión en la sociedad que la hace inestable.

La justicia social es un proceso mediante el cual las personas de la clase trabajadora comienzan a acceder a los privilegios que solo disfruta la clase históricamente privilegiada, permitirse estilos de vida saludables y experimentar la educación y los entornos construidos que les inspiran a llevar vidas más felices y productivas. En los tiempos modernos, esto es cada vez más importante, ya que cada vez más personas tienen dificultades para prosperar económicamente. En ocasiones, el condado de Montgomery ha tomado medidas progresistas para abordar la desigualdad, como adoptar la primera ley de zonificación inclusionaria de la nación, y hasta el día de hoy, la más exitosa, el programa de unidad de vivienda de precio moderado (Moderately Priced Dwelling Unit, MPDU), que garantiza que las viviendas con restricción de ingresos se construirán en cada parte del condado como parte de los proyectos de desarrollo de viviendas asequibles a tasa de mercado. El condado también ha priorizado el uso de sus propios recursos para ayudar a construir viviendas asequibles tanto al ubicar viviendas junto con otros usos públicos como al eliminar el exceso de tierra pública a cambio de la creación de viviendas más asequibles.



Además de estos programas relacionados con la vivienda, el condado de Montgomery, a través de su Departamento de Salud y Servicios Humanos, ha creado un sólido conjunto de servicios sociales para abordar las necesidades de salud y otros servicios integrales de los residentes del condado. A medida que el condado planifica el futuro, debería seguir buscando formas de abordar las necesidades específicas de las poblaciones vulnerables afectadas por los costos ocultos de la pobreza y determinar más formas de diseñar comunidades para reducir los problemas asociados con la salud pública, el crimen, la inestabilidad de la vivienda, la inseguridad alimentaria y la segregación.

Justicia en la planificación

¿Un derecho a la ciudad?

“El derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual para acceder a los recursos urbanos: es un derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad. Además, es un derecho común en lugar de individual, ya que esta transformación inevitablemente depende del ejercicio de un poder colectivo para reformar los procesos de urbanización. La libertad de hacer y reconstruir nuestras ciudades y a nosotros mismos es, quiero argumentar, una de las máspreciadas pero más desatendidas de nuestros derechos humanos” (David Harvey, El derecho a la ciudad, 2008).

Propiedad y pacificación

“La calidad de la vida urbana se ha convertido en un producto básico, al igual que la propia ciudad, en un mundo en el que las industrias del consumo, el turismo, la cultura y el conocimiento se han convertido en aspectos importantes de la economía política urbana. La inclinación posmodernista por fomentar la formación de nichos de mercado, tanto en los hábitos de los consumidores como en las formas culturales, rodea la experiencia urbana contemporánea con un aura de libertad de elección, siempre que tenga el dinero”. (David Harvey, El derecho a la ciudad, 2008)



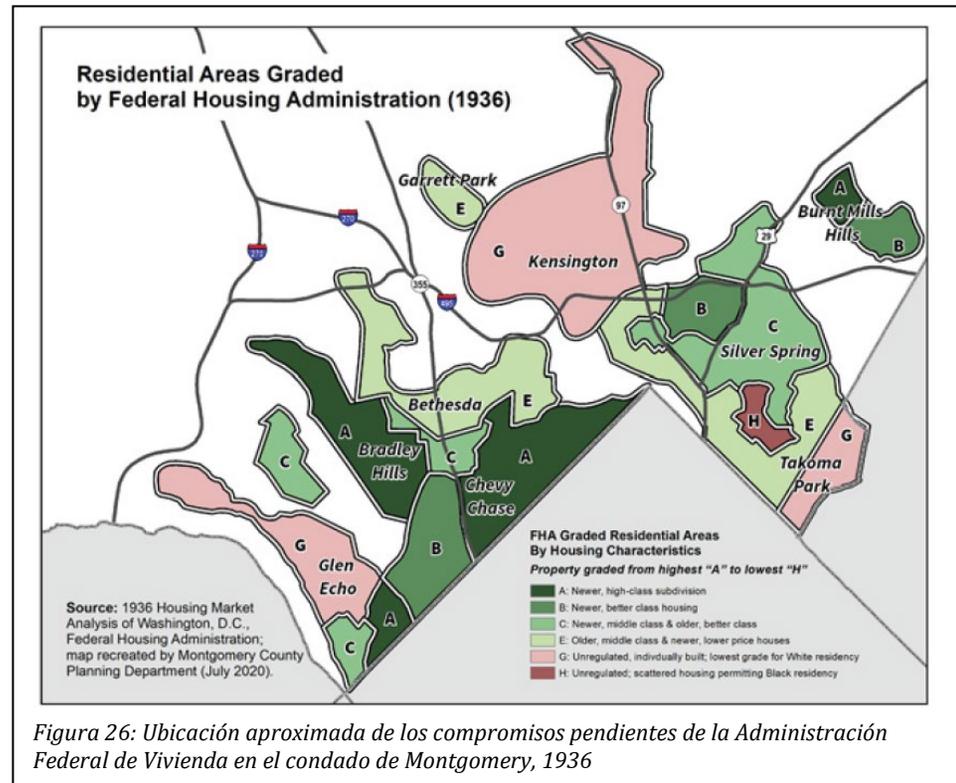
Figura 25: Edificio de Scotland School en 1942.
El edificio fue demolido en 1968 para dar lugar a un desarrollo de casas adosadas

Examen de la historia

Después de la Guerra Civil, los afroamericanos sufrieron de todas las formas de discriminación (social, vivienda, educación, empleo, comercio, salud, etc.). La alienación resultante llevó a la creación de comunidades de parentesco autosuficientes en muchas partes del condado de Montgomery a fines del siglo XIX. Una parte importante de la historia de la injusticia racial y la discriminación sufrida por los afroamericanos incluye la formación y la posterior disminución (en algunos casos, la destrucción) de las comunidades de parentesco a principios del siglo XX.

Con el tiempo, estas comunidades sufrieron la falta de inversión pública en infraestructura, como nuevas carreteras, alcantarillado y agua, escuelas, clínicas de salud y otros servicios públicos necesarios para ser lugares viables para vivir. Algunas comunidades sufrieron los devastadores impactos de las políticas de renovación urbana de la década de 1960. Otras se enfrentaron a la presión de vender sus casas o granjas a los desarrolladores para las subdivisiones de vivienda. Estas comunidades decayeron debido a una acumulación de acciones con motivación racial junto con circunstancias sociales, políticas y económicas. Las pocas de estas comunidades que sobrevivieron de alguna manera incluyen Ken-Gar en Kensington, Lyttonsville en Silver Spring, River Road en Bethesda, Scotland en Potomac, Stewarttown en Gaithersburg y Tobytown en Travilah.

Desde la década de 1890 hasta la década de 1920, las primeras subdivisiones suburbanas en Silver Spring y Chevy Chase utilizaron convenios raciales que prohibieron a los afroamericanos y otros grupos raciales y religiosos comprar tierras o casas. Hacia mediados del siglo XX, estos tipos de convenios se colocaron en los registros de tierras. Incluso después de la aprobación de la Ley de Vivienda Justa de 1968 y la Ley de Reinversión Comunitaria de 1977 para poner fin a estas prácticas, continuó un patrón de desarrollo de segregación. Las injusticias fueron evidentes en las prácticas bancarias y de préstamos injustas; las políticas federales de inmigración; la inversión pública desigual en escuelas, parques y otras instalaciones públicas; y la ubicación de una cantidad desproporcionadamente alta de usos no deseados, como vertederos, cerca de comunidades de color.



En el condado de Montgomery, el legado de dichas políticas discriminatorias y los controles de zonificación excluyentes y otros controles de uso de la tierra condujeron a vecindarios definidos por ingresos, raza y tipos de vivienda. Como resultado de estas prácticas y otros factores sociales, existe una brecha significativa en la calidad de vida para varios grupos raciales y étnicos en el condado.

En plataformas y corredores

Montgomery Prospera 2050 busca “modernizar” el *Plan de plataformas y corredores* de 1964. Aunque es prudente no descartarlo, el *Plan de plataformas y corredores* creó “patrones de uso de la tierra... que dejaron a los vecindarios desconectados y reforzaron la segregación a lo largo de las líneas raciales y económicas”. Si el *Plan de plataformas y corredores* tuvo resultados adversos para grupos históricamente desfavorecidos, ¿cómo abordamos/mitigamos sus fracasos? ¿Cómo es la “modernización” del *Plan de plataformas y corredores*?

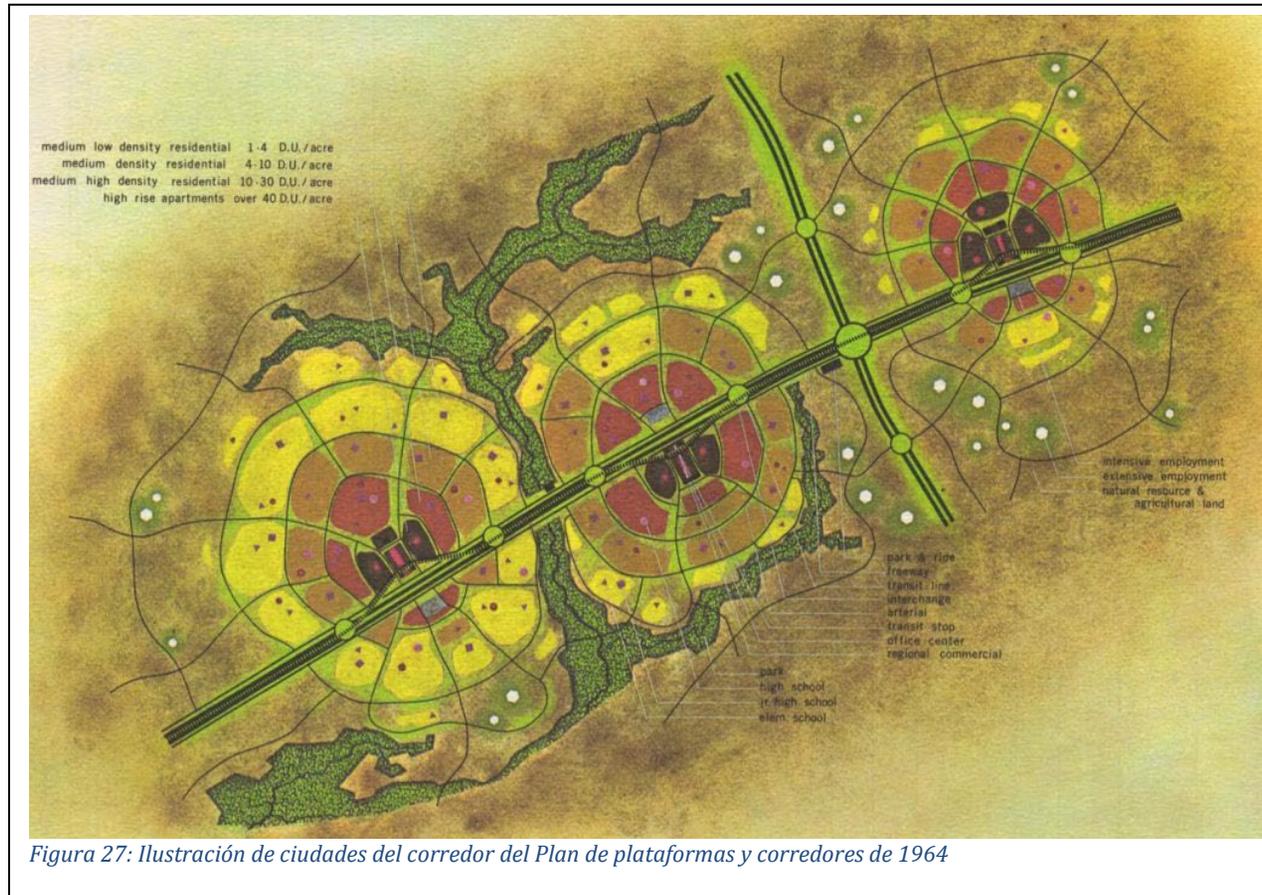
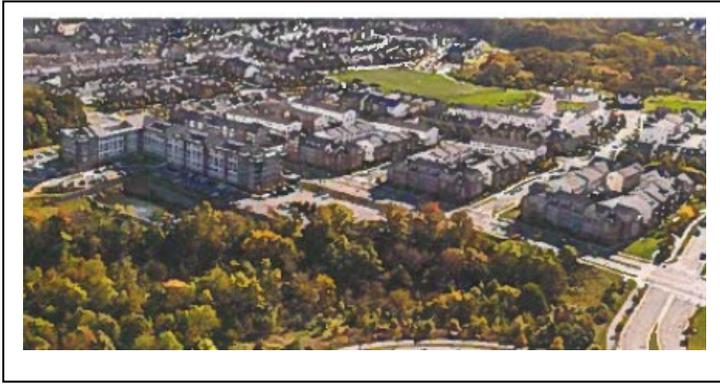


Figura 27: Ilustración de ciudades del corredor del Plan de plataformas y corredores de 1964

Para abordar la segregación y la desigualdad económica establecida en la zonificación/planificación de uso de la tierra anterior, es necesario introducir mecanismos deliberados para crear comunidades racial y económicamente inclusivas. La planificación debe tener en cuenta las consecuencias sociales y económicas de los esfuerzos de integración. Las comunidades que se enfrentan a desafíos históricos deben prestar especial atención al desarrollo y la estabilización de la comunidad para garantizar que las redes sociales e instituciones existentes se fortalezcan, para que no solo sea más fácil para la comunidad existente sobrevivir en la comunidad rediseñada, sino que también sientan que es una parte central de ella. Por el contrario, las áreas establecidas necesitan crear oportunidades para que las personas menos privilegiadas accedan a las escuelas, los trabajos, los recursos naturales y otros beneficios a través

de oportunidades de vivienda y un mejor acceso físico.

Vivienda



Las prescripciones de vivienda de Prospera para abordar la equidad racial y la justicia social se centran principalmente en una estrategia para aumentar significativamente la producción de viviendas, esforzándose por aumentar la densidad de viviendas a lo largo de los principales corredores y en las Comunidades completas en todo el condado. Esto incluye más viviendas para cada nivel de ingresos, con especial atención a proporcionar más viviendas con restricción de ingresos, viviendas para personas con ingresos muy bajos y viviendas de apoyo permanente.

Para promover la equidad racial y la diversidad económica en la vivienda en cada vecindario, el Plan recomienda desarrollar estrategias específicas para minimizar la gentrificación y el desplazamiento, al tiempo que promueve la integración y

evita las concentraciones de pobreza. La idea del desarrollo sin desplazamiento es emocionante, pero estas ideas en la práctica a menudo actúan en oposición directa entre sí. El desarrollo sin esfuerzos deliberados de conservación de la comunidad y el vecindario casi seguramente resultará en algún desplazamiento. Así que, en lugar de ignorar esta posibilidad, vamos a determinar a dónde pueden ir las personas.

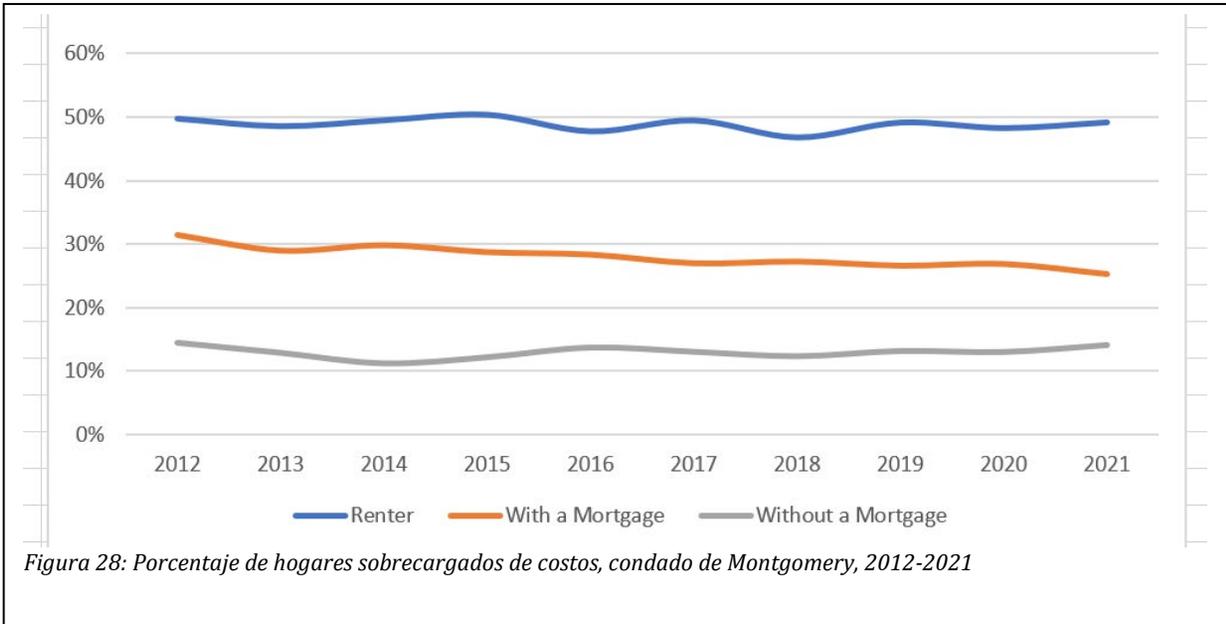
La identificación y promoción de medidas de protección contra la posible pérdida de viviendas asequibles de origen natural sigue siendo una prioridad para el condado. El condado ha realizado avances recientes en la conservación de viviendas asequibles de origen natural mediante el uso de una variedad de herramientas financieras y de uso de la tierra. Por ejemplo, el condado ha aumentado la financiación para el Fondo de iniciativa de vivienda para ayudar a preservar viviendas asequibles de origen natural. A través de los planes maestros recientes, el condado también ha permitido una mayor densidad a cambio de no perder viviendas asequibles en caso de reurbanización. Entendiendo que estas unidades de vivienda asequible de origen natural son recursos de vivienda importantes para el condado, se necesita más trabajo para comprender los factores de riesgo asociados con la pérdida de estas unidades, así como las mejores estrategias para preservar estas unidades. Si la asequibilidad de la vivienda continúa disminuyendo, es bastante factible que el condado de Montgomery pueda requerir aún más desplazamientos desde fuera de la región para dotar de personal a sus empresas. Esta dinámica estaría en oposición a los objetivos de equidad y sostenibilidad de *Montgomery Prospera 2050*. (Véase el Apéndice B-7: Asequibilidad de vivienda, 2020).

Sin duda, muchos residentes que actualmente ocupan una comunidad donde tienen vínculos históricos, culturales, espirituales y de otro tipo (familiares) querrán permanecer en su comunidad de origen. Sin embargo, habrá algunos residentes que quizás quieran mudarse a un área más próspera. Tradicionalmente, los documentos de planificación se redactan para respaldar la elección de vivienda como un objetivo estratégico para los resultados futuros. Cuando yuxtaponemos esta idea con los mercados inmobiliarios regionales, parecería que para equilibrar la integración de vecindarios de bajos ingresos, se debe hacer algo de adaptación para el reequilibrio a fin de garantizar que los beneficios económicos comiencen a llegar a poblaciones históricamente desfavorecidas. Por consiguiente, la integración debe ser un proceso bidireccional, por el cual debe existir una estrategia paralela de hacer adaptaciones para viviendas de bajos ingresos en áreas que ya son ricas, así proporcionando nuevos residentes que desean la opción de vivir en otro lugar para lograr el acceso inmediato a comunidades que tienen proximidad a trabajos, buena educación, etc. Si vamos a promover el desarrollo en las áreas de crecimiento con nuevas viviendas a

tasa de mercado, también debería haber una provisión de nuevas viviendas de bajos ingresos en áreas de altos ingresos para permitir la elección de vivienda en diferentes mercados.

La justificación de esta estrategia se duplica cuando considera que, para apoyar la competitividad económica y la sostenibilidad, la prioridad de transporte número uno de este Plan es conectar a las comunidades de bajos ingresos con las áreas de trabajo. Sin embargo, la estrategia de vivienda también debería tratar de proporcionar viviendas a la fuerza laboral a nivel local. En consecuencia, las áreas de gran riqueza y actividad comercial como Bethesda también deben incluir suficiente mano de obra y viviendas de bajos ingresos para apoyar las opciones de vivienda para las personas que trabajan en la zona. La planificación futura debe incluir un análisis de mercado detallado de los mercados laborales y determinar los umbrales por los cuales los planes del área deben promover opciones de vivienda de clase media, fuerza laboral y bajos ingresos para apoyar a una comunidad verdaderamente local donde el desplazamiento al trabajo es “opcional” porque la posibilidad matemática de la fuerza laboral local se refleja en la disponibilidad de viviendas.

Se debe prestar atención tanto a los arrendatarios como a los propietarios de viviendas. Actualmente, aproximadamente 1 de cada 3 hogares son hogares de arrendatarios en el condado de Montgomery. Casi el 50 por ciento de los hogares de arrendatarios en el condado están sobrecargados de costos, gastando más del 30 por ciento de sus ingresos en costos de vivienda. Los hogares de arrendatarios también tienen más probabilidades de ser personas de color. Si bien el 75 por ciento de los propietarios de vivienda blancos son propietarios de sus propios hogares en el condado, esta cifra disminuye hasta el 53 por ciento para los propietarios de vivienda de color. Para abordar estas diferencias entre arrendatarios y propietarios de vivienda y garantizar la estabilidad de la vivienda para los arrendatarios en el condado, el condado debe tratar de fortalecer sus protecciones para sus arrendatarios. Esto requiere inversiones en la calidad de las viviendas de alquiler y la aplicación del código, así como un mayor acceso a viviendas asequibles, seguras, estables y dignas. Además, el condado debe seguir políticas que protejan y aumenten los derechos de los inquilinos y garantizar que se enfatizan y valoren las contribuciones de los inquilinos a la comunidad.



Hay muchas historias desafiantes sobre experiencias de vivienda. Está claro que muchos de los mecanismos implementados para ayudar se están compensando por sesgos personales (racismo) en el sistema o por actores individuales. El condado deberá estar atento a fin de buscar responsabilidades para todos los actores. Abordar con éxito el racismo en la vivienda requerirá una acción deliberada y sistemas de controles y equilibrios.

Crecimiento compacto

Fomentar el crecimiento en áreas ya desarrolladas tiene efectos dominó. La densidad aporta oportunidades económicas, así como una mayor diversidad de oportunidades de población y vivienda, capital social y promoción de la justicia social, pero también puede ejercer presión sobre la infraestructura existente, lo que afecta la calidad de recursos naturales, parques, escuelas y vecindarios. Si se produce un nuevo desarrollo en áreas donde existe una vivienda asequible natural, el condado debe continuar con sus políticas y programas progresivos, y crear nuevos mecanismos e infraestructuras para garantizar que a medida que aumenta la densidad de población, los residentes mantengan un acceso equitativo a parques, recreación, recursos naturales y lugares de alta calidad que influyan en la calidad de vida. Además, a medida que aumenta la densidad, es necesario tener en cuenta el mantenimiento y las operaciones de los espacios públicos y las instituciones para garantizar que se logre y mantenga una administración eficaz.

Justicia ambiental

A medida que el condado crezca, se deberá prestar especial atención a los problemas de justicia ambiental. Los nuevos residentes pueden ejercer presión sobre la infraestructura existente, lo que sugiere la necesidad de prácticas sostenibles para garantizar que el condado pueda mantener una buena calidad del aire y el agua, preservar la cubierta arbórea urbana, gestionar las aguas pluviales e invertir en fuentes renovables de energía. Un análisis de la calidad ambiental muestra que los residentes de las áreas objetivo donde viven la mayoría de los residentes BIPOC y de bajos ingresos tienen más probabilidades de estar expuestos a condiciones ambientales deficientes y vivir junto a usos de las tierras contaminantes. A medida que nos enfrentamos al cambio climático, debemos ser deliberados sobre la protección de los residentes vulnerables del condado para asegurarnos de que no sus desafíos de la vida no se vean agravados por la exposición desproporcionada a amenazas ambientales.

Transporte

La difícil situación de la clase trabajadora y muchas personas BIPOC con las que hablamos era que las necesidades de las familias de clase trabajadora no se tuvieron en cuenta en los temas de planificación de Prospera. Consideraron que muchas de las políticas “progresivas” no consideraban su estado actual en la vida y expresaron cómo los cambios propuestos afectarían negativamente a su calidad de vida. Algunas personas mostraron una gran resistencia a la idea de la vida a 15 minutos porque confiaban en sus vehículos de trabajo para llevarlos a diferentes partes del condado donde tenían acceso a los trabajos. Muchos expresaron que dependen de los vehículos y la disponibilidad del estacionamiento para ganarse la vida. Para algunos, obtener un vehículo representaba la posibilidad de independencia financiera. Para otros, la idea de montar en bicicleta por placer o para ir al trabajo se consideraba un lujo que conlleva un nivel de empoderamiento económico que aún no tenían. Estos sentimientos se ven agravados por los largos desplazamientos que enfrentan los trabajadores más tradicionales, al tiempo que utilizan opciones de transporte público disponibles localmente. Había un sentimiento general de que los problemas raíz debían abordarse antes de que las nuevas ideas pudieran implementarse con éxito.

En lugar de dar la bienvenida a estas ideas como positivas, a menudo se las considera un presagio de la gentrificación y el desplazamiento. Ideas como los precios por congestión y los requisitos de estacionamiento reducidos que promueven el “buen urbanismo” a veces están fuera de la realidad para los trabajadores. Existe la preocupación de que cambiar a esta nueva forma de vida les dificultará vivir en el condado. Dichos programas y requisitos podrían afectar a los proveedores de servicios, como contratistas de edificios, servicios de paisajismo, plomeros, etc., y su fuerza laboral, y también pueden afectar a la gama de servicios proporcionados por estos contratistas. Tal como se indica en el capítulo de Transporte, dichas políticas deben evaluarse para garantizar resultados equitativos para las empresas y los trabajadores que dependen de los vehículos para su subsistencia y proporcionan servicios de apoyo esenciales para los residentes del condado.

“No puedo subir mi escalera a la Purple Line”.

Residente del condado de Montgomery

Capital social

Lograr un sentido de propósito compartido no es un proceso unidireccional. Las comunidades donde los residentes blancos ricos son la norma también tienen que lograr la integración y la inclusión. Podría argumentarse que, de hecho, es más importante que estas comunidades comiencen a ver que sus comunidades tienen un sentido de propósito compartido en lugar de solo abordar la desigualdad racial y económica en el lado del “problema” del espectro. Parte de la ecuación de la desigualdad es la exclusividad de los ricos, y algunas de estas puertas deben comenzar a abrirse para crear realmente un sentido compartido de propósito y pertenencia para todos los residentes del condado. La exclusividad refuerza la división racial y de clase dentro de la sociedad.

Competencia cultural

Es vital contar con profesionales que puedan relacionarse con las comunidades a las que sirven. Al ejecutar la planificación en comunidades de color, los profesionales deben liderar con deferencia. Ser capaz de comprender las señales culturales y los matices desempeña un papel importante en la comprensión y el compromiso significativo. Si las comunidades sienten que no se les respeta o no se les entiende, no se producirán conversaciones reales.

Desarrollo comunitario

Este Plan le ofrece al condado una tremenda oportunidad de desarrollar asociaciones con sus comunidades que puede aprovechar para reconstruir la confianza, fortalecer las relaciones y celebrar todo lo que es excelente en la región. El condado de Montgomery ha tenido éxito en la diversificación al implementar la zonificación inclusionaria en las décadas de 1970 y 1980. Ahora, es importante hacer el trabajo para proteger a las comunidades existentes. La planificación debe intentar aprovechar y fortalecer las redes sociales existentes e identificar oportunidades para empoderar a los actores locales para que participen directamente en el trabajo de desarrollo comunitario.

Empoderamiento económico

A lo largo del proceso de participación pública, estaba claro que el desplazamiento es un gran temor para los residentes con menos recursos, ya que están presenciando una escalada de los precios. La gran mayoría de las personas de clase trabajadora expresaron que desean tener acceso a una mejor educación y oportunidades económicas. La mayoría de las personas que luchan por llegar a fin de mes prioriza el avance económico como su prioridad número uno y la planificación para sus comunidades debe reflejar esa realidad.

Riesgo del cambio de vecindario y desplazamiento

Planificación de Montgomery participa en trabajos importantes para comprender el riesgo de desplazamiento en el condado. Estos tipos de análisis deben aprovecharse para comprender cómo proteger los vecindarios y fomentar el crecimiento inclusivo. En general, los residentes de bajos ingresos y BIPOC están muy preocupados por el desplazamiento como resultado de un nuevo desarrollo.

Es necesario dedicar más trabajo a comprender cómo preservar las viviendas asequibles de origen natural y establecer nuevas viviendas asequibles para garantizar que el condado de Montgomery no pierda la rica diversidad, tanto racial como económica, para convertirla en una comunidad completa. Si las condiciones de vivienda continúan en su trayectoria, es bastante factible que el condado de Montgomery pueda requerir aún más desplazamientos desde fuera de la región para dotar de personal a sus empresas. Esta dinámica estaría en oposición a los objetivos de equidad y sostenibilidad de Prospera.

“Me encanta la idea de leer un libro mientras me desplazo diariamente”.

Residente del condado de Montgomery

Conclusión

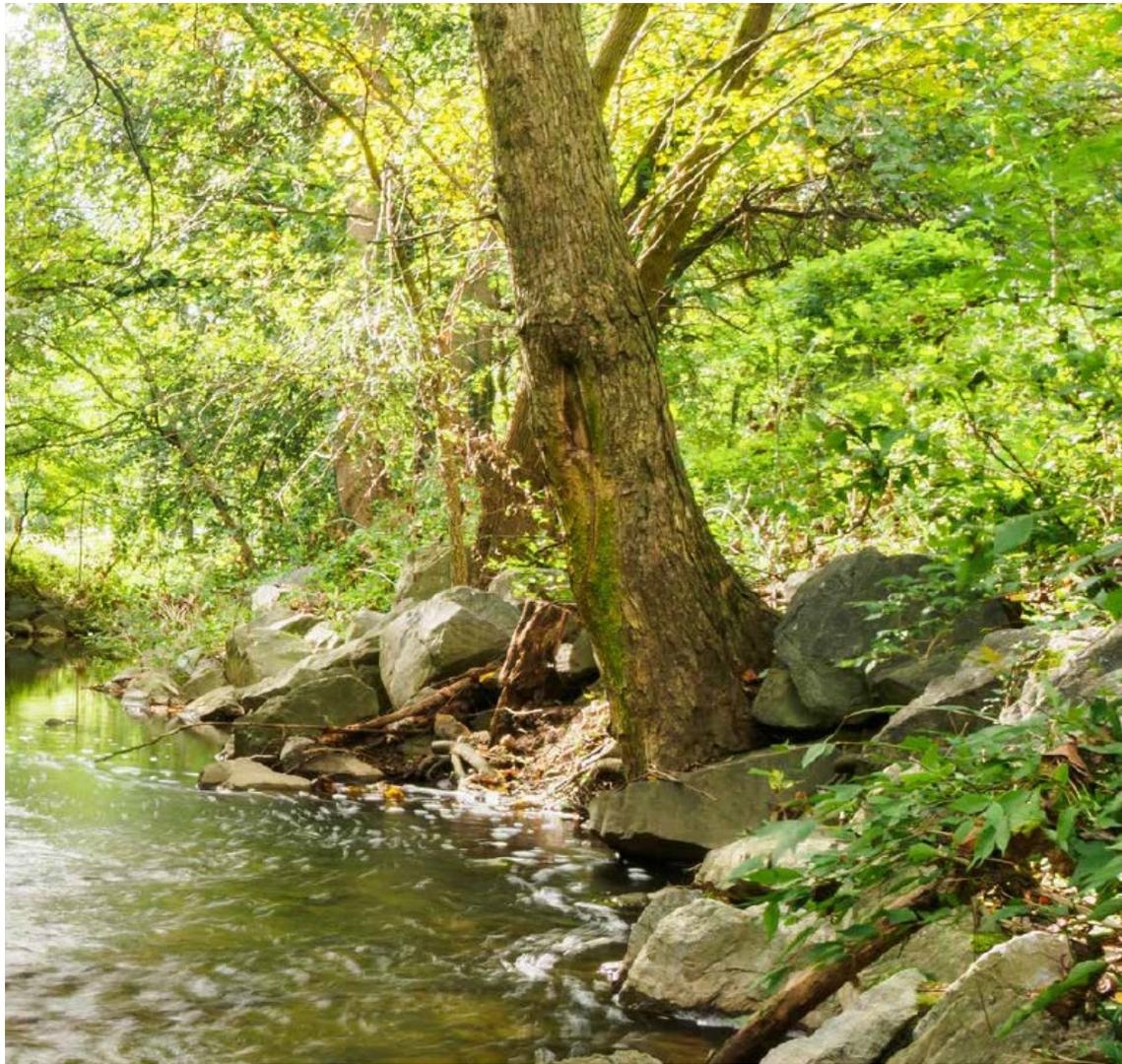
La equidad racial y la inclusión social son esenciales para nuestro éxito económico, así como para nuestra capacidad de producir resultados más equitativos para todos nuestros residentes. *Montgomery Prospera 2050* proporciona una evaluación de los desafíos que se interponen en nuestro camino y propone políticas y prácticas que pueden ayudar a eliminar estos obstáculos. A medida que la demografía de nuestra comunidad cambia rápidamente a lo largo de las dimensiones de edad, raza y origen étnico, ingresos y riqueza, cultura e idioma, (véanse los Apéndices B-6 a B-10) la necesidad de enfrentar la desigualdad es urgente.





SALUD Y RESILIENCIA AMBIENTAL





El condado de Montgomery ha sido un líder en la adopción de políticas progresistas que enfatizan la preservación de la tierra para la conservación de recursos y la agricultura, la protección de nuestros arroyos, bosques, árboles ejemplares, humedales y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Gran parte de nuestro éxito ha sido el resultado de la visión a largo plazo de nuestro Plan general. El concepto de desarrollo de “plataformas y corredores” ha centrado la mayor parte del desarrollo a lo largo de nuestros principales corredores de transporte y ha creado la gran Reserva Agrícola que proporciona servicios medioambientales críticos, como protección de las cuencas, conservación del hábitat, conservación de la biodiversidad y protección de los bosques y espacios abiertos que filtran la contaminación del aire y el agua, y aíslan y almacenan el carbono.

Sin embargo, el cambio climático ha exacerbado los desafíos ambientales existentes y requiere que reenfoquemos nuestro marco de planificación en la sostenibilidad y la resiliencia. Esto es aún más importante porque las comunidades con mayores poblaciones de personas de color y comunidades de bajos ingresos son más vulnerables a los peores impactos del cambio climático debido a los patrones pasados y presentes de discriminación.

Creación de resiliencia y sostenibilidad

Montgomery Prospera 2050 se basa en el concepto de “plataformas y corredores” y perfecciona y actualiza la estrategia de crecimiento de los corredores para reflejar la condición del condado de Montgomery como jurisdicción madura del siglo XXI. Este patrón de crecimiento es la forma principal en que el condado de Montgomery puede abordar de manera eficaz el cambio climático.

Prospera apoya la estrategia de “crecimiento inteligente” bien establecida de crear un desarrollo denso y compacto con usos mixtos, servido por infraestructuras de transporte y enfoques de diseño que fomentan caminar, andar en bicicleta y usar transporte público, concentrado en áreas donde la infraestructura existente puede apoyar el desarrollo adicional al tiempo que minimiza el impacto medioambiental. Este patrón de uso de la tierra puede reducir la conducción, lo que reducirá las emisiones del funcionamiento de los motores de combustión interna y la demanda de la red eléctrica en el futuro, ya que más energía para el consumo de los edificios y el transporte será suministrada por fuentes de energía limpias y renovables. Estos tipos de comunidades compactas y de uso mixto también se están convirtiendo en lugares más deseables para que las personas vivan y crear estos tipos de comunidades fortalece nuestra competitividad económica.

Por supuesto, ni siquiera las estrategias de planificación y de desarrollo del transporte más progresistas podrán resolver todos los desafíos ambientales que enfrenta el condado. *Montgomery Prospera 2050* se basa en la tradición de una sólida conservación y protección del medioambiente natural, priorizando la protección de la calidad del aire y del agua y preservando la diversidad biológica del condado como elementos clave de su visión ambiental. El cambio climático añade nuevas preocupaciones que deben abordarse en cada una de estas áreas. En respuesta a nuestra creciente comprensión de los impactos humanos en el medioambiente y el papel de nuestra historia en la creación de una sociedad inequitativa, *Montgomery Prospera 2050* enfatiza tres aspectos de la administración y el rendimiento medioambiental: mitigar y adaptarse al cambio climático, centrarse en la justicia medioambiental, y proteger y mejorar la salud humana.

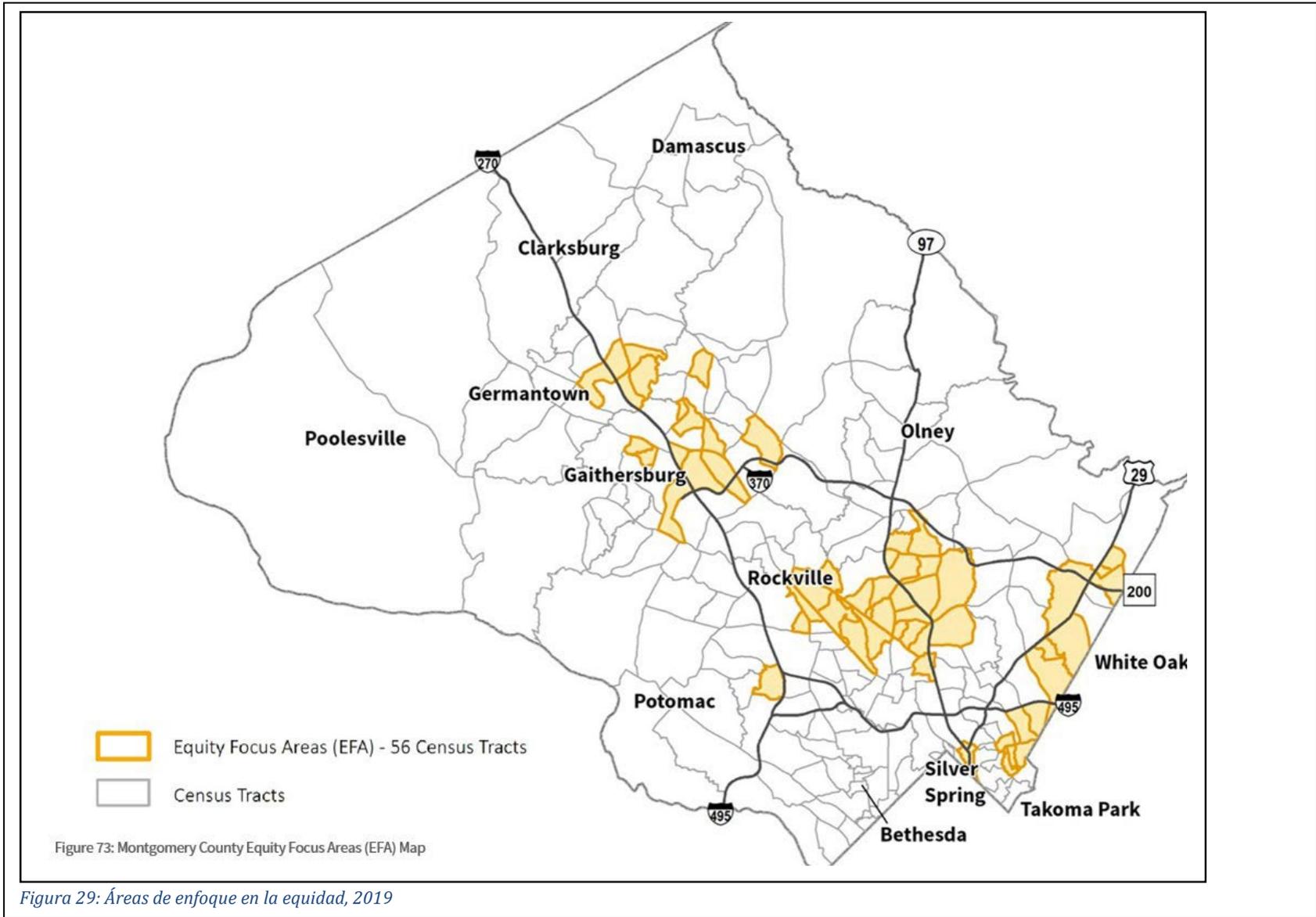
- **Cambio climático:** Las recomendaciones de este Plan están diseñadas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, ayudar al condado a adaptarse a los efectos de los impactos del cambio climático que ya son evidentes y están empeorando, y mejorar la capacidad del condado para recuperarse de las principales interrupciones. Las propuestas más significativas para abordar el cambio climático incluyen:
 - **Calidad del aire:** La quema de combustibles fósiles produce la mayor parte de la contaminación del aire en el condado de Montgomery. El aumento de las temperaturas puede exacerbar el efecto de esta contaminación al aumentar la generación de ozono a nivel del suelo, entre otras cosas. Las estrategias para reducir la contaminación del aire y mejorar la calidad del aire se superponen con las recomendaciones de Prospera sobre la mitigación, adaptación y resiliencia del cambio climático.
 - **Calidad del agua, inundación y suministro de agua potable:** El cambio climático añade nuevas preocupaciones sobre la calidad del agua, la inundación y el suministro de agua potable. Las tormentas más severas intercaladas con sequías más frecuentes hacen que la gestión de las cuencas del condado de Montgomery sea imprescindible tanto para reducir las inundaciones como para proteger nuestro suministro de agua. La mayor parte del agua potable del condado de Montgomery proviene de los ríos Potomac y Patuxent, y el río Potomac suministra una mayor cantidad. Algunas propiedades, especialmente en las partes norte y oeste del condado, son atendidas por pozos privados en lugar de agua pública. La protección de estos suministros de agua depende de proteger y gestionar las cuencas que las sustentan y las corrientes que drenan las cuencas. Las recomendaciones de *Montgomery*

Prospera 2050 para preservar y proteger la Reserva Agrícola e implementar recomendaciones de Crecimiento inteligente ayudan a proteger grandes cuencas al norte y al oeste que drenan a los ríos Potomac y Patuxent y Little Seneca Lake, que sirve como depósito de agua de emergencia cuando el flujo en el río Potomac es bajo. Los sistemas de gestión de aguas pluviales y de control de sedimentos y erosión son especialmente importantes para gestionar las inundaciones y proteger y mejorar la calidad del agua en las áreas desarrolladas y en desarrollo del condado, especialmente a medida que nuestro clima sigue cambiando. Debido a las futuras incertidumbres del suministro de agua regional que pueden resultar de eventos de contaminación y los posibles impactos del cambio climático, la Comisión Interestatal de la Cuenca del Río Potomac y el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington están estudiando proyectos adicionales de suministro de agua fuera del río, en coordinación con la Comisión Sanitaria Suburbana de Washington y el condado.

Los recursos hídricos regionales más distantes, como la bahía de Chesapeake, también se ven afectados por el uso de la tierra en nuestro condado. La escorrentía de la tierra del condado finalmente se dirige aguas abajo hacia la bahía de Chesapeake, que es un recurso natural invaluable de importancia nacional. La bahía de Chesapeake es el estuario más grande de los Estados Unidos y tiene un enorme valor económico, ambiental y recreativo. En 1983, se fundó el Programa de la bahía de Chesapeake a fin de planificar e implementar programas y políticas para restaurar las funciones de la bahía que se han visto afectadas por las actividades humanas en toda la cuenca de la bahía. El Acuerdo de cuencas de la bahía de Chesapeake, firmado en el 2014 y modificado en el 2020, establece objetivos y resultados deseados para la restauración de la bahía y la gestión de las cuencas que se drenan en ella. El condado de Montgomery también está sujeto a los límites de carga diaria máxima total para ciertos contaminantes para que las masas de agua superficiales cumplan con las normas estatales de calidad del agua. Estas normas se crearon según los requisitos establecidos en la Ley de Agua Limpia y son administradas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos. Las mismas recomendaciones de *Montgomery Prospera 2050* para proteger y mejorar las cuencas —arroyos y acuíferos que abastecen nuestros ecosistemas naturales vitales, mantienen nuestra calidad del agua local y abastecen nuestro agua potable— también contribuirán a cumplir los objetivos y resultados para la restauración de la bahía de Chesapeake.

- o **Diversidad biológica:** La preocupación mundial está creciendo por la continua pérdida de diversidad biológica, con la extinción de la mayoría de las especies como resultado de los daños en el hábitat. El cambio climático exacerba la disminución de la diversidad de especies. La mayoría de los hábitats críticos del condado de Montgomery se encuentran dentro de los parques existentes o en la Reserva Agrícola. *Montgomery Prospera 2050* enfoca el nuevo crecimiento en áreas de desarrollo y corredores existentes, preservando el hábitat en los parques del valle de arroyos, parques regionales y áreas periféricas del condado. Las recomendaciones para parques y bosques renuevan nuestro compromiso con la protección del medioambiente, incluido el apoyo a la biodiversidad a través de prácticas de gestión de hábitats como el control de especies invasivas.
- **Justicia ambiental:** *Montgomery Prospera 2050* recomienda examinar las decisiones de uso de la tierra para identificar a las comunidades vulnerables que se han convertido en áreas de recepción de usos de la tierra no deseados y potencialmente dañinos, y que no han recibido inversiones equitativas en infraestructura ecológica beneficiosa para el medioambiente.

- **Salud humana:** *Montgomery Prospera 2050* promueve políticas que reflejan el creciente conjunto de investigaciones que demuestran los beneficios para la salud física y mental de reducir la contaminación del aire y el calor extremo, y de proporcionar instalaciones y oportunidades para caminar y andar en bicicleta. Además, un apoyo más sólido para la recreación activa puede facilitar la interacción social y la construcción de comunidades a la vez que mejora la salud física.



Para abordar estos problemas, *Montgomery Prospera 2050* prioriza políticas y prácticas que abordan la mitigación del clima, la adaptación y la creación de resiliencia comunitaria. Facilita la transición a la generación de energía renovable, los sistemas de energía distribuida, la modernización de la red eléctrica y la conservación de energía. Recomienda incorporar infraestructura ecológica en nuestras áreas urbanas, prestando especial atención a nuestras áreas de enfoque en la equidad. Respalda las mejoras en nuestros sistemas de gestión de residuos orgánicos, incluido el compostaje de residuos alimentarios y otras soluciones naturales para abordar el cambio climático. El Plan también anticipa la necesidad de mejorar la resiliencia de la infraestructura pública y privada para resistir condiciones climáticas más severas y protegernos de los efectos de la degradación ambiental. Estas recomendaciones aparecen en todo el Plan y son coherentes con el Plan de acción climática del condado.

Algunas políticas medioambientales que deberán considerarse en el contexto de futuros esfuerzos de planificación maestra y otras decisiones de uso de la tierra del condado deben incluir:

- minimizar la impermeabilidad en el nuevo desarrollo y la reurbanización, y eliminar superficies impermeables innecesarias cuando sea posible;
- proteger, mejorar y aumentar la cobertura, la conexión y la salud de hábitats naturales, como bosques, cubiertas de árboles no forestales, humedales y praderas a través de la adquisición de tierras, servidumbres, la restauración de hábitats y la gestión de ecosistemas; y
- Proteger cuencas y acuíferos, y mejorar la calidad del agua y las condiciones del arroyo a través de mejoras y reacondicionamientos, como calles verdes, mayor cubierta arbórea y la gestión ecológica de aguas pluviales.



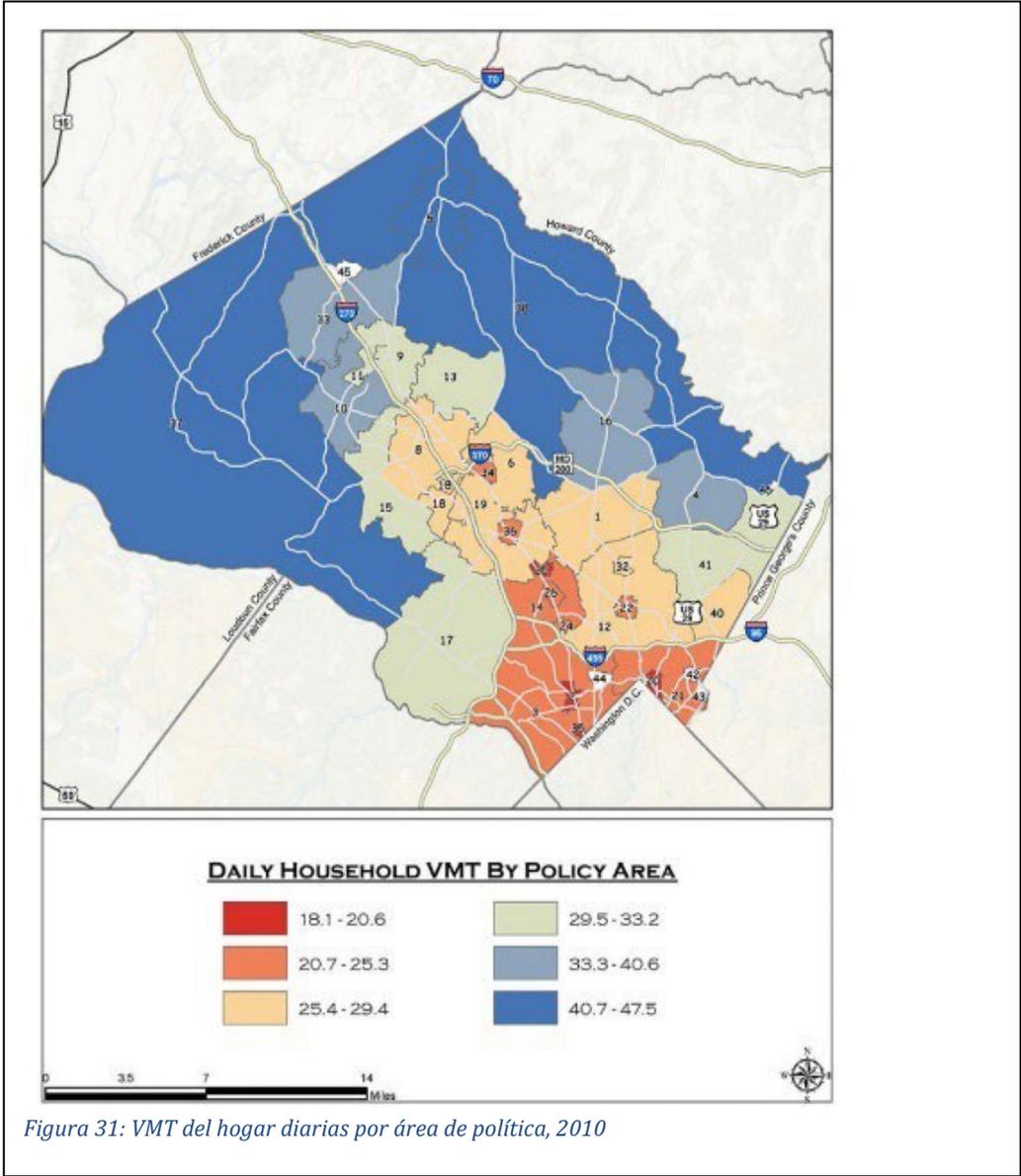
Aspectos clave del enfoque de Prospera en la resiliencia ambiental

Reducir la dispersión, que degrada la calidad del aire y del agua, es un tema central de Prospera. La Figura 30 compara el impacto medioambiental de diferentes patrones de desarrollo: (1) la dispersión menos compacta de baja densidad, (2) una huella más compacta (normalmente de uso mixto) y (3) la forma más compacta, normalmente asociada con ciudades grandes. Los datos muestran que un punto de partida para mejorar el rendimiento medioambiental del entorno construido es la forma compacta, es decir, evitar que nuestra huella de crecimiento se extienda hacia el exterior.

Prospera insta a una reorientación de la inversión pública y privada en torno al desarrollo transitable a pie y en bicicleta, y orientado al transporte público. El crecimiento enfocado y una combinación de usos reducen la conducción incluso en lugares no atendidos por un transporte público de alta calidad. Como se muestra en la Figura 31, las personas que viven más cerca de las estaciones de Metrorail conducen mucho menos que las personas que viven más lejos. Estas áreas, que se muestran en rojo oscuro, se encuentran a pasos de un servicio de transporte público de alta calidad, así como de numerosos servicios y establecimientos. Lo que es más sorprendente, quizás, es el hecho de que los hogares en las áreas naranjas dentro de la Capital Beltway y hasta el corredor de la I-270 también generan millas recorridas del vehículo (vehicle miles traveled, VMT) relativamente bajas, aunque no se encuentren en un distrito comercial central o ubicados junto a una estación de metro. Las personas que viven en estas áreas no están a poca distancia a pie del Metrorail y es poco probable que sientan que pueden abandonar sus automóviles, pero la mayoría de sus necesidades diarias están a poca distancia en automóvil debido a una sólida combinación de usos en estas comunidades. En consecuencia, las personas en estas áreas conducen más que las personas que viven a poca distancia del Metrorail, pero mucho menos que las personas que viven más lejos de los principales centros de actividad.

	Urbano Alta densidad: acceso público	Crecimiento Uso mixto: vivienda multifamiliar	Dispersión Baja densidad: vivienda unifamiliar
Emisiones anuales de carbono Promedio de transporte y calefacción de un hogar en el área de la bahía.	6 toneladas métricas	10 toneladas métricas	21 toneladas métricas
Consumo de tierra Área neta para 100 unidades de vivienda	2 acres	7 acres	30 acres
Millas recorridas en vehículo (Vehicle Mile Traveled, VMT) del hogar Promedio por vivienda basado en las lecturas del odómetro.	7,300 millas/año	12,200 millas/año	30,000 millas/año
Puntuación de caminata Mide la proximidad a pie de destinos comerciales locales. 100 puntos representan el mejor acceso.	98	74	46

Figura 30: Comparación del impacto medioambiental y otros impactos de diferentes patrones de desarrollo, 2013



El resultado previsto del enfoque de Prospera en el crecimiento compacto y las Comunidades completas es reducir las millas recorridas del vehículo (vehicle miles traveled, VMT) y cumplir con los objetivos medioambientales. Incluso con las conversiones a automóviles eléctricos, la conducción ejerce presión sobre nuestra infraestructura y potencialmente sobre nuestra red eléctrica, que tendrá que adaptarse a un mayor consumo de energía del edificio a medida que las estructuras se alejan del uso del gas natural.

Otras recomendaciones de resiliencia ambiental en Prospera surgen de este enfoque en el crecimiento compacto y las Comunidades completas. Por ejemplo, el nuevo desarrollo compacto a lo largo de los corredores que proporciona una gestión moderna de las aguas pluviales permite un énfasis continuo en la preservación del espacio abierto en otros lugares del condado. Esta combinación de una mejor gestión de las aguas pluviales a través de la reurbanización con infraestructura ecológica e inversión pública, junto con la protección continua de los valles de arroyos y cuencas más grandes en nuestros parques y en la Reserva Agrícola crea un enfoque integral para proteger los recursos hídricos del condado. Prospera también incluye recomendaciones de diseño urbano que promoverán la eficiencia energética del sitio y del edificio, y adaptaciones para combatir el efecto de la isla de calor urbana.

Como se indicó anteriormente, los parques cumplen una función ambiental a través de la protección del espacio abierto y los recursos naturales. También contribuyen a obtener resultados positivos en salud física y mental al proporcionar instalaciones y oportunidades para caminar, andar en bicicleta y otras formas de recreación activa. Un mayor apoyo a la recreación activa puede

facilitar la interacción social y la creación de comunidades, a la vez que mejora la salud y el bienestar general.

Relación entre Montgomery Prospera 2050 y el Plan de Acción Climática

Montgomery Prospera 2050 se redactó en paralelo con el Plan de acción climática (Climate Action Plan, CAP) de 2021 del condado.

Montgomery Prospera 2050 es un documento de uso de la tierra de alto nivel que se centra en la planificación y las políticas a largo plazo para guiar el desarrollo físico del condado. El CAP recomienda acciones específicas a corto plazo para eliminar las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2035, como se exigió en la Resolución 18-974 del Consejo “Movilización climática de emergencia” adoptada en diciembre de 2017, y para mitigar o adaptarse a los efectos del aumento del calor y las inundaciones, los vientos fuertes y la sequía. *Montgomery Prospera 2050* incorpora una amplia gama de recomendaciones relacionadas con el cambio climático y su conexión con el uso de la tierra, el transporte y los parques. Planificación de Montgomery y Parques de Montgomery implementarán recomendaciones en el CAP que estén dentro del alcance de las responsabilidades del M-NCPPC. Juntos, estos planes constituyen un enfoque integral ante el cambio climático a nivel local. En cada capítulo se incluyen estrategias, recomendaciones y medidas de rendimiento específicas para implementar los objetivos de sostenibilidad y resiliencia de *Montgomery Prospera 2050*.

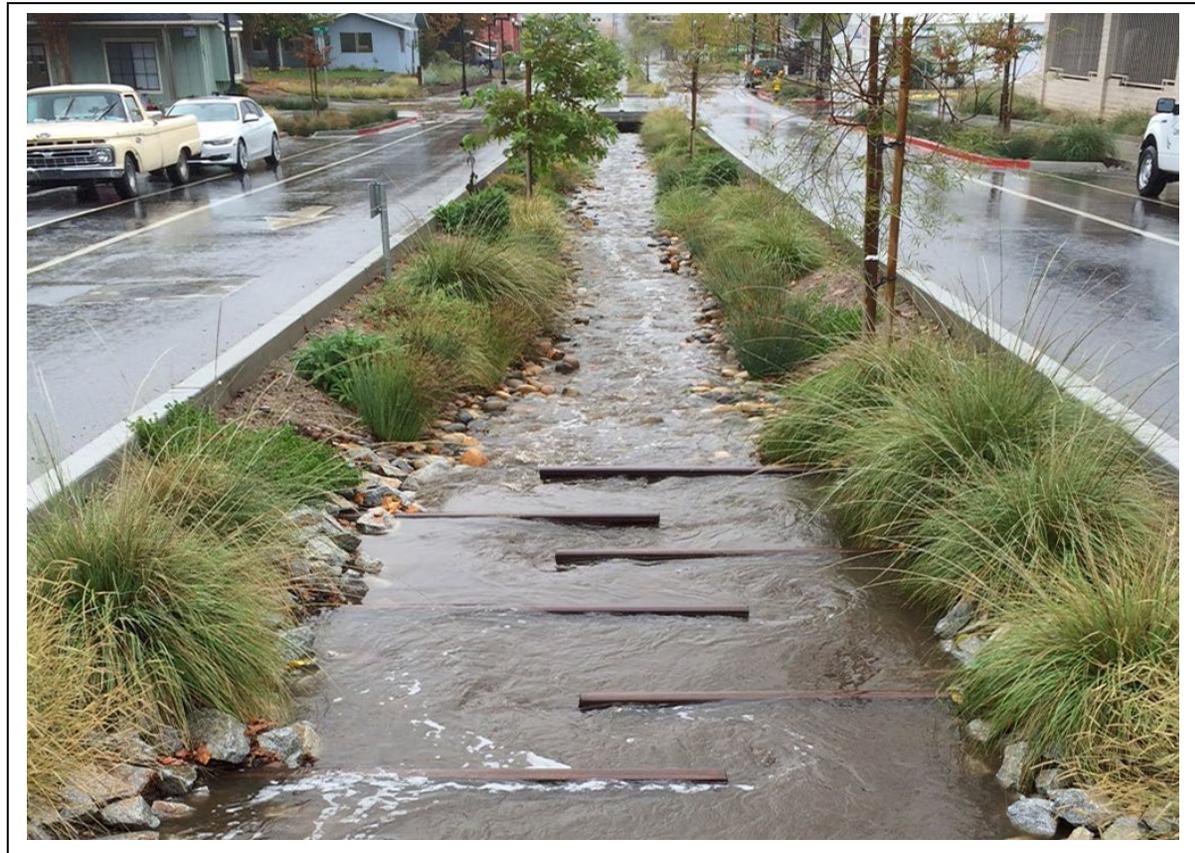


Conclusión: Un enfoque integral y coordinado para un futuro sostenible

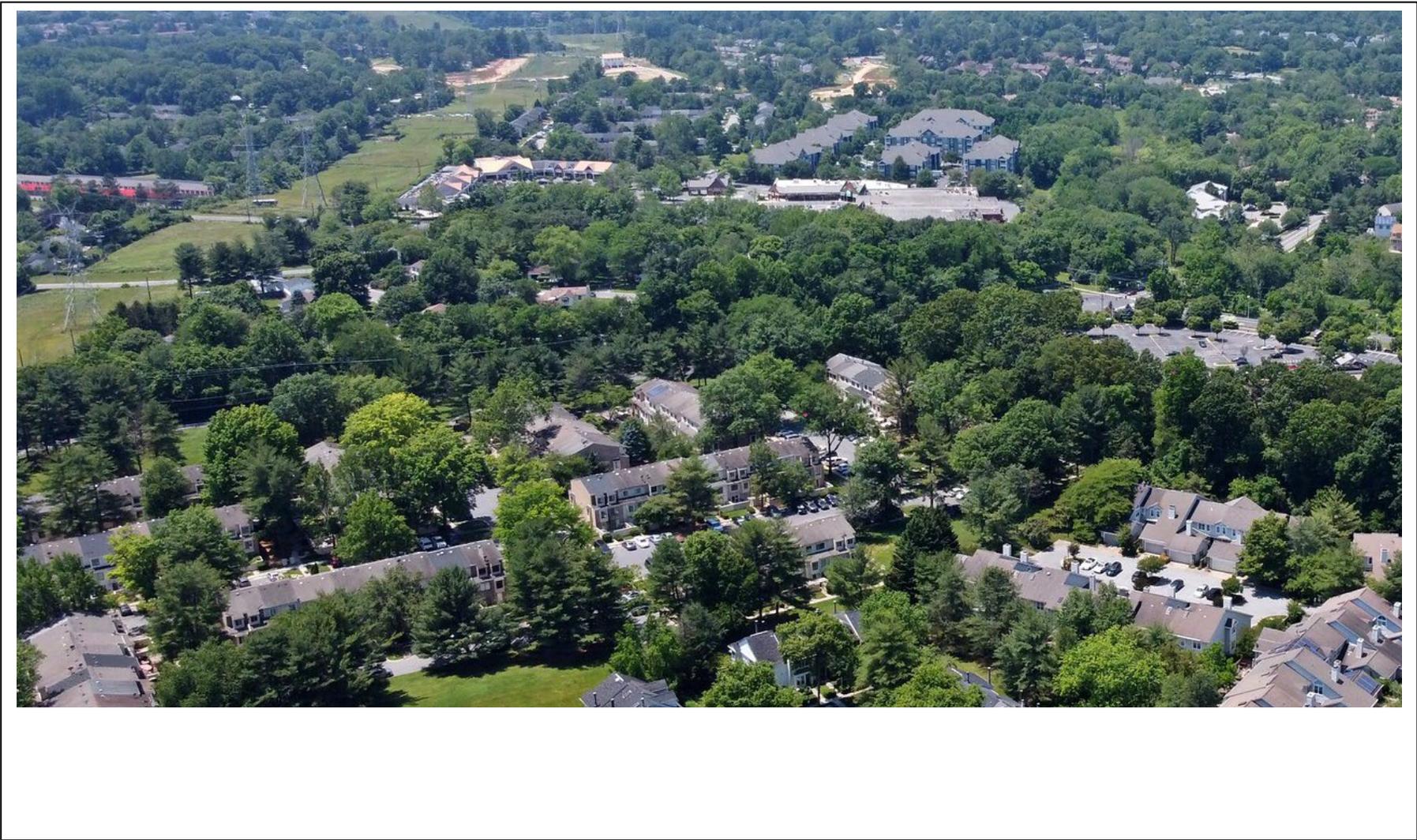
Muchos factores, algunos locales y otros más allá de nuestras fronteras y control, impulsan los desafíos ambientales de nuestro condado. *Montgomery Prospera 2050* tiene claro lo que puede hacer esta disciplina para mitigar los efectos del cambio climático. Contemplar el crecimiento en desarrollos compactos y atendidos por el transporte público, utilizar la reurbanización y el relleno para mejorar el rendimiento medioambiental de edificios y sitios, y combinar y ubicar conjuntamente usos en Comunidades completas junto con un mayor apoyo para caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público son algunas de las estrategias más poderosas a nuestra disposición.

El enfoque recomendado por este Plan también permitirá al condado preservar parques y grandes extensiones de tierra en la Reserva Agrícola que proporcionan servicios ambientales críticos, incluida la conservación del hábitat, la protección de las cuencas y el suministro de agua, la mejora de la calidad del aire y del agua, y el aislamiento y almacenamiento de carbono. Este patrón de desarrollo, establecido por primera vez en el *Plan de plataformas y corredores* de 1964 original, continúa proporcionando un marco sólido para abordar el cambio climático y fomentar la resiliencia ambiental.

La interconexión del uso de la tierra, el transporte, el cambio climático/la sostenibilidad y la equidad nos exige desarrollar un enfoque integral y coordinado del crecimiento en lugar de la forma más compartimentada de abordar cada tema. La naturaleza de los impactos climáticos graves y cambiantes que son cada vez más frecuentes y pueden empeorar requerirá un entendimiento compartido entre todos los responsables de la toma de decisiones sobre la superposición entre el uso de la tierra, el transporte, la vivienda, los parques y el medioambiente que es necesario para un enfoque integral y bien coordinado ante el logro de nuestros objetivos de sostenibilidad y resiliencia ambiental.



CRECIMIENTO COMPACTO: desarrollo enfocado en los corredores



Introducción: las huellas compactas a lo largo de múltiples corredores son fundamentales para el crecimiento futuro

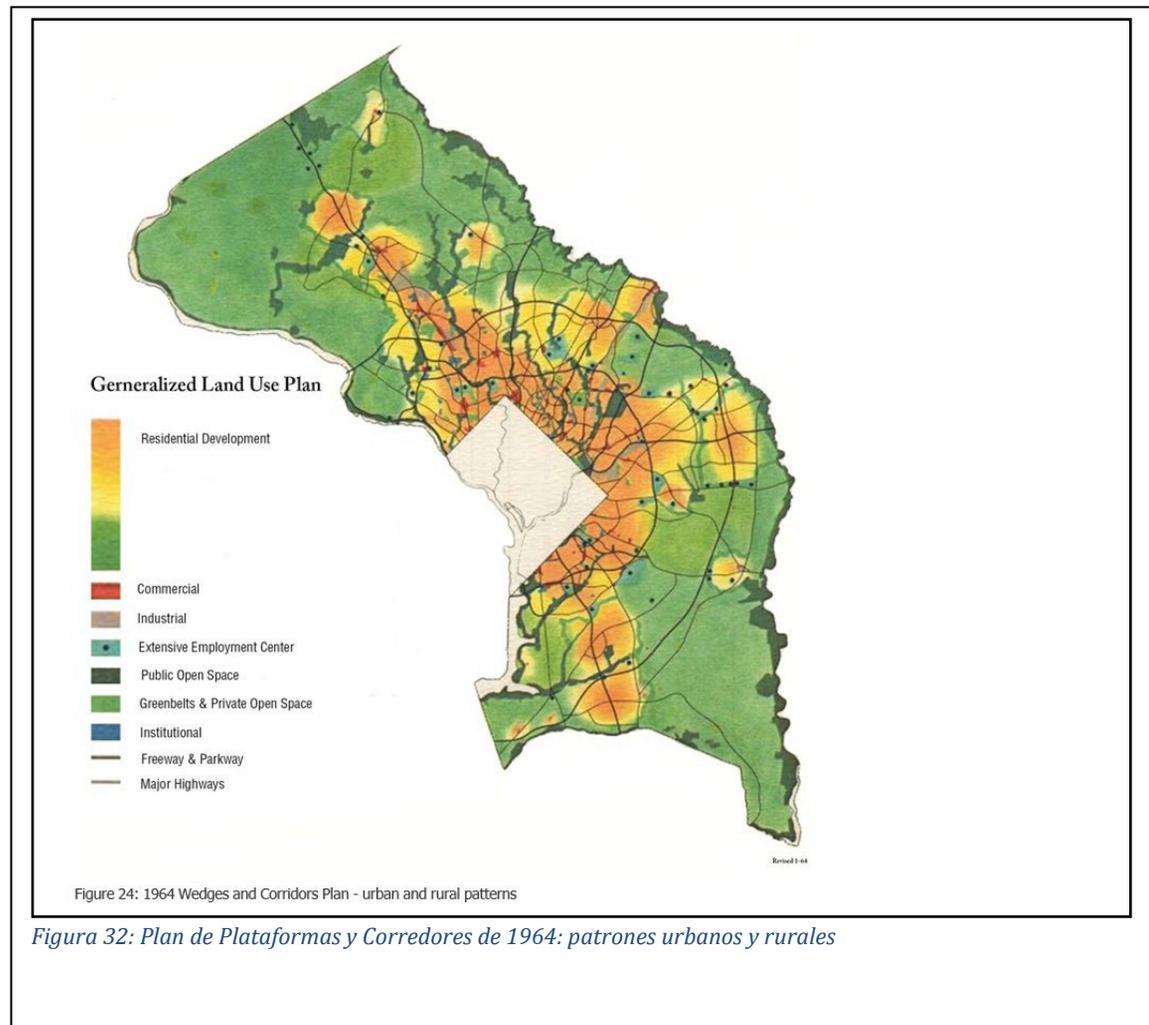


Cuando se adoptó el *Plan de Plataformas y Corredores* de 1964, gran parte del condado de Montgomery no estaba desarrollado. Sin embargo, el Plan de 1964 reconoció que lo que parecía ser **abundante** tierra disponible debía usarse inteligentemente:

“La tierra debe tratarse como una de nuestras posesiones más preciadas, y se debe usar eficientemente lo que necesitamos para adaptar el crecimiento urbano esperado y conservar el resto para el futuro imprevisible. La tierra es demasiado valiosa como para ser desperdiciada de manera descuidada al permitir que se desarrolle de manera inútil en un patrón disperso”.

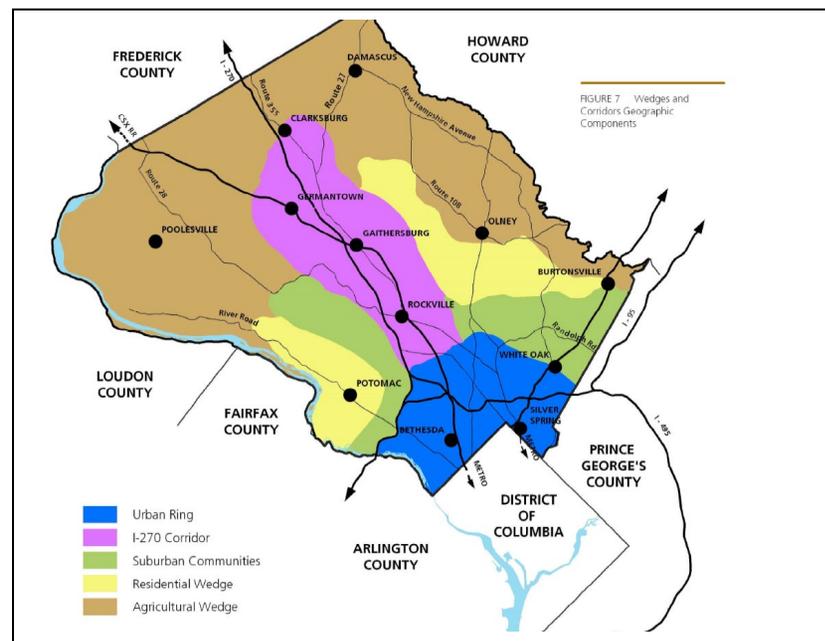
En consecuencia, el Plan de 1964 recomendó dos patrones de crecimiento separados: el patrón urbano y el patrón rural. El patrón urbano se contempló como una forma compacta de desarrollo urbano, concentrado en el anillo urbano existente y las ciudades de corredores propuestas a lo largo de corredores de transporte significativos dentro de la región, incluido el corredor de la I-95/U.S. 29, así como el corredor de la I-270/MD 355. El patrón rural, por el contrario, se contempló como para que cumpliera cuatro fines generales:

- “1) ayudar a moldear el patrón urbano en uno eficiente y agradable;
- 2) proporcionar y proteger grandes espacios abiertos para el “cambio de ritmo” y las oportunidades recreativas necesarias para las generaciones presentes y futuras;
- 3) proporcionar un entorno rural favorable en el que se puedan llevar a cabo sin interrupciones actividades agrícolas, de extracción de minerales, de caza, de pesca y otras actividades de recursos naturales; y
- 4) conservar los recursos naturales y proteger el suministro público de agua”.



¿Cuál es el problema que intentamos resolver? Centrarse en el crecimiento, conectar comunidades y revitalizar el condado de East

Si bien el Plan de 1964 fue visionario en el reconocimiento de las consecuencias de la expansión y el valor de la preservación de la tierra, las decisiones posteriores de uso de la tierra y planificación del transporte no siempre se adhirieron a su orientación, lo que ilustró la economía política de la expansión. Por un lado, la resistencia a los tipos de relleno denso y el desarrollo en áreas dentro del espacio de crecimiento identificado por el Plan de 1964 dejó la forma urbana sin materializar en muchas áreas, por ejemplo, con solo unas pocas áreas de estaciones de Metrorail desarrolladas con alta densidad. Por otro lado, el deseo de los propietarios de maximizar el valor de su terreno en algunos casos condujo a más desarrollo en áreas periféricas que lo contemplado en 1964, con una proliferación de apartamentos con jardín y casas adosadas en lugares como Aspen Hill. La ausencia de límites más estrictos permitió que el desarrollo se dispersara, lo que ha consumido grandes cantidades de tierra y ha aumentado el costo de las carreteras, el agua, el alcantarillado y otras infraestructuras públicas al limitar las economías de escala. Este patrón de desarrollo también limitó las oportunidades de ofrecer un servicio de transporte público rentable.



Por el contrario, el Plan de 1964 contempló ciudades de corredores a lo largo de la I-270, la I-95 y la Route 29, pero las decisiones de planificación posteriores, incluido el *Refinamiento de 1993*, ignoraron y finalmente eliminaron el corredor de crecimiento a lo largo de la U.S. 29 y la I-95 en la parte este del condado. La escisión del corredor de la U.S. 29 contribuyó a dirigir efectivamente nuevas inversiones públicas y privadas lejos del condado este y hacia el anillo urbano establecido y el corredor de la I-270. Como resultado, el corredor de la I-270 se ha beneficiado de ciclos sucesivos de inversión y reinversión, incluso cuando otros corredores, incluido el de Georgia Avenue, donde se construyó la línea roja de Metrorail, quedaron rezagados en gran medida. Este patrón recurrente empeoró las desigualdades raciales y económicas entre las partes orientales y occidentales del condado que permanecen en la actualidad.

Además, el Plan de 1964 no articuló completamente cómo el público en general se beneficiaría de mantener un patrón rural en gran parte de la **superficie terrestre**⁸ del condado. En el Plan de 1964 se explicó que la preservación de la tierra era importante para la recreación, la agricultura y la conservación de los recursos naturales, pero no se describió cómo las personas que viven en partes urbanas del condado

⁸ Aproximadamente un tercio del condado de Montgomery constituye la Reserva Agrícola.

accederían a estas oportunidades. El resultado es que muchas personas que viven fuera de lo que se convirtió en la Reserva Agrícola no están familiarizadas con ella y no aprovechan plenamente las oportunidades para visitar, disfrutar y desarrollar una apreciación por el valor de la preservación continua de la tierra para la agricultura, la recreación y la gestión ambiental. La concienciación y el acceso a la Reserva Agrícola deben mejorarse proporcionando formas para que las personas de todo el condado experimenten y aprovechen al máximo este recurso único. Nuestros residentes no deberían perderse oportunidades para aprender sobre el patrimonio rural del condado, comer y beber alimentos y bebidas producidos localmente, y participar en actividades al aire libre como la caminata, el ciclismo, el campamento y la pesca.

Si no hacemos un uso eficiente de la tierra, el espacio disponible para el crecimiento, la recreación al aire libre, la agricultura y la conservación de recursos naturales disminuirán. El costo de construir y de mantener la infraestructura de agua y alcantarillado, las carreteras y los servicios públicos será más difícil de administrar. Los problemas como la congestión del tráfico y el cambio climático se exacerbarán.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

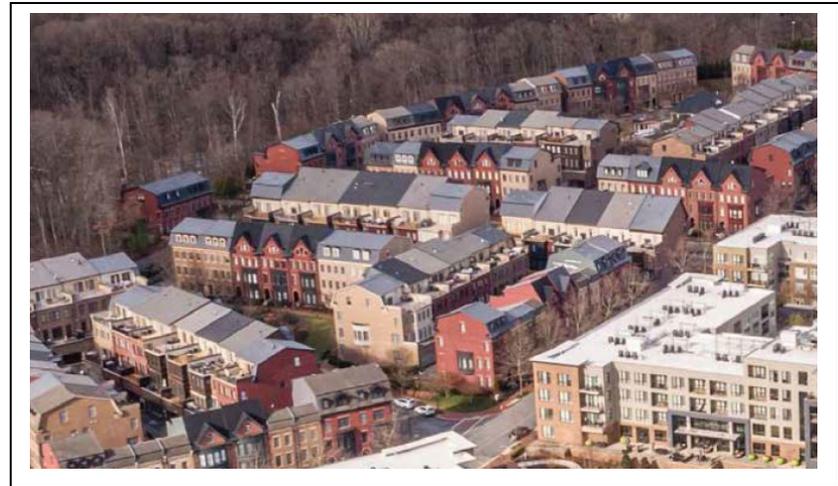
¿Qué políticas resolverán el problema? Refinación y volver a comprometerse con una huella compacta

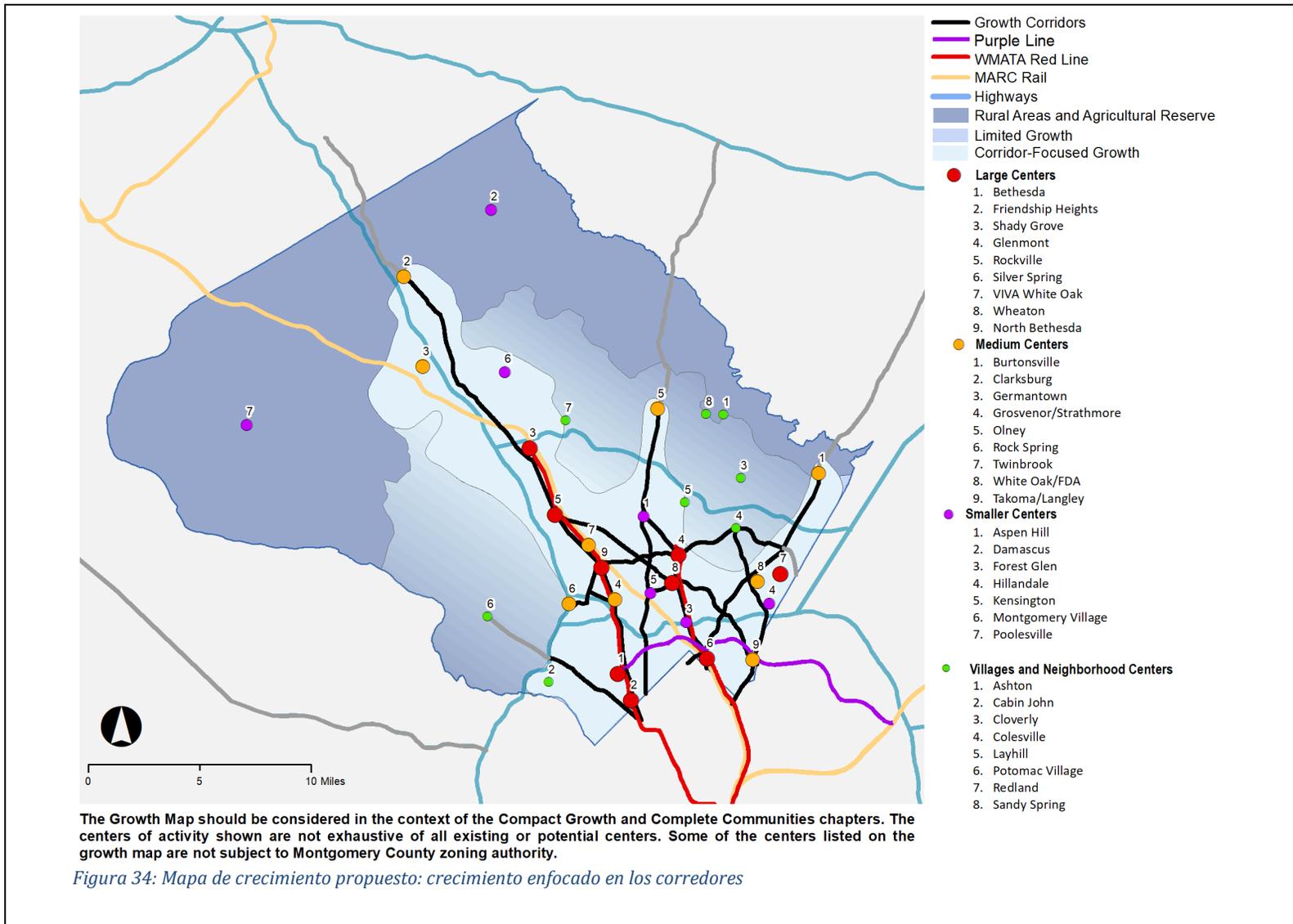
Montgomery Prospera 2050 propone redoblar y refinar los esfuerzos para concentrar el crecimiento sensible al contexto en los centros de actividad. Los centros de actividad van desde grandes zonas céntricas y centros de la ciudad de tamaño mediano, hasta pueblos rurales y vecindarios. El Plan también se compromete a promover el crecimiento a lo largo de los principales corredores de transporte para maximizar el uso eficiente de la tierra y crear Comunidades completas. Estos corredores crean una red que conecta a los residentes con los centros de actividad existentes y futuros y las Comunidades completas. Estos corredores también tienen un servicio de tránsito sólido o planificado, o están ubicados cerca de concentraciones existentes de puestos de trabajo, servicios e infraestructura de manera que se prestan a apoyar un desarrollo más intensivo para producir los tipos de Comunidades completas que se describen más adelante en este Plan.

La intensidad del desarrollo a lo largo de estos corredores debe alinearse con el contexto urbano, suburbano y rural del área circundante y calibrarse para tener en cuenta el transporte público existente o planificado y otra infraestructura de transporte. El análisis detallado de cada área se realizará a través de futuros esfuerzos de planificación que incluyen una amplia participación pública. Algunos corredores, como Rockville Pike, incluso ahora conectan varios centros de actividad, lo que hace que estos corredores sean adecuados para un desarrollo más intensivo. Otros corredores tendrán un desarrollo menos intensivo debido a su contexto y nivel de servicio de transporte público.

Más allá de estos corredores, se permite un crecimiento orgánico limitado para satisfacer las necesidades localizadas de servicios y para proporcionar una gama equilibrada, diversa y adecuada de opciones de vivienda; aumentar la integración racial y socioeconómica; y lograr más Comunidades completas en todas las partes del condado. Este desarrollo limitado debe gestionarse de maneras que ayuden a formar más Comunidades completas sin expandir el espacio de desarrollo establecido o alentar la intensificación significativa de los usos de la tierra fuera de las Comunidades completas. La preservación de la tierra para la recreación, la agricultura y la gestión ambiental debe garantizarse para el beneficio de todo el condado.

El concepto de crecimiento centrado en el corredor es un elemento fundamental de organización para *Montgomery Prospera 2050*, ya que reconoce no solo que los centros de actividad y de preservación de la tierra desarrollados intensamente tienen un papel vital en nuestra calidad de vida, sino que ninguno de los patrones puede existir sin el otro. Al describir los tipos de lugares en los que se debe fomentar el crecimiento sensible al contexto, este capítulo tiene como objetivo establecer las bases para las Comunidades completas, que dependen de una huella compacta para darles la coherencia, el enfoque y la combinación de actividades necesarias para tener éxito. La escala de desarrollo, los tipos de construcción y la diversidad de usos previstos dentro de esta huella se analizan con mayor detalle en el capítulo Comunidades completas. A su vez, los elementos de diseño que complementan y refuerzan las Comunidades completas se analizan en el capítulo Diseño, artes y cultura.





El mapa de crecimiento refleja el uso actual de la tierra y es representativo de la ubicación y los tipos de crecimiento esperados para el 2050; sin embargo, los corredores y centros mostrados en el mapa o que se ajusten a las descripciones proporcionadas a continuación pueden evolucionar con el tiempo a través de planes maestros aprobados y adoptados en el futuro y planes maestros funcionales.

El área de crecimiento enfocado en los corredores (azul más claro) debería tener la mayor cuota de crecimiento nuevo. Abarca la parte más desarrollada del condado con centros de empleo y mayor densidad de población, así como la infraestructura para apoyar el desarrollo actual y futuro.

El área de crecimiento limitado (azul medio) contiene principalmente las comunidades residenciales suburbanas donde se visualiza un crecimiento limitado y orgánico para satisfacer las necesidades localizadas de servicios, proporcionar una variedad diversa de opciones de vivienda, y aumentar la integración racial y socioeconómica para lograr Comunidades completas.

Las Áreas Rurales y la Reserva Agrícola* (en azul oscuro) continuarán dedicadas principalmente a la agricultura, el espacio abierto rural y la preservación del medio ambiente. Puede absorber algo de crecimiento a medida que la agricultura evoluciona y las necesidades de las comunidades residenciales existentes cambian con el tiempo.

El Mapa de crecimiento identifica varios centros de actividad existentes y potenciales en una variedad de escalas (grandes, medianos y pequeños), así como pueblos y centros en cada vecindario. Los centros identificados no abarcan todos los centros existentes o potenciales, sino que se incluyen para demostrar que los centros de actividad, donde se debe concentrar el crecimiento compacto existente y futuro, se producen dentro de las áreas urbanas, suburbanas y rurales del condado. Si bien el crecimiento futuro debe producirse en estos centros, la cantidad de crecimiento y la intensidad del desarrollo deben ser acordes con la ubicación y el contexto del centro.

Los centros grandes se visualizan como áreas de mayor intensidad generalmente caracterizadas por una densidad residencial y/o comercial significativa, ya sea existente o planificada, y normalmente están cerca de un transporte público de alta calidad. Incluyen los distritos comerciales centrales del condado, los centros de empleo existentes y futuros, los municipios de Gaithersburg y Rockville, y la mayoría de las estaciones de Metrorail, que brindan una oportunidad de reurbanización significativa.

Los centros medianos serían menos intensos y cubrirían una geografía más pequeña que los centros grandes. Los centros medianos podrían incluir grupos significativos de densidad residencial existente o planificada, así como grupos de densidad comercial, incluidos grandes centros comerciales y campus de oficinas. Es probable que los centros medianos estén cerca del transporte público.

Los centros más pequeños generalmente se caracterizan por vecindarios residenciales de densidad baja a media, con grupos de actividad comercial, incluidos centros comerciales y comercios minoristas que prestan servicios a los vecindarios.

Los centros de pueblos y vecindarios son los centros de menor intensidad que contienen una pequeña cantidad de usos para atender a los vecindarios y están ubicados en áreas rurales y vecindarios residenciales de baja densidad.

**Las áreas rurales y la Reserva Agrícola son áreas del condado que están sustancialmente zonificadas para el uso de la tierra rural o agrícola bajo la zona rural, de grupo rural, de grupo de vecindario rural o de Reserva Agrícola.*

Más específicamente, deben adoptarse las siguientes políticas y prácticas para maximizar la eficiencia del uso de la tierra y la inversión pública, y establecer los pilares para el desarrollo de centros de actividad vibrantes a la vez que se preserve la tierra para la recreación, conservación de recursos y agricultura:

Concentrar el crecimiento en los centros de actividad y a lo largo de los corredores a través del desarrollo de rellenos y la reurbanización compacta para maximizar el uso eficiente de la tierra.

- Centrar el uso futuro de la tierra y la planificación de la infraestructura pública en los centros de actividad y en los corredores de crecimiento para dirigir el desarrollo de formas que faciliten el surgimiento de Comunidades completas. Evaluar los usos de la tierra adecuados, las instalaciones de transporte y el diseño comunitario que fomentarán y permitirán el uso completo de los centros de actividad y la creación de Comunidades completas. (Ec, En, Eq)
- Modificar las reglamentaciones de uso, de diseño y de zonificación de la tierra, incluidas las reglamentaciones de la Ordenanza de Zonificación y Subdivisión, para apoyar el desarrollo compacto centrado en el corredor. Las densidades apropiadas variarán, pero deberían ser suficientes para respaldar, como mínimo, la prestación eficiente del servicio de transporte público a lo largo de estos corredores. (Ec, En, Eq)
- Mejorar la sostenibilidad ambiental del crecimiento al alentar el relleno y la reurbanización para frenar la dispersión y hacer que las áreas construidas en una era con reglamentaciones ambientales escasas, o sin ellas, cumplan con estándares sólidos para la gestión de aguas pluviales y otros estándares ambientales de vanguardia. (En)

Promover y priorizar la inversión pública en infraestructura en los centros de actividades y a lo largo de los corredores de crecimiento y aprovecharla para atraer futuras inversiones privadas en forma compacta.

- Considerar nuevos métodos para financiar la infraestructura pública, como la captura de valor, el financiamiento de incrementos fiscales y otros mecanismos para facilitar la inversión y el suministro de infraestructura apropiada en áreas identificadas como apropiadas para un desarrollo más intensivo. (Ec)
- Establecer una infraestructura de transporte público de alta calidad a lo largo de los corredores de crecimiento a través de la inversión de capital y garantizar un servicio confiable y frecuente a través de la inversión operativa. (Ec, En, Eq)
- Aprovechar los programas de incentivos federales, estatales y locales, las oportunidades de inversión en tierras y terrenos de propiedad pública para el desarrollo y la remodelación de rellenos en centros de actividades y a lo largo de corredores. (Ec, En, Eq)
- Desarrollar un marco de políticas para garantizar que las empresas propiedad de u operadas por personas negras, indígenas o de color accedan a oportunidades de desarrollo nuevo y reurbanización. (Ec, Eq)

Los tres símbolos (Ec, En, Eq) indican un fuerte vínculo entre cada recomendación de política y los tres objetivos generales del Plan:
Ec = Competitividad económica
En = Salud y resiliencia ambiental
Eq = Igualdad racial y justicia social

Limitar el crecimiento más allá de los corredores al desarrollo y la remodelación de rellenos compactos en Comunidades completas para evitar la dispersión. Aplicar principios de urbanismo a una escala adecuada a lo largo de un transecto rural a urbano, como se describe en el capítulo Comunidades completas.

- Administrar de manera sostenible la tierra fuera de los corredores de crecimiento y las Comunidades completas para aumentar la biodiversidad, mejorar la salud de los hábitats naturales, preservar los bosques privados, proteger cuencas y acuíferos, y mejorar la calidad del agua, al mismo tiempo que se brindan oportunidades ampliadas para la recreación al aire libre, incluida la actividad física vigorosa. (En, Eq)
- Apoyar la generación de energía limpia alternativa, la energía distribuida, el almacenamiento de baterías y la modernización de la red; y facilitar mejor el compostaje o la recuperación de residuos alimentarios y otras iniciativas de la economía circular. (En, Eq)

Preservar y mejorar la Reserva Agrícola y administrarla a fin de mantener un patrón de desarrollo rural para el beneficio de todo el condado.

- Mantener la agricultura como el principal uso de la tierra en la Reserva Agrícola a través de políticas, regulaciones, servidumbres e incentivos, incluidos aquellos que mantienen una masa crítica de tierras de cultivo contiguas. (Ec, En)
- Maximizar los beneficios de la Reserva Agrícola a través de políticas diseñadas para garantizar la viabilidad continua de la agricultura como una actividad económicamente productiva y sostenible, desalentar la dispersión, facilitar una amplia gama de actividades recreativas y turísticas al aire libre, conservar la tierra y los recursos naturales, y promover prácticas que promuevan la calidad ambiental. (Ec, En)
- Mejorar la conciencia y el acceso multimodal a la Reserva Agrícola para que el público experimente y se beneficie directamente de este valioso recurso para alimentos cultivados localmente, la recreación al aire libre y el turismo. (Ec, Eq)



¿Cómo impulsarán estas políticas los objetivos clave de Montgomery Prospera 2050?

Desarrollo compacto para apoyar lugares vibrantes, diversos y sostenibles

Se proyecta que la población del condado de Montgomery crecerá en aproximadamente 200,000 personas durante los próximos 30 años, y estas políticas y prácticas son fundamentales no solo para dar lugar a este crecimiento, sino también para alcanzar los objetivos clave de *Montgomery Prospera 2050*, así como para combatir y adaptarse al cambio climático. Casi el 85 % de la tierra del condado ya está desarrollada o de otro modo restringida. Si no mantenemos barreras eficaces para la dispersión, probablemente nos meteremos en un callejón sin salida, donde se agota el espacio para la agricultura, la recreación y la gestión de recursos junto con el espacio para el crecimiento adicional.

Debemos alentar el desarrollo y la remodelación de rellenos compactos para adaptarnos al crecimiento de la población previsto de una manera que apoye adecuadamente a las comunidades densas, vibrantes y energizadas. La estrategia de concentrar el crecimiento sensible al contexto en los centros de actividades y a lo largo de los corredores dirigirá la población y el empleo a ubicaciones con infraestructura, servicios y comodidades, incluido el transporte público, y creará centros de actividad enfocados. Este enfoque, a su vez, deberá reducir el costo de la infraestructura pública y proporcionará rendimientos más favorables tanto en inversiones públicas como privadas. El desarrollo y la remodelación de rellenos compactos también se alinean con el creciente deseo de los residentes, de las empresas y de los empleadores que buscan comunidades transitables y orientadas al transporte público, como lo demuestran las áreas orientadas al transporte público en toda la región y el país.



Figura 35: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, actualidad



Figura 36: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, posible futuro

Salud económica: Forma compacta como base para lugares más atractivos

Mantener la huella de desarrollo y el crecimiento del condado en una forma compacta a lo largo de los corredores ayudará a crear el tipo de lugares que son atractivos para los empleadores y atraer nuevas inversiones. Los estudios de tendencias en el desarrollo de oficinas muestran que los principales empleadores buscan áreas con muchas comodidades y transitables a pie cerca del transporte público. Los parques de oficinas tradicionales de baja densidad ya no son populares. Las ideas relacionadas de Forma compacta, Comunidades completas y Excelencia en el diseño fomentarán el desarrollo de lugares que atraigan tanto a empresas como a residentes.

La huella de desarrollo compacto es una herramienta importante para crear el tipo de centros que respaldan una economía sólida. La falta de grandes extensiones de tierra vacía y sin restricciones no significa que el condado de Montgomery no pueda hacer crecer su economía. Sin embargo, tenemos que pensar de forma diferente en dónde se produce el crecimiento y desarrollar de forma compacta áreas que no se han tenido en cuenta en el pasado, como estacionamientos en superficie y la colocación conjunta de instalaciones. A pesar de que el condado se está quedando sin terrenos no urbanizados para acomodar centros de empleo similares a campus o nuevos vecindarios residenciales, este Plan no recomienda expandir nuestra huella de desarrollo mucho más allá del área de Crecimiento enfocado en corredores. En su lugar, hace hincapié en que el suministro actual de tierras redesarrollables, si se desarrollan de forma compacta y creativa, es suficiente para atraer y retener a una variedad de empleadores, especialmente industrias avanzadas basadas en el conocimiento que buscan centros vibrantes y una fuerza laboral diversa y altamente capacitada. Es importante tener en cuenta que la forma por sí sola no creará más trabajos. Se requiere una mayor densidad, excelentes opciones de transporte público y un entorno normativo que respalde la inversión. Se necesitan otros cambios en términos de incentivos financieros, reforma fiscal e inversión en infraestructura.



Figura 37: Connecticut Avenue y Manor Road, en la actualidad y en un futuro posible con el BRT

Los principales corredores de transporte pueden transformarse de arterias de tránsito inseguras existentes a una serie de comunidades completas con una variedad de viviendas

Equidad racial y reequilibrio de la distribución geográfica de la oportunidad

La identificación de corredores de crecimiento en el condado este, particularmente a lo largo de la U.S. 29 y el corredor de Georgia Avenue a lo largo de la línea roja de Metrorail, es vital para revertir décadas de no crecimiento y garantizar que los beneficios del crecimiento se distribuyan de manera más equitativa entre las líneas de geografía, clase y raza. Estas áreas también ofrecen la oportunidad de obtener un mayor rendimiento de la inversión, desde el punto de vista financiero y en términos de los objetivos de *Montgomery Prospera 2050*. La oposición política anterior al desarrollo en el condado este, expresada con mayor claridad por la eliminación del corredor de la I-95/U.S. 29 en la *Refinación de 1993* de las áreas identificadas como apropiadas para el crecimiento, impulsó la inversión pública y privada hacia el oeste. La inversión pública y privada posterior se centró a lo largo del corredor de la I-270 porque esta área parecía ofrecer las mejores perspectivas de crecimiento y éxito. Mientras tanto, el condado este se volvió relativamente menos atractivo para los empleadores y residentes, y alimentó un ciclo de estancamiento.

Este patrón es coherente con lo que el desarrollador de bienes raíces y erudito Christopher B. Leinberger ha descrito como el fenómeno de la “zona favorecida”. Leinberger observa que en muchas áreas metropolitanas, las decisiones sobre la asignación geográfica de los recursos tomadas décadas atrás se refuerzan y se repiten. Una vez que un área recibe recursos y atención del gobierno y del sector privado, sostiene Leinberger, la inversión futura tiende a seguir en la misma ubicación, lo que refuerza su ventaja y deja otras áreas más atrás.

La evolución del corredor de la I-270 como la “zona favorecida” y los límites de desarrollo que lo acompañan en el condado del este no fueron la única causa, o incluso la más importante, de la división racial y económica entre la parte este y la parte oeste del condado. Sin embargo, la lógica de la zona favorecida fue y es un factor significativo para reforzar las disparidades en el acceso a la inversión, la infraestructura y los servicios, así como la concentración de pobreza y la disminución del acceso a las oportunidades. Si bien siempre debe considerarse el potencial de desplazamiento (y el monitoreo y afrontamiento de la dislocación causada por el aumento de los valores inmobiliarios debe ser parte de este plan), del mismo modo, la inversión pública y privada es esencial para expandir las oportunidades económicas para las personas y comunidades que han quedado rezagadas o aisladas económica y socialmente. Al centrar la inversión y alentar el desarrollo a lo largo de los corredores en el condado este, este Plan establecerá la base para las Comunidades completas y creará un futuro más próspero y equitativo en todas las partes del condado.

Crecimiento compacto y rendimiento medioambiental: Mejor calidad del aire y el agua con un uso de la tierra más eficiente

Uno de los beneficios más claros del uso eficiente de la tierra, incluido el crecimiento compacto centrado en el corredor junto con el refuerzo del patrón rural fuera de los corredores, es hacer que el desarrollo sea más sostenible desde el punto de vista ambiental en general y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en particular. Al concentrar el desarrollo en un espacio limitado, el crecimiento centrado en el corredor puede propiciar la caminata, el ciclismo y el transporte público, y reducir las emisiones de los vehículos motorizados. Una forma compacta de desarrollo reduce la conducción incluso entre las personas que siguen dependiendo de los automóviles, porque las distancias de viaje probablemente disminuirán a medida que se puede satisfacer una gama más amplia de necesidades a una distancia corta, lo que reduce las millas recorridas del vehículo.

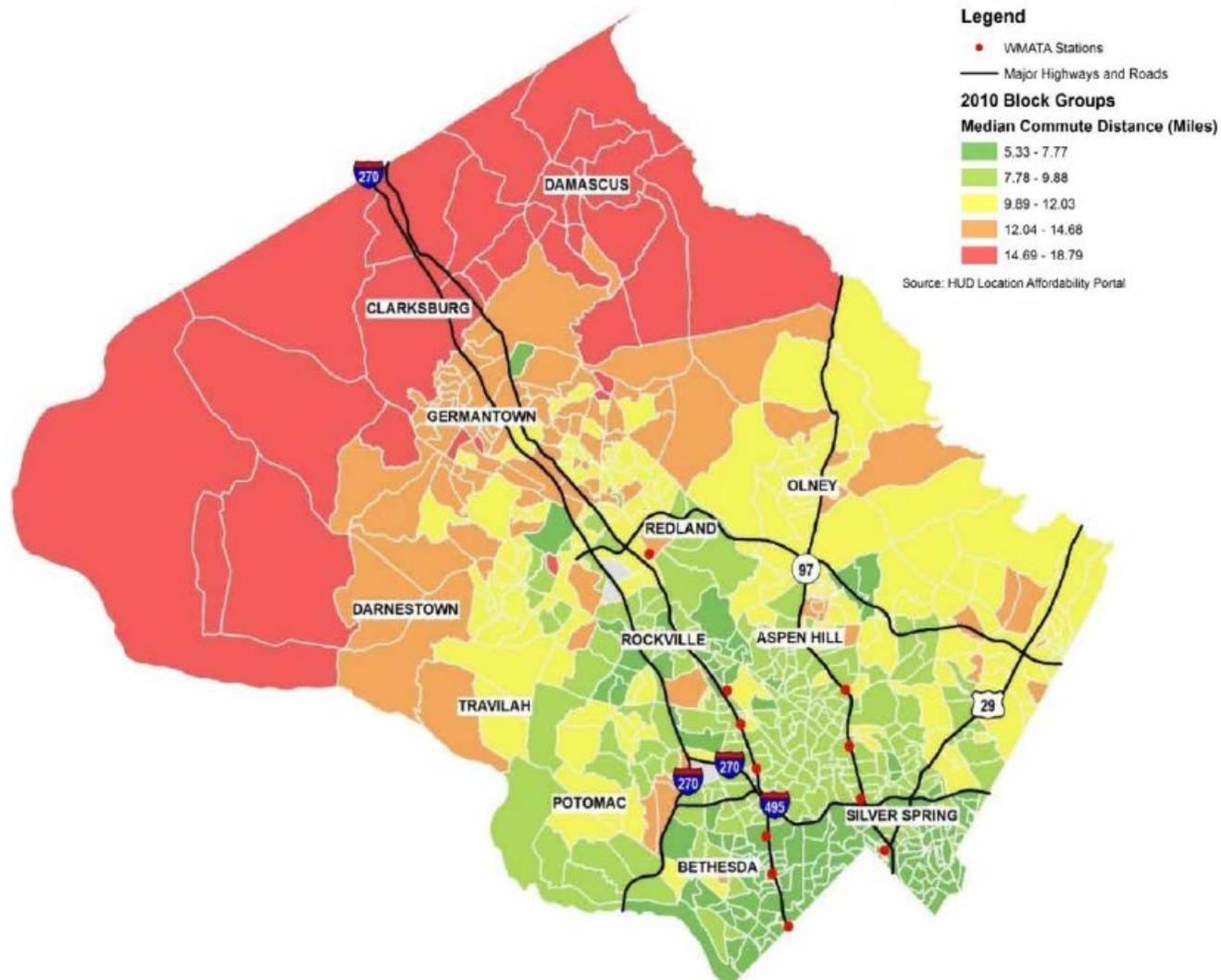


Figura 38: Distancia media de desplazamiento al trabajo, en millas, 2016

El crecimiento compacto también puede mejorar el rendimiento ambiental de los sitios y edificios, ya que permite la reurbanización de las áreas desarrolladas antes de la adopción de controles modernos de aguas pluviales y a menudo se caracteriza por altas proporciones de recubrimiento impermeable de la superficie. Una forma compacta de desarrollo de rellenos o reurbanización puede reducir el escurrimiento de aguas pluviales y el efecto de las islas de calor al utilizar infraestructura verde y otras cubiertas verdes, así como el diseño y la orientación del edificio para reducir las temperaturas urbanas.

Finalmente, el desarrollo compacto y centrado en el corredor es esencial para la protección continua de la Reserva Agrícola y la preservación de la tierra para la administración ambiental y la recreación. A medida que la población crezca y la región continúe desarrollándose, aumentará la presión sobre las áreas rurales y los sistemas naturales. La preservación de la Reserva Agrícola refuerza la concentración de crecimiento y maximiza la tierra disponible para la agricultura, la recreación y la conservación de recursos naturales.

Aunque la agricultura debe seguir siendo el uso principal en la Reserva Agrícola, el área reservada para el patrón rural también brinda oportunidades para la recreación, el turismo y la conservación de recursos naturales, cuyos usos deben reconocerse y respaldarse. La Reserva Agrícola mejora el atractivo y la habitabilidad del condado porque brinda oportunidades para alimentos cultivados localmente, la recreación al aire libre, la educación y el turismo. La preservación continua de la Reserva Agrícola, junto con el sistema de parques del condado, también protege bosques, humedales, praderas y arroyos del condado, apoya la biodiversidad y los hábitats naturales, y protege las cuencas, los acuíferos y la calidad del agua.

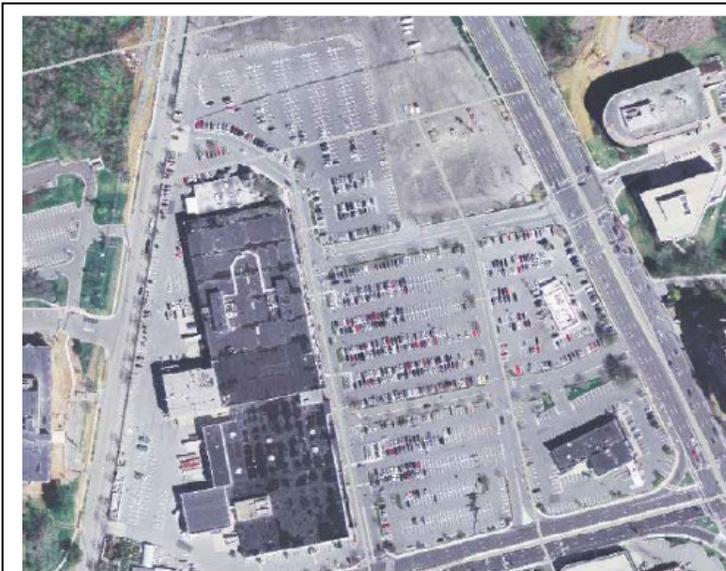


Figura 39: En Pike y Rose, el desarrollo de rellenos redujo los flujos de escorrentía de aguas pluviales en más del 70 por ciento.

¿Cómo evaluaremos el progreso?

Al evaluar planes, proyectos y propuestas futuros relacionados con el uso eficiente de la tierra y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este Plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Cantidad de desarrollo/remodelación de rellenos en centros de actividades y a lo largo de los corredores principales.
- Proporción de nueva población, empleo y vivienda dentro de una milla (o media milla) de centros de actividades y corredores prioritarios.
- Proporción de formas de trasladarse sin automóvil (caminata, ciclismo, uso del transporte) y reducción correspondiente en millas recorridas del vehículo (Vehicle miles traveled, VMT).
- Cantidad de inversión pública y privada en infraestructura, servicios y comodidades en centros de actividades y a lo largo de corredores, en general y por área del condado.
- Protección de acres de tierras de cultivo, hábitats naturales, bosques y áreas que inciden sobre el medioambiente.
- Productividad económica de la agricultura.
- Cantidad de espacio para la recreación al aire libre y diversas actividades respaldadas.
- Aumento porcentual en el rendimiento ambiental de edificios y sitios, en general y por área de condado.
- Cantidad de visitantes de fuera de la Reserva Agrícola para la recreación, el comercio y el turismo.
- Mantenimiento y mejora en las medidas de calidad del agua corriente.
- Reducción de la cubierta impermeable y aumento en el área de cubierta impermeable tratada.
- Aumento de la cubierta arbórea
- Aumento en la generación de energía limpia alternativa y en el compostaje o la recuperación de residuos alimentarios.



COMUNIDADES COMPLETAS: Combinación de usos y formas



Introducción: Plataformas y corredores, y la separación de usos y personas



Si bien el *Plan de Plataformas y Corredores de 1964* fue extraordinariamente progresivo en la promoción de un desarrollo compacto y orientado al transporte público, rechazó la idea de usos comerciales y residenciales mixtos. En el Plan de 1964 se señaló que los espacios designados para diferentes usos deben trabajar juntos en última instancia para lograr un “conjunto agradable y económicamente factible”, pero que estos usos deben estar físicamente separados. Se recomendó la zonificación euclidiana, con áreas reservadas para viviendas multifamiliares, casas adosadas y viviendas unifamiliares junto con zonas comerciales e industriales aisladas, y se expresó:

“[L]as zonas comerciales e industriales deben excluir las residencias, ya que no se pueden mantener buenos vecindarios residenciales en dichas áreas, y porque el negocio y la industria pueden funcionar de manera más eficaz cuando el espacio asignado no se interrumpe por viviendas”.

Además de una separación rígida de usos, el Plan de 1964 insistió en la conveniencia de barreras, reservas y transiciones entre usos de la tierra para lograr armonía y compatibilidad:

“[L]os centros comerciales de larga data se expanden a vecindarios residenciales cercanos, lo que causa más problemas de transición. El resultado final es una enfermedad conocida como deterioro urbano. Esta enfermedad es contagiosa y casi seguramente se propagará cuando no se tomen medidas preventivas”.

¿Cuál es el problema que intentamos resolver? Un registro mixto con uso mixto

Aunque el urbanismo policéntrico representado por el concepto de ciudades de corredores del Plan de 1964 era fundamentalmente sólido, su enfoque ante la separación de usos y el énfasis en transiciones y zonas de amortiguamiento en el mejor de los casos no fue completamente exitoso en la producción de distritos comerciales agradables y económicamente activos, y, en el peor de los casos, sirvió para justificar decisiones sobre el uso de la tierra que reforzaron la segregación racial y socioeconómica. Otras deficiencias se han vuelto cada vez más obvias, a saber:

- El enfoque de separación y amortiguación no logró anticipar, y mucho menos satisfacer, la demanda de viviendas en centros de actividad de uso mixto. Por lo general, las ciudades del corredor no alcanzaron las densidades ni proporcionaron la variedad de usos, tipos de edificios y servicios necesarios para maximizar su valor en la atracción de residentes y trabajadores que buscan lugares más activos y atractivos para vivir y trabajar.
- Unas cuantas ubicaciones en el condado de Montgomery han atraído la inversión en usos de oficinas, venta minorista y residenciales, pero la mayoría carece de la combinación de elementos, incluida una forma compacta con diversos tipos de viviendas, usos comerciales, transporte público y un ámbito público transitable a pie, que respalden los tipos de interacción humana comunes a los lugares más exitosos. Mientras tanto, las áreas que rodean nuestros centros de actividad más eclécticos permanecen caracterizadas en gran medida por una separación de usos de la tierra y tamaños de lotes uniformes, la cobertura de lotes y las formas de construcción.

La separación de los usos y la homogeneidad asociada en los tamaños de los lotes, los estándares de desarrollo y las formas de construcción junto con el compromiso con las barreras, las zonas de amortiguación y las transiciones, tuvieron el efecto, ya sea intencional o no, de desalentar las conexiones entre las personas y los lugares, y de aumentar las divisiones raciales, sociales y económicas entre los vecindarios y partes del condado.

La implementación de estos enfoques también hizo que el acceso a la gama completa de oportunidades económicas, educativas y culturales (así como a servicios, comodidades e infraestructura) dependiera demasiado del acceso a los automóviles. Al separar los usos e invertir mucho en carreteras, históricamente hemos hecho que conducir sea la única manera práctica para que muchos residentes y trabajadores cubran sus necesidades diarias: incluidos viajes que deberían ser factibles a pie, en bicicleta o en tren o autobús, incluso para aquellos con discapacidades y aquellos con niños pequeños.



La preservación y la protección de los vecindarios dedicados exclusivamente a viviendas unifamiliares separadas han dejado a los residentes desconectados de las tiendas minoristas y otros servicios, han fomentado la construcción de instalaciones públicas independientes y han perpetuado el uso ineficiente de la tierra. Nuestras políticas de uso de la tierra han evolucionado en los últimos años para reflejar un contexto social y demográfico cambiante, así como preferencias cambiantes y enfoques de planificación. El condado también ha evolucionado de una comunidad dormitorio para el Distrito de Columbia a un condado con varios centros de empleo diferentes. Estos cambios han coincidido con el surgimiento de preferencias de mercado cada vez más fuertes para las comunidades de uso mixto orientadas al transporte público con un sentido de pertenecer único.

Nuestros planes han respondido a estas tendencias, pero la implementación del desarrollo de uso mixto orientado al transporte público se ha visto limitada debido a restricciones económicas y reglamentarias. El patrón subyacente básico persiste en gran parte del condado a pesar de la aprobación de la *Refinación de 1993* de usos mixtos y los cambios posteriores en el código de zonificación. Por supuesto, es posible que algunas áreas suburbanas y rurales no logren la combinación de usos o no apoyen los tipos de servicios de transporte público que se esperan en áreas más urbanas. *Montgomery Prospera 2050* prevé aumentar la variedad de usos y lograr un ámbito público orientado a las personas dentro de las áreas y centros de crecimiento centrados en los corredores que se analizan en el capítulo de Crecimiento compacto a escalas adecuadas a su contexto, para proporcionar a las personas en todas las partes del condado acceso a una gama más amplia de servicios y comodidades cerca de sus hogares y lugares de trabajo.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Más allá del desarrollo orientado al transporte público: Comunidades completas y vida a 15 minutos

Montgomery Prospera 2050 reconoce los beneficios del desarrollo orientado al transporte público, que a menudo utiliza la zonificación de uso mixto como complemento a un servicio de transporte público de alta calidad, pero actualiza y recalibra ideas sobre el papel de los usos mixtos añadiendo las Comunidades completas y la “vida a 15 minutos” como principios de organización para pensar en la planificación de vecindarios y distritos.

Las Comunidades completas son lugares que incluyen la variedad de usos de la tierra, infraestructura, servicios y comodidades que les permiten satisfacer una amplia variedad de necesidades para una variedad de personas. Incluyen viviendas adecuadas para diferentes tipos de hogares, niveles de ingresos y preferencias, lo que ayuda a apoyar la integración racial y socioeconómica. La combinación específica de usos, comodidades, parques, instalaciones públicas y tipos de edificios en las Comunidades completas varía según factores como el tamaño y la ubicación del vecindario o la comunidad; la proximidad al transporte público, la variación en las características físicas como la topografía y los recursos ambientales; y otros factores únicos para la historia y el contexto de cada lugar.

El concepto relacionado de la vida a 15 minutos ha surgido como una forma de reimaginar las comunidades existentes para maximizar su atractivo y eficiencia combinando viviendas, oficinas y usos minoristas, de modo que los servicios, la infraestructura, las instalaciones y las comodidades para satisfacer las necesidades diarias de las personas que viven o trabajan allí estén a poca distancia a pie. Aunque una aplicación literal o rígida de la vida a 15 minutos puede no ser práctica fuera de las áreas y los centros de crecimiento enfocados en corredores, el concepto es una forma útil de generar recomendaciones concretas para hacer que las comunidades sean más completas y ayudarlas a tener éxito.

Diferentes ingredientes para diferentes comunidades

La combinación de estrategias que pueden ayudar a crear una comunidad más completa en cualquier lugar en particular depende en gran medida del contexto. La escala (pueblo frente a centro de la ciudad frente a zona céntrica), la ubicación (dentro frente a fuera de la huella de crecimiento, dentro de uno de los **cuatro niveles de crecimiento**⁹ del estado) y el tipo (p. ej., parque de oficinas frente a distrito comercial central frente a vecindario residencial frente a centro comercial suburbano) influyen en qué elementos deben incorporarse y cómo deben adaptarse. Sin embargo, a pesar de las diferentes necesidades y condiciones de las diferentes partes del condado, el concepto de fomentar más diversidad de uso y forma es relevante en casi todas las ubicaciones. Por ejemplo:

- Los parques de oficinas suburbanos existentes en lugares como Rock Spring o el sitio COMSAT de Clarksburg tienen grandes edificios que pueden adaptarse al empleo, pero carecen de la integración de usos, servicios y comodidades necesarios para tener éxito en un mercado de oficinas cada vez más competitivo. Las estrategias de Comunidades completas pueden ayudar a reposicionar estos centros de empleo a través del relleno y la remodelación para incorporar una variedad de viviendas, restaurantes, comercios minoristas, instalaciones públicas, y parques y espacios públicos junto con un mejor servicio de transporte público, lo que los hace más atractivos tanto para los residentes como para los empleadores.
- Asimismo, para los lugares que el condado espera que surjan como importantes centros para el empleo en oficinas, como White Flint, White Oak o Germantown, la integración de opciones de vivienda adicionales puede ayudar a alentar la actividad más allá del horario laboral regular, y crear la sensación de energía y actividad durante la noche y los fines de semana.

⁹ Según lo definido por la Ley de Crecimiento Sostenible y Preservación Agrícola de 2012, Proyecto de Ley 236 del Senado.

Centros de actividad en las áreas suburbanas y rurales, que van desde grandes centros comerciales minoristas como Aspen Hill, hasta grupos de tiendas comerciales y vecindarios que sirven para usos minoristas como las áreas de compras en Potomac Village o Four Corners, ofrecen minimercados para las subdivisiones circundantes, pero a menudo carecen de alojamiento peatonal seguro, buenas conexiones de transporte público o parques y espacios públicos de alta calidad. En algunos lugares, los nuevos tipos de desarrollo comercial, como los consultorios médicos, serán viables incluso cuando el espacio de oficinas u otros usos relacionados con el empleo sean difíciles de atraer. Las recomendaciones de este capítulo y de otras partes del Plan pueden ayudar a que estos centros de actividad sean más transitables a pie y habitables.

La conexión entre las Comunidades completas y el crecimiento enfocado en corredores

Como se explicó en el capítulo sobre Crecimiento compacto, el desarrollo de centros de actividad nuevos o sustancialmente ampliados debe enfocarse a lo largo de los corredores de crecimiento para evitar la dispersión y lograr la masa crítica necesaria para que cada centro sea económicamente sostenible. Se debe permitir el desarrollo orgánico limitado más allá de los corredores y las áreas de crecimiento definidas para aumentar la diversidad de los tipos de viviendas en los vecindarios residenciales existentes y hacer que estas áreas sean más completas, particularmente cerca de los centros de actividad o desarrollo existentes. Las oportunidades para aumentar la diversidad de viviendas fuera de determinadas áreas de crecimiento permitirán que los vecindarios evolucionen con el tiempo para abordar las necesidades de vivienda actuales y futuras, y para que se integren más racial y socioeconómicamente.

La implementación será orgánica e incremental, a través del relleno y la remodelación dentro de los centros de actividad a lo largo de los corredores, así como dentro de las zonas céntricas, centros de ciudad y pueblos rurales existentes. Esta implementación será principalmente impulsada por el mercado, y utilizará el proceso de revisión de desarrollo para canalizar las contribuciones de los desarrolladores privados a las mejoras del paisaje urbano, la dedicación y la construcción de parques y espacios públicos, y la adición de infraestructura para bicicletas y peatones. Se necesitarán estrategias específicas para reconocer y minimizar los impactos negativos de la gentrificación en las comunidades y empresas en riesgo de desplazamiento, incluidas las recomendaciones descritas en el capítulo sobre viviendas junto con políticas fuera del alcance de este Plan, como asistencia directa a pequeñas empresas y empresas propiedad de minorías, Acuerdos de beneficios comunitarios y subsidios de vivienda. También se necesitarán estrategias específicas para garantizar que el relleno y la reurbanización no tengan consecuencias medioambientales negativas, como la expansión de las islas de calor urbanas y el aumento de los problemas de escorrentía de aguas pluviales.



¿Qué políticas resolverán el problema?

Para garantizar que la demanda de desarrollo futuro en el condado de Montgomery se aproveche para adoptar Comunidades completas y una vida a 15 minutos, tanto al construir nuevos centros de actividad a lo largo de los corredores como al hacer que los existentes sean más completos, el condado debería seguir varias políticas, que deben ser adecuadas para todas las zonas del condado. Las políticas y prácticas específicas recomendadas para fomentar las Comunidades completas y la vida a 15 minutos incluyen:

Identificar e integrar los elementos necesarios para el desarrollo de centros de vivienda, venta minorista y oficinas completos, y planificar para hacer de la vida a 15 minutos una realidad para la mayor cantidad de personas posible.

- Promover las asignaciones y los estándares de zonificación para fomentar la integración de diversos usos, tipos de edificios y tamaños de lotes. (Ec, En, Eq)
- Aplicar enfoques flexibles para dar lugar al relleno y a la reurbanización que mejoren el acceso a los servicios, el transporte activo, los parques y los espacios abiertos, y una gama más amplia de tipos de viviendas a escala de vecindario. (Ec, En, Eq)
- Priorizar la planificación del uso de la tierra a nivel de vecindario como una herramienta para mejorar la calidad general de la vida de comunidad y evitar reforzar los patrones de uso de la tierra obsoletos, con especial atención a la prevención del desplazamiento. (Eq)
- Apoyar la creación de estrategias de estabilización de vecindarios para comunidades de color. (Eq)
- Permitir densidades suficientes para hacer que una amplia gama de usos sean económicamente viables en Comunidades completas. Fomentar densidades suficientes para apoyar los minimercados y otros servicios locales a nivel de vecindario. Proporcionar pautas para admitir mayor densidad de manera que se tenga en cuenta el contexto. (Ec, En, Eq)
- Asegurar que las Comunidades completas estén integradas en sus alrededores y respaldadas por un ámbito público que aliente caminar, andar en bicicleta y circular sobre ruedas, accesible para todos, así como la interacción social a través de la configuración de aceras, senderos, puntos de referencia, parques y espacios de reunión. (Ec, En, Eq)



la

- Adoptar enfoques de planificación que prioricen proporcionar más Comunidades completas en servicio para mejorar la calidad de vida comunitaria en todo el condado. (Eq)
- Desarrollar estrategias para garantizar que el relleno y la reurbanización no tengan consecuencias medioambientales negativas, como un aumento en las escorrentías de aguas pluviales, la pérdida de la cubierta arbórea y la expansión de las islas de calor. (En)

Fomentar la ubicación conjunta y la proximidad de todos los servicios esenciales y públicos, especialmente a lo largo de los corredores de crecimiento y en Comunidades completas.

- Maximizar la accesibilidad y utilidad de las instalaciones públicas al ubicarlas en lugares que promuevan la integración con otros usos e infraestructuras públicas y privados. (En, Eq)
- Promover mejoras activas en el transporte que prioricen caminar, andar en bicicleta, desplazarse sobre ruedas y usar transporte público para mejorar el acceso público a estas instalaciones ubicadas conjuntamente, incluido el acceso para personas mayores y personas con discapacidades. (En, Eq)
- Desarrollar estándares para la colocación de instalaciones públicas que promuevan la combinación de usos o servicios y estrategias de desarrollo compactas. Fomentar asociaciones público-privadas y garantizar que promuevan la interacción social y la actividad física. (Ec, En, Eq)

Modernizar los centros de actividades e instalaciones antiguas a gran escala, como centros comerciales, campus federales abandonados, parques de oficinas y otros desarrollos de uso único para incluir una combinación de usos y diversidad de tipos de viviendas y para proporcionar una cantidad crucial de viviendas, trabajos, servicios y comodidades para Comunidades completas dinámicas y activas.

- Garantizar que los usos del empleo en los grupos económicos se desarrollen en un formato de uso mixto junto con la vivienda, el comercio minorista, los servicios, los parques y espacios públicos, y el transporte público, y garantizar que se integren en las comunidades circundantes de una manera sensible al contexto. (Ec, Env, Eq)
- Permitir la creación de viviendas ubicadas conjuntamente, que se analizan con más detalle en el capítulo de Vivienda para todos: más de todo, incluido para sectores que emplean un gran número de empleados (permanentes o estacionales). (Ec, Env, Eq)
- Fomentar cooperativas económicas y de vivienda de mayor densidad (áreas de vida/trabajo como ocupaciones en el hogar, aldeas de artistas, mercado/aldeas de agricultores, incubadoras de empresas emergentes de tecnología/ciencias biológicas). (Ec, Env, Eq)

The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:
 Ec = Economic Competitiveness
 En = Environmental Health and Resilience
 Eq = Racial Equity and Social Justice

¿Cómo impulsarán estas políticas los objetivos clave de Montgomery Prospera 2050?

Salud económica: Comunidades completas como imanes para una variedad de personas, empresas y empleos

El condado de Montgomery ha llegado a una etapa en la que las oportunidades nuevas se han agotado en su mayoría y las ubicaciones generales de los distritos comerciales, los vecindarios residenciales y las tierras de cultivo se han establecido, o al menos se han planificado. Por ejemplo, los centros de Silver Spring y Bethesda; los nuevos centros de ciencias biológicas previstos en el Great Seneca Science Corridor y White Oak; y los centros de ciudades emergentes en Germantown y White Flint tienen capacidad de zonificación, así como espacio físico para decenas de millones de pies cuadrados de desarrollo.

La tarea de este Plan, por lo tanto, consiste menos en identificar nuevas ubicaciones para grandes arrendatarios gubernamentales o corporativos y más en hacer que partes del condado que ya han sido desarrolladas o planificadas sean más atractivas para los residentes y trabajadores, lo que a su vez ayudará a atraer a los empleadores. La premisa central es que hacer que los centros de actividad, independientemente de la escala, sean más completos es una de las formas más eficaces de lograr este objetivo. Combinado con una huella de desarrollo compacta, estándares claros para garantizar la calidad del diseño; infraestructura de transporte complementaria para apoyar que se camine, se desplace sobre ruedas y se use la bicicleta; y atractivas ofertas de parques y recreación para estilos de vida activos; más Comunidades completas son esenciales para nuestra competitividad.

La planificación de Comunidades completas, con una verdadera integración de usos, diversidad de tipos de edificios y variedad de tamaños de lotes, representa una salida de la planificación del uso de la tierra orientado a automóviles de las últimas décadas y la aceptación de un paradigma de planificación que probablemente ayude mucho más a atraer a empleadores, trabajadores y residentes al ofrecer conveniencia, accesibilidad para peatones y un lugar de calidad que solo está disponible cuando las necesidades de las personas se consideran por delante de la necesidad de automóviles.

Como se explicó anteriormente, la creación de Comunidades completas activas y dinámicas que incluyan viviendas, una diversidad de empleos, servicios, comodidades, parques y espacios públicos, y oportunidades para la reunión e interacción social probablemente atraerán el empleo, lo que promoverá nuestro desempeño económico y competitividad. Este enfoque no será suficiente por sí solo y no pretende sustituir otros elementos de una estrategia de desarrollo económico integral. Sin embargo, en una era con demanda limitada de nuevas construcciones de oficinas y una fuerte preferencia de mercado para ubicar empresas en áreas de alta calidad, de uso mixto, transitables y orientadas al transporte público, actualmente se considera una de las mejores estrategias disponibles para el gobierno local para atraer y retener a los empleadores.

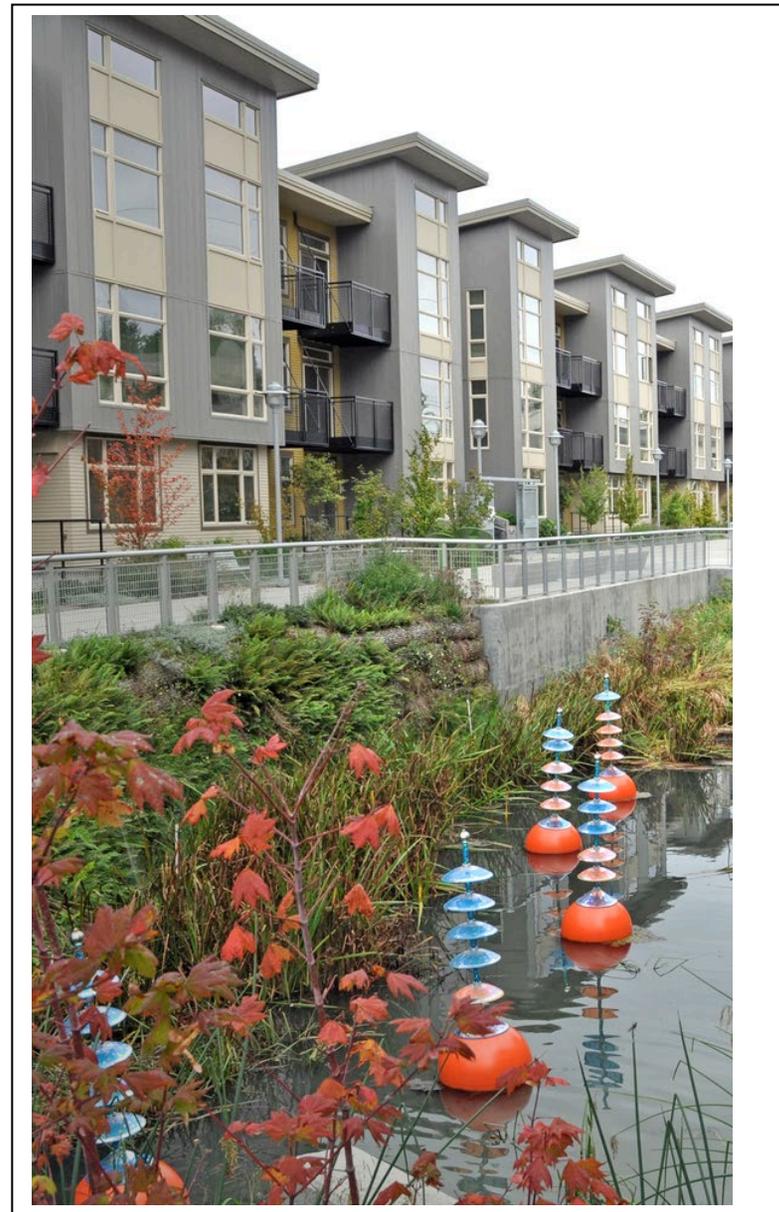
“Complejidad” y equidad: Lugares diversos para apoyar a personas diversas

Además, el uso flexible y los estándares de desarrollo que permiten la variedad en tamaños de lotes, tipos de edificios y colocación de edificios ofrecen una oportunidad para aumentar la diversidad comercial y residencial dentro de los vecindarios. Una amplia variedad de espacios de venta minorista, oficina y trabajo en vivo diseñados para adaptarse a las necesidades de las empresas individuales pueden respaldar diferentes tipos de acuerdos de trabajo y empleo. La diversidad de tipos de vivienda y empleo proporciona un medio para que los inquilinos, compradores de vivienda por primera vez o nuevos propietarios de empresas accedan y participen en mercados competitivos. La diversidad en el desarrollo es especialmente importante para producir viviendas que se adapten a las necesidades de nuestro futuro. La integración de

unidades de viviendas accesorias, dúplex y edificios multifamiliares dentro de la misma comunidad respalda una gama más amplia de hogares e ingresos, reduce la concentración de pobreza y aumenta la equidad racial y económica. Una combinación de tipos de viviendas, junto con estrategias para usar el entorno construido para fomentar la interacción social, puede ayudar a crear comunidades integradas donde las personas de todo el espectro étnico, racial, social y económico no solo vivan y trabajen juntas, sino que desarrollen un sentido de propósito y comunidad compartidos. Estos elementos también crean oportunidades de vivienda adecuadas para cada etapa de la vida, lo que permite a los residentes permanecer en los mismos vecindarios a medida que envejecen.

El papel de las Comunidades completas en la resiliencia ambiental: Estrategia de sostenibilidad para llenar las brechas de la comunidad

Finalmente, las Comunidades completas tienen el potencial de crear sostenibilidad a largo plazo para la salud humana y ambiental. Una combinación de usos y formas, junto con un entorno construido que facilita los estilos de vida activos, permite que se realicen más recorridos caminando, en bicicleta, sobre ruedas y en transporte público, y se reducen así las millas recorridas del vehículo y la dependencia de los automóviles, al mismo tiempo que aumenta el acondicionamiento físico y las oportunidades de interacción social. Establecer Comunidades completas en las áreas de crecimiento centrado en corredores y dentro de los centros de todo el condado reduce la distancia que las personas, especialmente aquellas dentro de las áreas suburbanas y rurales, deben conducir para satisfacer sus necesidades diarias, reduciendo aún más las millas recorridas del vehículo y las emisiones de gases de efecto invernadero. Del mismo modo, la combinación de usos, la ubicación conjunta y la proximidad de servicios públicos y comodidades puede mejorar la sostenibilidad al reducir las huellas de los edificios y disminuir el uso de energía. La ubicación conjunta también puede ayudar a maximizar el uso comunitario y la interacción social.

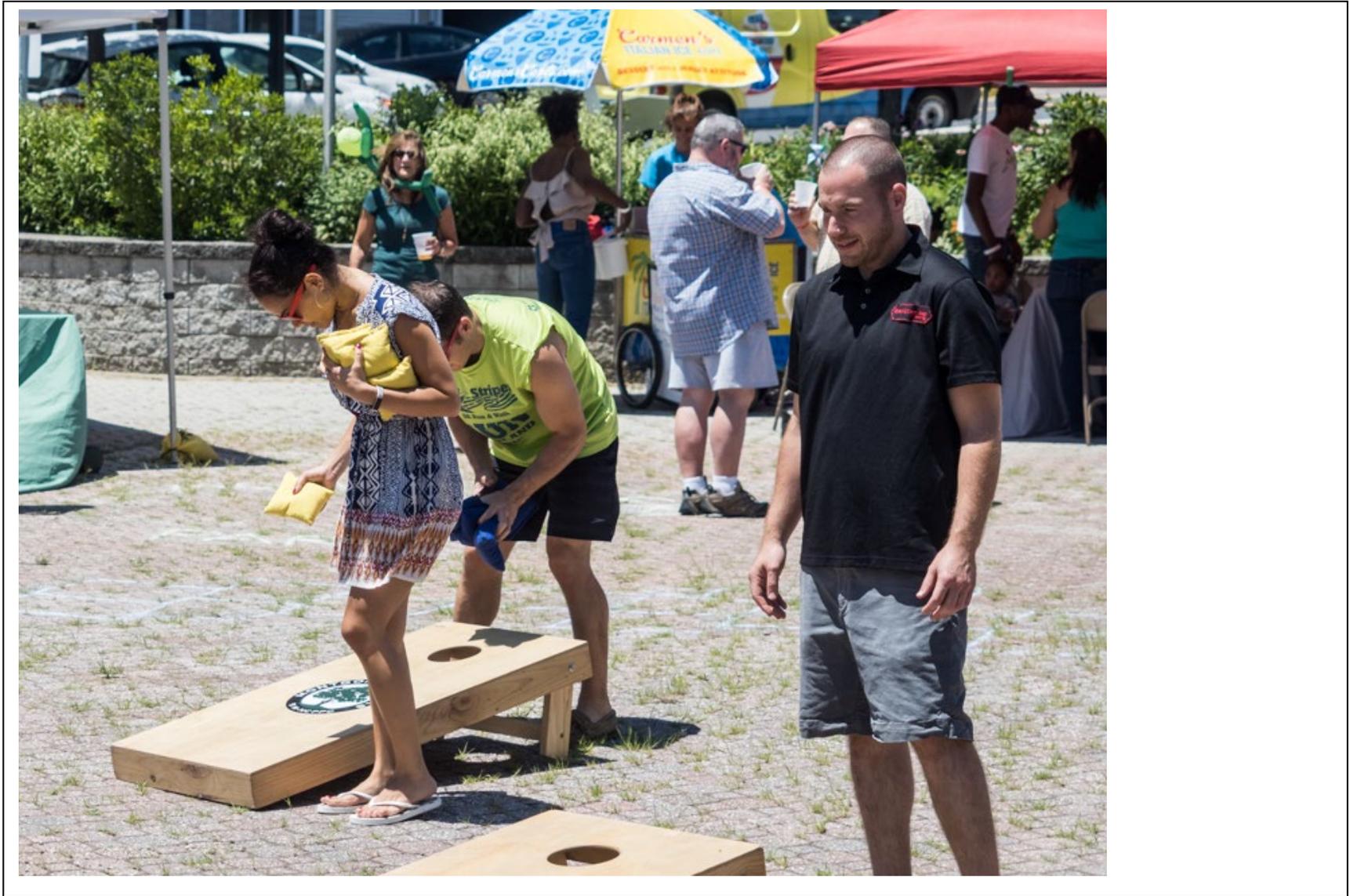


¿Cómo evaluaremos el progreso?

Al evaluar las propuestas relacionadas con la creación de Comunidades completas y medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este Plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Densidad de la población en centros de actividad a lo largo de corredores, así como dentro de los centros de la ciudad, centros urbanos y pueblos rurales existentes
- Diversidad de usos y estructuras
- Diversidad racial, étnica y de ingresos
- Edad promedio/concentración de las etapas de edad
- Porcentaje de crecimiento del empleo en general y por área del condado
- Niveles de propiedad de automóviles
- Uso del transporte para viajes entre condados
- Uso del transporte en fin de semana
- Cantidad de instalaciones/servicios ubicados en el mismo lugar
- Índices de inversión pública para caminar, andar en bicicleta, circular sobre ruedas, transporte y automóvil
- Promedio de gastos vehiculares por grupo familiar del condado
- Promedio de gastos de vivienda por grupo familiar del condado
- Surgimiento de la población clave y centros de uso mixto
- Aumentar la actividad comercial en vecindarios residenciales





Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

DISEÑO, ARTE Y CULTURA: invertir y construir una comunidad



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Introducción: Por qué es importante el diseño

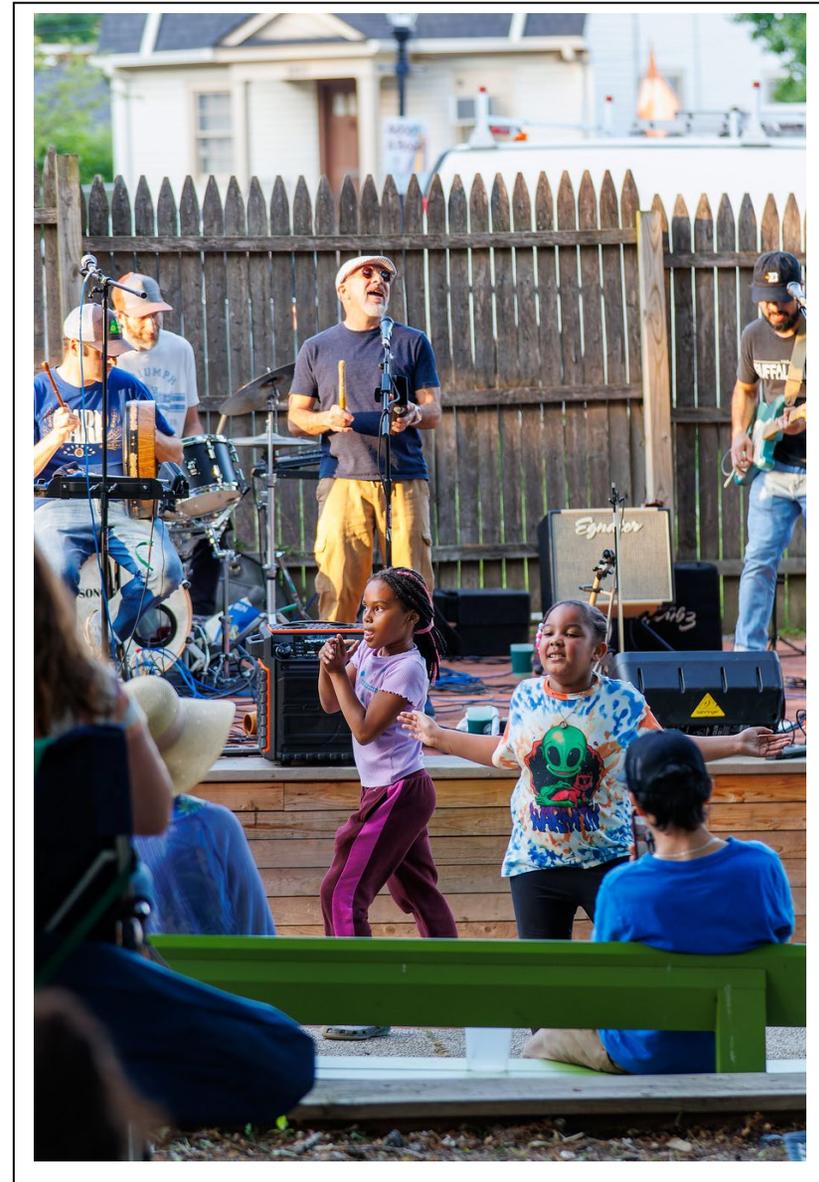


El diseño del entorno construido puede influir en gran medida en nuestra calidad de vida. El patrón de desarrollo en una ciudad, un condado y una región, la configuración de vecindarios y distritos, y la arquitectura de edificios individuales colectivamente dan forma a nuestra percepción de los lugares, y a cómo elegimos viajar, recrearnos y socializar. Las artes y las prácticas culturales tocan cada rincón de la vida y están entre los indicadores más visibles de los valores sociales y de la diversidad de un lugar. Las instituciones artísticas y culturales públicas destacan nuevas perspectivas, preservan la historia y las tradiciones locales, profundizan nuestra comprensión de los demás y expanden nuestra imaginación.

El diseño tiene fines funcionales y estéticos. Las consideraciones funcionales dictan dónde se colocan las estructuras y cómo se conectan con las aceras, las calles y los espacios a su alrededor para facilitar el movimiento, la interacción social y la actividad física. Los aspectos estéticos del diseño, junto con la integración de las artes y los elementos culturales, influyen en cómo se ven y se sienten las calles, los edificios y los espacios para crear belleza y un sentido de pertenencia e inclusión.

A medida que nos esforzamos por mejorar la calidad de vida en el condado de Montgomery para todos nuestros residentes y fortalecer el atractivo de nuestra comunidad como lugar para vivir y trabajar, tanto los aspectos funcionales como los estéticos del diseño son más importantes que nunca. Por ejemplo, añadir aceras e infraestructura de ciclismo puede ayudar a hacer más seguras las alternativas a conducir, pero la atención detallada a la relación entre edificios y calles, la colocación de árboles callejeros y la calidad del paisajismo, y el cultivo de un sentido del lugar son esenciales para hacer que caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público sea atractivo, y estos son los mismos elementos que hacen que un vecindario o distrito comercial sea atractivo e inclusivo.

El condado de Montgomery ha evolucionado hasta convertirse en una de las jurisdicciones más diversas del país, y nuestro sector artístico y cultural es impresionante en su alcance y profundidad. Las instituciones públicas de arte y cultura contribuyen significativamente a la economía del condado atrayendo talento e impulsando la innovación a través del intercambio de ideas. En conjunto, el sector sería el sexto empleador más grande del condado. Las artes y las prácticas culturales tocan cada rincón de la vida y están entre los indicadores más visibles de los valores sociales y de la diversidad de un lugar. El sector artístico y cultural ayuda a fomentar el crecimiento de ecosistemas creativos, sociales y económicos, y sus practicantes han desarrollado herramientas que pueden compartir historias sin contar, promover la empatía y empoderar las voces cívicas, fomentando el diálogo y estableciendo conexiones entre personas con diferentes antecedentes y perspectivas. Este capítulo se centra en los principios de diseño urbano aplicables a manzanas y sitios de desarrollo individuales, la arquitectura de edificios públicos y privados, el paisaje de plazas y espacios públicos, y elementos del diseño de calles. Y enfatiza la importancia de un ecosistema de arte y cultura saludable que pueda destacar nuevas perspectivas, preservar la historia y las tradiciones locales, profundizar en nuestra comprensión de los demás y expandir nuestra imaginación.



¿Cuál es el problema que intentamos resolver?

El Plan de *Plataformas y Corredores de 1964* contempló una variedad de entornos de vida y alentó el “diseño urbano imaginativo” para evitar la dispersión suburbana estéril. Desafortunadamente, los enfoques de diseño destinados a servir a una gama de objetivos funcionales y aspiraciones estéticas cedieron el lugar a la conveniencia de conducir y la suposición de que los diferentes usos de la tierra, los tipos de edificios e incluso los tamaños de lotes deben separarse. Con el tiempo, estas prioridades produjeron enfoques de diseño centrados en el automóvil que comprometieron la calidad del lugar a expensas del valor económico y social duradero. El cambio al desarrollo de uso mixto en las últimas dos décadas ha creado lugares más vibrantes y transitables a pie alrededor de los principales centros de transporte público, pero el legado del desarrollo orientado a los automóviles es evidente incluso en nuestros vecindarios y distritos más transitables a pie.

Herramientas normativas de terrenos no urbanizados en un condado después de terrenos no urbanizados

Cuando la subdivisión de tierras de cultivo era la estrategia principal para admitir el crecimiento, el enfoque de la regulación del uso de la tierra estaba en el proceso de asignación de derechos, que asigna derechos y responsabilidades de desarrollo para la provisión de infraestructura básica como carreteras y tuberías de alcantarillado. La forma y la orientación de los edificios entre sí y en el terreno público fueron una consideración secundaria.

Las reglas centradas en el derecho son adecuadas para las subdivisiones estandarizadas, pero no se adaptan bien al diseño de proyectos distintivos que responden a la geografía, la historia y la cultura locales y abordan las necesidades de sitios de desarrollo cada vez más limitados. Debemos priorizar siempre que sea posible los atributos del diseño del vecindario y del sitio que influyen en gran medida en las percepciones de la calidad y el potencial de un lugar. Los edificios dispersos y los extensos estacionamientos conducen a sitios subterráneos que son poco adecuados para el reposicionamiento, el relleno y la reurbanización, y reducen la utilidad de la inversión en los parques, el transporte público y otros servicios públicos e infraestructura.



Figura 40: Los controles de zonificación flexibles permiten a los proyectos responder a la geografía local y a las condiciones del sitio (arriba) en comparación con las subdivisiones convencionales según las reglas centradas en el derecho (abajo)

Además, un enfoque futuro en las reglas basadas en la forma permitirá un proceso y resultado más equitativos. El proceso es más equitativo, ya que todas las partes interesadas, el propietario de la propiedad, la comunidad, los revisores, comprenden los parámetros que rigen la revisión de una solicitud de desarrollo y pueden abordar las inquietudes de la comunidad sobre el crecimiento. El resultado es más equitativo porque puede facilitar la implementación de diversos tipos de viviendas y comercios minoristas que atienden a los vecindarios, lo que conducirá a vecindarios con ingresos más mixtos con servicios esenciales a pocos pasos.

Diseño de automóviles a expensas de las personas y la adaptabilidad



El diseño orientado a los automóviles condujo a la provisión de estacionamiento en superficie abundante y visualmente prominente, con edificios ubicados en el medio de grandes lotes de asfalto o entradas y puertas delanteras oscurecidas por entradas y garajes. Los edificios estaban desconectados de los espacios públicos y alejados de las calles. Las calles se ensancharon, lo que hizo que los edificios se separaran más y se evitara una sensación de encierro, lo que desalentó caminar e hizo que fuera menos conveniente y cómodo. Se sacrificó espacio para veredas, asientos y vegetación para hacer más espacio para estacionamiento y carreteras, y se redujo el tamaño y la utilidad de los espacios públicos. Otros elementos del diseño de la calle, como la iluminación y la señalización, se ampliaron para que fueran más visibles para los automovilistas que pasaban, lo que hacía que los paisajes urbanos fueran menos atractivos para los peatones y degradaba la calidad del terreno público.



Los edificios comerciales diseñados para adaptarse a usos únicos, si bien son menos costosos cuando se consideran por separado, son inflexibles y costosos de reutilizar. Los centros comerciales, los parques de oficinas y otros edificios grandes de un solo uso a menudo son difíciles de reutilizar y el alto costo de adaptar sus disposiciones para satisfacer las nuevas necesidades espaciales debido a los cambios tecnológicos, los cambios demográficos y las preferencias del mercado reduce la vida útil y los hace menos sostenibles. Las consecuencias de la adaptabilidad limitada de nuestro conjunto de edificios son evidentes en las tasas de vacantes de oficinas persistentemente elevadas acompañadas por una escasez aguda de viviendas. En el futuro, el diseño flexible debería permitir la reutilización adaptativa con alturas del suelo al techo y placas de suelo que puedan adaptarse a una variedad de usos y necesidades cambiantes.

Estos problemas son tan evidentes en el diseño de edificios públicos como en el desarrollo privado. Los estándares típicos de tamaño de parcela para edificios públicos, como escuelas, son demasiado grandes para adaptarse a la mayoría de los sitios disponibles, lo que limita la ubicación de nuevas instalaciones. La escasez de sitios “adecuados” junto con una creciente población de estudiantes conduce a un enfoque de desmontaje y reconstrucción con una mayor cantidad de estudiantes en edificios cada vez más grandes. Las áreas limítrofes atraen a estudiantes de puntos lejanos, lo que lleva a la asignación de más espacio para estacionamiento, menos caminatas y ciclismo, viajes en autobús más largos y viajes en auto para los padres, así como viajes diarios más largos para el personal.

Recalibrar las inversiones en arte y cultura con la equidad en mente

La creación de entornos urbanos y el arte público son esenciales para construir comunidades grandes e inclusivas. No obstante, si bien el condado realiza inversiones significativas en arte y cultura, estas inversiones no siempre se distribuyen de manera equitativa. Las organizaciones emergentes que apoyan a las comunidades desatendidas a menudo carecen del financiamiento y la base de apoyo que disfrutaban algunas de sus contrapartes más establecidas. Los artistas y las organizaciones artísticas citan la falta de espacios asequibles de vida, trabajo y ventas como un desafío clave. El campo artístico público se ha estado expandiendo para adoptar una gama más amplia de enfoques, incluidas las prácticas cívicas y de creación de espacios, pero los programas de arte del condado están rezagados en su capacidad para aplicar estos enfoques. Hacer inversiones en el arte público y la creación de entornos urbanos en todo el condado educará, conectará y construirá comunidades que prosperen en el futuro.



¿Qué políticas resolverán el problema?

Mejor diseño y más dependencia de herramientas basadas en la forma para proporcionar una dirección clara y construir lugares excelentes

Para maximizar las contribuciones del diseño, junto con las artes y la cultura, hacia la creación de comunidades sólidas con valor duradero, el condado deberá seguir las siguientes políticas y prácticas:

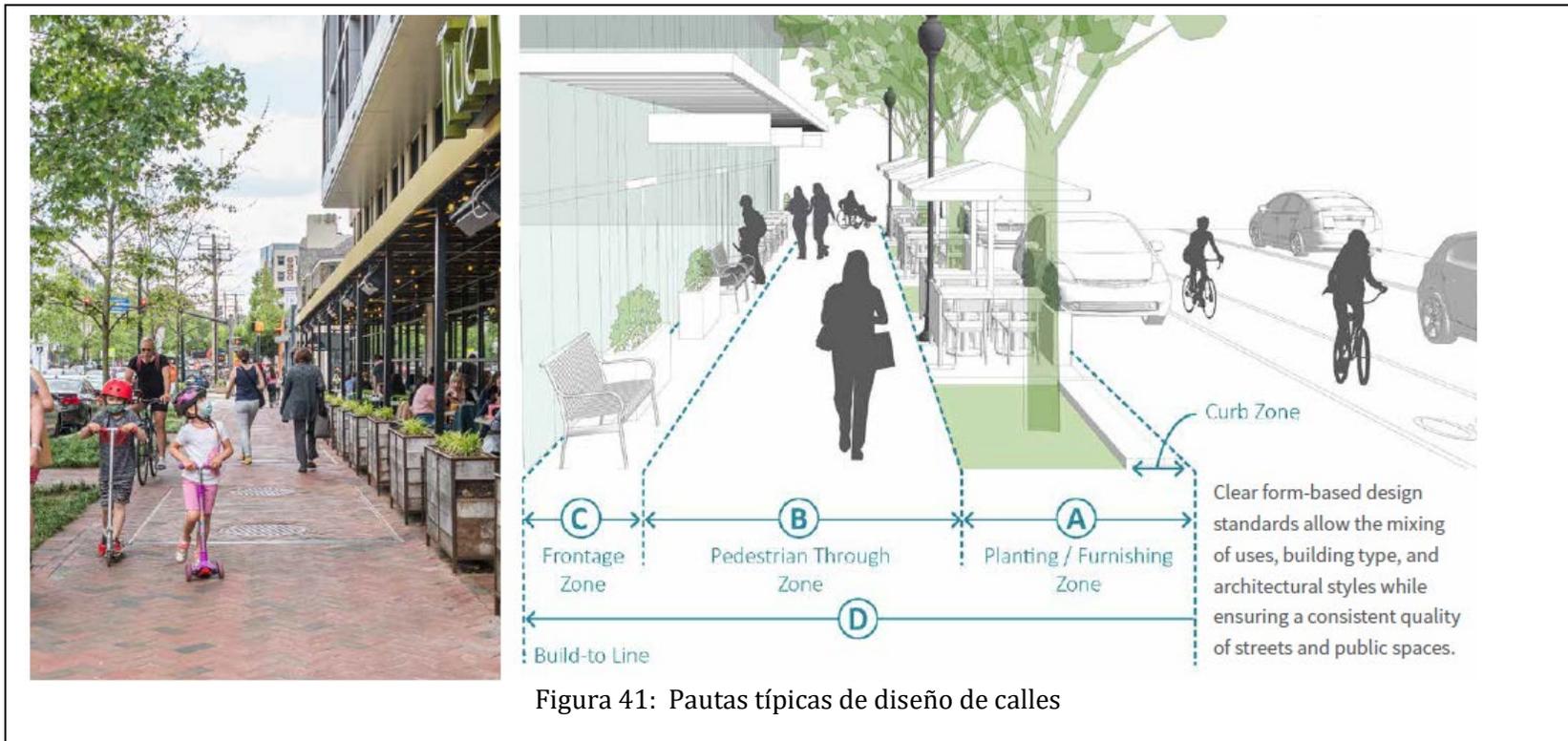
Utilizar herramientas basadas en el diseño para crear lugares atractivos con valor duradero que fomenten la interacción social y refuercen un sentido de lugar e inclusión.

- Considerar los cambios en los códigos, las pautas de diseño y las herramientas normativas, así como el uso más amplio de la zonificación basada en la forma que se centra en las formas físicas de los edificios, las calles y los espacios para garantizar que el desarrollo en todo el condado cumpla con lo siguiente:
 - Asegurar que la arquitectura y el diseño de paisajes definan físicamente las calles y los espacios públicos como lugares de uso compartido que atraigan al peatón y estén configurados para fomentar la interacción social. (Eq)
 - Fomentar la inversión en el diseño urbano y la arquitectura que promueva comunidades seguras y orgullo cívico. (Eq)
 - Vincular proyectos arquitectónicos individuales de forma fluida con su entorno, independientemente del estilo, desalentando los muros y las protecciones que pueden separar y desconectar a las comunidades. Los edificios cívicos y los lugares públicos de reunión deberían tratarse como sitios importantes cuyo diseño refuerce la identidad de la comunidad y una cultura de inclusión y democracia. (Eq)
 - Diseñar edificios, calles y estacionamiento para priorizar el uso peatonal y fomentar la caminata y el ciclismo a través de manzanas más pequeñas, calles más angostas, aceras y carriles de bicicletas protegidos. Reducir la velocidad de los vehículos y minimizar el estacionamiento en superficie mientras se admiten adecuadamente los automóviles. (Eq, En)
 - Incorporar un nuevo desarrollo con un enfoque de diseño arquitectónico y paisajístico en función del contexto y que reconozca las estructuras vecinas, el clima local y la topografía. (En)

- o Integrar físicamente sitios de desarrollo gubernamentales y privados en sus vecindarios circundantes de manera tal que reciban al público y apoyen el desarrollo económico al facilitar el movimiento y fomentar la interacción entre las personas y el intercambio de ideas e innovación. (Ec, En)
- o Analizar el uso de la prevención de delitos a través del diseño medioambiental (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED) u otras normas en el desarrollo de las Pautas de diseño para fomentar espacios públicos seguros/acogedores. (Ec, Eq)
- o Preservar, renovar y reutilizar edificios, distritos y paisajes históricos y existentes para afirmar la continuidad y la evolución de las comunidades mientras se celebra la cultura y la identidad locales. (Eq)



- Apoyar el desarrollo de viviendas al reemplazar conceptos como la “compatibilidad” con estándares claros para la forma, el diseño del sitio, los contratiempos, la arquitectura y la ubicación del estacionamiento.
 - Analizar opciones para permitir una variedad más amplia de tipos de vivienda, tales como casas pequeñas, cabañas, grupos de patios, dúplex, múltiplex, edificios de apartamentos pequeños, viviendas compartidas, viviendas conjuntas y unidades de vivienda accesoria (accessory dwelling unit, ADU). (En, Eq)
 - Determinar los cambios que podrían ser necesarios para las reglamentaciones de uso de la tierra, diseño y zonificación, incluidas las reglamentaciones de la Ordenanza de Zonificación y Subdivisión, para eliminar las barreras reglamentarias y facilitar el desarrollo de varios tipos de vivienda. (En, Eq)
- Considerar actualizar el código de zonificación para incluir elementos básicos basados en la forma para todas las zonas. Adoptar una guía de diseño que tenga en cuenta el contexto para todos los esfuerzos de planificación maestra.



Promover estrategias de diseño y reacondicionamientos para hacer que los edificios nuevos y existentes sean más sostenibles y resistentes a la alteración y al cambio.

- Fomentar las características de sostenibilidad de vanguardia, tales como edificios con cero emisiones netas/carbono-positivos, diseño biofílico y generación de energía en el lugar para nuevos edificios públicos y grandes desarrollos privados en sitios de todo el condado. (En)
- Promover estrategias rentables de diseño de relleno y reutilización adaptable para modernizar sitios comerciales de un solo uso, como tiendas minoristas, centros comerciales y parques de oficinas en desarrollos de uso mixto. (Ec, En)
- Incentivar la reutilización de edificios históricos y estructuras existentes para admitir la evolución de las comunidades, mantener la diversidad de edificios, preservar el espacio asequible natural y conservar la energía incorporada de las estructuras. (En, Ec)
- Establecer estándares para las instalaciones públicas que se alineen con las estrategias de relleno y reurbanización, y reconocer el suministro limitado de tierras del condado y los ambiciosos objetivos de acción climática. (En)
- Implementar políticas para garantizar que los nuevos edificios y estructuras de estacionamiento se adapten a las tecnologías cambiantes y a las preferencias del mercado, y sean capaces de mitigar los efectos del cambio climático con el tiempo. (En)



Figura 42: Reurbanización potencial de un parque de oficinas suburbanas típico

Apoyar a las instituciones artísticas y culturales, y la programación para educar, conectar y construir comunidades que celebren nuestra diversidad y fortalezcan el orgullo por el lugar.

- Promover un entorno artístico y cultural inclusivo estableciendo una visión actualizada que establezca objetivos, criterios y prioridades para apoyar el sector artístico y cultural del condado. (Ec, Eq)
- Promover el arte público, los espacios culturales y los centros culturales a lo largo de los corredores y en las Comunidades completas, aprovechando la rica diversidad cultural y socioeconómica del condado. (Ec, Eq)
- Promover la celebración de los “Centros de diversidad” como lugares para reforzar la inclusión. (Eq)
- Eliminar las barreras reglamentarias a los espacios para vivir y trabajar, los estudios en casa, las galerías y otras empresas creativas y de arte a pequeña escala para mejorar el acceso de artistas y grupos artísticos a espacios asequibles de vida, trabajo y presentación con un enfoque en la equidad económica, geográfica y cultural. (Eq)
- Permitir que todos los residentes experimenten el arte público diariamente al incorporarlo en el diseño de edificios, calles, infraestructura y espacios públicos. (Eq)
- Utilizar nuevas instalaciones públicas para demostrar los principios de la arquitectura como arte cívico y representación cultural más amplia. (Eq)
- Alentar a los propietarios, a las organizaciones sin fines de lucro y a las agencias gubernamentales a maximizar el uso de parques y espacios públicos para la programación artística y cultural, la activación y la creación de espacios.
- Asociarse con agencias para fortalecer la recopilación de datos sobre inversiones para asegurar que las políticas relacionadas con las artes y la cultura se alineen mejor con los objetivos de competitividad económica, equidad social y resiliencia ambiental de *Montgomery Prospera 2050*. (Ec, En, Eq)

Mantener la imagen actual del mural de WHQ



¿Cómo impulsarán estas políticas los objetivos clave de Montgomery Prospera 2050?

El diseño excelente crea excelentes lugares que atraen a personas y empresas

Los lugares bien diseñados atraen a todo tipo de residentes y empresas. Los trabajadores en ocupaciones creativas o de conocimiento intensivo están particularmente enfocados en la calidad del lugar, lo que incluye una actitud abierta y tolerante hacia diferentes personas, culturas y estilos de vida, junto con la atención al entorno construido y natural, y excelentes servicios públicos.

A través de sus contribuciones al entorno construido, el diseño y el arte público ayudan a crear comunidades económicamente exitosas. Las herramientas basadas en el diseño ayudan a crear atractivos edificios, calles y espacios públicos que probablemente retendrán un mayor valor económico con el tiempo. La cuidadosa disposición de estos elementos puede crear lugares que se convertirán en destinos para el comercio y la actividad social y agregará valor a su entorno, y alentará a los propietarios vecinos a reinvertir en sus propiedades para que encajen y aprovechen las proximidades. Los lugares diseñados con los peatones en mente conducirán a una actividad física más saludable, así como a una mayor interacción humana, y facilitarán el intercambio de ideas, y atraerán a empresas innovadoras y profesionales creativos. Las calles cómodas y bordeadas de árboles cubrirán la demanda del mercado de lugares transitables a pie.

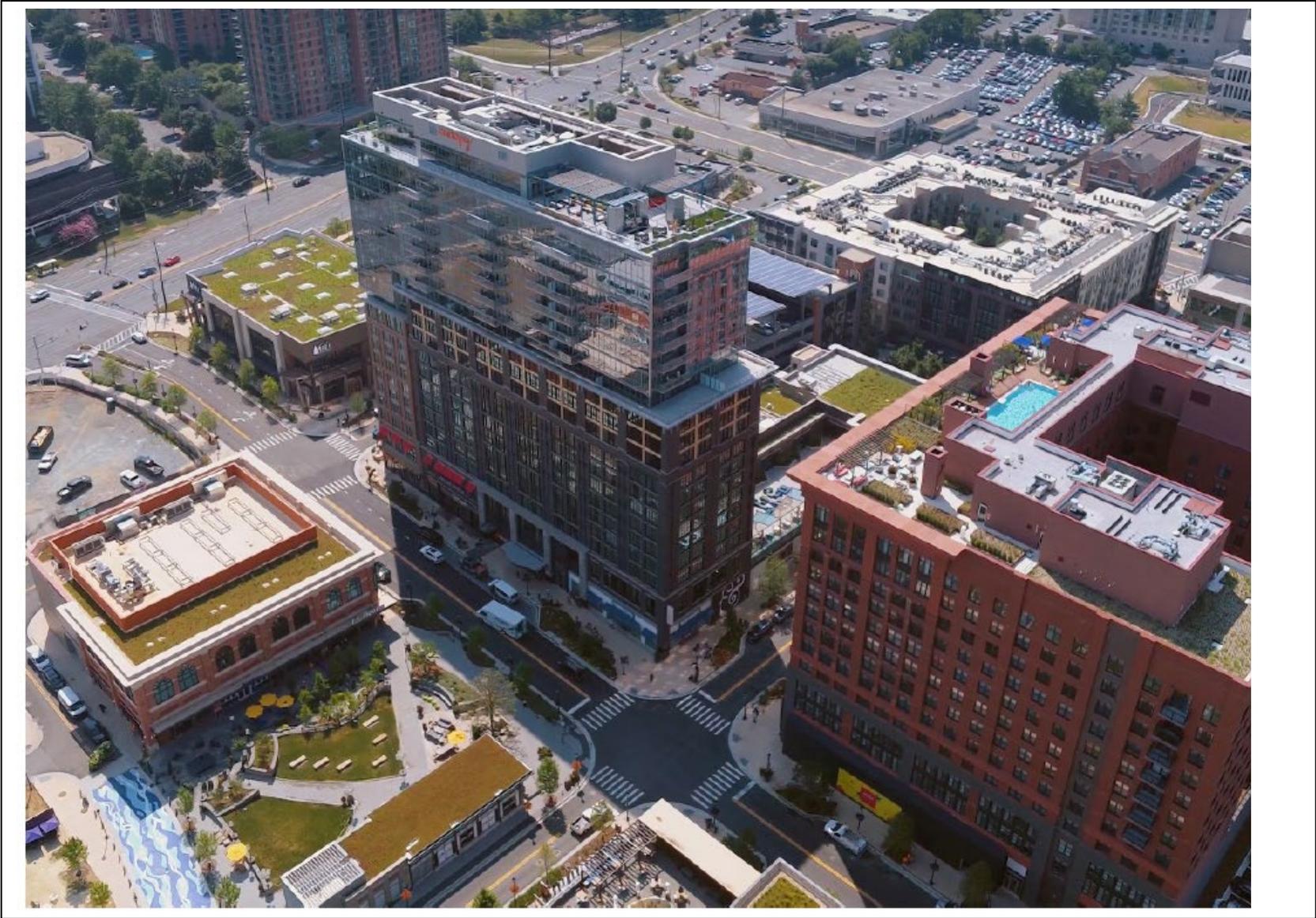
Además de contribuir al entorno construido, todo el sector de artes y cultura genera energía y creatividad que estimulan el crecimiento económico. Los espacios asequibles de vida, administrativos, de trabajo y de presentación para artistas pueden ayudar a mostrar nuestra diversidad y a atraer y retener usos culturales y negocios relacionados con el arte. Las inversiones estratégicas en este tipo de espacios pueden aumentar la contribución económica de las artes y la cultura a largo plazo al reforzar el rol del sector en la construcción de centros de reuniones sociales y eventos culturales que, a su vez, pueden atraer otros negocios e inversiones.

Un mejor diseño fortalece la comunidad y destaca los beneficios de la diversidad cultural

El deseo de interacción humana atraviesa líneas de edad, raza y origen étnico, y clase, y es fundamental para la felicidad de las personas, así como para el bienestar colectivo de una comunidad. Los espacios públicos que alientan a diferentes tipos de personas a interactuar son importantes para crear un sentido de comunidad con intereses y valores compartidos. Los espacios y la programación de artes y cultura pueden ayudarnos a comprendernos mejor y a apreciarnos mutuamente, y a fortalecer el apoyo a la diversidad y la inclusión al generar confianza.

Los códigos de diseño que están bien pensados, desarrollados con el aporte de la comunidad, y basados en la forma física pueden servir como guías más predecibles para el cambio, abordar las inquietudes de la comunidad sobre la adaptación al crecimiento e ilustrar conceptos difíciles de definir como el “carácter” y la “compatibilidad”. Un cambio de los estándares imprecisos y subjetivos ayudará a que las decisiones reglamentarias sean más equitativas al aplicar criterios más objetivos cuando se evalúen las propuestas de desarrollo y su relación con su entorno. Los estándares claros que rijan la forma aceptable podría, dependiendo de las condiciones del mercado, alentar la introducción de diferentes tipos de viviendas y comercios minoristas que presten servicios en el vecindario, lo que facilitará la creación de vecindarios de ingresos mixtos donde los servicios esenciales estén a una caminata de distancia de la mayoría de las residencias.

Al enfocar las inversiones en arte público, espacios culturales y centros culturales a lo largo de los corredores y en las Comunidades completas, podemos hacer que estos lugares sean acogedores y atractivos para las personas de diferentes orígenes. El apoyo a las artes y la cultura puede educar y proporcionar herramientas creativas para compartir historias desconocidas, fomentar la empatía, dar voz a diversos puntos de vista y fomentar el diálogo y la participación cívicos.



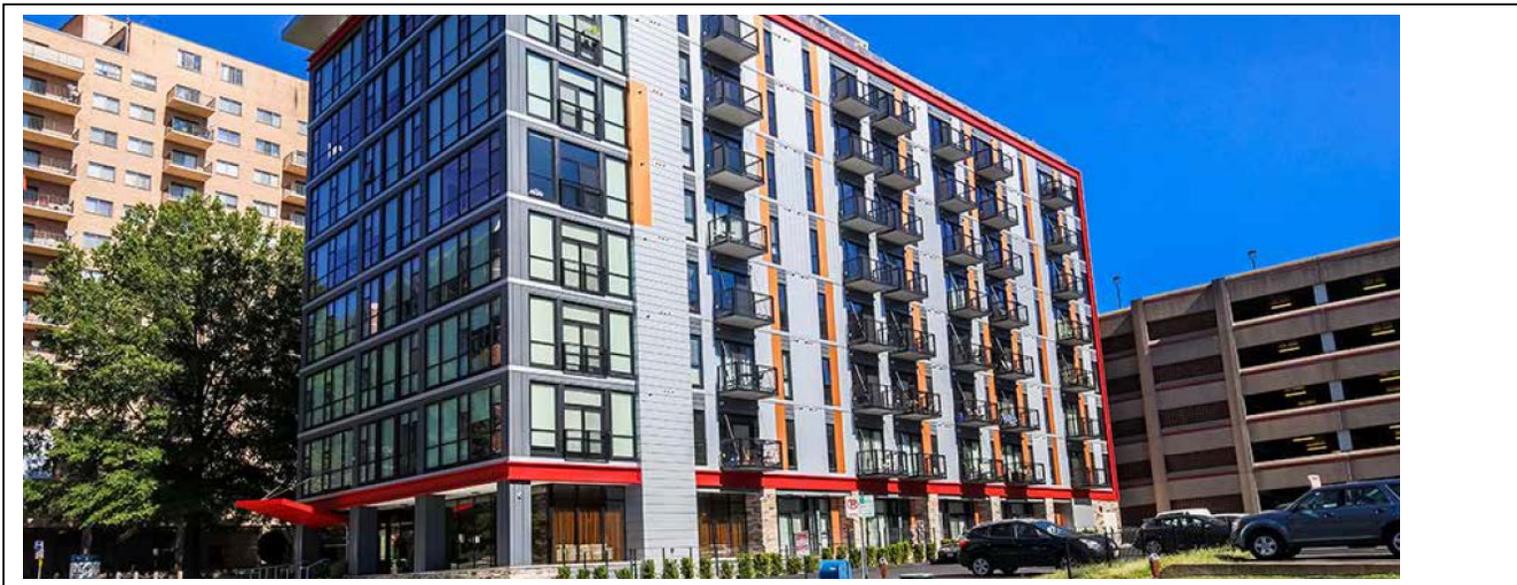
Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

El diseño desempeña un papel fundamental en el rendimiento medioambiental

Las estrategias de diseño sostenible para nuevas construcciones y reacondicionamientos mejorarán el desempeño ambiental de los edificios y vecindarios. Promover las características de sostenibilidad en nuevos edificios públicos y privados restringirá y podría reducir el impacto ecológico del crecimiento. Las estrategias para la generación de energía en el sitio, las plantaciones de nuevos árboles en estacionamientos rediseñados y a lo largo de las calles, y la gestión de aguas pluviales de vanguardia ayudarán a aumentar la resiliencia de la red eléctrica y mitigar los efectos negativos de las inundaciones y el calor excesivo, lo que dará lugar a un desarrollo más adaptable ante un clima cambiante.

Fomentar la reutilización adaptativa de edificios existentes e incentivar reacondicionamientos rentables de sitios de un solo uso en proyectos de uso mixto ayudará a reducir el consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero. Los estándares compactos del sitio y la colocación de las instalaciones públicas junto con las características de sostenibilidad de vanguardia ayudarán a lograr ambiciosos objetivos de acción climática y a hacer un uso más eficiente de la tierra pública.

Un enfoque en la forma y en la adaptabilidad en lugar del uso y la densidad en los sistemas reglamentarios proporcionará la flexibilidad para responder a las condiciones cambiantes del mercado y las tendencias demográficas, y ayudarnos a aprovechar las tecnologías disruptivas y lidiar con el cambio ambiental. Diseñar edificios y estacionamientos con la adaptabilidad en mente prolongará la vida útil de las estructuras y reducirá las prácticas de desarrollo de quitar y reemplazar, y se conservará la energía incorporada en las estructuras existentes.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

¿Cómo evaluaremos el progreso?



Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental [Leadership in Energy and Environmental Design, LEED]] en el condado

- Cantidad de cubierta arbórea en el condado

Al evaluar las propuestas relacionadas con el diseño, las artes y la cultura, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Tipos y cantidades de espacio público y privado para uso público
- Tráfico de peatones en zonas céntricas y centros de actividades suburbanos
- Visitas y tiempo dedicado a lugares de reunión urbanos, suburbanos y rurales
- Cantidad y distribución espacial de instalaciones de arte público, temporales y permanentes
- Cantidad y distribución espacial de eventos comunitarios financiados con fondos públicos y privados, como festivales, ferias callejeras, torneos deportivos, etc.
- Cantidad, tipo de uso, superficie en pies cuadrados y actividad económica generada por negocios clasificados como categorías culturales por el Sistema de Clasificación de la Industria de América del Norte (North American Industry Classification System, NAICS) o su sucesor
- Alquiler promedio, superficie total en pies cuadrados y distribución espacial del espacio artístico/creativo/creador disponible
- Retención y crecimiento de negocios relacionados con las artes y la cultura
- Cantidad y distribución espacial del patrimonio cultural y de designaciones históricas
- Cantidad de estructuras reutilizadas, reacondicionadas y reposicionadas de forma adaptable, y estructuras diseñadas con flexibilidad para usos futuros o adaptabilidad en mente
- Número de edificios con certificación medioambiental (p. ej.,

REDES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN: Conectar personas, lugares e ideas



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Introducción: La interdependencia del transporte y el uso de la tierra



Regional se desvíe hacia una “solución” de este tipo.

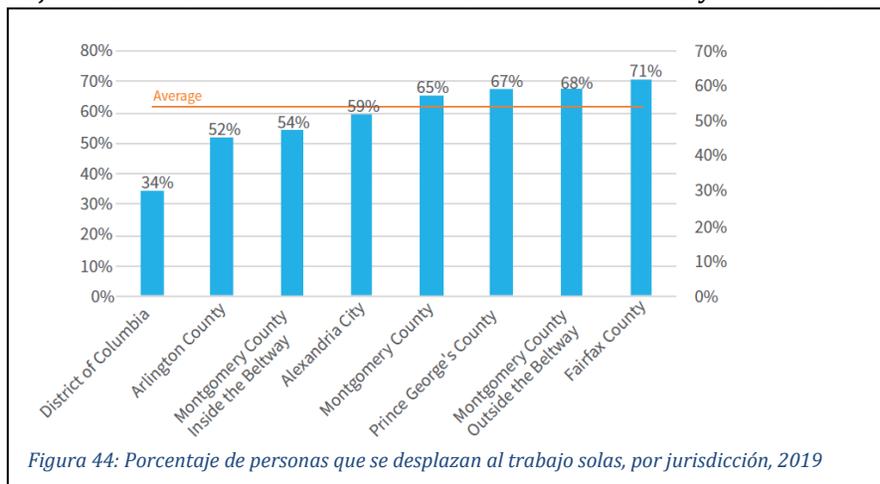
Ningún plan de uso de la tierra puede ser exitoso sin un plan de transporte complementario, porque incluso las políticas de uso de la tierra más progresistas fracasarán si no son respaldadas por la infraestructura y los servicios de transporte que refuerzan, o al menos evitan socavar, sus objetivos. Como se reconoció en el *Plan de Plataformas y Corredores de 1964* hace más de medio siglo:

“Un sistema de transporte eficiente debe incluir un transporte público rápido diseñado para satisfacer una parte importante de la necesidad crítica de las horas pico. Sin un transporte público rápido, las autopistas y los estacionamientos consumirán las zonas céntricas de la ciudad; las ventajas de las ubicaciones centrales disminuirán; la ciudad se fragmentará y será inviable. Las frustraciones mentales de los viajes en carretera congestionados pasarán factura, sin mencionar los costos adicionales de los segundos automóviles y la tarifa de seguro altísima. En Los Ángeles, donde reina un sistema de transporte dominado por automóviles, todavía existe un problema para los que viajan hacia el trabajo, aunque aproximadamente dos tercios de la sección de la zona céntrica se dejan para calles e instalaciones de estacionamiento y carga. No hay futuro si se permite que el Distrito

A pesar de esta advertencia, seguimos dependiendo mucho de los automóviles, con más de dos tercios de los trabajadores en el condado que conducen solos hacia y desde el trabajo. Las comunidades del condado de Montgomery fuera de la Beltway tienen uno de los porcentajes más bajos de personas que se desplazan diariamente que caminan, van en bicicleta o sobre ruedas o viajan en el transporte público, y nuestro sistema de transporte actualmente es uno de los principales contribuyentes a las emisiones de gases de efecto invernadero.

El enfoque de *Montgomery Prospera 2050* en el crecimiento compacto y el relleno, junto con la disponibilidad limitada de tierras para expandir los derechos de paso, nos obliga a que durante los 30 años del plan, trabajemos para hacer que caminar, circular sobre ruedas, andar en bicicleta y usar transporte público sean las formas más prácticas, seguras y atractivas de ir de un lugar a otro. Los automóviles, incluso los automóviles equipados con tecnología de conducción autónoma, requieren mucho más espacio por pasajero que los autobuses y los trenes, y caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta son las formas de viaje más eficientes en cuanto al espacio. Las preferencias del mercado han cambiado en las últimas décadas para favorecer ubicaciones con acceso a transporte público, bicicletas y peatones sobre lugares orientados en torno a los viajes en automóviles, y la importancia de una menor dependencia de la conducción para cumplir con nuestros objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero es obvia. Sin embargo, debemos tener en cuenta la importancia de las carreteras para la entrega de bienes y servicios, incluidos los servicios de policía, bomberos y emergencia, así como el hecho de que hasta que otras formas de transporte público estén más desarrolladas, se necesitan carreteras adecuadas que también sean seguras para caminar, rodar y andar en bicicleta. Además, las carreteras en el condado de Montgomery sirven como rutas de evacuación durante desastres naturales y eventos de seguridad nacional, incluidos planes de **continuidad del gobierno**.

Las características particulares de la red de carreteras actualmente planificada, nuevas autopistas, carreteras anchas y rampas de acceso de alta velocidad, en algunos lugares son fundamentalmente contrarias a los esfuerzos por diseñar vecindarios y distritos para fomentar la interacción humana y fomentar un sentido de pertenencia. Esto hace que sea imperativo adoptar los beneficios económicos, ambientales y sociales a largo plazo de los vecindarios y distritos con transporte público, transitables a pie y en bicicleta, y evitar socavar nuestros objetivos de uso de la tierra con el diseño de carreteras y la infraestructura de transporte dominados por automóviles.



¿Cuál es el problema que intentamos resolver?

Generaciones sucesivas de inversión en automovilidad han creado un círculo vicioso

Nuestra dependencia en la conducción está parcialmente arraigada en generaciones de esfuerzos para facilitar el movimiento de la mayor cantidad de automóviles lo más rápido posible mientras se canaliza el tráfico hacia unas pocas carreteras arteriales norte-sur que vinculan subdivisiones de otro modo desconectadas a centros de trabajo y minoristas. Las ampliaciones sucesivas de estas carreteras han agregado más y más carriles para vehículos a expensas del espacio para peatones, bicicletas, carriles exclusivos para transporte público, árboles de calle y cualquier otra cosa que pudiera desacelerar los automóviles. Esto hace que las alternativas a conducir sean menos prácticas y atractivas, lo que lleva a una mayor conducción y, a su vez, genera demanda de carreteras más anchas.

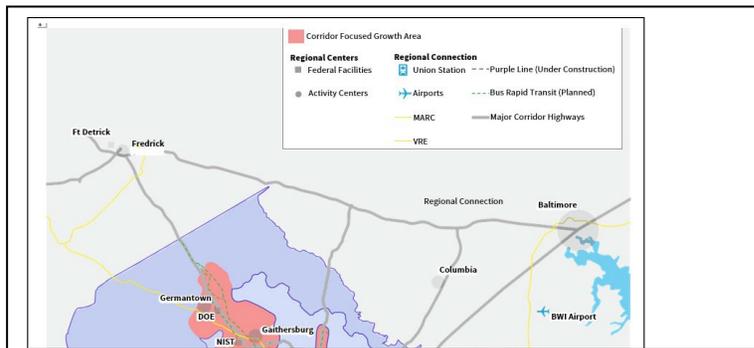
Lo que refuerza este círculo vicioso es el hecho de que la optimización de las arterias principales para los automóviles ha hecho que estos corredores sean poco atractivos e inseguros, y desalienten la inversión privada y el desarrollo compacto y orientado al tránsito, incluso cuando ya se cuenta con una infraestructura de tránsito de alta calidad (como lo evidencian varias propiedades grandes subutilizadas a lo largo de los corredores cerca de las estaciones de Metrorail).

La dependencia excesiva de los automóviles amenaza la seguridad, elimina la calidad de vida y reduce la resiliencia.

La consecuencia más obvia y gravemente perjudicial de esta dinámica es que los peatones, los ciclistas y los conductores mueren o sufren lesiones graves con una frecuencia perturbadora. Algo más sutil es el efecto que el diseño orientado a los automóviles tiene en la vitalidad y el atractivo de los vecindarios y los distritos comerciales por igual. Las calles seguras y atractivas alientan a las personas a salir y caminar, andar sobre ruedas, ya sea simplemente para hacer ejercicio, hacer mandados, ir al trabajo o a la escuela, o llegar a un destino intermedio como una parada de autobús o estación de tren. Este tipo de actividad apoya la salud física y mental y facilita la interacción social casual que crea un sentido de pertenencia y comunidad. Algunas carreteras inseguras son barreras que degradan la calidad de vida de todas las personas que viven y trabajan cerca de ellas, incluso si nunca están involucradas en una colisión de tránsito.

Aunque la inversión en el transporte público del condado de Montgomery ha contribuido a un ligero descenso en las millas recorridas por vehículos (vehicle miles travelled, VMT) per cápita debido al crecimiento de la población, las VMT en general han seguido aumentando, lo que tiene un gran impacto en los esfuerzos del condado por reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. En el 2018, el 42% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del condado fueron generadas por el sector del transporte (transporte en carretera, aviación, trenes y vehículos todoterreno). Los vehículos motorizados representaron el 36 por ciento de las emisiones en el 2018. Los automóviles privados representaron aproximadamente el 75 por ciento de todos los viajes realizados en el condado, seguidos de autobuses el 10 por ciento, trenes el 5 por ciento, la caminata el 2 por ciento, servicios de taxi/transporte compartido (como Uber y Lyft) el 1 por ciento y el ciclismo menos del 1 por ciento. Hasta que la mayor parte de la flota actual pase a fuentes de energía eléctricas y otras fuentes de energía de cero emisiones, el patrón actual continuará aumentando nuestras emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte y otras formas de contaminación.

El modelo central de corredores arteriales de 1964 que irradian desde Washington limita la infraestructura para respaldar alternativas a la conducción, y la ausencia de conexiones de red de calles también hacen que nuestra red de transporte sea menos adaptable y resistente. El patrón radial de los corredores viales fue una forma lógica de vincular los enclaves suburbanos con los trabajos en el Distrito de Columbia y sus alrededores, pero han surgido otros centros de actividad importantes desde entonces. Nuestra prosperidad depende del acceso a Frederick, Prince George's, Howard y Baltimore, así como a Arlington, Fairfax y Loudoun. La falta de conexiones de transporte público eficientes a escuelas, empresas, laboratorios y otros centros importantes de actividad económica, intelectual y social en estas jurisdicciones nos impide aprovechar al máximo nuestra presencia en una de las regiones más dinámicas del país, si no del mundo. Además de los servicios existentes de Metrorail y MARC al Distrito de Columbia, los planes maestros requieren nuevas conexiones de vía de tránsito al condado de Prince George's (la Purple Line y el University Boulevard BRT) y al Distrito de Columbia (el New Hampshire Avenue BRT). Sin embargo, existe una necesidad creciente de proporcionar conexiones de vía de tránsito a los condados de Howard y Frederick, y también al norte de Virginia.



Incluso para viajar dentro del condado de Montgomery, nuestra antigua red de carreteras tiene graves deficiencias. Nuestros distritos comerciales centrales y los principales corredores suburbanos generalmente carecen de la red de calles que crean los componentes de una comunidad próspera, con intersecciones frecuentes y carriles de vehículos más estrechos para facilitar velocidades más lentas y cruces más seguros para hacer que caminar, andar sobre ruedas y en bicicleta sea más práctico y atractivo y para proporcionar puntos de acceso y opciones de enrutamiento para automóviles. Cada vez más residentes y trabajadores prefieren el transporte público y otras alternativas a conducir solos, y un número significativo no tiene acceso a un automóvil, pero la mayoría de los trabajos en el condado no están ubicados cerca del transporte público de alta calidad, y muchos de nuestros vecindarios no tienen aceras. En combinación con la ausencia de conexiones eficientes entre el este y el oeste, especialmente para los pasajeros en transporte público, este patrón limita el acceso a trabajos y oportunidades, en particular para los residentes de bajos ingresos que son más propensos a depender del transporte público y hace que nuestro sistema de transporte sea menos adaptable y resistente.



Figura 45: La conectividad es mayor en una red tradicional de calles (centro de Bethesda, izquierda), en comparación con un patrón convencional de calles sin salida (Olney, derecha)

La incapacidad de proporcionar alternativas sólidas a la conducción y la incapacidad de proporcionar espacio adicional para las carreteras, en combinación con las bajas tasas de construcción de viviendas, deja a más personas atrapadas en el tráfico y traslada los empleos y a las personas a otras jurisdicciones. El resultado es que el condado pierde residentes, empleos e ingresos impositivos, al mismo tiempo que aumenta la congestión de tráfico a medida que más personas conducen por el condado camino a los trabajos y hogares en otros lugares. Mientras tanto, la importancia de las conexiones virtuales, incluida la implementación de redes inalámbricas de alta velocidad y cable de fibra óptica, continúa creciendo.

¿Qué políticas resolverán el problema?

Los centros de uso mixto exitosos requieren un esquema de transporte que admita modos de viaje apropiados para los viajes que los usuarios necesitan hacer para satisfacer sus necesidades. Por ejemplo, una línea de transporte ferroviario puede servir para conectar empleos a viviendas en diferentes partes del condado o la región, mientras que las aceras y los senderos para bicicletas conectan oficinas a tiendas, restaurantes, estaciones de transporte público o edificios de apartamentos en un centro de ciudad o entre una zona céntrica y los vecindarios residenciales que la rodean. El punto de este Plan es que el énfasis en apoyar alternativas a los viajes en automóvil no es eliminar la conducción, sino hacer viajes cortos por la ciudad en bicicleta o autobús seguros y atractivos. Se debería poder ir al supermercado a pie, mientras que una visita a otra ciudad puede requerir un viaje en automóvil, tren o incluso avión. Los lugares más deseables para vivir y trabajar son los que ofrecen un menú de opciones que hacen que todo tipo de viajes sean fluidos y placenteros, a la vez que respaldan las mejores prácticas en el uso de la tierra en lugar de depender de un único modo de viaje a expensas de cualquier otra consideración.

Los avances recientes y continuos en tecnologías y modos de viaje pueden tener un impacto drástico en la naturaleza de la demanda de viajes. Estos incluyen, entre otros, la introducción o expansión de vehículos eléctricos y otros vehículos de cero emisiones, vehículos conectados y automatizados, drones de reparto, transporte compartido en automóvil, uso compartido de bicicletas, bicicletas y monopatines sin plataforma, y el teletrabajo.

Finalmente, una inversión sólida en la infraestructura digital del condado es necesaria para conectar a los residentes con las oportunidades de trabajo en línea, fomentará el teletrabajo continuo para reducir los viajes de ida y vuelta, diluirá el tráfico en horas pico, mejorará la productividad de los trabajadores y mejorará la calidad de vida, lo que aumentará el atractivo y la competitividad general del condado.

El condado basará sus esfuerzos para mejorar la conectividad en las siguientes políticas y prácticas:

Desarrollar una red segura, cómoda y atractiva para caminar, andar sobre ruedas y en bicicleta.

- Expandir la red de calles en las zonas céntricas, los centros de la ciudad, los corredores de transporte público y los centros suburbanos de actividad para crear manzanas más cortas. (Ec, En7)
- Convertir los carriles de tráfico existentes y el estacionamiento en la calle para crear espacio para pasarelas peatonales, senderos para bicicletas y calles con paisajes y árboles, de una manera coherente con otras políticas del condado. (En)
- Priorizar la provisión de aceras, caminos de bicicleta, cruces de carreteras, infraestructura y servicios de micromovilidad, y otras mejoras seguras, cómodas y atractivas para apoyar el uso de la caminata, el ciclismo, la micromovilidad y el transporte público en presupuestos de capital, aprobaciones de desarrollo y referencias obligatorias. (En)

- Transformar la red de carreteras al incorporar principios de diseño de Calles completas con el objetivo de eliminar todas las muertes y lesiones graves relacionadas con el transporte y apoyar la aparición de comunidades más habitables. (Eq)

The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:

Ec = Economic Competitiveness

En = Environmental Health and Resilience

Eq = Racial Equity and Social Justice

Construir un sistema de transporte público frecuente, rápido, conveniente, confiable, seguro y accesible.

- Construir una red de servicios e infraestructura de trenes, autobuses de transporte público rápido y autobuses locales, incluido un servicio de transporte público que responda a la demanda, que hagan que el transporte público sea la forma más rápida, conveniente y confiable de viajar a centros de oportunidades y actividades económicas, sociales y educativas, tanto dentro como fuera del condado de Montgomery. (Ec, En, Eq)
- Convertir los carriles de tráfico de uso general existentes en carriles de transporte público exclusivos, de manera coherente con otras políticas del condado. (Ec, En, Eq)
- Mejorar los tiempos de viaje y los costos de viaje de los servicios de transporte público para lograr una mayor paridad con los viajes automotrices. (Eq)
- Conectar a las personas y partes del condado históricamente desfavorecidas con los trabajos, las comodidades y los servicios al priorizar las inversiones para aumentar el acceso a un servicio de tránsito frecuente y confiable de la mañana a tarde por la noche. (En, Eq)
- Garantizar un acceso seguro y cómodo a las estaciones de transporte público donde se pueda llegar a pie, sobre ruedas o en bicicleta. (En, Eq)
- En áreas rurales con suficiente densidad y a lo largo de autovías y autopistas principales, considerar Park & Rides, el microtránsito, la micromovilidad y las autopistas para conectar grandes áreas geográficas con la red de transporte público. (En, Eq)
- Satisfacer las necesidades de transporte público asociadas con instalaciones relacionadas con el transporte público, incluidos, entre otros, depósitos, áreas de parada sustancial, infraestructura de autobuses de cero emisiones y requisitos de carga/energía, instalaciones de Park & Ride y similares, y diseño de carreteras. (En, Eq)
- Apoyar los esfuerzos para aumentar el acceso, los servicios y la utilización de Amtrak y MARC, incluidos trenes e infraestructura adicionales, el servicio fuera de temporada y el servicio bidireccional. (Ec, En, Eq)

Adaptar las políticas para reflejar los costos económicos y ambientales de conducir solo, reconociendo a los residentes y las industrias dependientes del automóvil se mantendrán. (Eq, Env)

- Emplear mecanismos de fijación de precios, como la fijación de precios por congestión o la recolección y asignación de peajes, equitativamente, para permitir caminar, circular sobre ruedas, andar en bicicleta, la micromovilidad y el uso del transporte público. (Eq, En)
- Gestionar el estacionamiento de manera eficiente y equitativa al cobrar tarifas de mercado y al reducir el suministro del estacionamiento público y privado cuando corresponda. (Ec, En)
- Fomentar el aumento de la cantidad de vehículos de cero emisiones al requerir una infraestructura adecuada de transporte, carga y energía, así como la actualización de las flotas gubernamentales. (En)
- Considerar exenciones para políticas como precios por congestión y estacionamiento reducido para personas de bajos ingresos. (Eq)
- Expandir e intensificar los esfuerzos de gestión de la demanda de transporte más allá de los distritos de gestión de transporte (Transportation Management District, TMD) existentes. (Ec, En).

- Dejar de proponer nuevas carreteras de más de 4 carriles en los planes maestros. (Env)
- Dar una prioridad menor a la construcción de nuevas carreteras de más de 4 carriles, intersecciones separadas por grados o grandes ampliaciones de carreteras. (En)

Desarrollar y extender redes de comunicaciones avanzadas

- Facilitar la construcción de infraestructura inalámbrica y de fibra óptica de alta velocidad y otra tecnología de información y comunicación para complementar los enlaces de transporte con conexiones virtuales mejoradas. (Ec, Eq)
- Centrar la inversión en infraestructura y servicios de comunicaciones para conectar a las personas y partes del condado que carecen de acceso conveniente a empleos y oportunidades educativas. (Eq)
- Apoyar el teletrabajo al acelerar la implementación de la tecnología de la información y las comunicaciones y al hacer que el trabajo desde el hogar sea más sencillo al facilitar las Comunidades completas. (Ec, En)
- Apoyar estrategias y asociaciones para abordar la “división digital” y llevar los recursos de red a las comunidades vulnerables. (Eq)

Estas políticas propuestas de transporte y comunicación deben evaluarse para garantizar impactos equitativos de políticas que afecten a ciertos tipos de usuarios de vehículos, como precios por congestión en minorías con alta propiedad de automóviles.



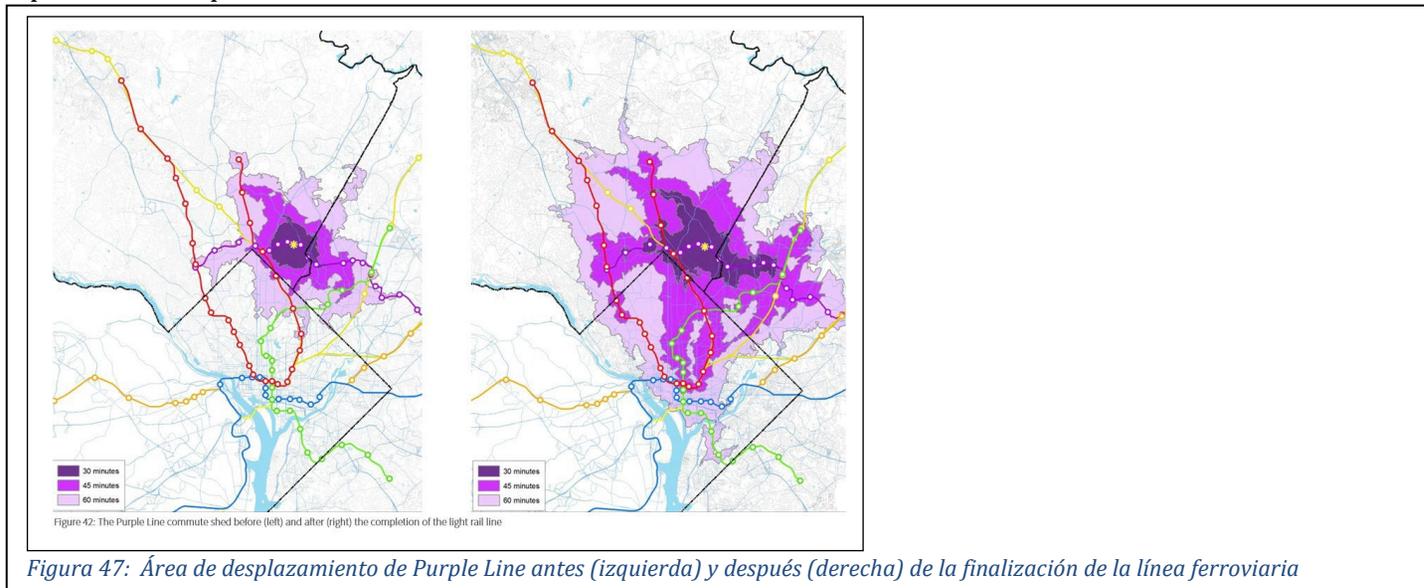
¿Cómo impulsarán estas políticas los objetivos clave de Montgomery Prospera 2050?

Los barrios y distritos comerciales transitables a pie y en bicicleta que están conectados al transporte público apoyan la vitalidad económica

Estas políticas no son suficientes por sí mismas para garantizar el éxito económico del condado, pero son elementos significativos para un rendimiento económico más sólido. Mejores conexiones de transporte público a los centros de trabajo, por ejemplo, ayudarán a hacer que el condado sea una opción más atractiva para los empleadores al facilitar que sus empleados actuales y futuros lleguen al trabajo. La cantidad total de trabajos dentro de un viaje de 30 minutos es una medida común de la idoneidad de un área para la inversión. Debido a que se prevé que los tiempos de conducción y el tráfico de automóviles de paso seguirán creciendo, las inversiones en el transporte público pueden aumentar significativamente nuestra “área de desplazamiento” y ayudar a evitar los viajes de ida y vuelta al trabajo cada vez más largos.

Una mayor prioridad para las inversiones en infraestructura de transporte público, para caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta también es fundamental para construir Comunidades completas que tengan las comodidades, el sentido de pertenencia y el nivel de actividad que buscan cada vez más personas de todos los orígenes y edades. Esto puede crear incentivos y oportunidades para localizar una variedad de usos, servicios y actividades cerca de las ubicaciones de las estaciones, y entre sí.

Otro componente esencial de la competitividad económica son la tecnología de la información y las comunicaciones y las redes de telecomunicaciones. El condado de Montgomery debería seguir priorizando el avance de nuevas tecnologías y haciendo que la implementación de redes inalámbricas de alta velocidad y cable de fibra óptica, u otros nuevos sistemas de comunicación, sea una parte importante de la planificación de la infraestructura.



Ampliar las alternativas a la conducción ayuda a construir comunidades más equitativas

Un enfoque centrado en el tránsito que facilita caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta también promete servir a nuestros residentes de manera más equitativa. El acceso mejorado a los empleos a través del transporte público, y para ir caminando, sobre ruedas y en bicicleta ayudará a mitigar las desigualdades de las personas de color y de bajos ingresos que tienen más probabilidades de vivir en áreas sin infraestructura adecuada para satisfacer sus necesidades de movilidad sin un automóvil. Las personas en estas comunidades son menos propensas a ser propietarias de un automóvil y carecen de acceso a un servicio de transporte de alta calidad que opera con frecuencia y confiabilidad a un costo accesible durante todo el día y hasta la noche. El servicio de transporte público ampliado también sirve como una herramienta de vivienda asequible y alcanzable al conectar áreas donde la vivienda es relativamente económica para los trabajos, las escuelas y las comodidades sin someter a los residentes a altos gastos de transporte o viajes diarios poco prácticos.

Las prioridades de transporte en este Plan ayudarán a cumplir con el objetivo del condado de eliminar todas las muertes y las lesiones graves relacionadas con el tráfico para el 2030, lo cual es especialmente importante para hacer que el transporte sea más equitativo porque las personas de color son más propensas a sufrir lesiones o morir en choques. Las calles que van más allá de la seguridad para hacer que caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta sea la forma preferida de moverse pueden mejorar la interacción humana y desarrollar el capital social. Los centros rurales, suburbanos y urbanos aptos para peatones pueden crear un sentido de pertenencia más sólido donde las condiciones para altos niveles de participación cívica y una sensación de comunidad son mucho más fáciles de crear y mantener.

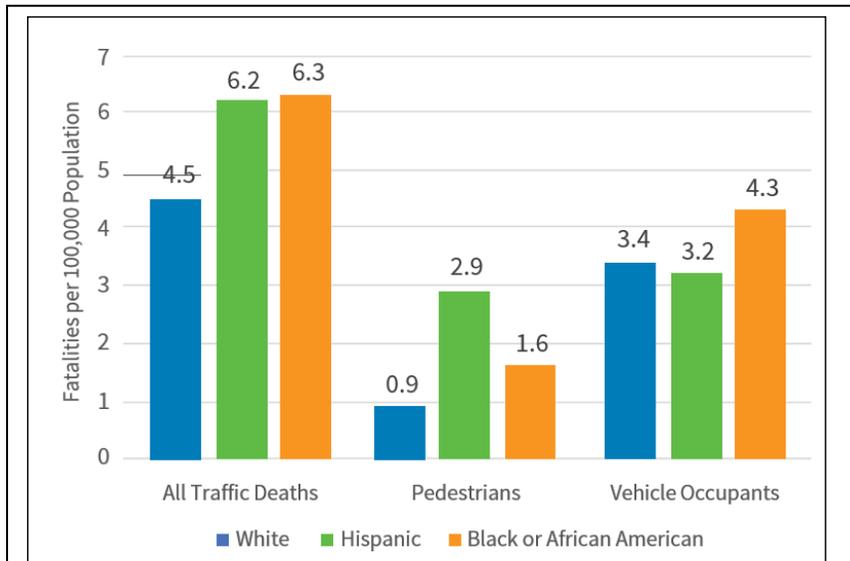
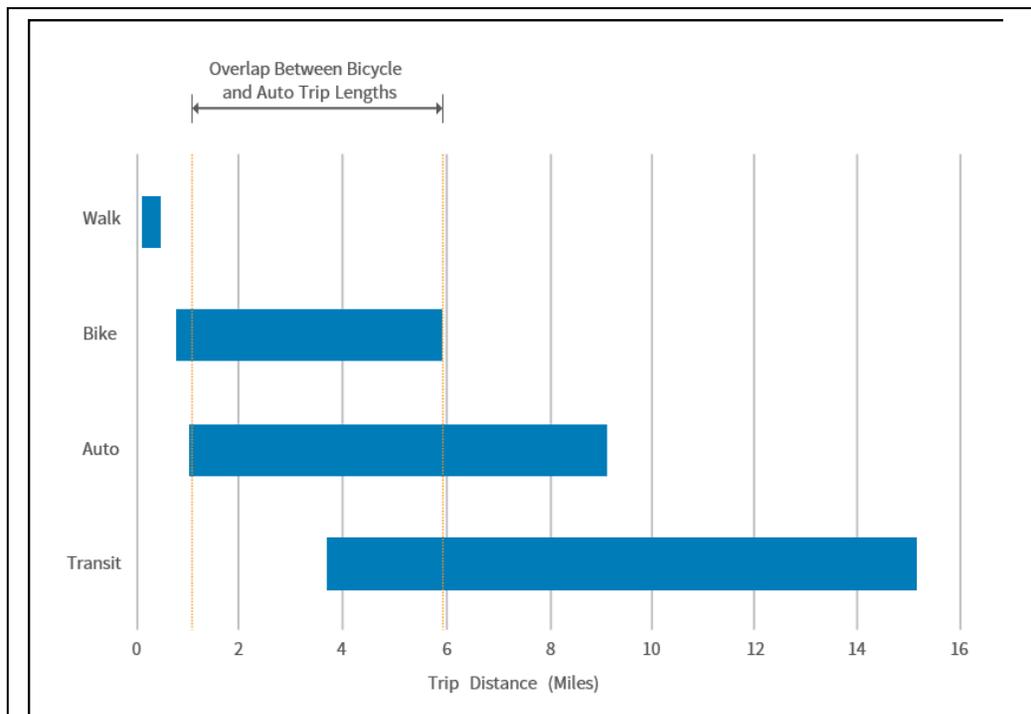


Figura 48: Índice de mortalidad en accidentes de tránsito por raza, de 2011 a 2015

Como parte del enfoque en la equidad para todas las comunidades del condado, también es importante priorizar el proporcionar acceso a Internet de alta velocidad a todas las partes del condado. La infraestructura y las tecnologías de comunicación futuras deben implementarse de manera equitativa en todo el condado, especialmente entre los residentes de bajos ingresos.

Las estrategias de uso de la tierra y transporte que fomentan la caminata, el andar en bicicleta y el uso del transporte público mejoran el rendimiento medioambiental

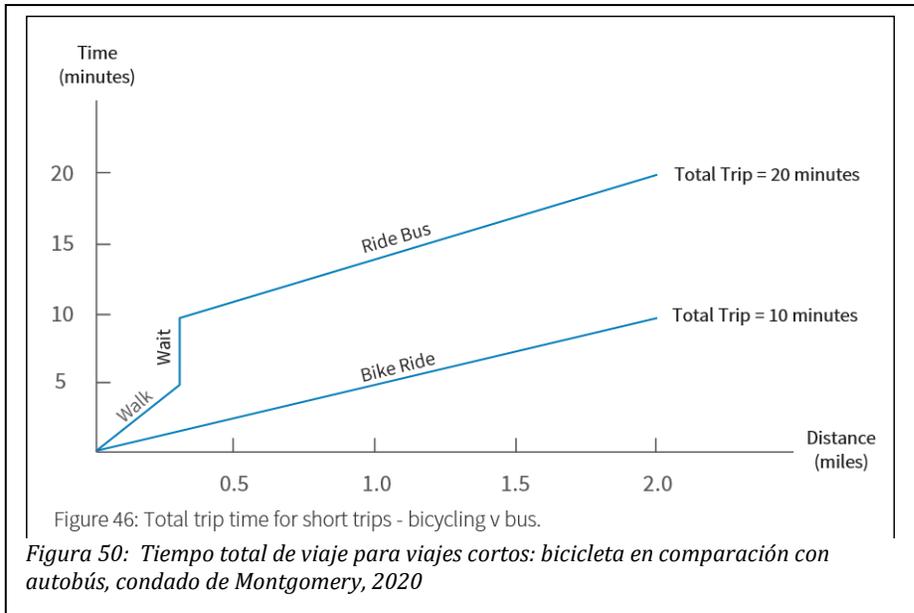
La evolución de los corredores originalmente planificados para la conveniencia de los conductores en calles multimodales donde el transporte y el uso de la tierra se armonizan para apoyar el desarrollo de una combinación compacta de usos y tipos de edificios reducirá la conducción y hará que nuestro sistema de transporte sea más sostenible y resistente. En particular, proporcionar las conexiones faltantes entre calles y dividir grandes manzanas para crear una red de calles más fina a lo largo de nuestros corredores suburbanos será un desafío. Una red de calles más conectada es tal vez el paso más importante para hacer que nuestras calles sean más seguras y más atractivas caminar, andar en bicicleta y rodar, y para reconectar comunidades divididas por las autopistas. Un sistema de red interconectado aumentará la elección de modos, proporcionará múltiples rutas para viajar y estará mejor equipado para manejar condiciones climáticas extremas y otras interrupciones. Por este motivo, la adición de conexiones locales en las calles debe ser una prioridad principal tanto en los presupuestos de capital como en la revisión del desarrollo.



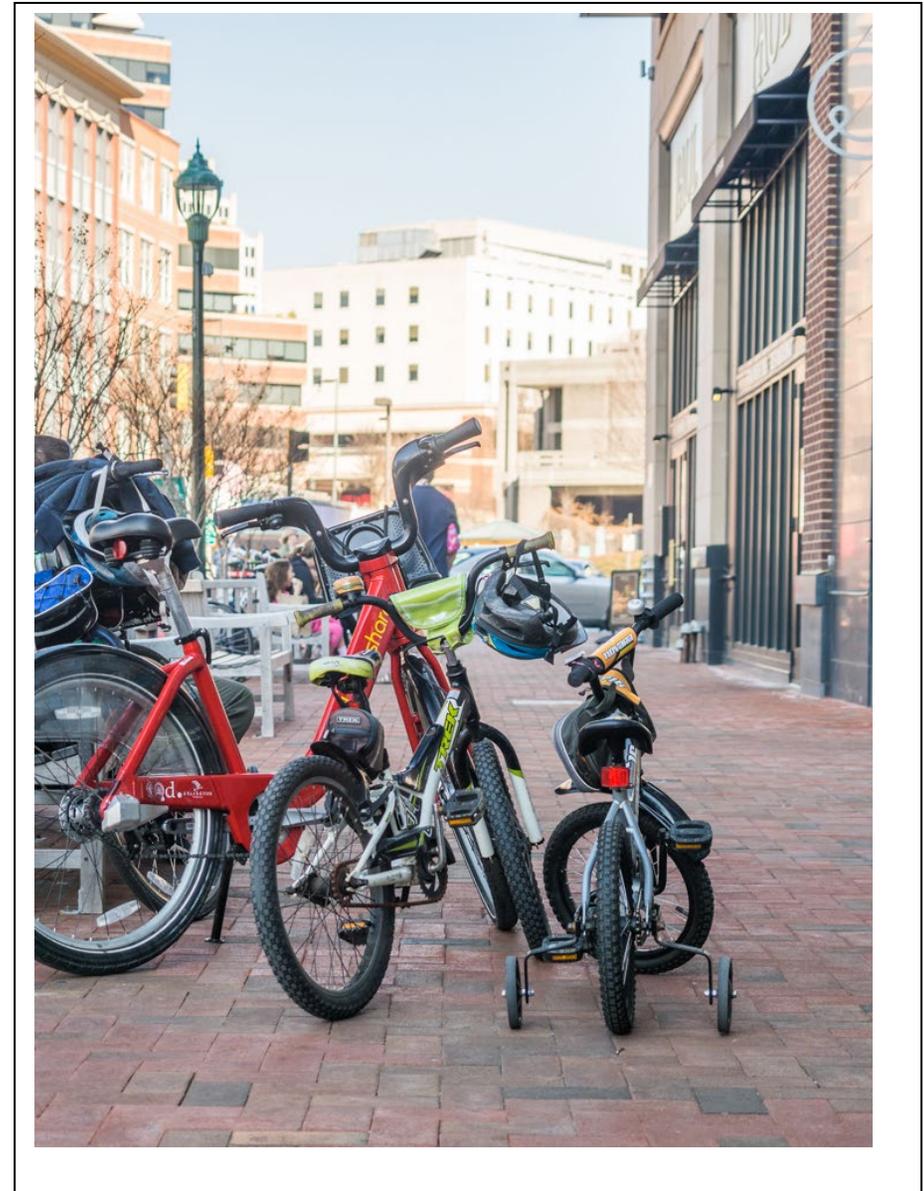
*Figura 49: En el condado de Montgomery, la mayoría de los viajes en auto se pueden hacer en un corto viaje en bicicleta
La mitad de todos los viajes en automóvil en el 2018 tenían una extensión de entre 1.0 y 9.1 millas, mientras que la mitad de todos los viajes en bicicleta tenían una extensión de entre 0.8 y 5.9 millas.*

Invertir en infraestructura de transporte público, ciclismo y para peatones hará que el transporte activo sea una alternativa viable a muchos viajes en vehículos y también debería ser una alta prioridad en los presupuestos de capital. Para muchos, el ciclismo tiene un potencial especialmente fuerte como sustituto de los viajes en automóvil de menos de 3 millas, que comprenden aproximadamente la mitad de todos los viajes realizados en la región. La investigación de la encuesta demuestra que los ciclistas son mucho más propensos a decir que disfrutaban de su viaje al trabajo que las personas que usan otros modos para llegar al trabajo. La integración de la infraestructura de peatones y ciclismo en parques y espacios abiertos ampliará la red de transporte y expondrá a más residentes a la naturaleza a diario, lo que aumentará la salud mental y física. Además, la financiación para un servicio de transporte público frecuente y fiable debe ser una prioridad en los presupuestos operativos anuales.

Como se indica en el capítulo introductorio de este Plan, el condado de Montgomery ha progresado en la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero, pero tiene mucho por hacer para cumplir con su objetivo de eliminarlas para el año 2035. Además de hacer la transición de combustibles a base de carbono a fuentes de energía renovables, reducir los viajes vehiculares es fundamental.



Reducir el suministro de estacionamiento, y la cantidad de tierra asignada a los espacios de estacionamiento, con el tiempo aumentará la cantidad de espacio disponible para la actividad económicamente productiva, reducirá el costo de desarrollo y aliviará la presión sobre la tierra no desarrollada, todo lo cual mejorará el desempeño económico y ambiental del condado. Las estrategias de estacionamiento compartido y la eliminación de los requisitos mínimos de estacionamiento para nuevos desarrollos promueven el desarrollo de uso mixto, mejoran el diseño apto para los peatones y fomentan la interacción social, mientras que la remodelación de los estacionamientos en mayores y mejores usos mejora la sostenibilidad ambiental al crear oportunidades para agregar arbolado, incorporar infraestructura para la gestión de aguas pluviales y crear áreas con más paisajes que proporcionen hábitat para polinizadores, aves y animales locales.



¿Cómo evaluaremos el progreso?

Al evaluar las propuestas relacionadas con el transporte y las comunicaciones, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este Plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Millas recorridas del vehículo (Vehicle miles traveled, VMT)
- Proporción de formas de trasladarse sin automóvil (Non-Auto Driver Mode Share, NADMS)
- Tiempo de desplazamiento promedio, por modo
- Diferencia entre el tiempo de desplazamiento promedio en automóvil y transporte público
- Accesibilidad de traslados para peatones y ciclistas
- Accesibilidad en todos los modos y especialmente a través del transporte público a empleos y servicios
- Cantidad de lesiones graves y muertes relacionadas con el tránsito
- Emisiones de gases de efecto invernadero del sistema de transporte
- Millas de carriles de circulación en automóvil per cápita
- Teletrabajo
- Estacionamiento para vehículos automotores por unidad de desarrollo
- Acceso a redes inalámbricas de alta velocidad

Tenga en cuenta que muchas de estas métricas tienen un componente de equidad y deben evaluarse a través de una lente de equidad.





Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

VIVIENDA PARA TODOS: más de todo

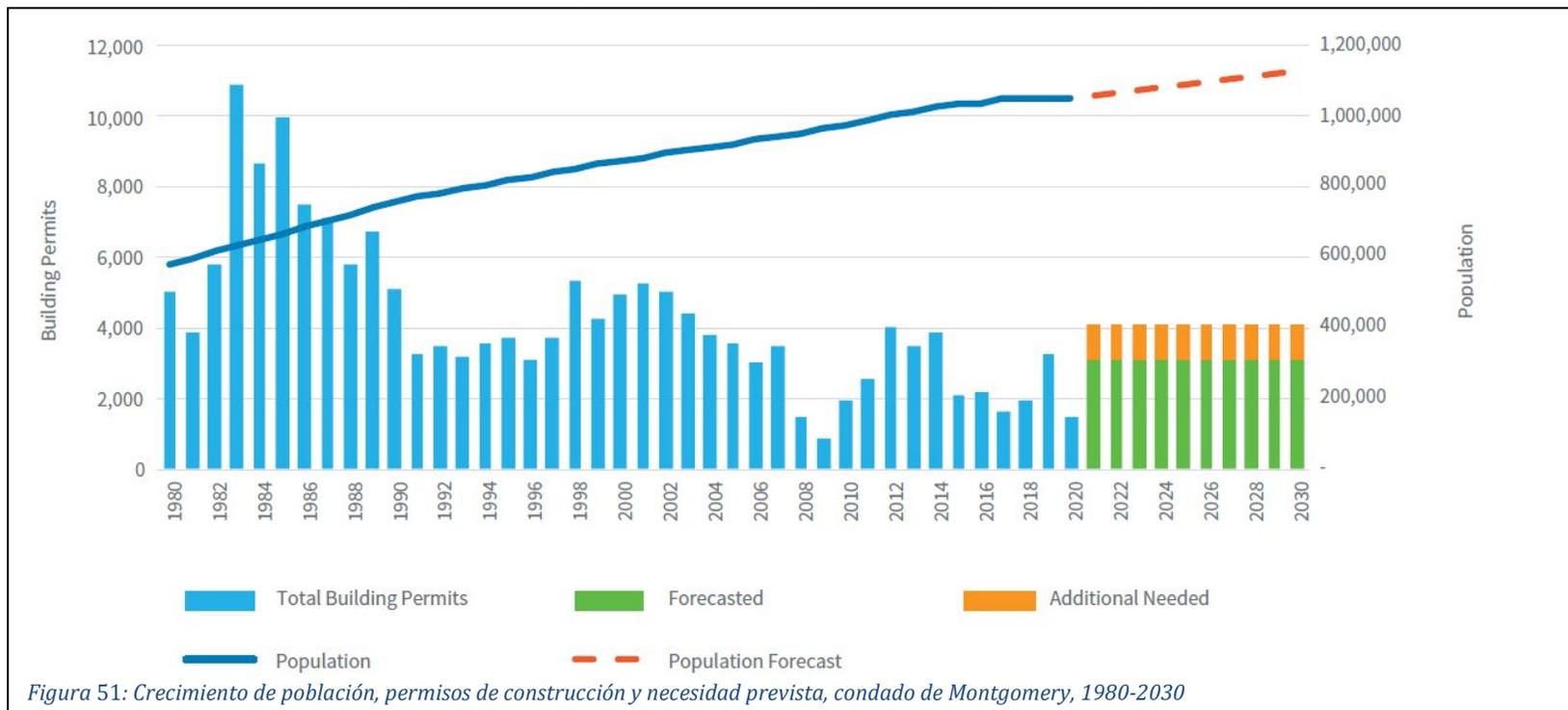




Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Introducción: la vivienda está rezagada en términos de la población y el crecimiento laboral

La región de Washington D. C. ha experimentado un crecimiento lento pero constante en las últimas décadas, incluso cuando muchas partes del país han luchado por atraer residentes y oportunidades económicas. Lamentablemente, la región (incluido el condado de Montgomery y la mayoría de las jurisdicciones vecinas) no ha generado suficientes viviendas nuevas, particularmente viviendas que coincidan con los ingresos y las necesidades de la fuerza laboral, para responder a este ritmo relativamente moderado de crecimiento de la población y el empleo. Desde 1980 hasta el 2018, la cantidad promedio de viviendas construidas cada año en el condado de Montgomery ha disminuido constantemente, tanto en términos absolutos como en relación con el resto de la región. Los permisos de construcción han quedado muy rezagados por detrás del promedio anual de 4,200 que el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington (Metropolitan-Washington Council of Governments, MWCOCG) ha estimado que son necesarios para abordar la producción y el suministro inadecuados de viviendas.



¿Cuál es el problema que intentamos resolver?

El condado de Montgomery no tiene suficiente suministro de viviendas. El suministro actual no satisface las necesidades de los hogares actuales o futuros. Existe una discordancia significativa entre la oferta y la demanda, donde la demanda excede la oferta, lo que aumenta el precio de la vivienda tanto para los arrendatarios como para aquellos que desean ser propietarios de su vivienda. Si bien el ingreso familiar promedio del condado sigue siendo relativamente alto, el crecimiento desproporcionado en el número de hogares en los extremos alto y bajo del espectro de ingresos ha creado un efecto tipo pesa (“barbell”), con un número creciente de arrendatarios de bajos ingresos sobrecargados por los costos de vivienda. Las estrategias de desarrollo económico que mejoran los ingresos y las opciones de empleo pueden ayudar a combatir este problema, pero también se necesita más atención y recursos dirigidos a viviendas asequibles. La cantidad de hogares que gastan al menos el 30 por ciento de los ingresos de vivienda ha seguido creciendo. Los aumentos en los precios de las viviendas han superado el crecimiento de los ingresos, lo que ha llevado a algunas personas a abandonar el condado en busca de lugares más asequibles para vivir.

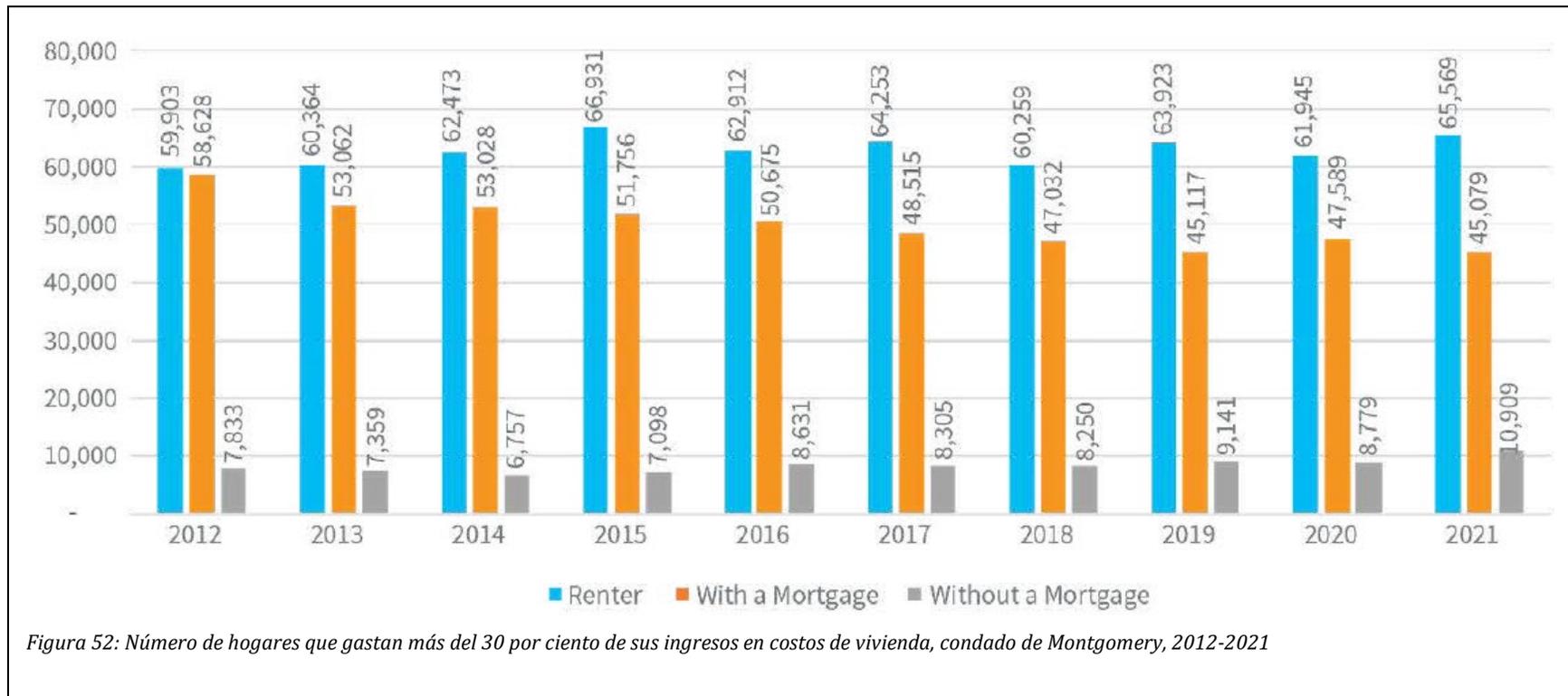


Figura 52: Número de hogares que gastan más del 30 por ciento de sus ingresos en costos de vivienda, condado de Montgomery, 2012-2021

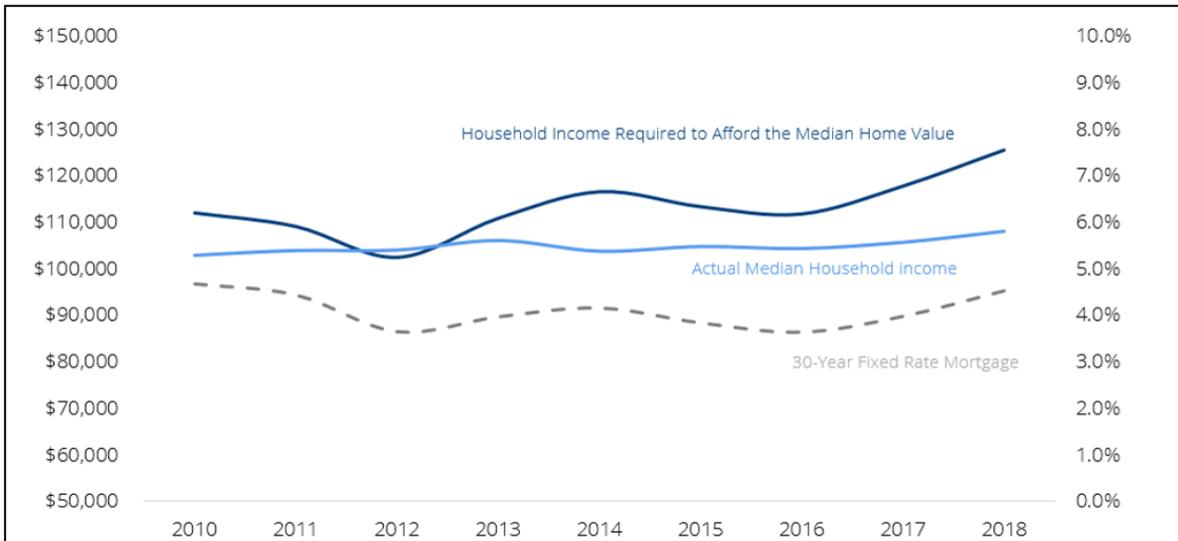


Figura 53: Los aumentos de precios de la vivienda han superado el crecimiento de los ingresos en el condado de Montgomery, 2010-2018

Las tasas de propietarios de vivienda han disminuido, especialmente para adultos menores de 35 años. Los obstáculos que enfrentan los trabajadores jóvenes para encontrar viviendas que pueden pagar hacen que sea más difícil para los empleadores atraer y retener a los empleados que necesitan, lo que perjudica nuestra competitividad económica.

Los desafíos de vivienda del condado no se limitan al ritmo lento de la nueva construcción. Los cambios sociales y económicos han abierto una brecha cada vez mayor entre los patrones de vida de principios del siglo XXI y las viviendas de las generaciones anteriores. El hogar familiar típico de la década de 1950, que consiste en una

pareja casada con hijos que viven en casa, representa una proporción cada vez menor de todos los hogares. El porcentaje de hogares que constan de una persona que vive sola aumentó del siete por ciento en 1960 al 25 por ciento en el 2019, en parte como resultado de una tendencia hacia el aplazamiento del matrimonio y el nacimiento de hijos, y en parte debido a que una mayor cantidad de personas mayores están divorciadas o son viudas. Si bien las configuraciones domésticas se han mantenido bastante estables desde 1990, el porcentaje de hogares que consisten en una pareja casada con hijos ha caído del 28 por ciento al 23 por ciento y el porcentaje de hogares que consisten en una persona que vive sola ha aumentado del 22 por ciento al 25 por ciento. Estas tendencias, más una población creciente de residentes del condado mayores de 65 años, sugieren que el tamaño del hogar promedio está disminuyendo y es probable que continúe cayendo.

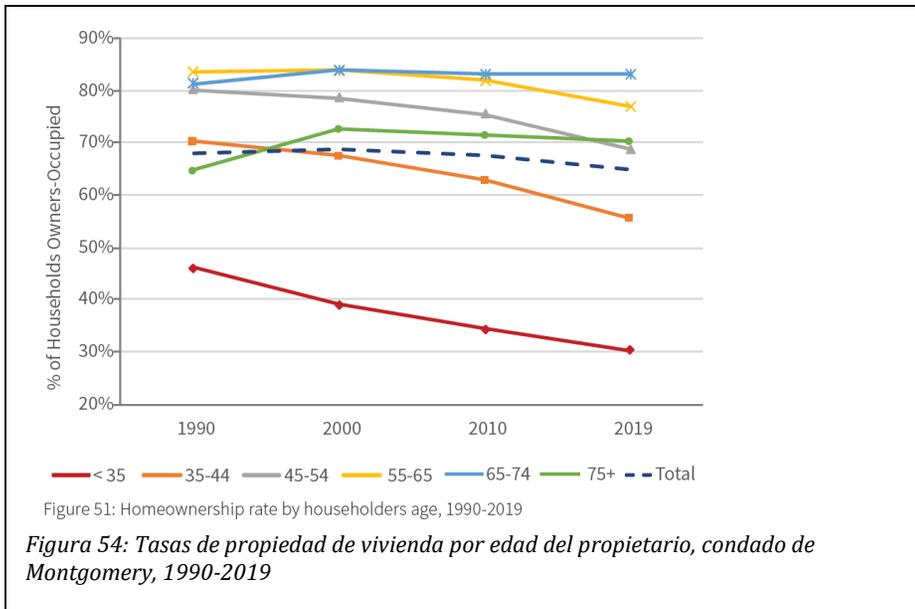
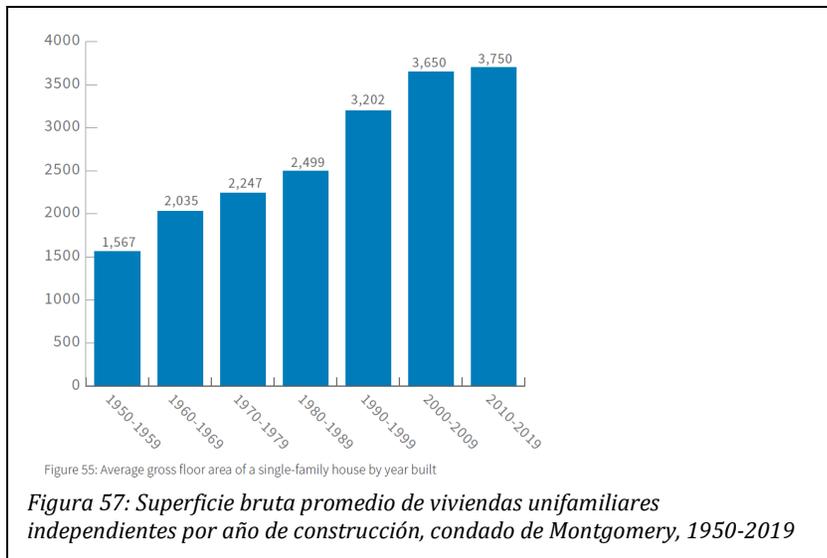
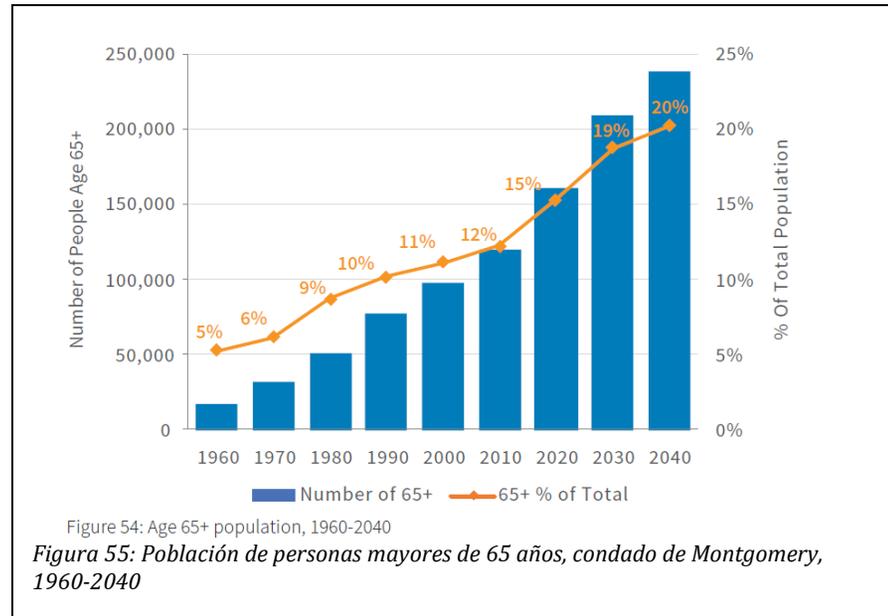
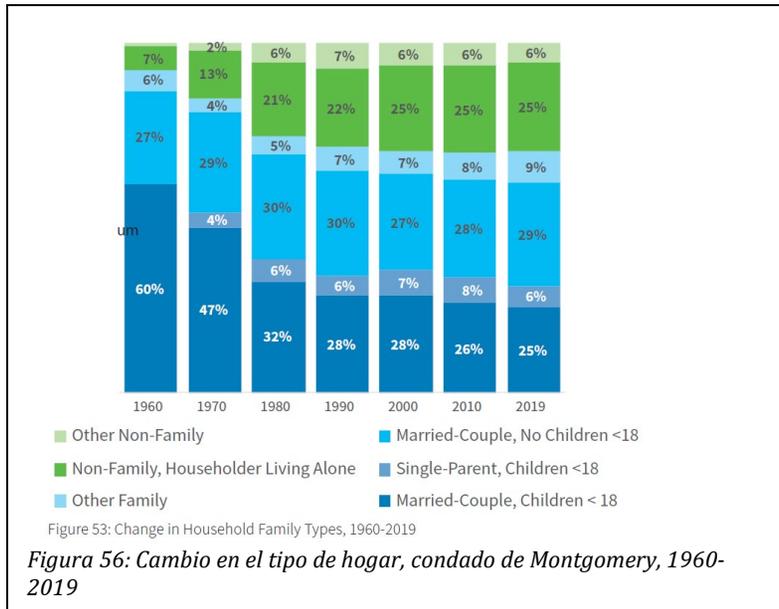


Figure 51: Homeownership rate by householders age, 1990-2019

Figura 54: Tasas de propiedad de vivienda por edad del propietario, condado de Montgomery, 1990-2019



EL PORCENTAJE DE HOGARES FORMADOS POR UNA PERSONA QUE VIVE SOLA AUMENTÓ DEL SIETE POR CIENTO EN 1960 AL 25 POR CIENTO EN EL 2019. A PESAR DEL TAMAÑO CADA VEZ MENOR DE LOS HOGARES, LAS NUEVAS VIVIENDAS UNIFAMILIARES SE ESTÁN AGRANDANDO.

A pesar del tamaño cada vez menor de los hogares, las nuevas viviendas unifamiliares se están agrandando, y las viviendas unifamiliares constituyen dos tercios de las viviendas del condado. Las opciones para comprar una vivienda inicial son limitadas, al igual que las opciones para comprar una de menor tamaño. Según algunas estimaciones, hasta 1 de cada 3 viviendas ocupadas por propietarios son “excesivas”, es decir, tienen al menos dos dormitorios más que los residentes. Con más de un tercio de la superficie terrestre del condado zonificada para viviendas unifamiliares, más de 10 veces la superficie zonificada para el desarrollo de uso mixto, nuestra capacidad de proporcionar una mayor variedad de unidades de vivienda en ubicaciones deseables está limitada. Esto limita la capacidad de los residentes de mucho tiempo que desean mudarse a un tipo diferente de vivienda en sus vecindarios y limita la disponibilidad de las viviendas iniciales.



		Number of People in Household				
		1	2	3	4	5-6
Number of Bedrooms	0-1	5,800	800	400	100	200
	2	11,300	9,800	3,000	1,000	1,700
	3	16,500	28,000	16,400	12,200	10,100
	4	9,200	31,000	17,400	16,900	11,700
	5+	3,400	12,800	7,100	11,400	9,900

Figure 56: Number of owner households by housing unit and household size, 2018

Figura 59: Número de dormitorios por número de personas en unidades de vivienda ocupadas por propietarios, condado de Montgomery, 2018

80,000 viviendas ocupadas por propietarios o el 32 por ciento de las viviendas ocupadas por propietarios son excesivas, en comparación con solo el 3 por ciento de los hogares de arrendatarios según la misma medida.

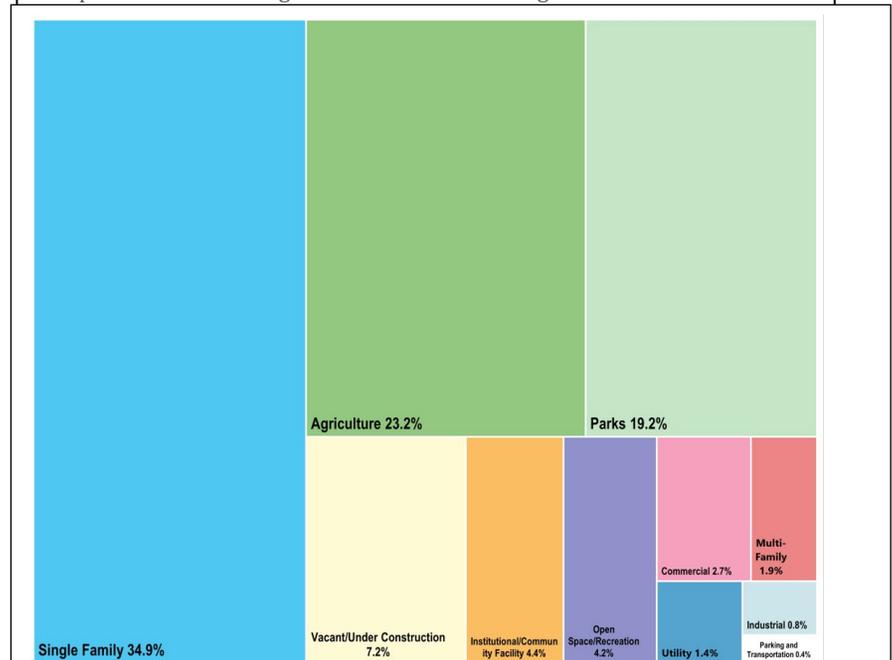


Figura 58: Distribución de categorías de uso de la tierra en el condado de Montgomery, 2020

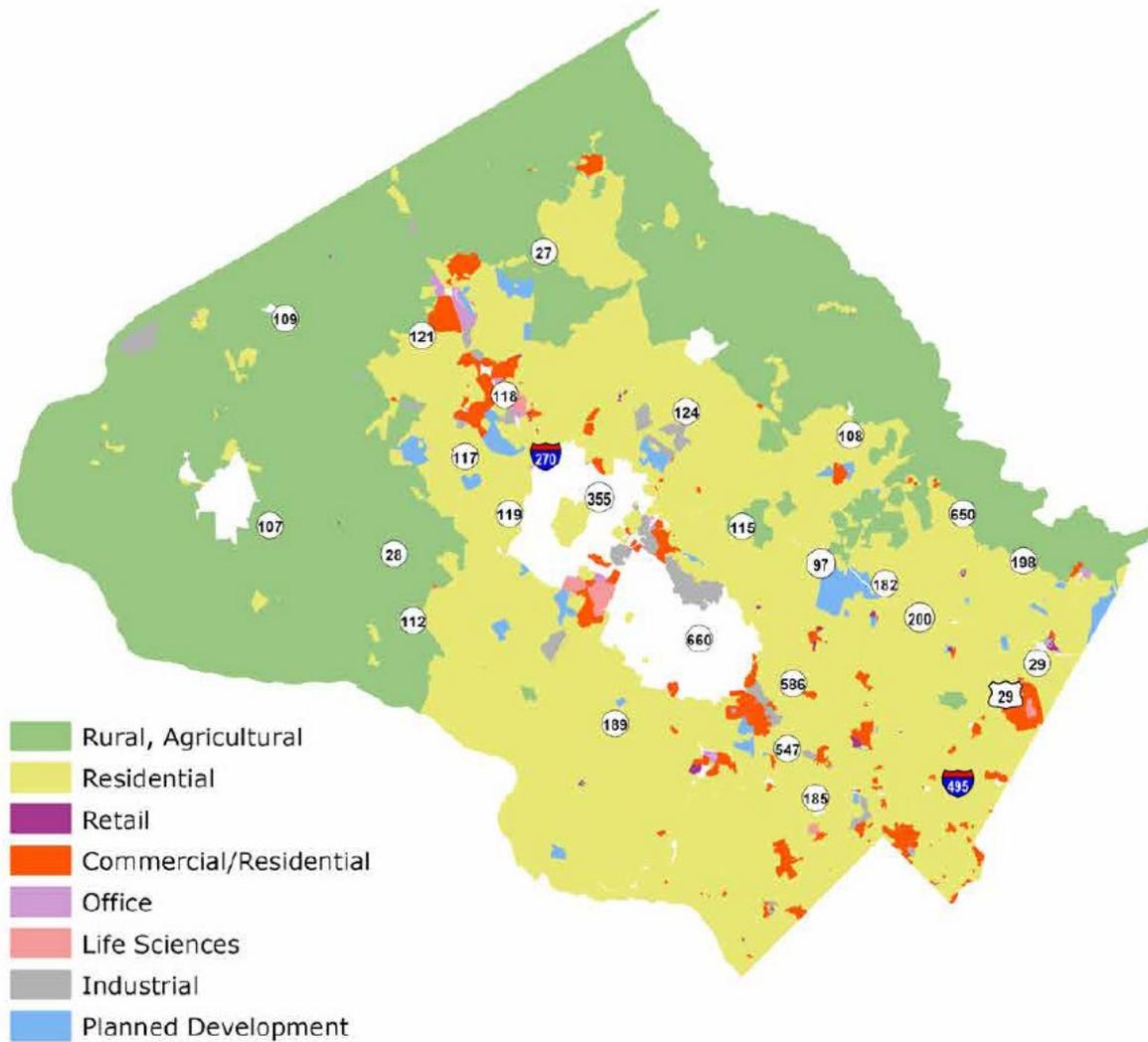
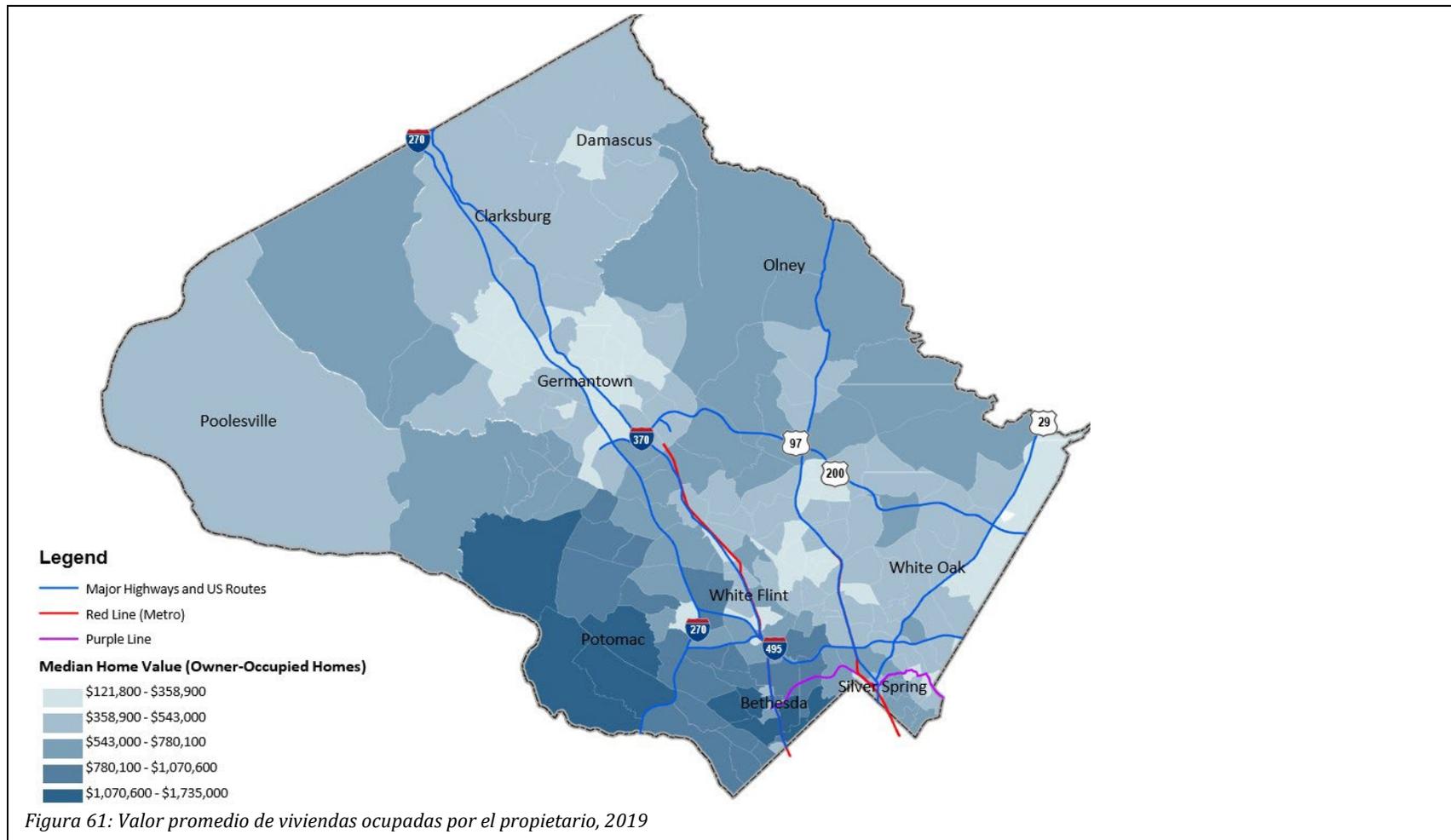
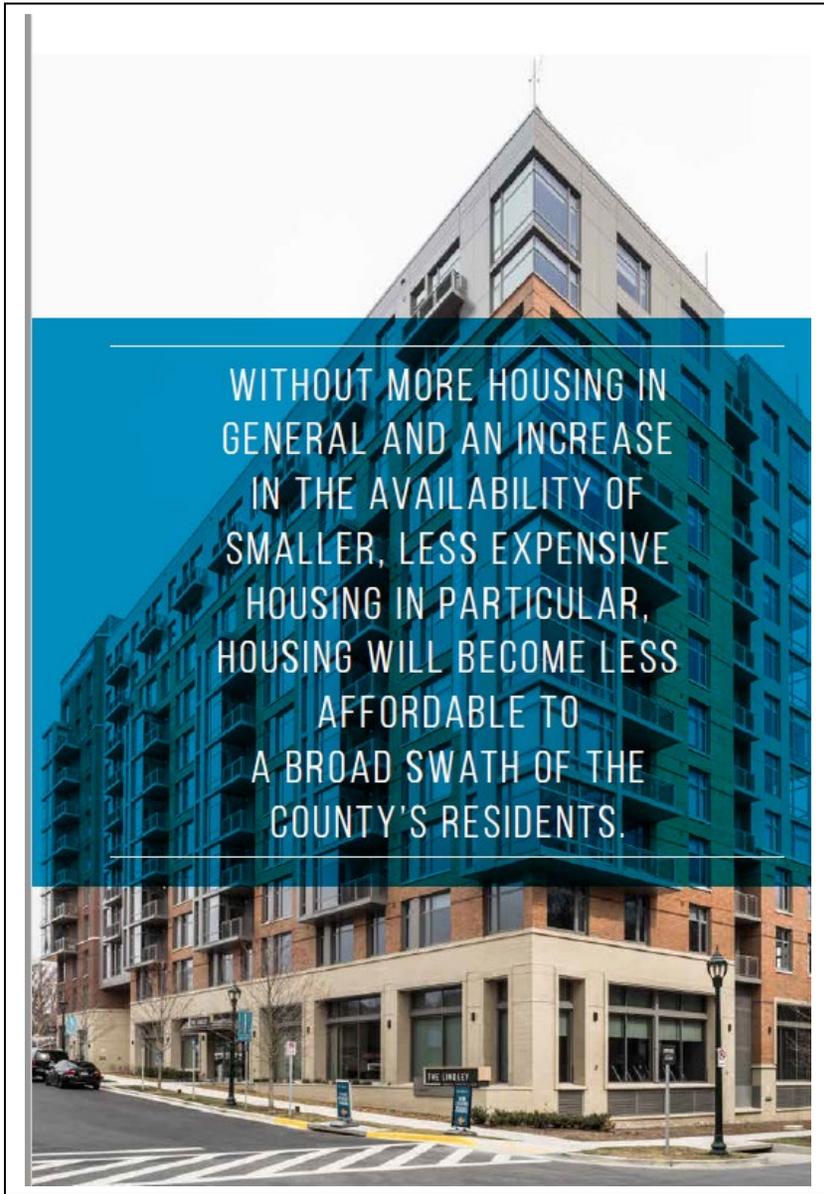


Figura 60: Usos de la tierra por tipo de desarrollo importante en el condado de Montgomery, 2020

El alto costo y la variedad limitada de viviendas disponibles exacerban la desigualdad y la segregación por raza y clase económica. Los precios de las viviendas varían ampliamente en diferentes partes del condado, y siguen de cerca las características raciales y económicas de los vecindarios, con residentes blancos que viven en vecindarios más costosos con mejor acceso a empleos, escuelas y opciones de transporte que los residentes de vecindarios menos costosos, que son el hogar de un número desproporcionado de afroamericanos, latinos y otros residentes de color del condado. Estas desigualdades refuerzan el legado del racismo y la segregación de hecho, y siguen influyendo en la distribución geográfica de oportunidades y de recursos, lo que a menudo conduce a resultados desiguales en el logro educativo, la oportunidad económica y la salud pública.

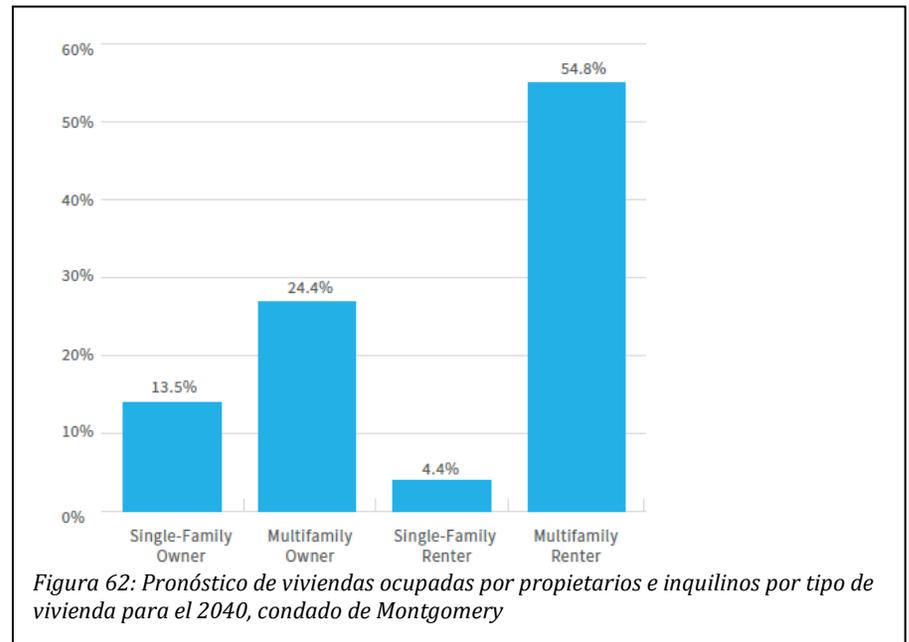




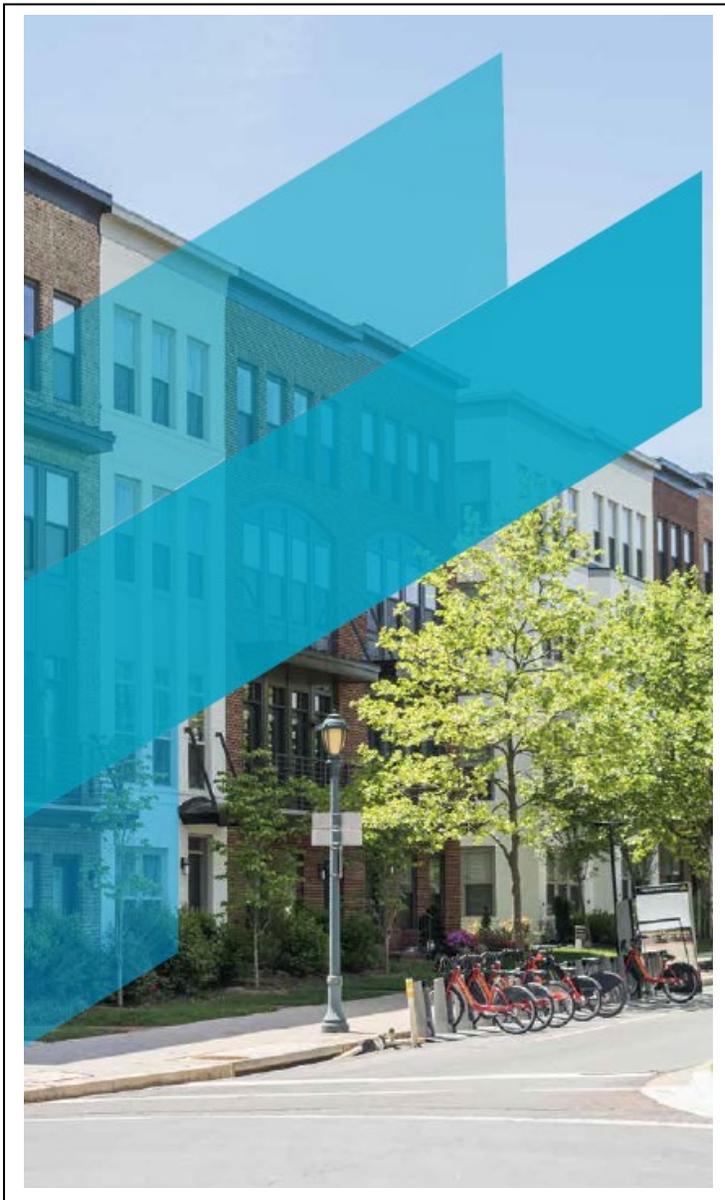
Sin más viviendas en general y sin un aumento en la disponibilidad de viviendas más pequeñas y menos costosas en particular, las viviendas se volverán menos asequibles para una amplia franja de residentes del condado. Algunos abandonarán el condado, ya sea que viajarán largas distancias de su hogar al trabajo o saldrán de la región en busca de un lugar más asequible para vivir. Otros lucharán con la carga de pagar el alquiler o la hipoteca, lo que reduce su nivel de vida.

Entre 2020 y 2040, el condado de Montgomery prevé que tendrá que agregar 63,031 nuevos hogares, tanto hogares que trabajan como hogares que no trabajan, con nuevos residentes adultos mayores o personas con discapacidades.

Durante el período de 2020 a 2040, el pronóstico sugiere que el condado de Montgomery necesitará agregar los siguientes tipos de unidades de vivienda para contemplar las viviendas pronosticadas.



¿Qué políticas resolverán el problema?



El condado de Montgomery necesita viviendas a una amplia gama de precios. La crisis actual de la asequibilidad de la vivienda afecta a los hogares en todos los niveles de ingresos, no solo a los hogares de bajos ingresos. El término vivienda asequible, generalmente utilizado para viviendas subsidiadas, no abarca las necesidades de vivienda de los hogares de ingresos medios, que constituyen el segmento más grande de la población del condado perjudicado por el aumento de los costos de vivienda y el suministro limitado. Todas las viviendas no subsidiadas con tasa de mercado requieren atención si el condado de Montgomery va a cambiar la trayectoria actual de asequibilidad de la vivienda. El condado de Montgomery debe ver el acceso a viviendas seguras, asequibles y accesibles como un derecho humano básico. Cada residente del condado debe tener un lugar para llamar hogar y ningún residente debe estar sin hogar.

Para el 2045, se pronostica que las personas de color representarán el 73 por ciento de la población del condado, con un gran porcentaje que gana menos de \$50,000 al año. Sin estrategias económicas que reduzcan el porcentaje proyectado de hogares con bajos ingresos, aproximadamente la mitad de todas las nuevas viviendas deberán ser unidades de alquiler en edificios multifamiliares (incluidos apartamentos y casas adosadas, dúplex, tríplex y unidades cuádruplex) y más de un cuarto deberán ser unidades para la venta en edificios multifamiliares (incluidos condominios y otros tipos de edificios adjuntos y semiadosados) con el fin de igualar la cantidad y los tipos de vivienda con las necesidades de nuestros residentes. La expansión y la diversificación de nuestro conjunto de viviendas es un paso esencial para reducir la desigualdad racial y socioeconómica.

Para abordar la necesidad del condado de aumentar la cantidad y la variedad de viviendas, el condado debería seguir las siguientes políticas y acciones:

The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:

- Ec = Economic Competitiveness
- En = Environmental Health and Resilience
- Eq = Racial Equity and Social Justice

Fomentar la producción de más viviendas para adaptar mejor la oferta a la demanda

- Expandir las oportunidades para aumentar la densidad residencial, especialmente a lo largo de los corredores principales y en lugares donde viviendas adicionales pueden ayudar en el desarrollo de Comunidades completas. (Ec, En, Eq)
- Aumentar el número de unidades de vivienda asequibles con restricción de ingresos, especialmente para hogares de bajos ingresos, con especial atención a las áreas de altos ingresos para garantizar que las personas que trabajan en los sectores de comercio minorista, servicios y otros de empleo con bajos ingresos tengan la opción de no desplazarse diariamente. (Eq)
- Como parte del compromiso con el enfoque de Vivienda primero, desarrollar estrategias para construir viviendas sumamente asequibles y proporcionar viviendas de apoyo permanente que respalden las poblaciones sin refugio y aquellos que pueden estar envejeciendo más allá de los programas juveniles. (Eq)
- Apoyar reformas a los códigos de construcción que reducen los costos al incorporar métodos y materiales de construcción innovadores, incluida la construcción de viviendas modulares prefabricadas y la madera sólida. (Ec, En)
- Seguir priorizando el uso de tierras públicas para la ubicación de viviendas y otros usos en el mismo lugar, particularmente cuando las agencias gubernamentales diseñan nuevas instalaciones o eliminan bienes inmuebles. La consideración del aumento de las oportunidades para viviendas de bajos y muy bajos ingresos debe incluirse en el análisis de la mejor manera de aprovechar los activos del condado. (En, Eq)
- Aumentar la flexibilidad reglamentaria para incentivar el relleno residencial, la reurbanización y el reposicionamiento de los parques de oficinas, centros comerciales y otras propiedades subutilizadas. (Ec, En, Eq)
- Proporcionar incentivos financieros y otros incentivos para impulsar la producción de viviendas para viviendas a la tasa del mercado y asequibles, especialmente cerca del transporte público y en Comunidades completas. (Ec, En, Eq)

Planificar una amplia gama de tipos y tamaños de viviendas para satisfacer diversas necesidades

- Facilitar el desarrollo de varios tipos de vivienda en cada parte del condado, pero especialmente en áreas cercanas al transporte público, el empleo y las oportunidades educativas. (Ec, En, Eq)
- Apoyar las opciones de vivienda creativas, incluidos los cuartos personales y/o microunidades; tipos de viviendas “intermedias” como casas pequeñas, cabañas, dúplex, múltiplex y edificios de apartamentos pequeños; viviendas compartidas, viviendas cooperativas, viviendas conjuntas y viviendas accesorias (accessory dwelling unit, ADU) para ayudar a satisfacer las necesidades de vivienda y diversificar las opciones de vivienda en todo el condado. (Ec, En, Eq)
- Considerar las características de otros modelos de vivienda, como la vivienda social, que, además de proporcionar asequibilidad a largo plazo para hogares de ingresos bajos y moderados, enfatiza la calidad arquitectónica, el rendimiento ambiental y la estabilidad social. (Env, Eq)
- Fomentar la provisión de unidades de varias habitaciones adecuadas para hogares con niños en viviendas multifamiliares. (En, Eq)
- Integrar a las personas con discapacidades, las personas que hacen la transición de estar sin hogar y los adultos mayores a viviendas con asequibilidad, comodidades y servicios adecuados dimensionados y diseñados para adaptarse a sus hogares. (Eq)



Figura 63: University Boulevard entre New Hampshire Avenue y Anne Street, actualidad (arriba) y posible futuro (abajo)

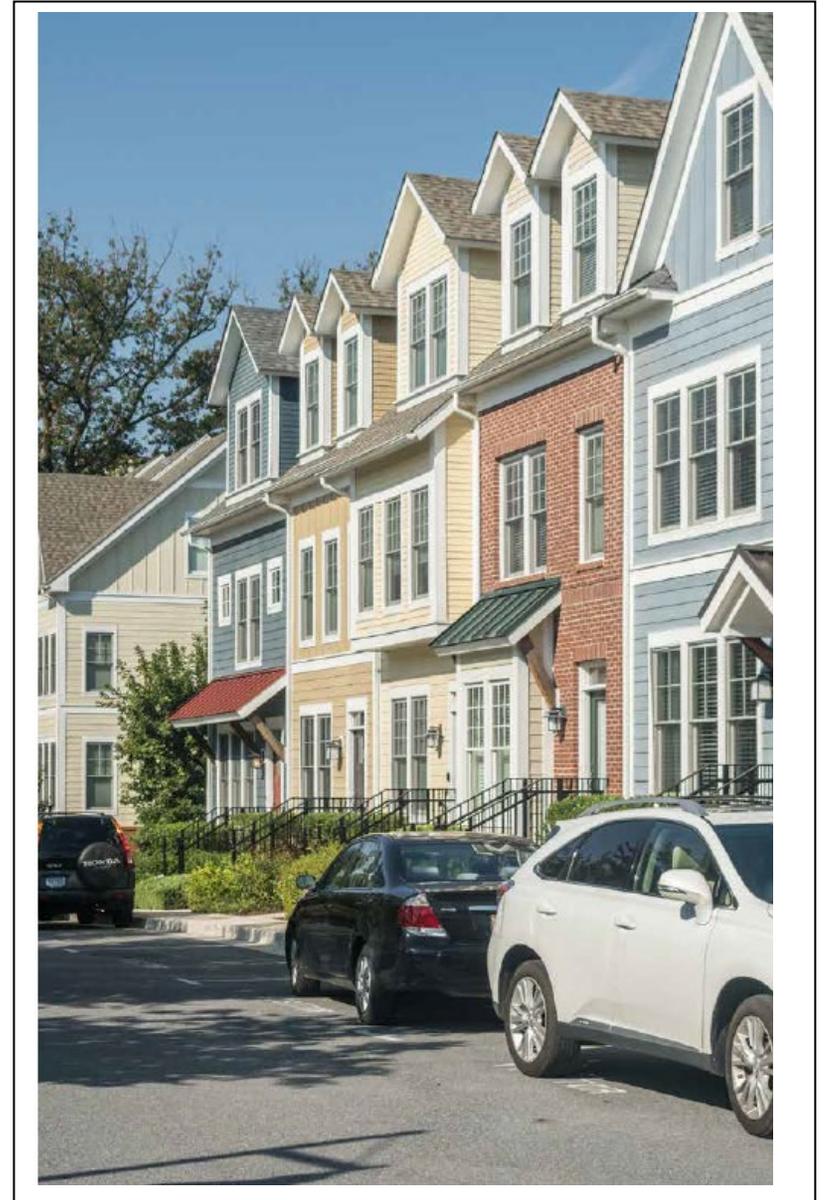
El nuevo crecimiento a lo largo de los principales corredores de transporte puede proporcionar una variedad de opciones de vivienda y proporcionar múltiples opciones de viaje para conectarse con destinos locales y regionales.

Promover la diversidad racial y económica y la equidad de viviendas en todos los vecindarios

- Ajustar la aplicabilidad del programa de viviendas a precios moderados (Moderately Priced Dwelling Unit, MPDU) y otros programas de viviendas asequibles para proporcionar unidades reguladas por precios apropiados para niveles de ingresos que van desde muy asequibles para la fuerza laboral. (Ec, Eq)
- Evaluar incentivos y programas de vivienda como el programa de unidades de vivienda de precio moderado (Moderately Priced Dwelling Unit, MPDU) para alinear los programas, los incentivos y las herramientas de vivienda del condado con las necesidades futuras de vivienda. (Ec, Eq)
- Desarrollar estrategias dirigidas para minimizar la gentrificación y el desplazamiento mientras se promueve la integración y elección de vivienda, y se evita una concentración de pobreza. (Eq)
- Refinar las herramientas reglamentarias y los incentivos financieros y otros con el objetivo de minimizar el desplazamiento y evitar una pérdida neta del conjunto de viviendas asequibles con tasa de mercado e

ingresos restringidos sin generar desincentivos para la construcción de unidades adicionales. (Eq)

- Identificar y asignar ingresos adicionales para el Fondo de Iniciativa de Vivienda (Housing Initiative Fund, HIF) y otros programas del condado para satisfacer las necesidades de los hogares de bajos ingresos. (Eq)
- Expandir los programas existentes diseñados para aumentar el acceso a la propiedad de vivienda, especialmente entre residentes de bajos ingresos, personas de color y adultos jóvenes; crear nuevos programas y entidades como fideicomisos comunitarios de tierras para mantener oportunidades de propiedad de vivienda asequibles a largo plazo. (Eq)
- Apoyar y fortalecer las reglamentaciones de códigos de vivienda y las protecciones de inquilinos para garantizar una vivienda sana y justa. (Eq)
- Analizar opciones para expandir el acceso a la vivienda mediante la eliminación de las barreras de vivienda justa y la aplicación de las leyes de vivienda justa para proteger a los residentes de la discriminación. (Eq)
- Evaluar los métodos para mantener la asequibilidad en las viviendas de alquiler en todo el condado. (Ec, Eq)
- Mejorar la recopilación de datos sobre el cambio de vecindario para monitorear y abordar el desplazamiento involuntario, la desinversión y los fenómenos relacionados. (Eq)



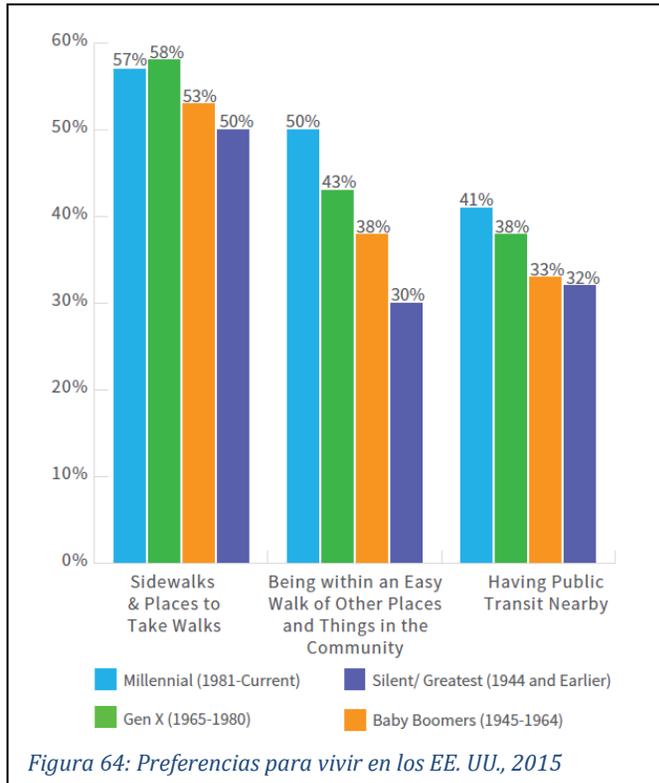
¿Cómo cumplirán estas políticas los objetivos de Montgomery Prospera 2050?

Un suministro sano de viviendas que sea adecuado para satisfacer las necesidades de los hogares de diferentes tamaños, ingresos, necesidades y preferencias es fundamental para lograr los objetivos clave de *Montgomery Prospera 2050*:

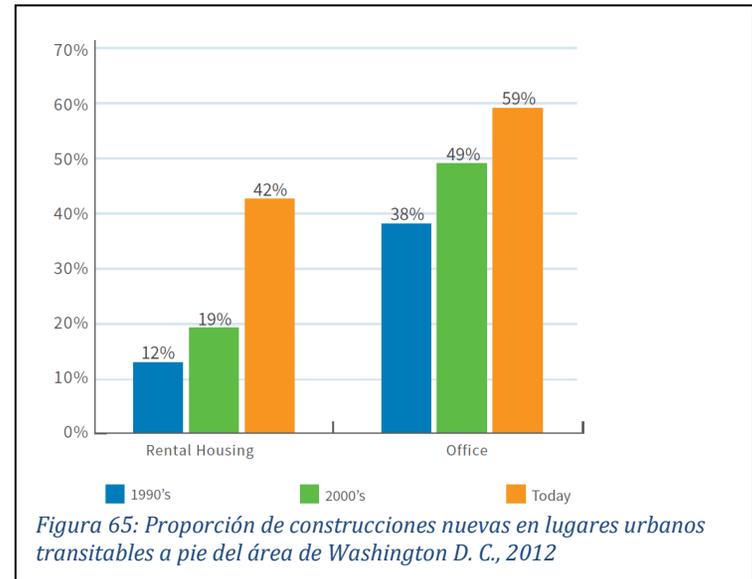
La vivienda apoya a la fuerza laboral necesaria para hacer crecer nuestra economía

Primero, aumentar el suministro de viviendas cerca del transporte público, los empleos y los servicios mejorará la calidad de vida de todos en el condado, a la vez que ayudará a atraer y a retener la fuerza laboral ampliamente calificada que los empleadores necesitan, lo que ayudará a hacer que el condado sea más competitivo económicamente. La creciente demanda de vecindarios transitables a pie con una mezcla de usos, especialmente cerca del transporte público, está bien documentada. Las viviendas en “lugares urbanos transitables a pie (Walkable Urban Places, WalkUPs)” tiene un precio un 71 por ciento más alto por pie cuadrado que otros lugares en el **área de Washington¹⁰**, lo que refleja tanto el atractivo como la escasez relativa de estos tipos de lugares. Al concentrar más viviendas de diferentes tamaños y tipos cerca de corredores de transporte de alta calidad, podemos proporcionar

viviendas que ayudarán a conservar a los trabajadores más productivos del condado, frenar los precios crecientes en los lugares más



deseables y mejorar la accesibilidad de los empleos, el transporte y los servicios.



¹⁰ “El llamado de alerta: D. C. La capital de la nación como modelo nacional de lugares urbanos transitables a pie”, Leinberger, Christopher. Facultad de Negocios de la Universidad George Washington, 2012

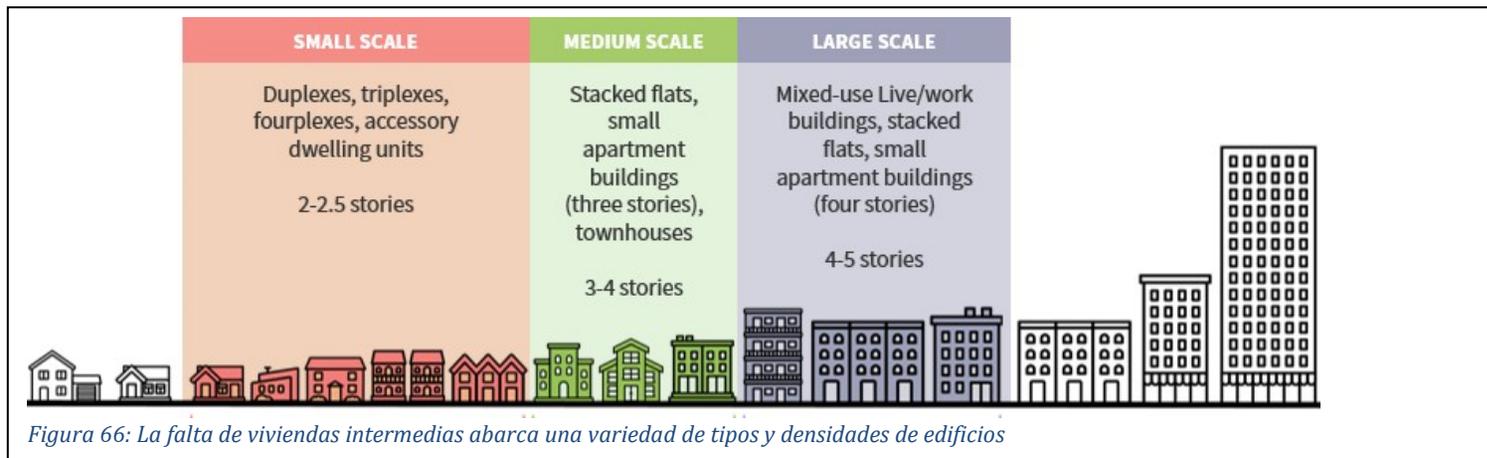
Una variedad de tipos de vivienda con precios para una variedad de ingresos es esencial para la integración y la equidad

En segundo lugar, la construcción de una variedad más amplia de tamaños y tipos de viviendas y un enfoque en la asequibilidad y accesibilidad ayudarán a diversificar la combinación de ingresos en vecindarios de todo el condado, lo que mejorará el acceso a servicios, comodidades e infraestructura para residentes de ingresos bajos y moderados, que son desproporcionadamente personas de color.

Agregar más tipos de viviendas “intermedias”, que van de densidades bajas a medias, como viviendas accesorias (accessory dwelling unit, ADU), dúplex, triplex, cuádruplex, unidades para vivir y trabajar, y viviendas agrupadas, como casas adosadas, viviendas con patios y edificios de apartamentos más pequeños a más vecindarios pretende proporcionar más opciones, mejorará la interacción intergeneracional, promoverán el envejecimiento en el lugar, y desarrollarán el capital social.

Las viviendas intermedias no necesariamente serán “asequibles” en el mismo sentido que las unidades con restricción de precios o ingresos que reciben subsidios públicos o están cubiertas por el programa de viviendas de precio moderado del condado, pero pueden llenar las brechas cruciales en el mercado de viviendas. Para quienes compran por primera vez y tienen dificultades para ahorrar lo suficiente para un pago inicial en una casa unifamiliar grande, un dúplex o una casa pequeña puede proporcionar un punto de entrada accesible para ser propietario de una vivienda. Para los padres que ya no viven con sus hijos y que desean reducir el tamaño de la vivienda, pero no pueden encontrar una casa más pequeña y menos costosa en el vecindario donde criaron a su familia, un pequeño edificio de apartamentos o un bungalow con patio podrían ofrecer una alternativa conveniente a mudarse de la zona.

Por supuesto, es muy probable que las viviendas intermedias por su naturaleza sean más asequibles que las viviendas unifamiliares independientes en el mismo vecindario porque estos tipos de viviendas requieren menos terreno, emplean estructuras de madera relativamente baratas y están diseñadas para las personas que buscan espacios de vida más pequeños y eficientes. Necesitamos alternativas menos costosas a las viviendas independientes unifamiliares ya que una variedad más amplia de opciones accesibles en todo el espectro de ingresos, tamaños de familia y estilos de vida hará que el mercado de viviendas funcione más eficazmente para todos nuestros residentes en cada etapa de sus vidas.



La preservación de unidades asequibles existentes tanto naturales como reguladas minimizará la gentrificación y el desplazamiento, ya que estas comunidades ven futuras inversiones en infraestructura de transporte público, escuelas y servicios. La construcción de nuevas viviendas asequibles para familias en los vecindarios existentes con muchos servicios ampliará el acceso a la educación de calidad para una gama más amplia de estudiantes, lo que conducirá a escuelas más integradas y ayudará a cerrar la brecha de logros para las personas de color. Con el tiempo, se espera que estos esfuerzos minimizarán la segregación de hecho en función de los ingresos entre los distritos escolares y fomentarán una mayor movilidad social. Las viviendas de ingresos mixtos en comunidades con inversiones rezagadas ayudarán a mitigar la concentración de la pobreza y mejorarán el acceso a servicios y oportunidades recreativas para los residentes actuales.

Una variedad más amplia de tipos de vivienda es crucial para reducir el impacto medioambiental del crecimiento

En tercer lugar, una gama más amplia de tipos de viviendas, particularmente la inclusión de edificios multifamiliares de escala variable según su ubicación, reforzará los beneficios de las Comunidades completas porque la zonificación residencial flexible permitirá que más personas vivan más cerca del trabajo, aumentará la accesibilidad para peatones de los vecindarios y limitará la huella de desarrollo en el medioambiente. Al permitir residencias más pequeñas y más tipos de edificios multifamiliares, al fomentar el relleno y la reutilización, y al agregar viviendas cerca del transporte público y de los empleos, estas recomendaciones reducirán colectivamente las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorarán otras medidas de salud ambiental. Las construcciones nuevas también pueden ayudar a mitigar los impactos medioambientales al aumentar el uso de la gestión de aguas pluviales, el uso de materiales y tecnología de construcción limpios, iluminación y electrodomésticos más eficientes energéticamente, y accesorios de plomería que conserven el agua.

Históricamente, muchas personas que ocupan puestos de trabajo críticos en el condado de Montgomery, como maestros, oficiales de policía y socorristas, y la fuerza laboral de servicio han vivido en partes más remotas del condado o fuera del condado de Montgomery por completo, conduciendo largas distancias para llegar a sus lugares de empleo. La creación de una gama más amplia de opciones de vivienda a través del relleno, la remodelación y la reutilización adaptativa de los edificios existentes debería proporcionar a estos trabajadores la oportunidad de vivir más cerca de su empleo, lo que también reduciría las millas recorridas por vehículos mientras se utilizan tierras valiosas de forma más sostenible.

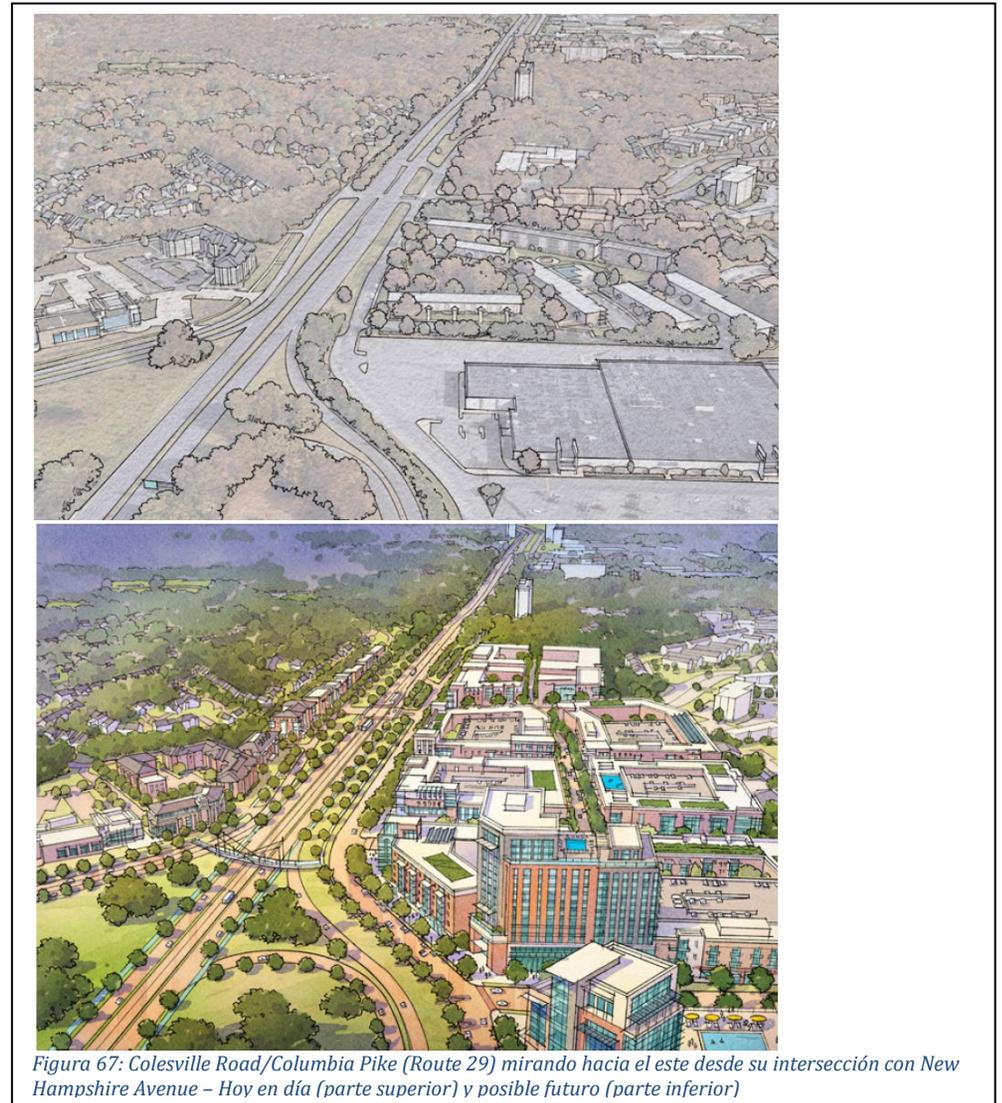
La vivienda asequible de origen natural del condado de Montgomery también puede desempeñar un papel en la mitigación de su impacto ambiental a medida que envejece la vivienda. La rehabilitación de estas instalaciones presenta una oportunidad para introducir prácticas sostenibles desde el punto de vista medioambiental. La rehabilitación ofrece beneficios medioambientales mediante la adición de características más ecológicas y modernas, como electrodomésticos más nuevos y sistemas de climatización.



¿Cómo evaluaremos el progreso?

Al evaluar las propuestas relacionadas con el suministro de viviendas, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques propuestos en este Plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

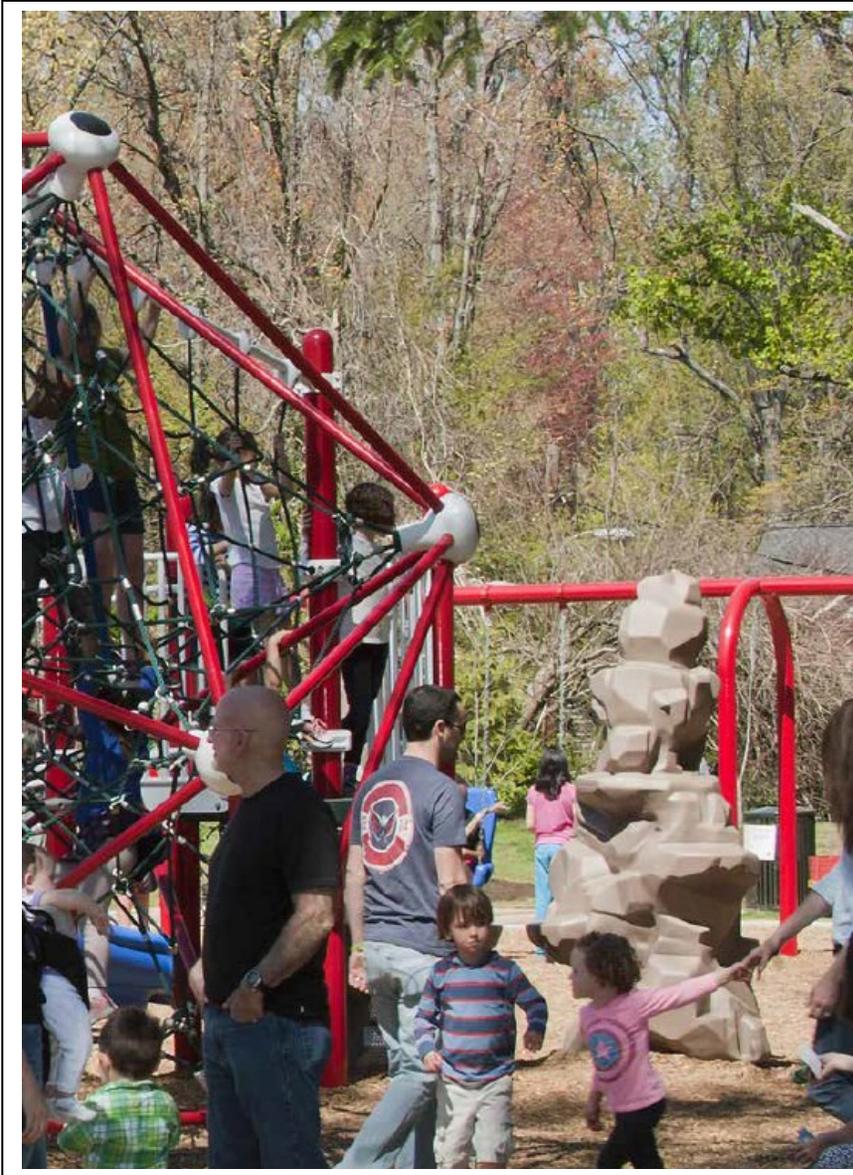
- Tasas de propiedad de vivienda por raza, ingresos, edad y área
- Cantidad y proporción de hogares sobrecargados de costos desglosados por raza, ingresos y edad
- Costos combinados de vivienda y transporte desglosados por raza
- Pagos de hipotecas y alquileres como proporción del ingreso familiar desglosados por raza, ingresos y edad
- Cantidad y porcentaje de hogares de bajos ingresos en un tramo del censo (concentración de pobreza)
- Cantidad y porcentaje de hogares de bajos ingresos perdidos en un tramo del censo durante un período de tiempo (desplazamiento)
- Diversidad racial y de ingresos en una variedad de comunidades en todo el condado
- Proporción de unidades habitacionales cerca de rutas de transporte público y centros de trabajo
- Cantidad de permisos de construcción emitidos para unidades residenciales, en general y por área del condado
- Cantidad de unidades asequibles por tipo, en general y por área del condado
- Viviendas asequibles de origen natural conservadas, en general y por área del condado
- Cantidad de residentes sin hogar
- Proporción de unidades de vivienda intermedia y unidades en edificios multifamiliares
- Rango de precios de vivienda por tipo de vivienda
- Emisiones de gases de efecto invernadero y consumo de energía de edificios residenciales y transporte per cápita



**PARQUES Y RECREACIÓN: Para una comunidad cada vez más urbana y diversa:
activa y social**



Introducción: Funciones en evolución y expansión para parques y recreación



El condado de Montgomery ha sido durante mucho tiempo líder en adoptar políticas progresistas para la preservación de tierras para parques, recreación, agricultura y conservación de recursos. El M-NCPPC ha ganado la Medalla de Oro de la Asociación Nacional de Recreación y Parques por el mejor sistema de parques grandes del país un récord de seis veces. Sin embargo, al igual que otros aspectos de la planificación, el éxito de nuestro enfoque hacia los parques, la recreación y el espacio abierto debe continuar evolucionando para satisfacer las necesidades cambiantes.

Mantener la imagen actual



La historia de Parques de Montgomery hace un seguimiento minucioso de las maneras en que los suburbios estadounidenses, y las actitudes, los estilos de vida y los valores de sus residentes, han cambiado:

- En las décadas de 1920 y 1930, los desarrolladores de las primeras subdivisiones del condado dedicaron las planicies de inundación del valle de arroyos a la M-NCPPC. Los parques resultantes ayudaron a comercializar estas subdivisiones y proporcionaron un lugar para la infraestructura de agua y alcantarillado junto con las autovías para conducir a gusto. Este fue un período en el que se utilizaron convenios restrictivos en algunos vecindarios residenciales para excluir a las minorías raciales y religiosas, y las instalaciones recreativas públicas como las piscinas a menudo también se segregaban.
- A principios del período posterior a la Segunda Guerra Mundial, el papel del condado de Montgomery como una comunidad dormitorio para una ciudad capital en crecimiento aumentó la demanda de recreación organizada en edificios de actividades en parques, campos de béisbol y canchas de tenis. El patrón de desarrollo a lo largo de estas primeras décadas de la historia de Parques de Montgomery se caracterizó por subdivisiones de viviendas unifamiliares con patios traseros agrupados por residentes con ingresos y estructura social similares y diseñados con la suposición de que los residentes podrían, y deberían conducir hasta los principales servicios.
- Para las décadas de 1960 y 1970, la influencia del movimiento ambiental, en parte desatado por Rachel Carson de Silver Spring, llevó al sistema de parques a dedicar más atención a la administración de recursos. En las décadas de 1980 y 1990, se incorporó el “crecimiento inteligente” y una mayor apreciación de los beneficios de una forma compacta de desarrollo, con la adquisición de parques y la Reserva Agrícola como parte de un enfoque integral de la política de conservación de la tierra como una herramienta para proteger el medioambiente y desalentar la dispersión.
- A mediados de la década de 1990, Parques de Montgomery había comenzado a reconocer la importancia de preservar e interpretar sitios importantes en la historia local afroamericana. Por ejemplo, estableció la Vía ferroviaria subterránea y la programación relacionada para ayudar a contar la historia de la esclavitud y la emancipación mientras estos eventos se desarrollaban en el condado de Montgomery. Sin embargo, Parques de Montgomery no pensó mucho en las disparidades en la distribución de oportunidades recreativas o el acceso a la naturaleza.
- A principios del siglo XXI, el deseo de revitalizar los distritos comerciales centrales llevó a Parques de Montgomery a planificar y construir más parques urbanos, inicialmente como “reservas” para proteger los vecindarios unifamiliares colindantes de tipos de desarrollo más intensivos, o simplemente diferentes, como edificios de apartamentos, casas adosadas o usos comerciales.

- En los últimos años, Parques de Montgomery ha desarrollado herramientas analíticas como el “mapeo de equidad” para garantizar la equidad racial, socioeconómica y geográfica en el presupuesto y las decisiones de programación de parques y recreación. Proyectos como el Museo Josiah Henson y el Parque Cultural Woodlawn Manor ayudan a educar a los residentes sobre la historia y el legado de la esclavitud, y el personal con amplia experiencia en preservación histórica, arqueología y programación cultural trabaja para documentar las historias de los afroamericanos y su papel en la historia del condado.

1930s-1940s



Stream Valley Parks
Water Protection

1950s-1960s



Regional Parks
And Athletic Fields

1970s



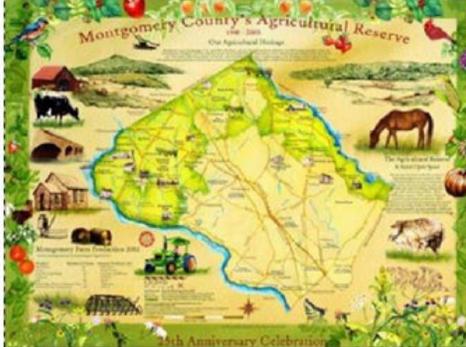
Neighborhood Parks

1960s-1970s



Environmental Awareness

1980s-1990s



Smart Growth
Open Space Preservation

2000s-2010s



Urban Park Shortage

Figura 68: Cronograma de parques del condado de Montgomery, 1930-2010

¿Cuál es el problema que intentamos resolver?

Cómo cerrar las brechas en la planificación de parques y recreación para satisfacer las necesidades y atender los valores de una comunidad cambiante

Parques de Montgomery ha logrado una merecida reputación por la administración ambiental, y ha progresado en la provisión de una gama más amplia de oportunidades recreativas, como el cricket, para satisfacer las necesidades de una población más culturalmente diversa. Sin embargo, tiene margen para mejorar:

- Nuestras áreas de mayor densidad están lejos de la mayoría de los parques, a los que son difíciles de llegar sin acceso a un automóvil.
- Los parques orientados a la conservación pueden incluir senderos cuidadosamente diseñados y otras áreas recreativas de bajo impacto; sin embargo, muchos de estos parques carecen de acceso adecuado para excursionistas y ciclistas, lo que limita su disponibilidad al público en general.
- Los parques concebidos como reservas a menudo actúan como separadores en lugar de reunir a las personas.
- Los estándares de las instalaciones del parque y las estrategias de adquisición concebidas durante un período de expansión de los terrenos no urbanizados son incompatibles con el desarrollo de rellenos y la reutilización adaptativa de los sitios.

Mientras tanto, el papel de la conservación y la administración de la tierra para abordar los objetivos de sostenibilidad ambiental del condado es más importante que nunca. La reurbanización y el relleno reducirán el impacto ambiental del crecimiento futuro al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y ayudarán a revertir el daño del desarrollo anterior al incorporar características modernas de gestión de aguas pluviales de última generación. No obstante, el rendimiento ambiental de la infraestructura ecológica en tierras públicas debe mejorarse para optimizar la calidad del agua, limitar el daño a la propiedad y la erosión por las inundaciones, y agregar árboles y superficie forestal.

Además de mantener su rol de liderazgo en la gestión ambiental, Parques de Montgomery debe continuar asumiendo nuevos roles:

- Mejorar el servicio a los residentes de las zonas céntricas, los centros de ciudad y otras áreas desarrolladas intensamente
- Enfocarse en el compromiso social y la construcción de la comunidad como un rol central de los parques y la recreación
- Fomentar la actividad física vigorosa para personas de todas las edades, capacidades y culturas

Durante las próximas décadas, nuestro desafío es adquirir, desarrollar y programar parques, recreación y espacios públicos de propiedad privada que proporcionen una variedad de oportunidades de recreación activa y construcción comunitaria en las partes más desarrolladas del condado, mientras se siguen aplicando prácticas de administración ambiental sólidas a las tierras públicas.



¿Qué políticas resolverán el problema?



Para maximizar las contribuciones de los parques y la recreación hacia la creación de comunidades sólidas con valor duradero, el condado seguirá las siguientes políticas y prácticas:

Enfocarse en la creación de parques urbanos de alta calidad.

- Priorizar la adquisición de tierras para parques en centros urbanos y otros lugares muy desarrollados a lo largo de corredores de crecimiento y en Comunidades completas, y utilizar el compromiso CIP de espacio urbano heredado, el *Plan maestro funcional de espacios públicos energizados* (Plan de EPS) y el *Plan de parques, recreación y espacios abiertos* (Plan de PROS) como puntos de partida. (Ec, En, Eq)
- Ofrecer programas en parques urbanos para fomentar las visitas, aumentar la cantidad de tiempo que se pasa en los parques y hacer que estos espacios sean centros de actividad. (Eq)
- Implementar el Plan de EPS para garantizar que las partes densamente pobladas del condado disfruten de un acceso transitable a pie a una amplia gama de parques. (Ec, Eq)
- Integrar los espacios públicos de propiedad privada (privately-owned public spaces, POPS) con el sistema de parques/recreación para complementar los espacios de reunión y las instalaciones deportivas de propiedad pública y administradas por el público, y utilizar una gama de enfoques de propiedad y gestión para los espacios públicos. (Eq)
- Coordinar el uso de la tierra y la planificación del parque para garantizar que las Comunidades completas tengan acceso a una variedad de tipos de parques, incluidas instalaciones atléticas, a través de una combinación de recursos públicos y privados.

The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:

Ec = Economic Competitiveness

En = Environmental Health and Resilience

Eq = Racial Equity and Social Justice

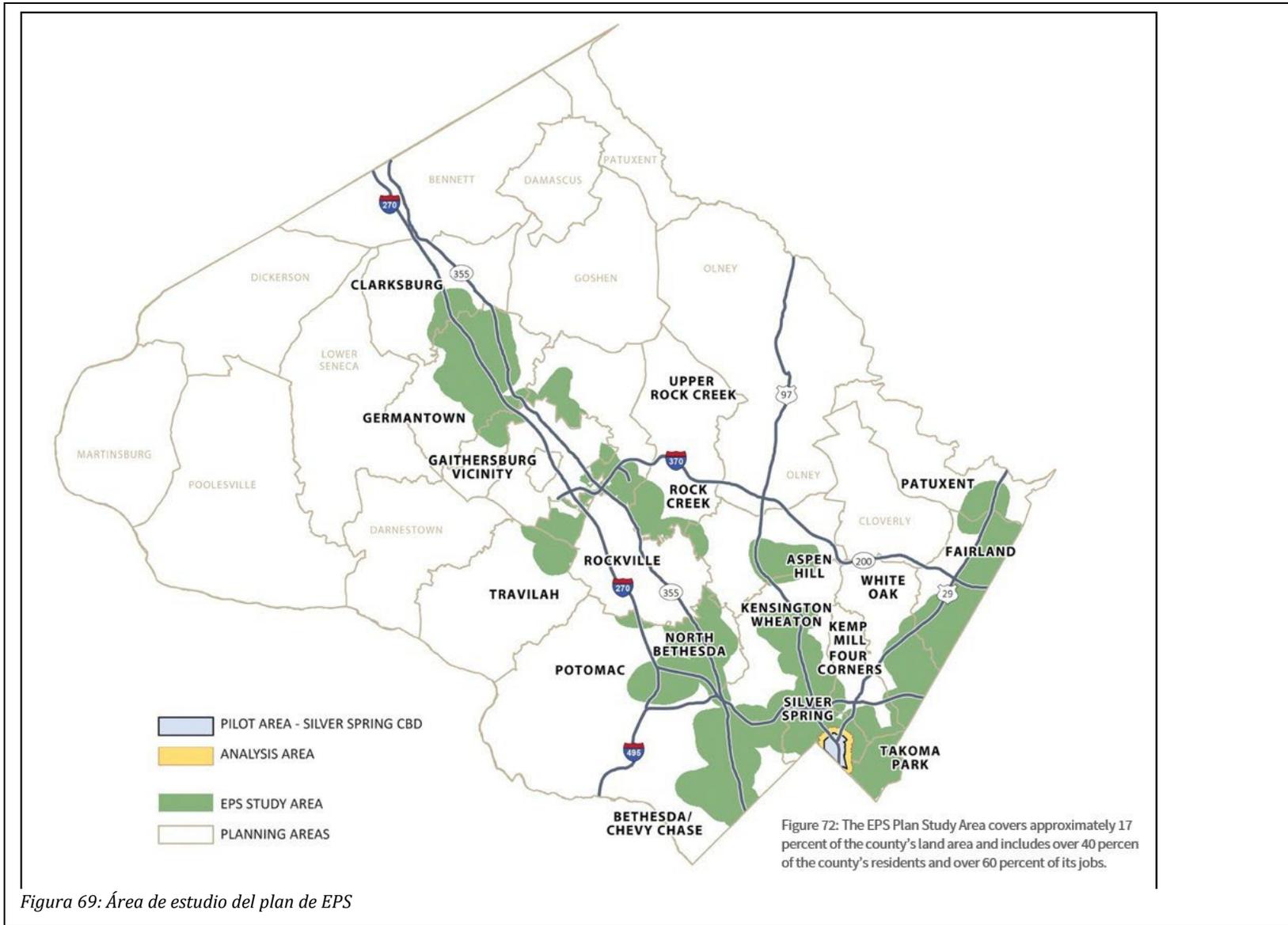
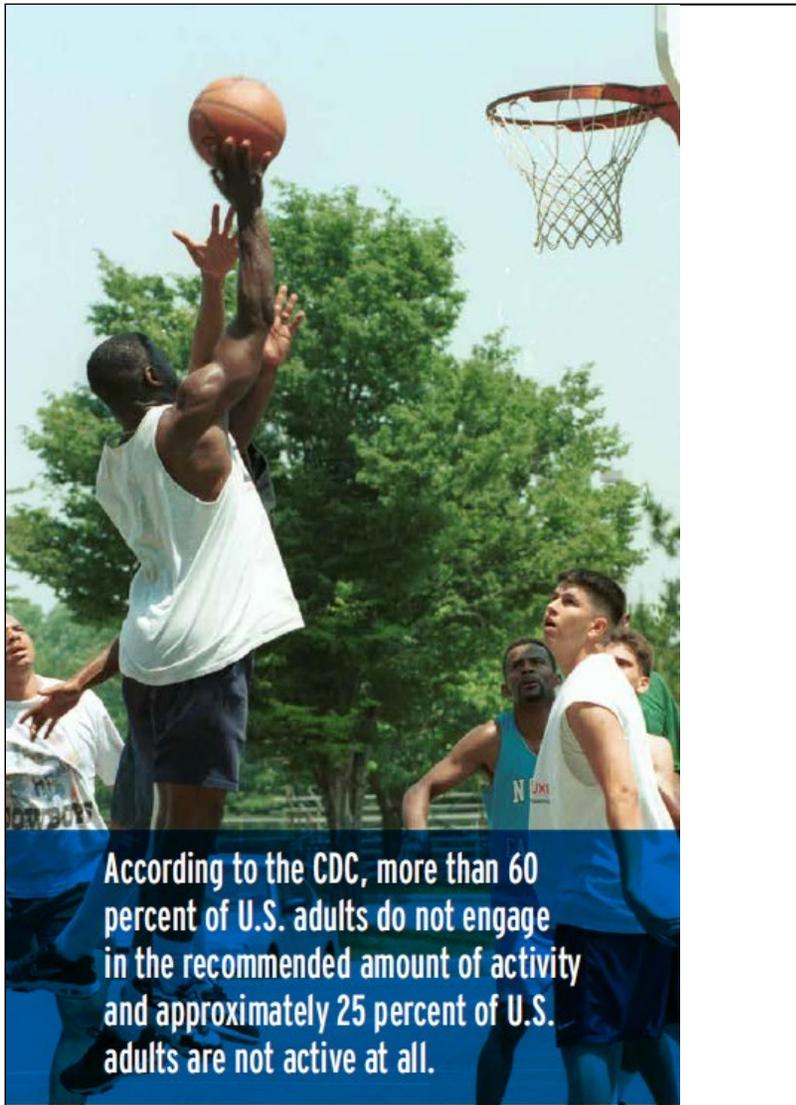


Figura 69: Área de estudio del plan de EPS

Usar parques y programas/instalaciones recreativas para promover estilos de vida activos.



- Incluir la recreación activa como un elemento integral en la planificación y el diseño del parque.
- Fomentar la recreación activa como un componente clave de POPS en todas las partes del condado.
- Proporcionar instalaciones y programas de parques y recreación diseñados para alentar a los residentes de todas las edades, antecedentes culturales y capacidades a participar en actividades físicas vigorosas. (Eq)
- Respaldar la renovación y el mantenimiento continuos de campos deportivos de alta calidad.
- Integrar los senderos y caminos del parque en la planificación del transporte y usarlos mejor para conectar a los residentes con los empleos, los centros de actividad y otros parques y senderos. (Ec, Eq)
- Asegurar que los residentes en áreas urbanas, suburbanas y rurales tengan acceso a una amplia variedad de parques y programas. (Eq)

Garantizar que los parques y las oportunidades de recreación se distribuyan equitativamente a lo largo de las líneas raciales, socioeconómicas y geográficas.

- Modificar el área de estudio del Plan de EPS para incorporar un análisis más refinado de la equidad en su metodología. (Eq)
- Ampliar y mejorar el uso de medidas de equidad racial y socioeconómica en el desarrollo de presupuestos de capital para instalaciones de parques y recreación. (Eq)
- Recopilar datos sobre las barreras para la participación en los programas de parques y recreación, y abordar estas cuestiones. (Eq)
- Mejorar la accesibilidad de las instalaciones recreativas y de parques a través de la caminata, el ciclismo y el transporte. (Eq)
- Asegurar que todas las áreas urbanas, suburbanas y rurales tengan acceso a excelentes parques. (Ec, Eq)

Hacer de la conexión social un objetivo central para los parques y la recreación.

- Diseñar parques, recreación e infraestructura y servicios relacionados en torno a la construcción de una comunidad, y crear oportunidades para la interacción y hacer de los parques y de los servicios recreativos un elemento central de las Comunidades completas. (Eq)
- Conectar vecindarios y personas a parques con una red de senderos de primera categoría. (Ec, Eq)
- Incluir alimentos/bebidas en la planificación y la programación de parques e instalaciones recreativas cuando corresponda. (Ec)
- Proporcionar servicios de parque que atraigan a los visitantes con diferentes intereses y habilidades físicas. (Eq)

Actualizar los estándares de las instalaciones de parques y las estrategias de adquisición para alinearse con las estrategias de desarrollo del relleno y la reutilización adaptativa.

Coordinar con las agencias del condado para contemplar múltiples necesidades, incluidas la recreación, la educación, la construcción de la comunidad y la administración de recursos, a través de la colocación, la reutilización adaptativa, la programación conjunta y otras tierras o instalaciones combinadas o compartidas.

Mantener altos estándares de administración ambiental en la gestión y las operaciones de parques.

- Reafirmar el compromiso de Parques de Montgomery con la conservación de recursos, la administración y las prácticas de sostenibilidad, como proyectos innovadores de restauración de hábitats y arroyos. (En)
- Adquirir tierras adicionales de manera selectiva cuando sea necesario para proteger los recursos naturales sensibles, mejorar la calidad del agua, aumentar la superficie forestal, mejorar los corredores de vida silvestre, frenar las especies invasivas y alcanzar otros objetivos ambientales. (En)
- Crear un plan de resiliencia para mejorar la capacidad de las instalaciones de parques y recreación y los recursos naturales para soportar los efectos del cambio climático. (En)
- Priorizar la distribución equitativa de la infraestructura ecológica. (Eq)

Integrar parques/la recreación/espacios públicos en estrategias de desarrollo económico y planificación del uso de la tierra para atraer a empleadores y trabajadores, desarrollar conexiones sociales, fomentar estilos de vida saludables y crear lugares activos, especialmente como parte de Comunidades completas.



¿Cómo cumplirán estas políticas los objetivos de Montgomery Prospera 2050?

Estas políticas fortalecerán el papel de los parques y de la recreación en la competitividad económica, la equidad racial, la sostenibilidad ambiental y promoverán una comunidad activa y saludable para todos.

Los parques crean lugares activos y económicamente competitivos

Los lugares de primera categoría requieren parques, recreación y actividades culturales de primera categoría. Por ejemplo, Central Park en Nueva York, Golden Gate Park en San Francisco, Millennium Park en Chicago o Hyde Park en Londres y la importancia de los grandes parques urbanos se vuelve clara. Los parques son esenciales para crear lugares activos y económicamente competitivos. De hecho, los parques y los servicios que ofrecen se citan regularmente como uno de los factores más importantes que influyen en las decisiones de las empresas sobre dónde reubicarse o expandirse.

Múltiples estudios académicos han demostrado que los parques aumentan los valores de las propiedades adyacentes del 5 al 20 por ciento, y proporcionan incentivos para que los propietarios contribuyan a la creación de parques públicos o para construir POPS como parte de sus proyectos de desarrollo. Los datos también muestran que la inversión financiada por los contribuyentes en parques y programas y servicios relacionados ofrecen sólidos rendimientos económicos de la inversión para el público.

Los parques mejoran la equidad, la interacción social y la salud pública

La calidad y la accesibilidad de los parques son componentes básicos de la equidad en la prestación de servicios públicos. Los parques son tan esenciales para que una comunidad sea deseable y saludable, que asegurar la equidad en las decisiones sobre qué tierra se adquiere para los parques en qué parte del condado y cómo se utiliza esa tierra es esencial para lograr nuestros objetivos de justicia racial y socioeconómica. Parques de Montgomery ha hecho grandes avances en los últimos años en la incorporación de medidas cuantitativas de equidad en sus recomendaciones de presupuesto de capital, y este enfoque debe ampliarse para incluir análisis de programas e instalaciones dirigidos por otras agencias, como las Escuelas Públicas del Condado de Montgomery, el Departamento de Recreación y el Departamento de Bibliotecas.

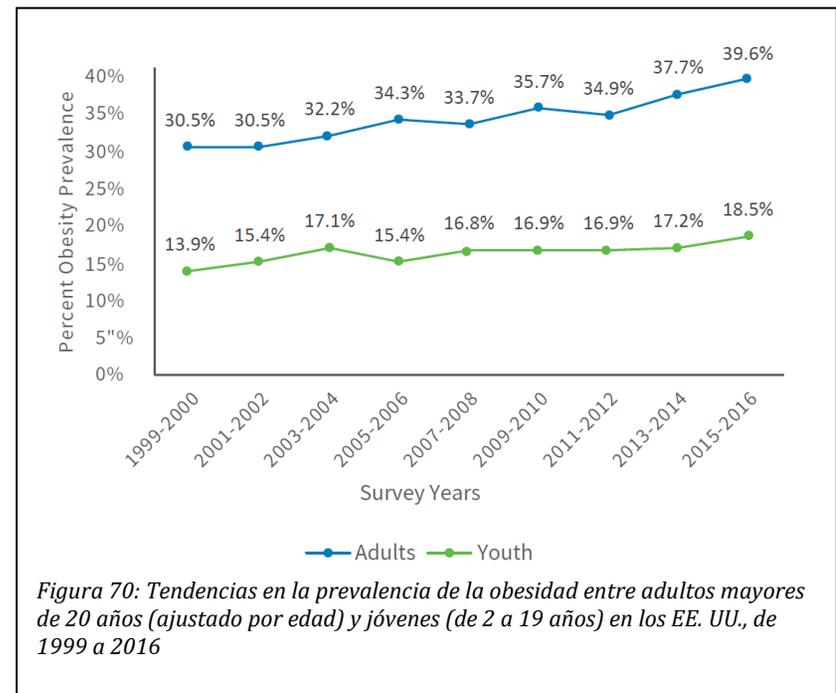


Los parques bien diseñados y ubicados son una de las formas más directas de establecer un claro sentido de pertenencia. Invitan a personas de todas las edades, culturas, ingresos e intereses a reunirse e interactuar de maneras que no se logran en ningún otro lugar o contexto. No solo fomentan la conexión social, sino que con niveles saludables de participación cívica y cohesión social, pueden actuar como centros comunitarios y puntos focales para la respuesta y la recuperación durante desastres naturales y otras emergencias.

Los parques y la recreación también son vitales para mejorar los resultados de salud para todos nuestros residentes. Según los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (Centers for Disease Control and Prevention, CDC), más del 60 por ciento de los adultos estadounidenses no realizan la cantidad recomendada de actividad, y aproximadamente el 25 por ciento de los adultos estadounidenses no están activos en absoluto. Debido a que el 90 por ciento de las experiencias al aire libre ocurren cerca de casa, los parques, particularmente en áreas urbanas, desempeñan un papel importante en la recreación al aire libre. Los senderos, por ejemplo, son una excelente manera de motivar a las personas a explorar espacios públicos y nuevas partes del condado, exponer a los residentes a diferentes vecindarios y fomentar el ejercicio y los estilos de vida saludables. Del mismo modo, los jardines comunitarios ayudan a reducir el impacto de los desiertos alimenticios en áreas de bajos ingresos, fomentan la actividad física y la interacción social, y brindan a los residentes que no tienen patios acceso a alimentos nutritivos que contribuyen a un estilo de vida saludable. El acceso a oportunidades de actividad física intensa es especialmente importante para mejorar los resultados de salud y la calidad de vida de las personas de color que sufren tasas más altas de diabetes, presión arterial alta y obesidad.

Los parques desempeñarán un papel más grande y complejo en la gestión medioambiental

Por supuesto, los parques también desempeñan un papel importante en la sostenibilidad ambiental. El cambio climático ha dado como resultado una mayor frecuencia, intensidad y/o duración de incendios, inundaciones y eventos de lluvia intensa, sequías, fuertes vientos y temperaturas extremas. Esta rápida desestabilización de los patrones climáticos pone en peligro la estabilidad ecológica de casi todas las comunidades globales. Los parques y las áreas naturales ayudan a abordar los efectos del cambio climático y mejoran la resiliencia ambiental. La restauración de arroyos y los proyectos de gestión de aguas pluviales en parques protegen contra inundaciones y mejoran la calidad del agua. Los parques proporcionan corredores de vida silvestre que pueden representar cambios en los patrones de hábitat. Las copas de los árboles urbanos mitigan la contaminación térmica, ayudan a limitar el efecto de isla de calor del desarrollo intenso, filtran contaminantes y absorben el carbono. La restauración de hábitats proporciona a la vida silvestre un terreno natural, reduce el conflicto entre la vida silvestre y humana y mejora el rendimiento general del ecosistema.



Estos beneficios para el entorno natural son especialmente importantes en partes del condado que no han sido los beneficiarios de altos niveles de inversión pública y privada. La sostenibilidad se incorpora y seguirá incorporando en cada aspecto del trabajo de Parques de Montgomery, y debe lograrse de manera que complemente y apoye las inversiones en instalaciones y programas diseñados para ampliar el acceso a la recreación activa y la conexión social en lugar de operar en competencia u oposición a estas inversiones.

¿Cómo evaluaremos el progreso?

Al evaluar las propuestas relacionadas con los parques y la recreación, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este Plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Cantidad de parques urbanos
- Millas de arroyos restaurados y escorrentía de aguas pluviales tratada
- Obesidad infantil
- Calidad del agua corriente
- Cubierta arbórea urbana
- Millas adicionales de senderos construidos
- Patrocinio/participación en parques y recreación por raza/origen étnico, idioma hablado y edad
- Premios y otro reconocimiento de excelencia en parques y senderos urbanos
- Patrocinio en reuniones comunitarias
- Proporción de población a 15 minutos a pie de tres parques
- Proporción de instalaciones de parques y recreativas que atienden a áreas de enfoque en la equidad
- Acceso al parque y a instalaciones recreativas, incluidos campos deportivos a pie, en bicicleta y en transporte público
- Número de campos deportivos de alta calidad, teniendo en cuenta aquellos con luces, en propiedad del MCPS, el condado y el M-NCPPC
- Número de espacios de juego en propiedad del MCPS, el condado y el M-NCPPC

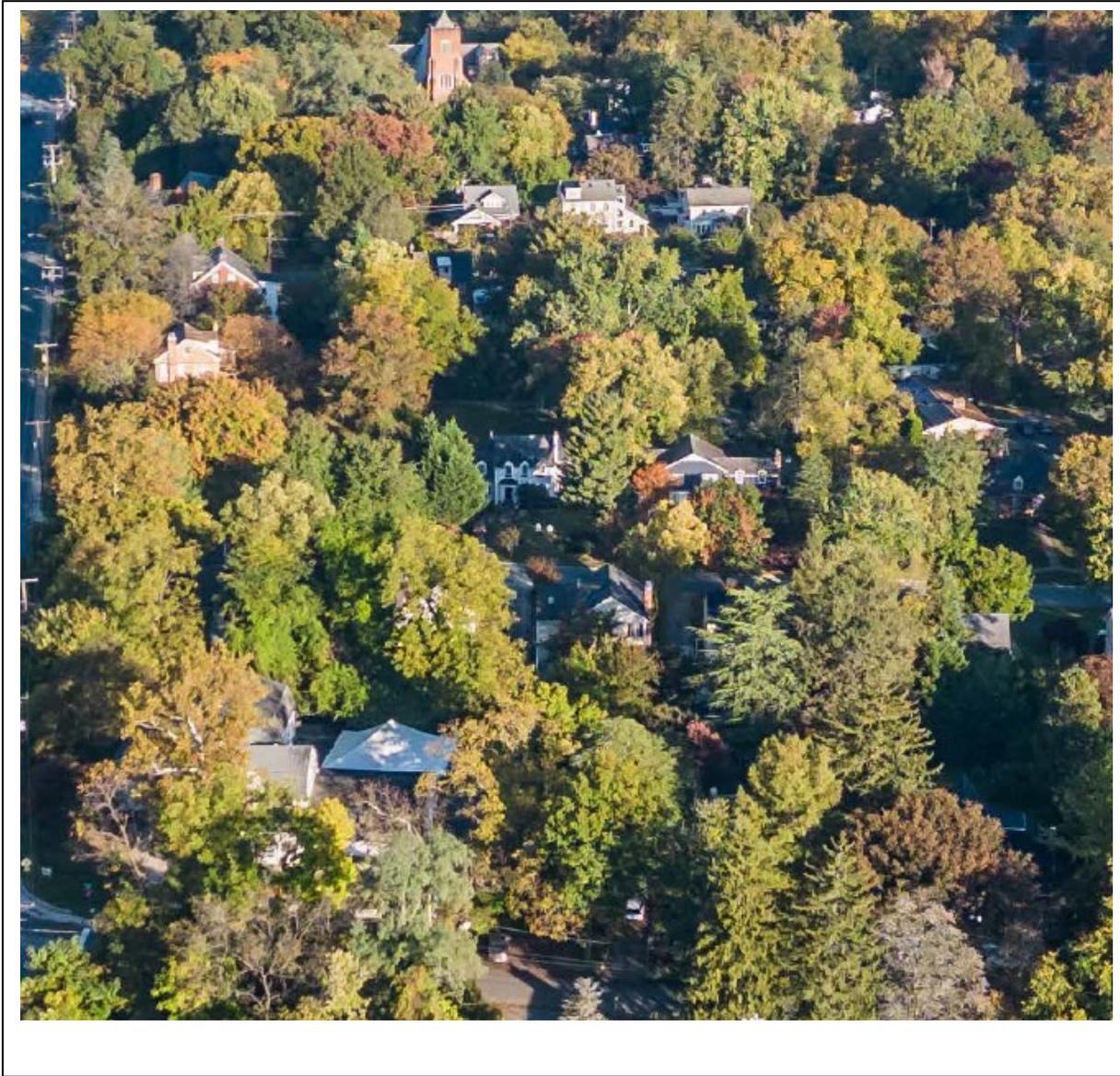


Figure 73: Evans Parkway stream before and after restoration

Figura 71: Arroyo Evans Parkway antes y después de la restauración

CONCLUSIÓN





Nuestra comunidad ha experimentado cambios sociales, económicos y ambientales importantes a lo largo del plan de Plataformas y corredores, y aún más cambios dramáticos están a la vista.

Montgomery Prospera 2050 establece un marco para responder a los cambios económicos, demográficos, sociales y medioambientales de manera que se basen en lecciones duraderas sobre lo que ha hecho que los lugares tengan éxito en el pasado, al tiempo que se adaptan a circunstancias imprevistas. Por ello, el plan enfatiza los conceptos básicos de la forma compacta, la diversidad de los tipos de edificios y el diseño, y la infraestructura de transporte complementaria, en lugar de intentar predecir el ritmo y la dirección de la innovación tecnológica o las consecuencias de los eventos catastróficos, ya sean naturales o causados por el hombre, cuyos efectos a largo plazo son imposibles de pronosticar con certeza.

Este plan busca garantizar que estemos preparados para enfrentar múltiples futuros. Este documento es una guía, no una lista exhaustiva de recetas. No aborda todos los temas relevantes para nuestro futuro, pero proporciona una dirección sólida para las decisiones sobre el uso de la tierra, el transporte y

los problemas relacionados dentro de la capacidad de influencia del gobierno local.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

El condado de Montgomery tiene mucho que hacer, pero hay margen para mejorar

Además de las ventajas que ha disfrutado el condado de Montgomery en virtud de nuestra ubicación en la región de la capital nacional, el condado se ha beneficiado de una tradición de planificación reflexiva que nos ha permitido desarrollarnos y crecer mientras preservamos la tierra y otros recursos de maneras que han apoyado una alta calidad de vida. El Plan de Plataformas y Corredores fue excepcionalmente progresivo para su época, y nos ayudó a construir sistemas de parques y escuelas de alta calidad, preservó recursos naturales y tierras de cultivo, y sentó las bases para un crecimiento inteligente orientado al transporte público. *Montgomery Prospera 2050* ha intentado proporcionar una evaluación inquebrantable del Plan de plataformas y corredores, y proporcionar políticas y prácticas que se basarán en sus ideas pero también abordarán sus deficiencias que han afectado negativamente a partes del condado.

La presencia del gobierno federal nos ha dado una base de buenos empleos y una concentración de inversión pública en ciencias biológicas y tecnología de la información que proporcionan oportunidades envidiables. Pero la estabilidad y fiabilidad de la base de empleo vinculada al gobierno no debería hacernos complacientes. Las políticas e inversiones deben aprovechar esas oportunidades y garantizar que el condado de Montgomery sea un sólido competidor con una economía diversa que aporte a nuestros residentes buenos empleos. Debido a que la tierra es escasa, hay menos margen de error y se necesita disciplina en la forma en que se utiliza la tierra, y se puede fomentar la excelencia en el diseño para responder a las fuerzas del mercado y atraer tanto a las empresas como a los residentes para que llamen hogar al condado de Montgomery.

También debemos abordar la realidad de que la prosperidad del condado de Montgomery no ha beneficiado equitativamente a todos nuestros residentes. La urgencia de las demandas de justicia racial y la necesidad de reconstruir vínculos de confianza y comunidad son claras. A medida que la demografía de nuestra comunidad cambia rápidamente a lo largo de las dimensiones de edad, raza y origen étnico, ingresos y riqueza, cultura e idioma, la necesidad de combatir las prácticas desiguales se ha vuelto cada vez más urgente (consulte los Apéndices B-1 a B-11).

En cuanto a la sostenibilidad ambiental, el historial de apoyo del condado de Montgomery para la protección de la calidad del agua, la conservación forestal y la conservación de la tierra es útil, pero en última instancia no será suficiente para protegernos de los efectos del cambio climático. Las estrategias más creativas para desarrollar resiliencia y mejorar la sostenibilidad de los entornos construidos y naturales son fundamentales.

Si bien estos cambios económicos, sociales y ambientales no serán fáciles de atravesar, el condado de Montgomery está bien posicionado para tomar las decisiones y hacer las inversiones necesarias para el éxito. Nuestra comunidad se encuentra en el percentil 99 de todos los condados del país en términos de ingresos familiares y logros educativos, con una producción económica anual de casi \$100 mil millones y una población increíblemente diversa. Podemos aprovechar enormes recursos humanos y físicos; nuestros activos serían la envidia de casi cualquier jurisdicción local en cualquier lugar. Con *Montgomery Prospera 2050* como guía, podemos planificar cuidadosamente y actuar con decisión a fin de hacer los cambios necesarios para ayudar al condado de Montgomery a prosperar en el futuro.

¿Cómo se implementará Montgomery Prospera 2050?

Montgomery Prospera 2050, como el Plan general del condado, es una guía, no una hoja de ruta. Establece una visión general del futuro del condado. Sus políticas y prácticas no son autoimplementables. En su lugar, el papel del Plan general en el uso de la tierra es guiar la toma de decisiones y las acciones futuras para que sus políticas se conviertan en una realidad sobre el terreno. Algunas de estas acciones que sabemos son necesarias ahora, otras serán claras a medida que las condiciones, las oportunidades, los desafíos y las tecnologías cambien con el tiempo. La visión del Plan de crecimiento compacto, Comunidades completas y artes y cultura con un diseño integrado sirven como un marco bajo el cual herramientas tácticas como planes maestros, reglamentaciones, códigos y el desarrollo futuro serán los cimientos para un condado de Montgomery más equitativo, sostenible, compacto y transitible a pie donde todos los residentes puedan prosperar.

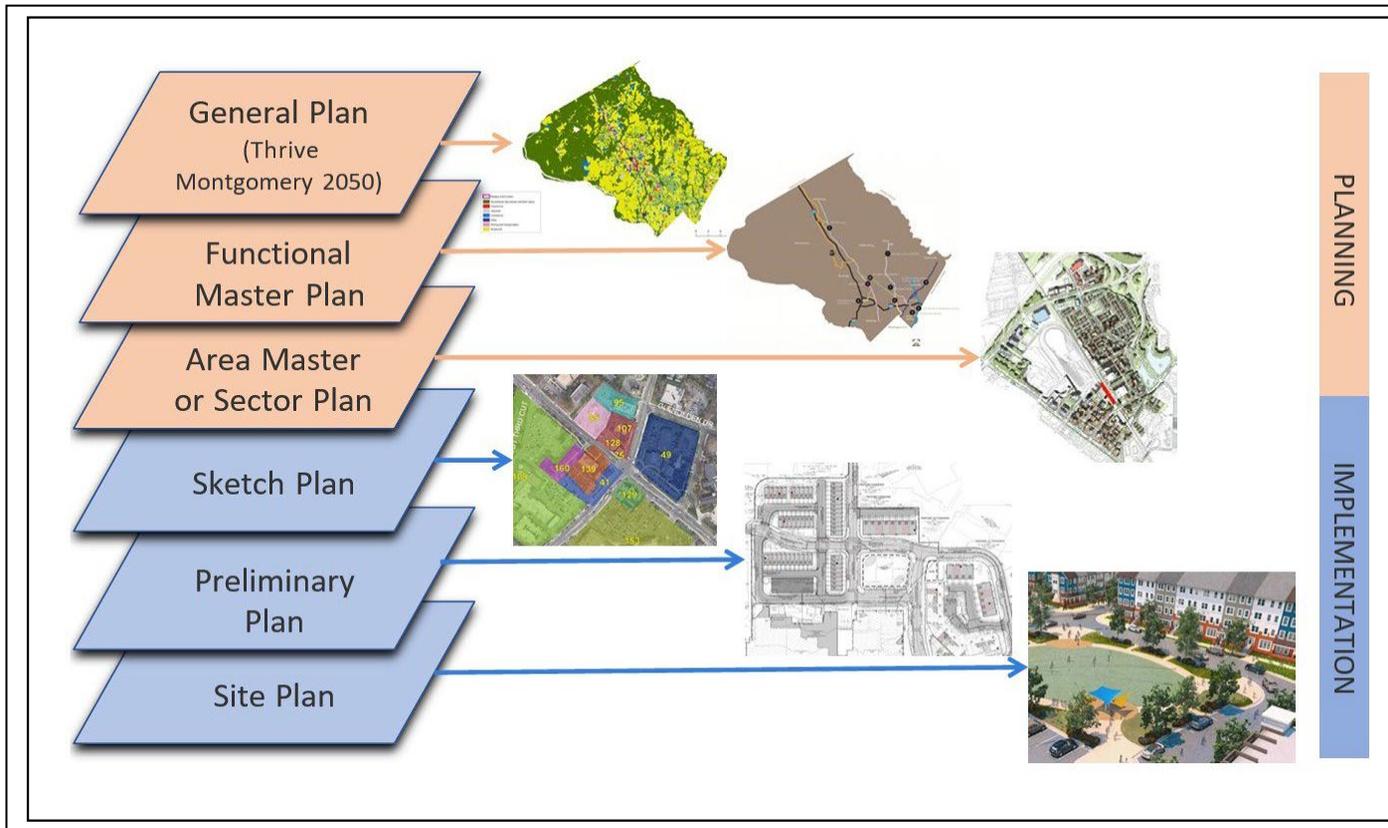
Cooperación entre los sectores público y privado en la implementación

La implementación de *Montgomery Prospera 2050* tendrá lugar a lo largo de varias décadas y requerirá cambios en los planes maestros, códigos de zonificación y construcción, reglamentaciones de subdivisión, la ordenanza adecuada de instalaciones públicas y muchas otras reglas y procesos del condado; no se realizan en la adopción de este Plan general.

Planificación de Montgomery y Parques de Montgomery liderarán gran parte del trabajo, pero la implementación completa de las recomendaciones de *Montgomery Prospera 2050* requerirá la colaboración o aprobación de otros organismos gubernamentales y aportes del público. Por ejemplo, la actualización del código de zonificación requerirá la coordinación con el Departamento de Servicios de Permisos del condado, mientras que los cambios en las normas de diseño de calles requerirán la coordinación con el Departamento de Transporte y la Administración Estatal de Autopistas. Agencias como el Consejo de Artes y Humanidades pueden emprender la creación de un nuevo plan cultural, y el Departamento de Recreación, que trabaja con Parques de Montgomery, ayudará a ampliar las oportunidades de actividad física. Se le pedirá al Consejo del Condado que revise y apruebe muchos de estos esfuerzos tanto en el uso de la tierra como en las decisiones presupuestarias.

El papel de los sectores público y privado

El desarrollo impulsado por el mercado desempeñará un papel importante en la implementación de *Montgomery Prospera 2050*. El condado de Montgomery está emprendiendo una ambiciosa iniciativa en una era de intensa competencia y perturbación en el sector privado y que reduce la capacidad fiscal de las entidades gubernamentales en todos los niveles. Para implementar con éxito estas ideas audaces, el condado necesitará alinear las inversiones públicas y privadas para maximizar sus beneficios a largo plazo. El crecimiento futuro deberá estar centrado en una huella compacta a través de proyectos de bienes raíces dirigidos por el sector privado. El relleno y la reurbanización a lo largo de los corredores principales crearán una red de calles más completa y se sumarán espacios de reunión que complementan los parques de propiedad pública. Los propietarios de viviendas modernizarán edificios obsoletos para nuevos usos y mejorarán el desempeño ambiental al redistribuir los estacionamientos de superficie e incorporar la gestión de aguas pluviales. La inversión privada en diversos tipos de viviendas y vecindarios que sirven a tiendas minoristas aportará los servicios faltantes y llevará a más Comunidades completas.



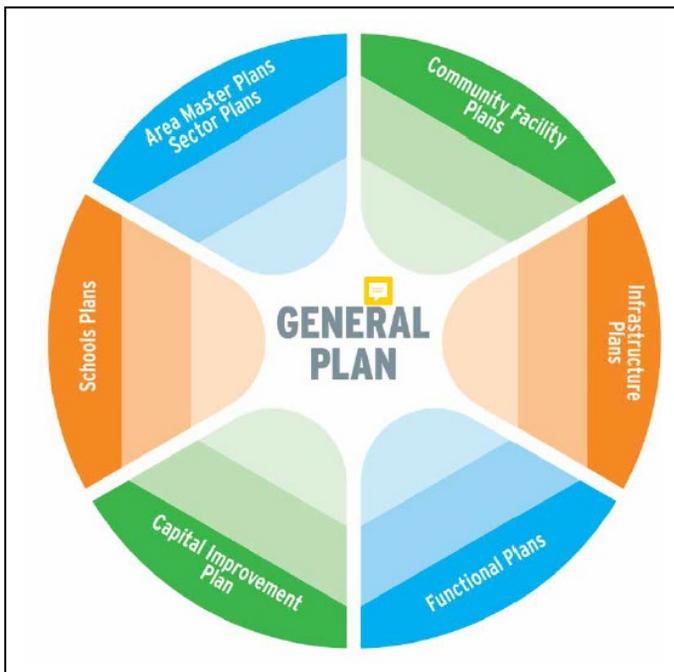
Por supuesto, el crecimiento requiere mejoras y adiciones a la infraestructura y los servicios públicos. La infraestructura pública se proporciona principalmente a través del programa de mejoras de capital (Capital Improvements Program, CIP) del condado, pero el sector privado realiza contribuciones importantes de conformidad con la Ordenanza de instalaciones públicas adecuadas del condado y la ley impositiva del impacto, que requieren que los desarrolladores inmobiliarios construyan, dediquen o proporcionen dinero para parques, carreteras, escuelas y viviendas asequibles. Estas reglas son el mecanismo por el cual el nuevo desarrollo al inicio genera ingresos para que el sector público financie mejoras en la infraestructura. También pueden ser necesarias nuevas fuentes de financiación y un uso más eficaz de los activos del condado, como la tierra pública y el derecho de paso. La combinación de dichas inversiones públicas y privadas es la estrategia a largo plazo más confiable para crear entornos construidos que probablemente atraigan a nuevos residentes, empresas y personal cualificado al condado. El resultado previsto es un condado económicamente competitivo y sostenible con una sólida base fiscal y oportunidades ampliamente compartidas.

Cumplimiento de los requisitos de planificación del estado de Maryland

La ley de Maryland exige que las jurisdicciones y agencias locales cumplan con estándares y con los requisitos específicos para el ejercicio de la autoridad de planificación facultada por el estado. *Montgomery Prospera 2050* cumple con múltiples leyes estatales que rigen los requisitos para planes integrales/generales por jurisdicciones locales. Para obtener más información, consulte el Apéndice A: Cumplimiento de los requisitos de la ley estatal.

Herramientas para implementar el Plan general

Montgomery Prospera 2050 establece un marco de políticas de alto nivel para guiar el uso futuro de la tierra. Si bien las entidades no gubernamentales desempeñarán un papel en su implementación, el sector público (Planificación de Montgomery, Parques de Montgomery, el gobierno del condado de Montgomery y otras agencias gubernamentales) desempeñará un papel fundamental en la implementación del Plan. En la siguiente sección se describen las herramientas que el sector público puede utilizar para implementar las políticas del Plan en las próximas décadas.



Planes maestros

Los Planes maestros (o planes maestros de área o planes de sector) son documentos de planificación a largo plazo para un lugar específico o área geográfica del condado. Todos los planes maestros son enmiendas al Plan general. Proporcionan recomendaciones detalladas sobre el uso de la tierra y la zonificación para áreas específicas del condado. También abordan el transporte, el entorno natural, el diseño urbano, los recursos históricos, las viviendas asequibles, el desarrollo económico, las instalaciones públicas y las técnicas de implementación. Muchas de las políticas y prácticas de Thrive Montgomery 2050 no pueden implementarse con un enfoque universal. Los planes maestros del área ayudarán a perfeccionar e implementarlas a una escala adaptada a vecindarios específicos.

Planes funcionales

Los planes funcionales son planes maestros que abordan un sistema, como la circulación del tránsito o la infraestructura ecológica, o una política, como la preservación agrícola o la vivienda. Un plan maestro funcional modifica el Plan general y podría incluir recomendaciones sobre el uso de la tierra y la zonificación. El *Plan maestro de autopistas y vías de tránsito*, el *Plan maestro funcional de espacios públicos energizados* y el *Plan maestro de conservación histórica* son planes funcionales que no incluyen recomendaciones de uso de la tierra o zonificación; sin embargo, el *Plan maestro funcional para la conservación de la agricultura y el*

espacio abierto rural sí lo hace. Se necesitan planes maestros funcionales nuevos y revisados para refinar e implementar las recomendaciones de *Thrive Montgomery 2050* que afectan los sistemas y/o las políticas de todo el condado.

Capítulo 59 del Código del Condado de Montgomery – Ordenanza de Zonificación

La división de una localidad en zonas se realiza con el fin de regular el uso de tierras privadas. Toda la tierra en el condado de Montgomery está zonificada. Dentro de cada zona, la ordenanza de zonificación permite ciertos usos por derecho y permite otros condicionalmente con la aprobación del examinador de la audiencia. La ordenanza también excluye o limita ciertos usos de cada zona. Para cada zona, el texto de la ordenanza especifica los usos permitidos, la densidad del desarrollo, la mayor parte de los edificios, el espacio abierto requerido, el estacionamiento fuera de la calle necesario y otros requisitos previos para obtener el permiso para el desarrollo. El Consejo del Condado, que actúa como el Consejo de Distrito (que tiene la autoridad de supervisión legal sobre el uso de la tierra), toma la decisión final sobre los cambios a la ordenanza y los cambios a la zona de una propiedad.

La Ordenanza de Zonificación del Condado de Montgomery se mantiene como el Capítulo 59 del Código del Condado de Montgomery. Las actualizaciones a la ordenanza se proponen como enmiendas de texto de zonificación y deben ser adoptadas por el Consejo del Condado. La implementación de las políticas de *Thrive Montgomery 2050* probablemente requerirá cambios en el código de zonificación.

Otras regulaciones

Además del Capítulo 59, otros capítulos del Código del Condado de Montgomery incluyen regulaciones que rigen el uso y desarrollo de la tierra en el condado. El Capítulo 50 del Código del Condado contiene las regulaciones de la subdivisión, que rigen la división legal y la posterior transferencia de tierras para garantizar que los nuevos desarrollos se coordinen con otros desarrollos existentes y planificados. El Capítulo 50 también incluye la Ordenanza de Instalaciones Públicas Adecuadas que garantiza que se planifiquen e implementen instalaciones de transporte y escuelas públicas para prestar servicios a nuevos desarrollos.

Programa de mejoras de capital (Capital Improvements Program, CIP)

La implementación de *Thrive Montgomery 2050* requerirá importantes inversiones públicas en infraestructura a lo largo de muchos años. El Programa de mejoras de capital (Capital Improvements Program, CIP) es el mecanismo por el cual el condado planifica y financia los principales proyectos de infraestructura, incluyendo escuelas, calles y parques nuevos y renovados. El condado adopta un nuevo CIP de seis años en años pares. El Plan general, los planes maestros, los planes funcionales y la Política de crecimiento e infraestructura son herramientas de planificación importantes para informar qué proyectos se priorizan en el CIP. Estos planes proporcionan un vínculo entre las necesidades de proyectos específicos y las necesidades de desarrollo en todo el condado o vecindario.

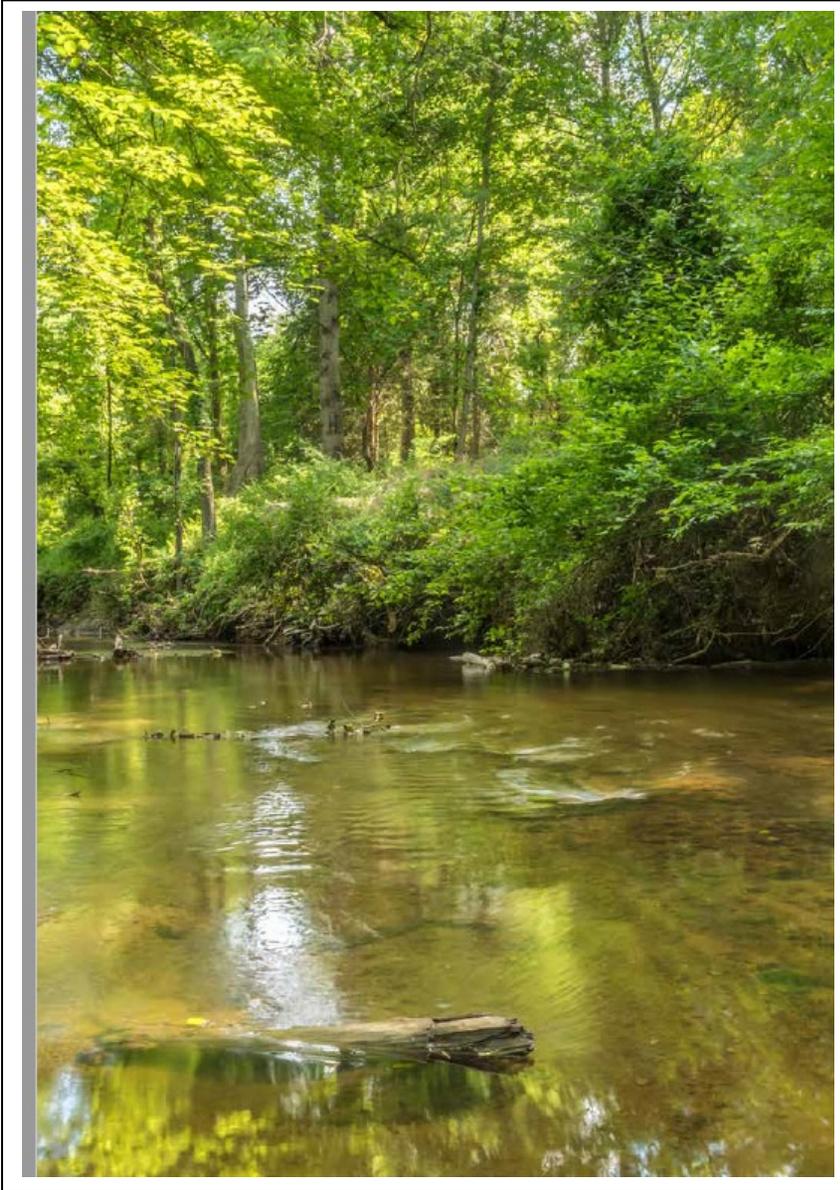
Planes de instalaciones

Thrive Montgomery 2050 incluye orientación que se aplica específicamente al diseño, la colocación y la financiación de instalaciones públicas. La planificación futura de las instalaciones públicas, incluidas las instalaciones gubernamentales del condado, las instalaciones de parques, las escuelas públicas y Montgomery College, debe reflejar esta orientación y dirección para garantizar que sean compatibles con los objetivos de *Thrive Montgomery 2050* y ayuden a implementarlos.

Otras fuentes de financiamiento

Dadas las limitaciones en la cantidad de dinero que el condado puede pedir prestado, *Montgomery Prospera 2050* recomienda considerar nuevas fuentes que podrían financiar la provisión de más servicios comunitarios. El Plan recomienda, por ejemplo, explorar la creación de herramientas de financiación alternativas para apoyar la adquisición y el desarrollo de parques en áreas urbanas.

Otros recursos



Otros planes del condado con orientación táctica, como el Plan de acción climática (Climate Action Plan, CAP) y el Plan estratégico de desarrollo económico, son recursos clave más allá de los planes maestros para implementar la visión de *Montgomery Prospera 2050*.

Relación entre *Montgomery Prospera 2050* y el Plan de Acción Climática

Montgomery Prospera 2050 se redactó en coordinación con el Plan de acción climática (Climate Action Plan, CAP) del condado. *Montgomery Prospera 2050* aborda generalmente dónde y cómo se conservará o desarrollará la tierra para viviendas, edificios de oficinas, parques, agricultura, recreación, transporte y otros tipos de infraestructura pública y privada, decisiones que tienen una gran influencia en las emisiones de gases de efecto invernadero, el aislamiento del carbono y la adaptación al cambio climático. El CAP, por otro lado, recomienda se enfoca en medidas específicas a corto plazo para eliminar las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2035 y mitigar o adaptarse a los efectos del aumento del calor y las inundaciones, los vientos fuertes y la sequía. Las recomendaciones relacionadas con el cambio climático de *Montgomery Prospera 2050* se implementarán junto con el CAP.

Modificaciones a otros planes, políticas y reglas

Como ya se ha indicado, *Montgomery Prospera 2050* es un documento de política general y no cambia, en sí mismo, los usos de la tierra, la zonificación o el transporte. Siendo algo clave para implementar *Montgomery Prospera 2050*, el condado de Montgomery tendrá que emprender una variedad de acciones futuras. Estas acciones guiarán las prioridades para los futuros programas de trabajo de Planificación de Montgomery, Parques de Montgomery y otras agencias gubernamentales en los próximos años. El documento complementario "Acción, lista de recursos" de *Montgomery Prospera 2050*, que incluye una lista de acciones y recursos del Plan, debe revisarse después de que se adopte el Plan.

Medición del progreso: indicadores

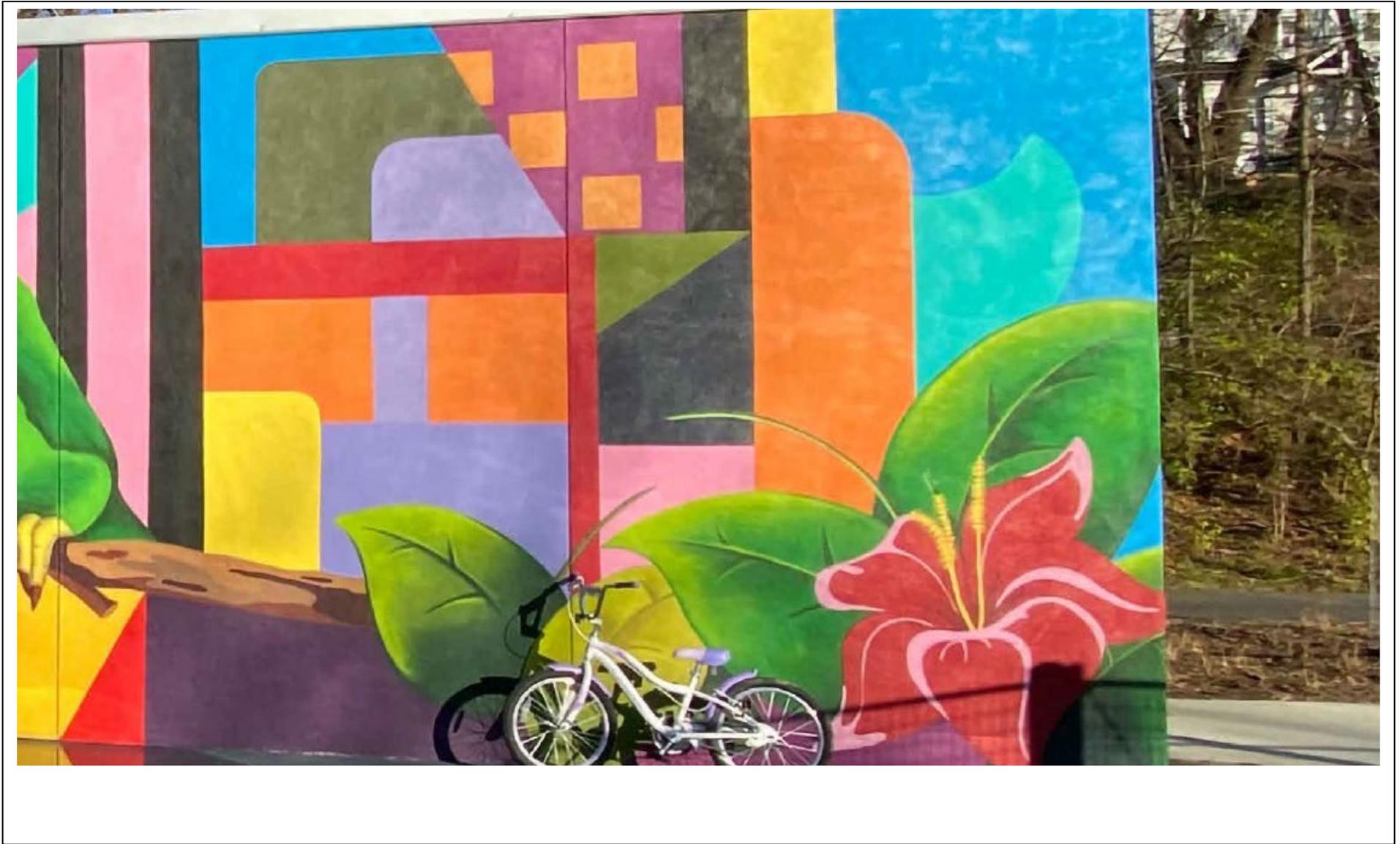
El condado sin duda encontrará problemas que este Plan no anticipa. Los indicadores enumerados a continuación, junto con las métricas más detalladas enumeradas en los capítulos anteriores, están destinados a guiar cómo se deben evaluar estos tipos de problemas y posibles respuestas y permitir evaluaciones periódicas del progreso para informar prioridades y establecer objetivos a corto plazo. Estos indicadores abordan los tres objetivos generales del Plan y son más amplios que las medidas más específicas incluidas en cada capítulo. La siguiente lista no debe considerarse exhaustiva y puede modificarse o ampliarse para adaptarse a las necesidades futuras:

- Rendimiento económico y competitividad
 - o Crecimiento de salarios y empleos
 - o Formación de nuevas empresas
 - o Producción económica per cápita
- Medidas de actividad física y salud pública
 - o Ejercicio diario y semanal y actividad física
 - o Participación en actividades deportivas y de acondicionamiento físico organizadas e informales
 - o Resultados adversos para la salud asociados con la inactividad física
- Equidad racial e inclusión social
 - o Diversidad racial y económica de vecindarios y escuelas
 - o Medidas de capital social, compromiso cívico y confianza comunitaria
 - o Resultados de vida equitativos para todas las razas, ingresos, edad, sexo, etc.
- Sostenibilidad y resiliencia ambiental
 - o Emisiones de gases de efecto invernadero
 - o Millas recorridas del vehículo
 - o Calidad del agua y el aire

Los indicadores, junto con las medidas proporcionadas en los capítulos anteriores, se perfeccionarán aún más con el tiempo. El documento complementario “Acciones, lista de recursos” incluye una lista de acciones y recursos del Plan que deben revisarse después de adoptar el Plan, evaluando la lista de acciones propuestas y los plazos asociados. También debe incluir una sección sobre indicadores y métricas, utilizando las medidas de progreso incluidas al final de cada capítulo para desarrollar métricas específicas. La sección sobre indicadores y métricas debe incluir información detallada sobre cómo se mide el indicador o la métrica, la agencia responsable de recopilar los datos asociados, la frecuencia con la que el indicador o la métrica se revisará y notificará públicamente, y la frecuencia con la que se evaluarán los indicadores y las métricas para monitorear su relevancia y uso. Se debe realizar una evaluación general del progreso del Plan con regularidad.

APÉNDICES





Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

APÉNDICE A: Cumplimiento de los requisitos de la ley estatal

La ley de Maryland exige que las jurisdicciones y agencias locales cumplan con estándares y con los requisitos específicos para el ejercicio de la autoridad de planificación facultada por el estado. En el condado de Montgomery, estos requisitos generalmente se cumplen a través de nuevos planes maestros, que modifican el Plan general. En algunos casos, los requisitos de planificación estatales se cumplen a través de la adopción de reglamentaciones o pautas del condado, que se resumen a continuación y se incorporan por referencia.

12 visiones de la Ley de Planificación Estatal

La ley de Visiones de Planificación de Maryland de 2009 creó 12 “visiones” para guiar políticas sólidas de crecimiento y de desarrollo. Las visiones abordan calidad de vida y sostenibilidad; participación pública; áreas de crecimiento; diseño comunitario; infraestructura; transporte; vivienda; desarrollo económico; protección ambiental; conservación y administración de recursos; e implementación.

Los objetivos y las políticas de *Montgomery Prospera 2050* son coherentes con estas visiones y las respaldan:

1. Calidad de vida y sostenibilidad

Montgomery Prospera 2050 recomienda política y prácticas diseñadas para mejorar la calidad de vida de los residentes del condado al hacer que la distribución de instalaciones y de servicios públicos sea más equitativa; al mejorar la asequibilidad de viviendas; y al ampliar el acceso a oportunidades económicas, educativas, sociales, recreativas y de espacios abiertos. El Plan también enfatiza la sostenibilidad y la protección de los recursos naturales junto con la resiliencia ambiental y la adaptación al cambio climático.

2. Participación pública

El Plan se ha desarrollado con un amplio y profundo compromiso con las organizaciones vecinales, las empresas, los grupos culturales, las instituciones religiosas y otras partes interesadas. La función del uso de la tierra, el transporte y la planificación de parques en el desarrollo de la capacidad cívica y el capital social se encuentra entre los temas centrales.

3. Áreas de crecimiento

Montgomery Prospera 2050 propone que casi todo nuevo desarrollo residencial y no residencial debería ubicarse en centros de negocios y de población existentes y planificados cerca del transporte existente y planificado, como las estaciones de trenes del Metro y los corredores de transporte rápido en autobús (bus rapid transit, BRT). Todos estos lugares se encuentran dentro de las Áreas de financiamiento prioritario del condado. <https://planning.maryland.gov/Pages/OurProducts/pfamap.aspx> (página 141)

4. Diseño de la comunidad

El Plan enfatiza la importancia de la excelencia en el diseño al crear comunidades completas que sean atractivas y encantadoras, que fomenten el compromiso social, que construyan un sentido de comunidad más fuerte y que creen valor social y económico.

5. Infraestructura

El Plan concentra el crecimiento futuro en lugares con acceso a transporte público donde la infraestructura para apoyar el crecimiento actual y planificado ya está disponible o se puede proporcionar de manera eficiente, sostenible y equitativa. Se recomienda el apoyo continuo de la agricultura y la protección de los recursos ambientales, como los bosques y los arroyos.

6. Transporte

Un sistema de transporte seguro, eficiente y multimodal con el transporte como el modo predominante de viajar es clave para crear comunidades económicamente resilientes, equitativas y sostenibles. En el Plan se hace hincapié en caminar, andar en bicicleta, circular sobre ruedas y otros modos de desplazamiento no automotores con énfasis en mover personas en lugar de vehículos. Las recomendaciones del Plan para reducir los viajes en automóvil son fundamentales para cumplir con el objetivo del condado de eliminar las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2035.

7. Vivienda

El Plan hace hincapié en la necesidad de producir más viviendas de todos los tipos y tamaños, especialmente cerca del transporte público, para una variedad de ingresos a fin de lidiar con la crisis de la asequibilidad de la vivienda. Se recomienda una gama de herramientas y mecanismos, como reorganizar las zonas en una mayor variedad de edificios residenciales y adoptar técnicas innovadoras de financiamiento y de construcción para aumentar las opciones de vivienda para una población diversa y envejecida.

8. Desarrollo económico

El Plan se basa en la idea de que una forma compacta de desarrollo con una combinación de usos y formas y parques y espacios públicos de alta calidad respaldados por infraestructura diseñada para hacer que caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta sea atractivo y conveniente es la mejor manera de hacer que las comunidades sean atractivas para los empleadores que necesitan trabajadores altamente educados y desean aprovechar los activos relacionados con la tecnología y la atención médica pública y privada en el condado y dentro de la región de Washington.

9. Protección ambiental

El Plan enfatiza el papel del “urbanismo inteligente” que incorpora una forma compacta de desarrollo, la preservación de la tierra para la agricultura y la conservación y los recursos naturales, un sistema de parques sólido y una menor dependencia de la conducción es la manera más eficaz de hacer que el crecimiento de la población y la actividad económica sean más sostenibles. El Plan incluye recomendaciones ambiciosas diseñadas para reducir las millas recorridas de vehículos, alentar edificios con mayor eficiencia energética y una variedad de medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, proteger la calidad del agua y mejorar la cubierta de árboles y otros recursos ambientales.

10. Conservación de recursos

Las recomendaciones del Plan sobre Comunidades completas, desarrollo compacto, mayor apoyo para caminar, circular sobre ruedas y transporte público y menos viajes en vehículo, administración de parques y conservación de tierras, y otras estrategias de gestión ambiental como la restauración de arroyos ayudarán a proteger y a conservar canales, bosques, tierras de cultivo y otros recursos naturales del condado.

11. Administración

Montgomery Prospera 2050 proporciona una orientación de políticas para que la implementen numerosas entidades públicas y privadas. La implementación exitosa requerirá el apoyo y el compromiso sostenidos de agencias gubernamentales, empresas, organizaciones comunitarias y residentes.

12. Implementación

Montgomery Prospera 2050 enfatiza la importancia de los indicadores para hacer un seguimiento del progreso y para evaluar cómo las nuevas ideas y propuestas ayudarán a lograr los objetivos del Plan. Analiza las funciones de las agencias públicas, el sector privado y la comunidad en la implementación de las ideas del Plan. Proporciona orientación de alto nivel sobre fuentes de financiamiento que se utilizarán para respaldar inversiones de capital, así como la necesidad de identificar nuevas fuentes de financiamiento y estrategias de financiamiento. También describe la política y las herramientas reglamentarias disponibles para su implementación.

Conformidad con la Sección 1-406 (a) y (b) del Artículo de uso de la tierra

Las Secciones 406(a) y (b) del Artículo de uso de la tierra de Maryland exigen que ciertos elementos se incluyan en el Plan general, pero no exigen un formato específico. Por consiguiente, los gobiernos locales han abordado estos elementos requeridos de una manera que se ajusta a las necesidades de su comunidad y los recursos disponibles para responder a los problemas explorados durante el proceso de planificación.

Elemento de reglamentaciones de desarrollo

El Plan no incluye nuevas “reglamentaciones de desarrollo” porque está impulsado por políticas, con objetivos, políticas y prácticas propuestos. Una vez que estos elementos estén respaldados por la adopción del Plan, los cambios en las reglamentaciones de desarrollo pueden coincidir con los planes maestros de nuevas áreas o planes funcionales. Dichos cambios normativos forman parte del proceso legislativo, por lo que la participación volverá a permitirse al público. Este concepto se reconoce en muchas partes del Plan con varias políticas y prácticas que sugieren cambios y mejoras futuros en el código, las pautas y otras herramientas normativas.

Elemento de vivienda

Montgomery Prospera 2050 incluye un elemento de vivienda en el capítulo titulado Vivienda para todos: Más de todo. La aprobación del HB-1045 en el 2019 requiere que todos los planes integrales adoptados después del 1 de junio de 2020 tengan un elemento de vivienda. Como parte de este elemento, varias de las políticas y prácticas de *Montgomery Prospera 2050* abordan la necesidad de una vivienda para personas de bajos ingresos y la fuerza laboral. La Evaluación de necesidades de vivienda del condado de Montgomery (julio de 2020) proporciona un análisis de las condiciones demográficas, económicas y del mercado inmobiliario actuales en el condado, y una previsión detallada de la demanda de viviendas y hogares para el condado hasta el 2045. La Evaluación de necesidades de vivienda se utilizó para desarrollar varias de las políticas y prácticas propuestas relacionadas con la vivienda en *Montgomery Prospera 2050* y se adopta como referencia en el Plan.

Elemento de transporte

Red de transporte y comunicación: El capítulo de Conexión de personas, lugares e ideas aborda el elemento de transporte según se requiere en el Artículo de uso de la tierra.

Proyecto de Ley 236 del Senado: Ley de Crecimiento Sostenible y Preservación Agrícola de 2012 (SB-236)

El Proyecto de Ley 236 del Senado (SB 236) exige que las jurisdicciones locales definan y adopten designaciones de nivel de crecimiento específicas para limitar la proliferación de sistemas de eliminación de aguas residuales en el sitio y proteger y conservar la tierra agrícola y de otros espacios abiertos.

La ley estipula la creación de cuatro niveles de categorías de uso de la tierra para identificar dónde pueden estar ubicadas las subdivisiones residenciales mayores y menores en una jurisdicción y qué tipo de sistema de alcantarillado les servirá. Incluye una clasificación de cuatro niveles para todas las áreas dentro de una jurisdicción:

- Nivel I: áreas actualmente atendidas por sistemas de alcantarillado.
- Nivel II: áreas de crecimiento que se planea que sean atendidas por sistemas de alcantarillado.
- Nivel III: áreas no planificadas para ser atendidas por sistemas de alcantarillado. Estas son áreas donde puede producirse crecimiento en los sistemas sépticos.
- Nivel IV: áreas planificadas para la preservación y conservación.

El condado de Montgomery implementó el SB 236 mediante la adopción de un Mapa de niveles a través de una enmienda a las regulaciones de subdivisión del condado (codificadas en el Capítulo 50, Artículo 50.4.3 del Código del Condado). El mapa oficial que muestra las áreas de nivel de crecimiento del condado se encuentra en el sitio web de Planificación de Montgomery y se incorpora por referencia a *Montgomery Prospera 2050*.

Ley de Administración Agrícola de 2006 – Proyecto de Ley 2 de la Cámara de Representantes

Proyecto de Ley 2 de la Cámara de Representantes (HB 2) requiere que los condados certificados por la Fundación para la Preservación de la Tierra Agrícola de Maryland (Maryland Agricultural Land Preservation Foundation) reciban fondos para la preservación de tierras agrícolas a fin de establecer Áreas de Preservación Prioritaria en sus planes integrales y administrarlos de acuerdo con ciertos criterios. En el condado de Montgomery, los requisitos del HB 2 se cumplen a través del *Plan maestro funcional para la preservación de la agricultura y el espacio abierto rural*.



Ley de Crecimiento Económico, Protección de Recursos y Planificación de 1992, y sus enmiendas

Elemento de áreas sensibles

La Ley de Crecimiento Económico, Protección de Recursos y Planificación de 1992, con sus enmiendas, exigía que las jurisdicciones locales adoptaran un elemento de “áreas sensibles” diseñado para proteger las áreas sensibles de los efectos adversos del desarrollo. Las áreas sensibles incluyen arroyos y sus reservas, planicies a 100 años, hábitats de especies amenazadas y en peligro, pendientes empinadas, humedales y otras áreas que necesitan protección especial.

En el condado de Montgomery, el elemento de áreas sensibles fue satisfecho por la adopción de la Junta de Planificación de las Pautas para la Gestión Ambiental del Desarrollo en el Condado de Montgomery (julio de 2021). Las pautas incluyen metas, objetivos, principios, políticas y estándares diseñados para proteger las áreas sensibles de los efectos adversos del desarrollo; proporcionan criterios y métodos detallados para la revisión normativa del desarrollo en áreas sensibles y se incluyen por referencia en el Plan.

Proyecto de ley 1141 de la Cámara de Representantes Planificación del uso de la tierra – Planificación del gobierno local, 2006, (HB 1141)

Elemento de recursos hídricos

Las jurisdicciones locales también deben incluir un elemento de planificación de recursos hídricos en sus planes integrales. Este elemento garantiza que el agua potable y otros recursos hídricos sean adecuados y que las aguas receptoras y las áreas terrestres adecuadas estén disponibles para satisfacer las necesidades de gestión de aguas pluviales y de tratamiento y eliminación de aguas residuales del desarrollo actual y futuro. El condado de Montgomery cumplió con este requisito a través de su *Plan funcional de recursos hídricos*, que fue aprobado por el consejo del condado en julio de 2010 y adoptado por toda la comisión en septiembre de 2010. El Plan analiza el uso de la tierra, el crecimiento y la gestión de aguas pluviales en el contexto de suministros adecuados de agua potable, la capacidad de tratamiento de aguas residuales, requisitos normativos de calidad del agua y compromisos interjurisdiccionales, y se incluye por referencia en *Montgomery Próspera 2050*.



Elemento de recursos minerales

El HB 1141 también requiere que las jurisdicciones locales incluyan un elemento de recursos minerales en sus planes integrales, si la información geológica actual está disponible.

Actualmente, existen solo dos operaciones de extracción de minerales restantes en el condado: La cantera de Travilah de Aggregate Industries cerca de Rockville; y la cantera de piedra de los tres estados en Seven Locks Road cerca de River Road. La cantera de Travilah está zonificada como industria pesada (IH), cubre más de 320 acres y tiene más de 400 pies de profundidad en algunos lugares. Produce gran parte del agregado utilizado en la construcción para la región de la capital nacional. La cantera de piedra de los tres estados es una operación de 21,5 acres que produce productos de piedra natural (cuarcita y esquisto de mica) para la construcción residencial. Ambas canteras aún tienen reservas significativas y se espera que estén en funcionamiento durante algunos años.

Cuando las canteras se agoten o se cierren de alguna otra manera, los sitios se recuperarán para otros usos. En el caso de la cantera de Travilah, han estado en curso durante mucho tiempo estudios de la Comisión Interestatal de la Cuenca del Río Potomac, la Comisión Sanitaria Suburbana de Washington, el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington D. C. Water y el Acueducto de Washington para utilizar el pozo abierto como depósito de suministro de agua de emergencia.

El *Plan maestro subregional de Potomac* recomienda que si se propondrá la reurbanización del área de la cantera que no es necesaria para el depósito antes de otra enmienda del plan maestro, se formará un grupo asesor para brindar la oportunidad de revisión pública.

La cantera de piedra de los tres estados está ubicada en un desarrollo residencial, está zonificada como R-200 y es un uso legal no conforme ya que la operación de cantera y suministros de construcción son anteriores a la implementación de la zona. Al igual que las minas cercanas similares que finalmente se cerraron y se rediseñaron como áreas residenciales, la cantera de los tres estados también será evaluada para la recuperación y el rediseño cuando se cierre.

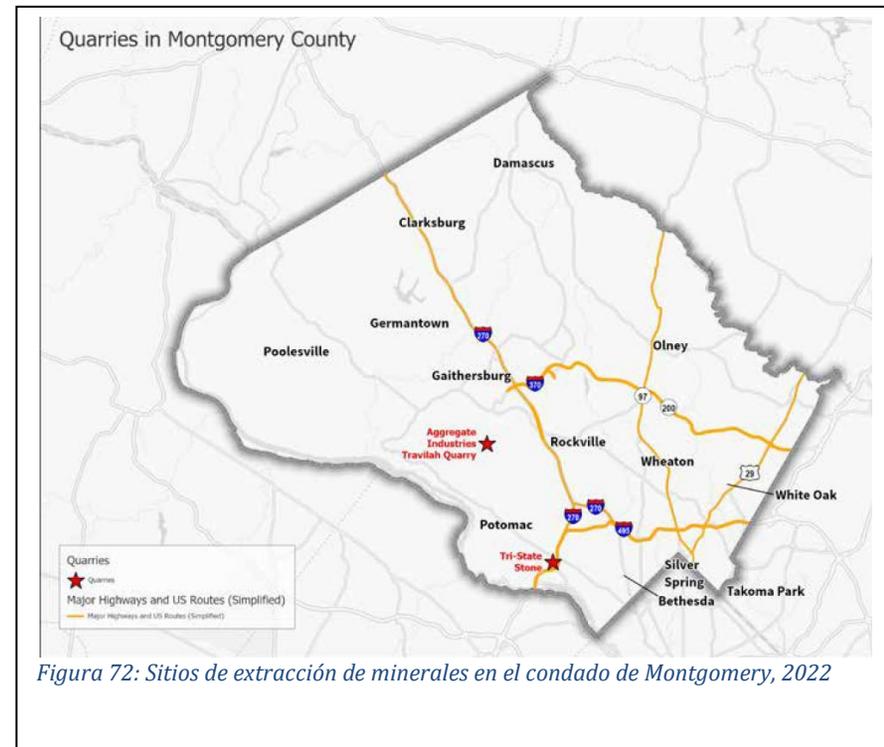
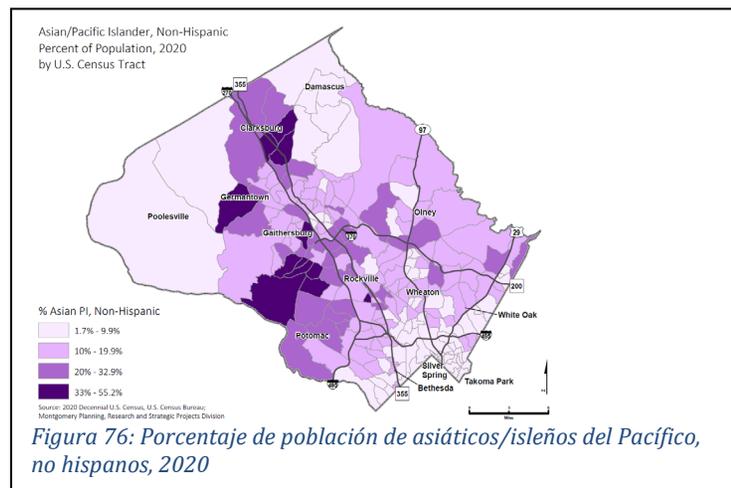
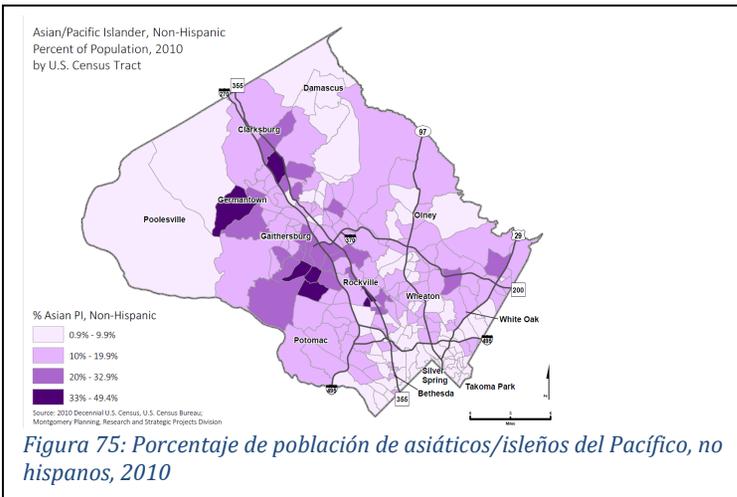
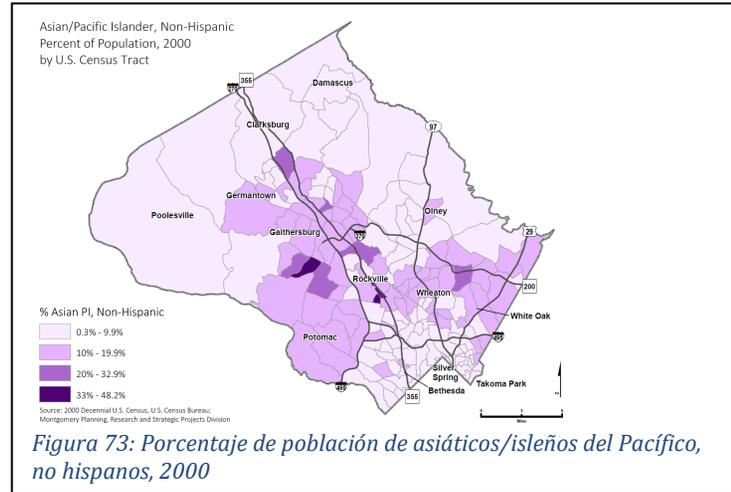
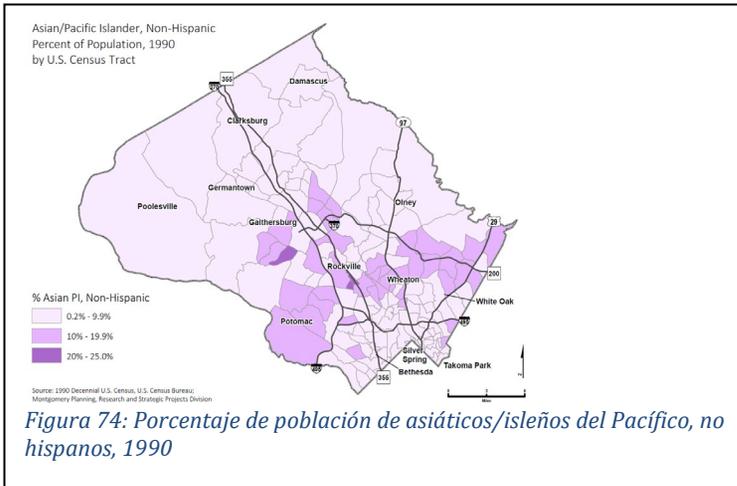


Figura 72: Sitios de extracción de minerales en el condado de Montgomery, 2022

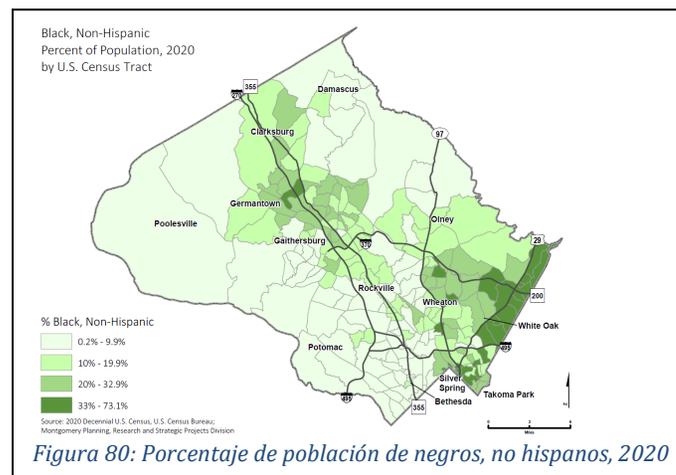
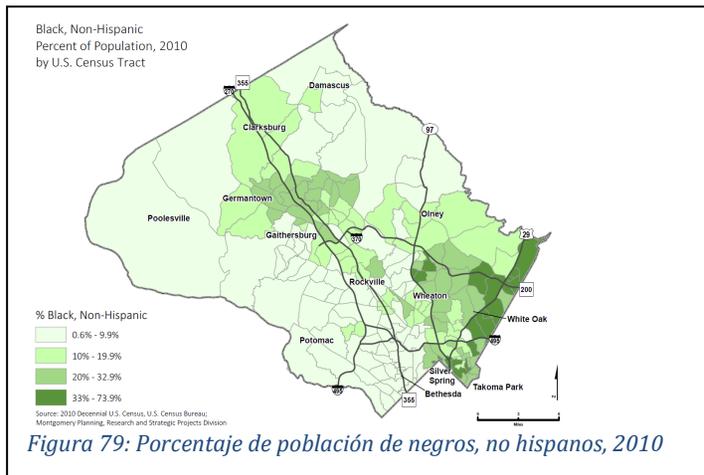
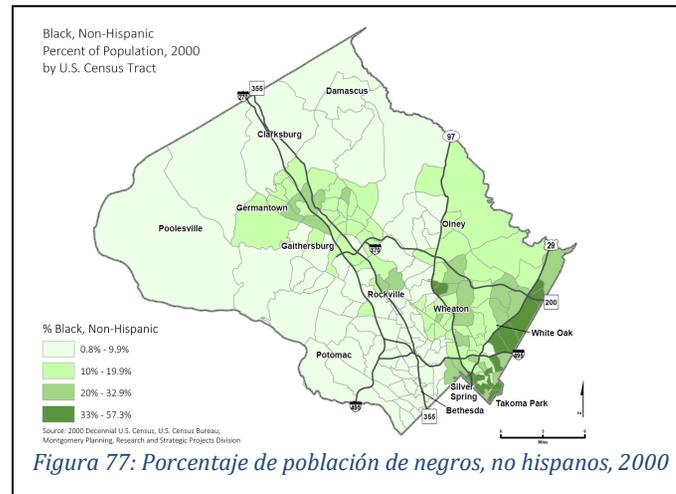
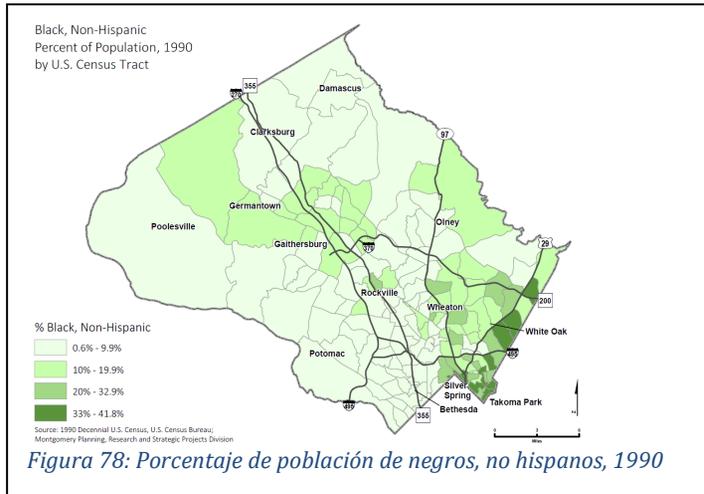
Dada la disminución de los depósitos minerales comercialmente viables en todo el condado, el uso preferido de tierras en la Reserva Agrícola para la agricultura y la importancia de los dos grandes acuíferos de fuente única en el condado, actualmente no se esperan nuevas operaciones para extraer recursos minerales. Todas las operaciones mineras existentes o nuevas continuarán guiándose por los planes maestros y otras leyes aplicables.

APÉNDICE B

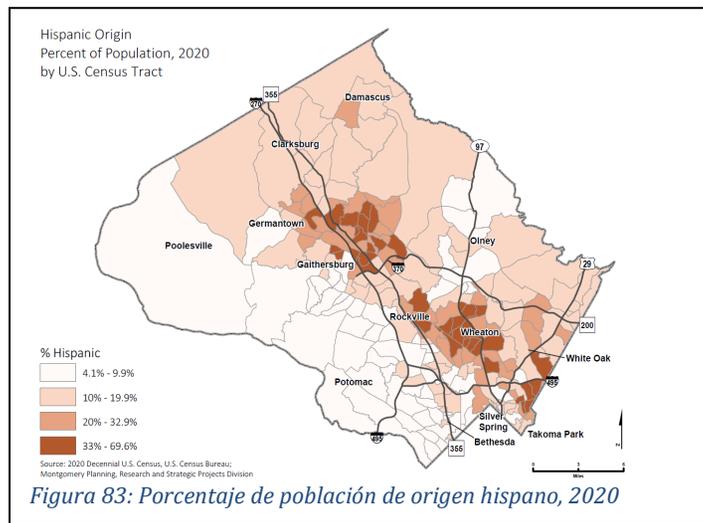
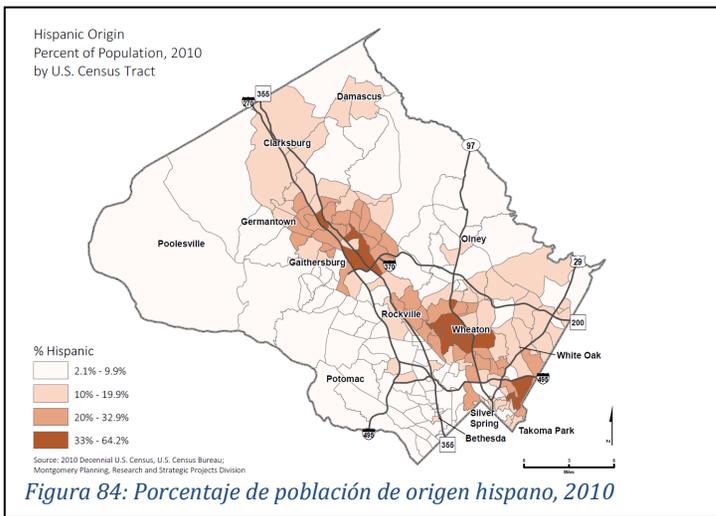
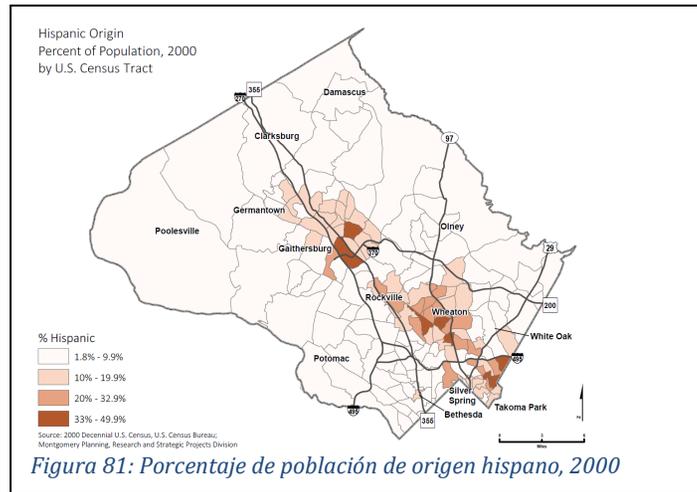
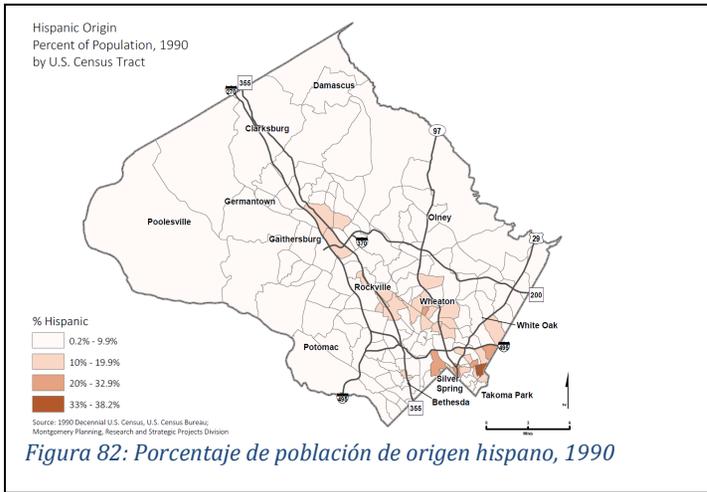
Apéndice B-1: Porcentaje de población de asiáticos/isleños del Pacífico, no hispanos, 1990-2020



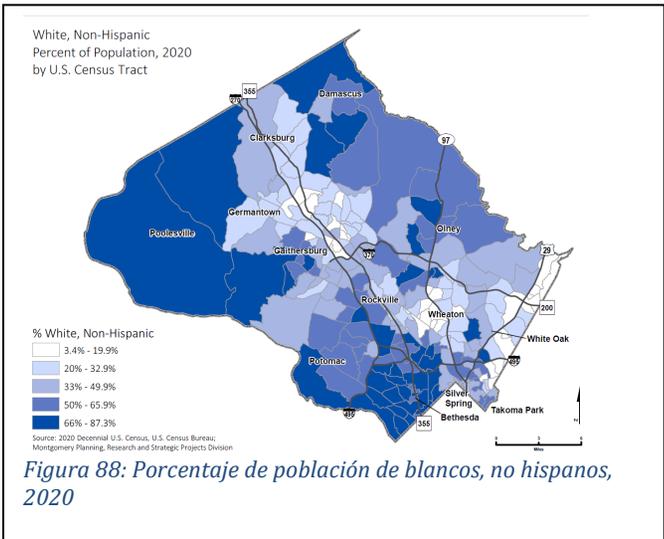
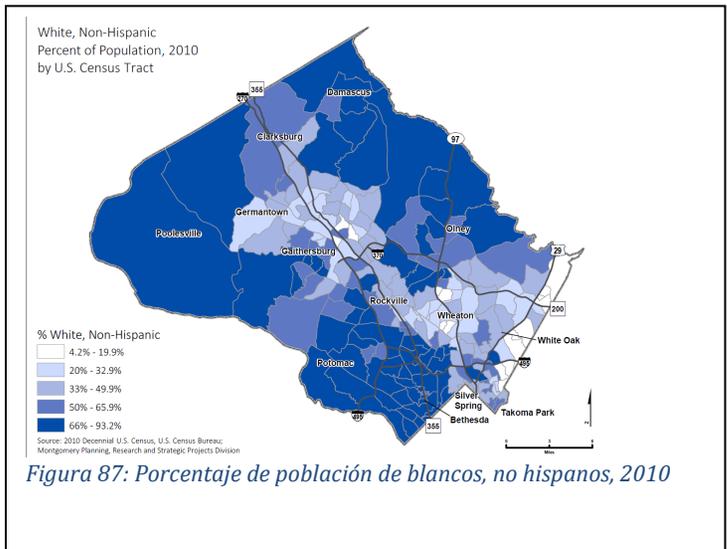
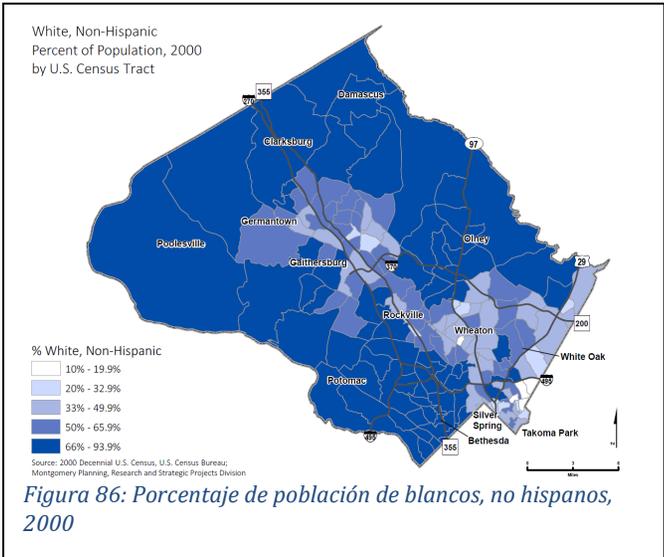
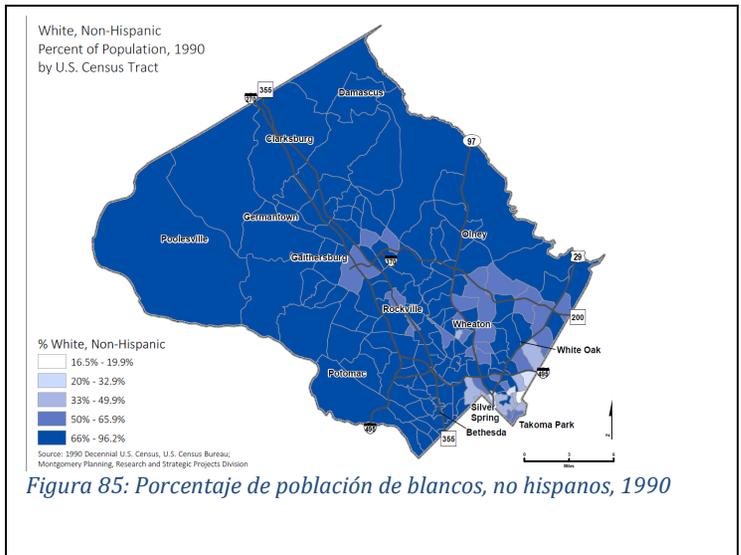
Apéndice B-2: Porcentaje de población de negros, no hispanos, 1990-2020



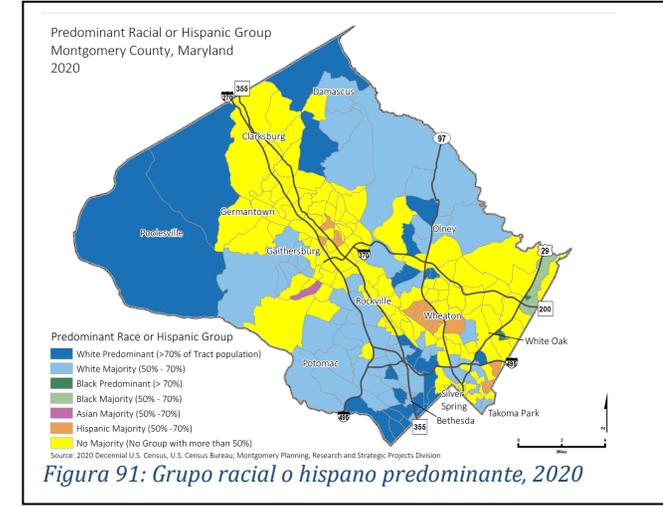
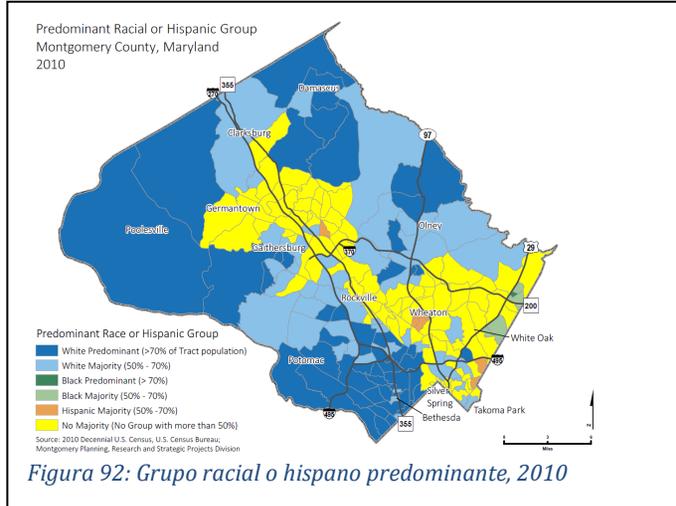
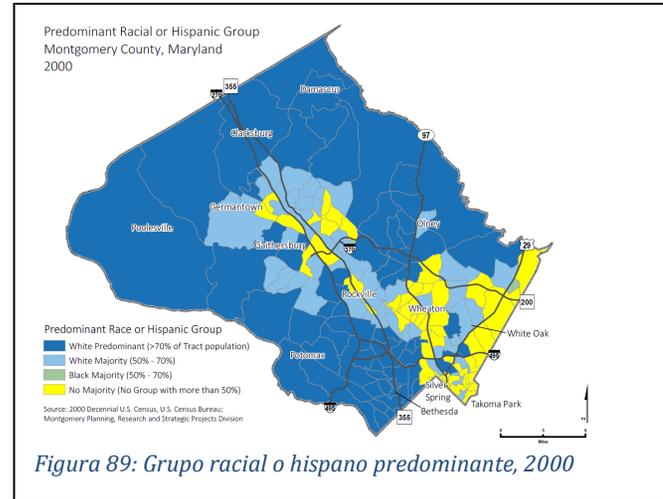
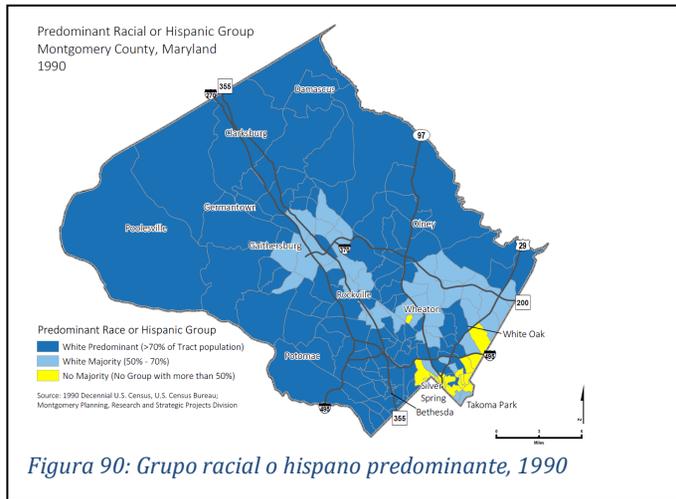
Apéndice B-3: Porcentaje de población de origen hispano, 1990-2020



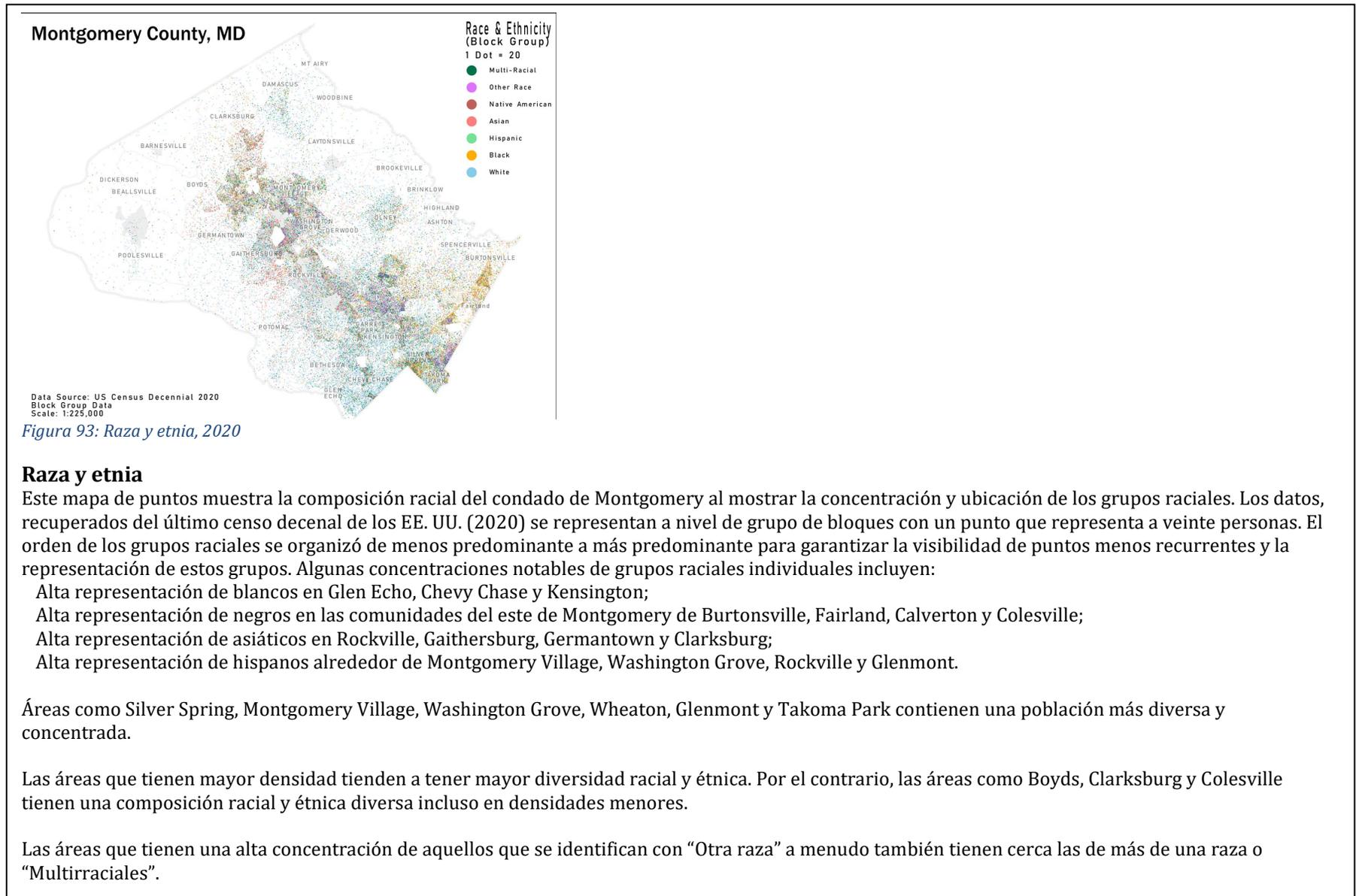
Apéndice B-4: Porcentaje de población de blancos, no hispanos, 1990-2020



Apéndice B-5: Grupo racial o hispano predominante, 1990-2020



Apéndice B-6: Raza y etnia, 2020



Apéndice B-8: Carga del costo de la vivienda, 2020



Figura 95: Carga del costo de la vivienda: valores de vivienda promedio e ingresos familiares promedio, 2020

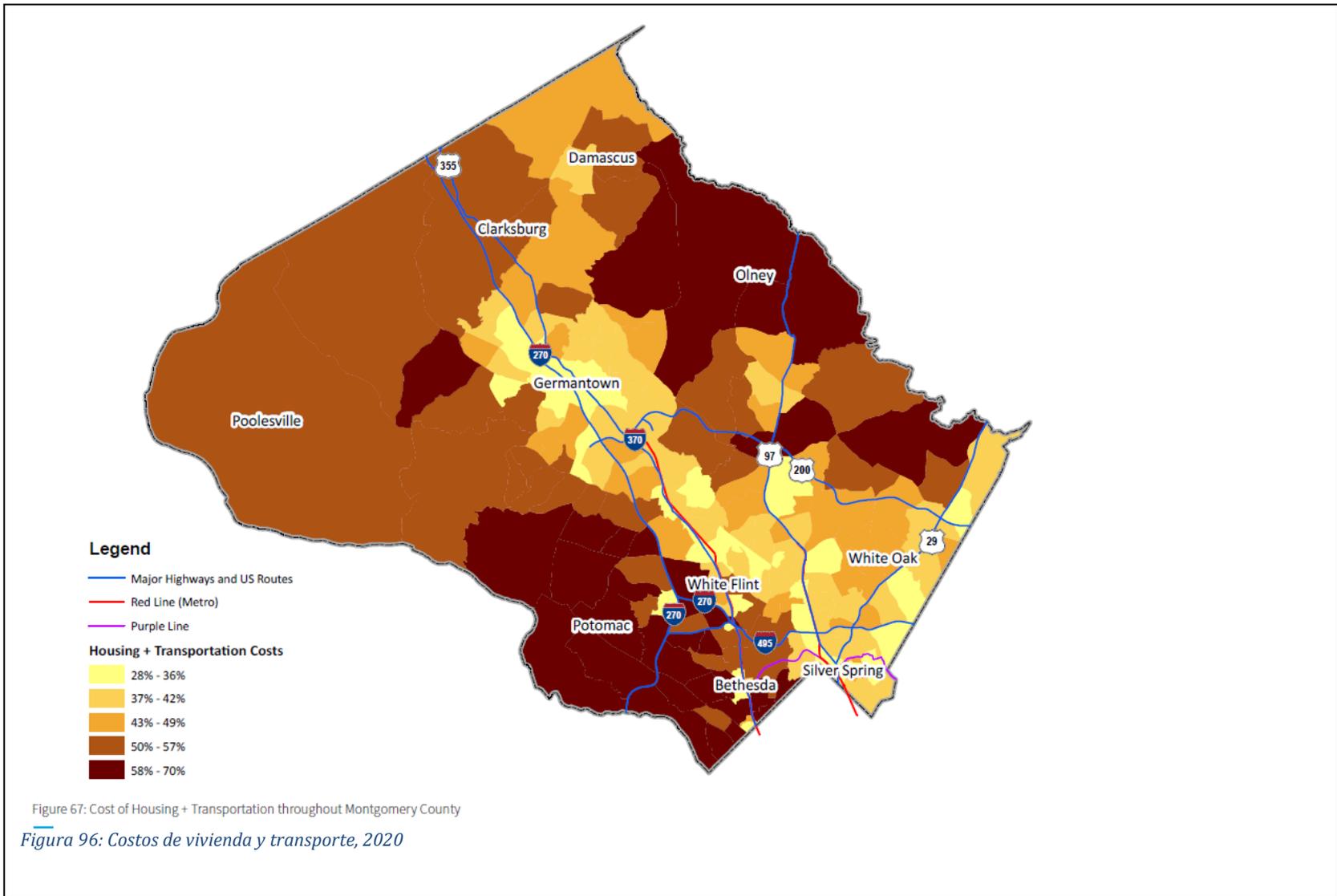
Este mapa muestra las condiciones de vivienda en términos de áreas con rangos de alto a bajo del valor promedio de la vivienda (median household value, MHV) en comparación con el ingreso familiar promedio (median household value, MHI) de alto a bajo. El mapa también muestra los hogares ocupados por arrendatarios y propietarios que están experimentando una carga de costos de la vivienda del 50 por ciento o más, definidos como extremadamente sobrecargados de costos por el Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios (Department of Housing and Community Affairs, DHCA). Esto significa que el 50 por ciento o más de los ingresos de un hogar se destinan a costos relacionados con la vivienda.

Los tramos del censo que se aproximan al color dorado sólido representan un alto MHV y bajo MHI, un indicador de viviendas no asequibles. Los tramos en Gaithersburg, Silver Spring y Leisure World muestran signos de viviendas inasequibles.

Los tramos del censo que muestran un color gris claro representan un bajo MHV y un bajo MHI, un indicador de bajos ingresos, pero también de viviendas de bajo costo. Aun así, los hogares que experimentan una carga extrema de costos de vivienda también pueden estar presentes en estos tramos. Los tramos en Montgomery Village, Glenmont y White Oak exhiben estas condiciones de vivienda, y todos muestran una alta incidencia de hogares ocupados por arrendatarios que experimentan una carga extrema de costos de la vivienda.

Las áreas más urbanas como Montgomery Village, Gaithersburg, Silver Spring y Germantown tienen altas concentraciones de hogares ocupados por arrendatarios que experimentan una carga extrema de costos de la vivienda.

Las áreas más rurales como Damasco, Olney y Cloverly tienen casos más altos de hogares ocupados por propietarios que experimentan una carga extrema de costos de la vivienda.



Apéndice B-9: Calidad medioambiental, 2022

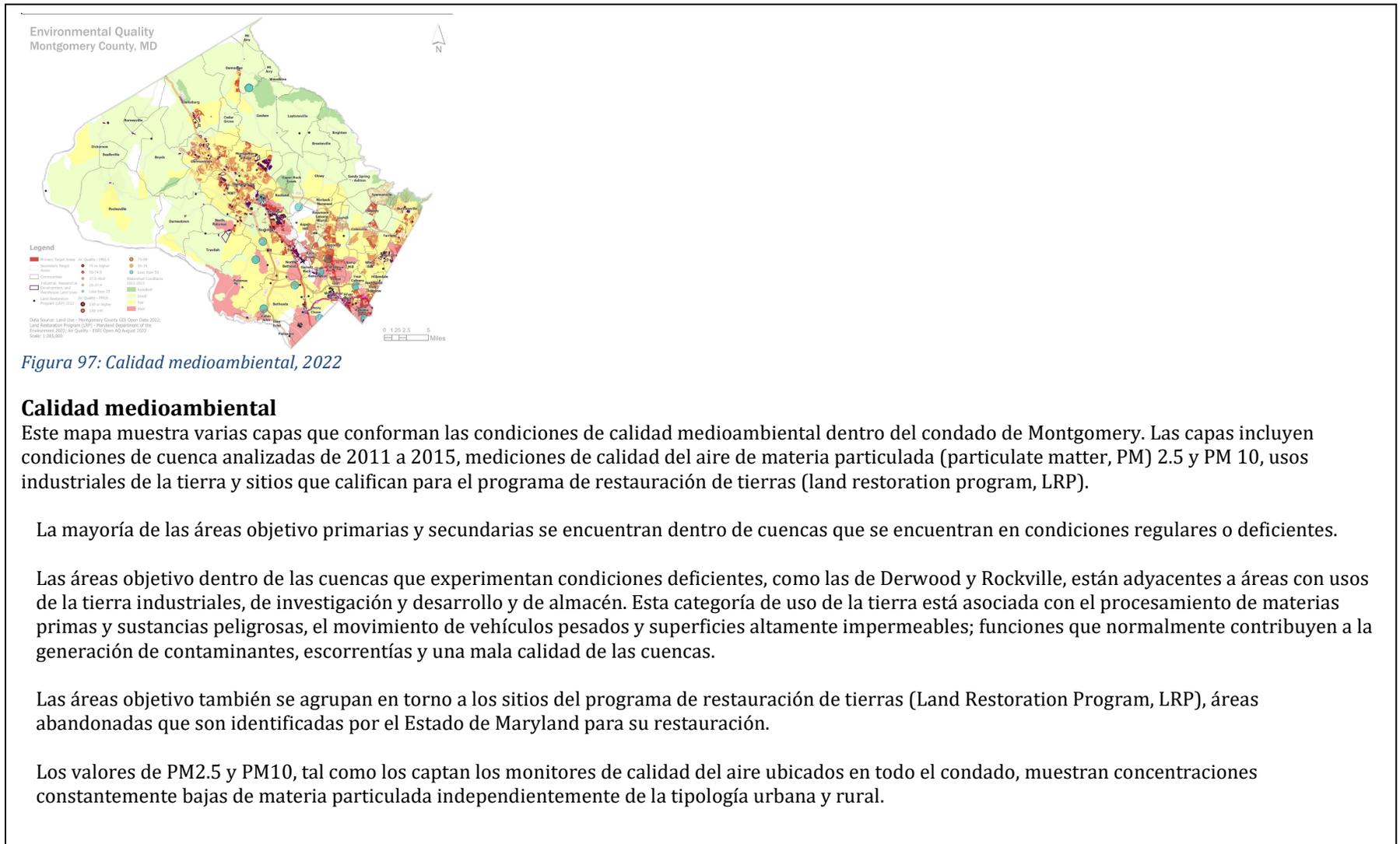


Figura 97: Calidad medioambiental, 2022

Calidad medioambiental

Este mapa muestra varias capas que conforman las condiciones de calidad medioambiental dentro del condado de Montgomery. Las capas incluyen condiciones de cuenca analizadas de 2011 a 2015, mediciones de calidad del aire de materia particulada (particulate matter, PM) 2.5 y PM 10, usos industriales de la tierra y sitios que califican para el programa de restauración de tierras (land restoration program, LRP).

La mayoría de las áreas objetivo primarias y secundarias se encuentran dentro de cuencas que se encuentran en condiciones regulares o deficientes.

Las áreas objetivo dentro de las cuencas que experimentan condiciones deficientes, como las de Derwood y Rockville, están adyacentes a áreas con usos de la tierra industriales, de investigación y desarrollo y de almacén. Esta categoría de uso de la tierra está asociada con el procesamiento de materias primas y sustancias peligrosas, el movimiento de vehículos pesados y superficies altamente impermeables; funciones que normalmente contribuyen a la generación de contaminantes, escorrentías y una mala calidad de las cuencas.

Las áreas objetivo también se agrupan en torno a los sitios del programa de restauración de tierras (Land Restoration Program, LRP), áreas abandonadas que son identificadas por el Estado de Maryland para su restauración.

Los valores de PM2.5 y PM10, tal como los captan los monitores de calidad del aire ubicados en todo el condado, muestran concentraciones constantemente bajas de materia particulada independientemente de la tipología urbana y rural.

Apéndice B-10: Riesgo del cambio de vecindario y desplazamiento

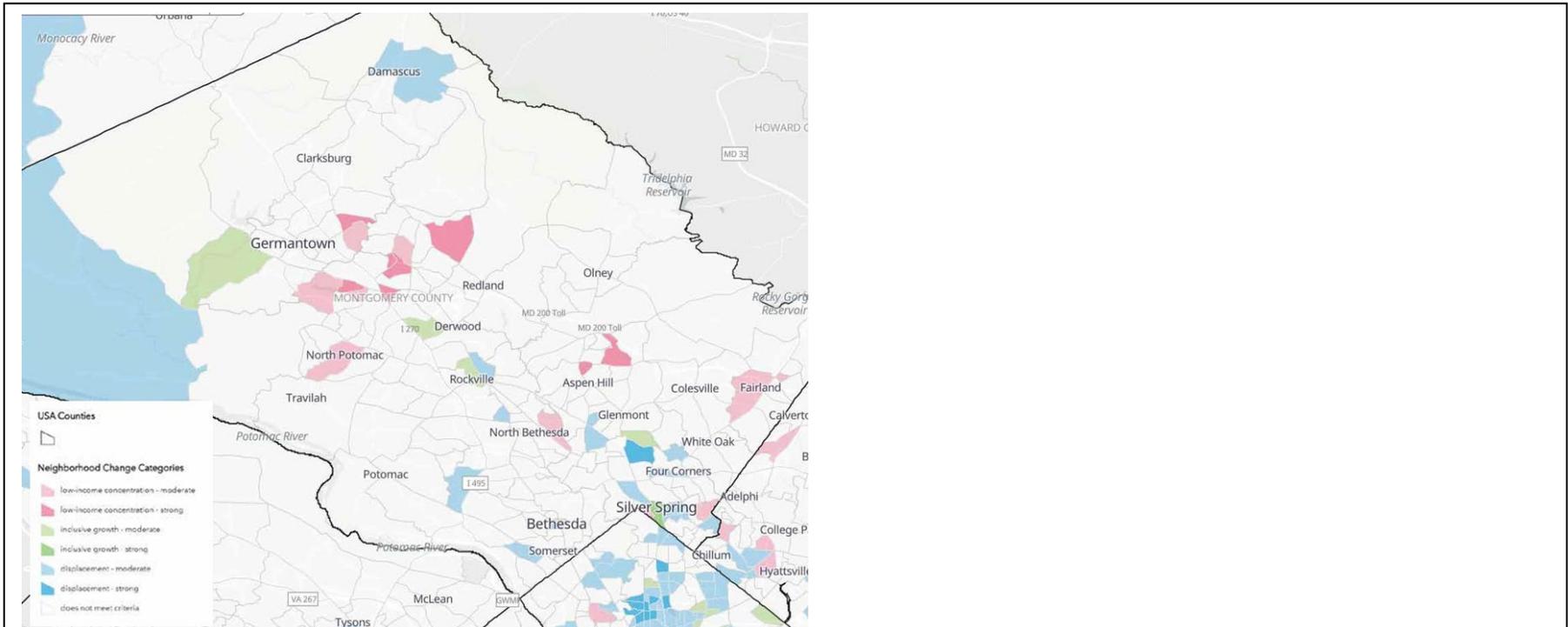
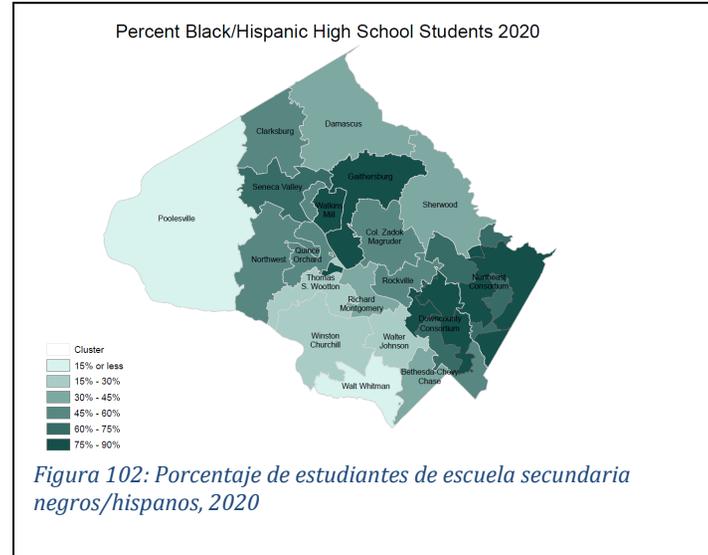
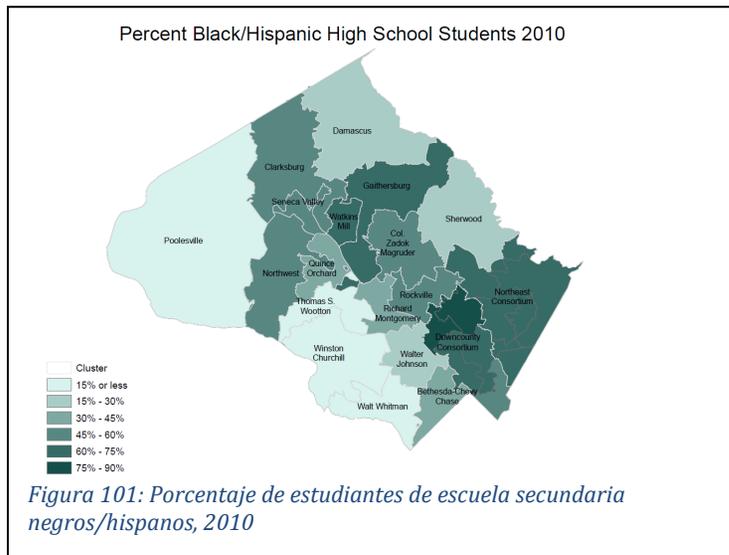
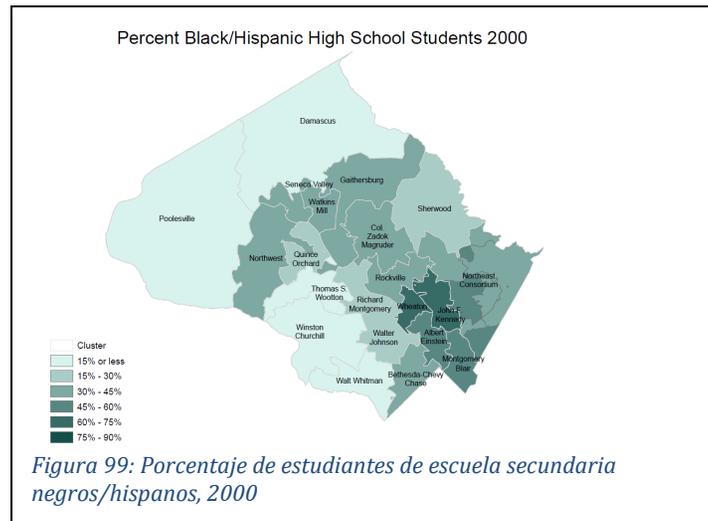
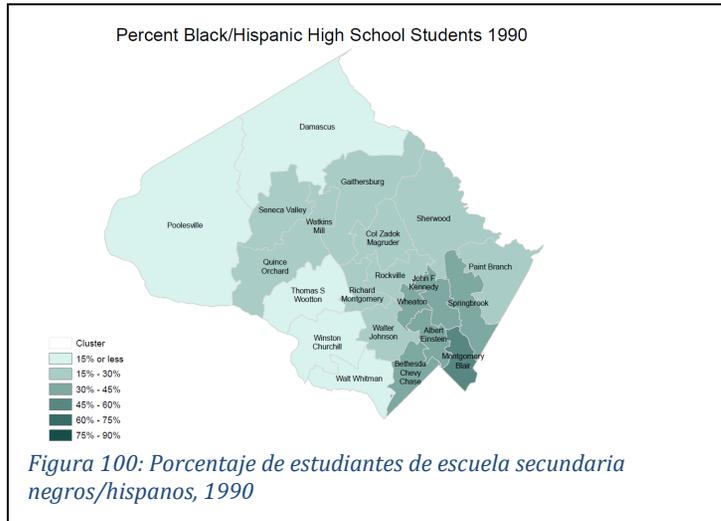


Figura 98: Riesgo del cambio de vecindario y desplazamiento, 2019

Riesgo del cambio de vecindario y desplazamiento

Planificación de Montgomery participa en trabajos importantes para comprender el riesgo de desplazamiento en el condado. Estos tipos de análisis deben aprovecharse para comprender cómo proteger los vecindarios y fomentar el crecimiento inclusivo. En general, los residentes de bajos ingresos y BIPOC están muy preocupados por el desplazamiento como resultado de un nuevo desarrollo. Es necesario dedicar más trabajo a comprender cómo preservar las viviendas asequibles de origen natural y establecer nuevas viviendas asequibles para garantizar que el condado de Montgomery no pierda la rica diversidad, tanto racial como económica, para convertirla en una comunidad completa. Si las condiciones de vivienda continúan en su trayectoria, es bastante factible que el condado de Montgomery deje de ser una comunidad de dormitorios, pero una comunidad que requiera personas que se desplazan al trabajo de fuera de la región para dotar de personal a sus empresas. Esta dinámica estaría en oposición a los objetivos de equidad y sostenibilidad de *Montgomery Próspera 2050*.

Apéndice B-11: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 1990-2020



APÉNDICE C:

Apéndice C-1: Glosario

Unidad de vivienda accesoria (Accessory Dwelling Unit, ADU): Una unidad residencial en el mismo lote que una vivienda unifamiliar existente y utilizada como un centro de vida completo e independiente con provisiones para cocinar, comer, higiene y dormir. Puede estar dentro de la estructura principal de la casa, ser una adición a la estructura principal o ser una estructura separada en el mismo lote.

Transporte activo: Formas de transporte no automotor, como caminar, andar en bicicleta y circular en silla de ruedas, scooter u otro medio de transporte.

Vivienda asequible: Vivienda construida en virtud de una regulación gubernamental o un acuerdo vinculante que requiere que la unidad sea asequible para familias con ingresos en los niveles especificados o por debajo de estos, o que esté disponible a precios de mercado que logren el mismo resultado. Los requisitos de ingresos del programa de unidad de vivienda de precio moderado (moderately-priced dwelling unit, MPDU) son generalmente el 65 % del ingreso promedio del área (area median income, AMI) para apartamentos con jardín, y el 70 % (AMI) para apartamentos de gran altura.

Reserva Agrícola: Un área designada del condado de Montgomery planificada y zonificada principalmente para usos agrícolas que incluye la mayoría de las granjas en funcionamiento restantes del condado y otros usos de tierras no agrícolas.

Vivienda accesible: Viviendas que son asequibles para familias con una variedad de niveles de ingresos y adecuadas para las necesidades de estas familias. La idea de que existe una variedad de opciones de vivienda (tipo, tamaño, antigüedad, costo) en el mercado local está implícita en el concepto de viviendas accesibles.

Ingreso promedio del área (area median income, AMI): El punto medio de la distribución de ingresos de una región: la mitad de los hogares de una región ganan más que el promedio y la mitad ganan menos que el promedio. Para la política de vivienda, los umbrales de ingresos establecidos en relación con el ingreso promedio del área, como el 50 por ciento del ingreso promedio del área, identifican a los hogares elegibles para vivir en unidades de vivienda con restricción de ingresos y la asequibilidad de las unidades de vivienda para los hogares de bajos ingresos.

Diseño biofílico: La práctica de diseñar el entorno construido con un enfoque en conectar a las personas con la naturaleza.

Entorno construido: Cualquier edificio, estructura u otra intervención artificial que altere el paisaje natural con el fin de servir o contemplar la actividad o la necesidad humana. Incluye ciudades, edificios, espacios urbanos, infraestructura, carreteras, parques y cualquier característica auxiliar que sirva a estas estructuras.

Transporte rápido en autobús (Bus Rapid Transit, BRT): Un sistema de transporte de vía fija en el que los autobuses operan en carriles dedicados, ya sea físicamente o a través de señalización y marcado, distinto de los carriles de uso general utilizados por los automóviles. Los sistemas de BRT también suelen incluir sistemas de cobro de tarifas externos y sistemas avanzados de información de tránsito.

Programa de mejoras de capital (Capital Improvements Program, CIP): Una declaración integral de seis años de los objetivos con estimaciones de costos y programas de construcción propuestos para proyectos y programas de capital para todas las agencias para las cuales el condado establece tasas impositivas o aprueba presupuestos o programas. Entre los ejemplos se incluyen la construcción de escuelas públicas, el mantenimiento de calles y las mejoras en los parques.

Distritos comerciales centrales (Central Business District, CBD): centros de la ciudad o centros comerciales importantes. El condado de Montgomery tiene cuatro áreas designadas oficialmente en el Código del condado como Distritos comerciales centrales: Bethesda, Friendship Heights, Silver Spring y Wheaton.

Capacidad cívica: La capacidad de las personas en una democracia para convertirse en ciudadanos activos y trabajar juntos para resolver problemas colectivos y de las comunidades para alentar dicha participación en sus miembros.

Plan de Acción Climática: En julio de 2019, el condado de Montgomery lanzó un proceso de planificación para desarrollar acciones y estrategias priorizadas para cumplir con los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del condado. El condado publicó un borrador del Plan de Acción Climática en el 2020.

Cambio climático: Un cambio en los patrones climáticos globales o regionales, en particular el cambio aparente a partir de finales del siglo XX que se atribuye en gran medida al aumento de los niveles de dióxido de carbono atmosférico producido por el uso de combustibles fósiles.

Vivienda conjunta: Viviendas semicomunales que constan de un grupo de casas privadas y un espacio comunitario compartido (como instalaciones de cocina o lavandería).

Ubicación conjunta: Ubicar más de una instalación pública en un solo lugar. Por ejemplo, ubicar una biblioteca y un parque en la misma propiedad o uno al lado del otro.

Centros comerciales: Una amplia agrupación de áreas de alta actividad comercial con una concentración de empleos, venta minorista, vivienda, transporte y otros usos auxiliares y servicios de apoyo. Incluye distritos comerciales centrales, centros de la ciudad y zonas céntricas.

Forma compacta de desarrollo: La práctica de consolidar el desarrollo del entorno construido de manera que los edificios y la infraestructura estén cerca para reducir las distancias de caminata, ciclismo o conducción y para hacer un uso eficiente de la tierra. Según **Growing Cooler**¹¹ (Enfriamiento creciente), el término “desarrollo compacto” no implica densidad alta o incluso densidad alta uniforme, sino densidades “mezcladas” promedio más altas. El desarrollo compacto también presenta una mezcla de usos de la tierra, el desarrollo de una población sólida y centros de empleo, la interconexión de calles y el diseño de estructuras y espacios a escala humana”.

Fideicomiso comunitario de tierras: Un mecanismo de propiedad de vivienda que se utiliza para garantizar la asequibilidad de la vivienda a largo plazo. El fideicomiso adquiere tierras y mantiene la propiedad de ellas de forma permanente. El fideicomiso entra en un arrendamiento renovable a largo plazo con posibles propietarios de vivienda en lugar de una venta tradicional. Cuando se vende la propiedad, el propietario de la vivienda gana solo una parte del aumento del valor de la propiedad. El resto es conservado por el fideicomiso, y se preserva la asequibilidad para futuras familias de ingresos bajos a moderados.

Concentración de pobreza: Vecindarios donde una alta proporción de residentes viven por debajo del umbral federal de pobreza.

Uso condicional: Un uso condicional, anteriormente conocido como “excepción especial”, es un uso que no está permitido como cuestión de derecho en la zona donde se encuentra, pero que puede estar permitido sujeto a un proceso de revisión administrado por un inspector de audiencia.

Precios por congestión: Los precios por congestión (también denominados precios por descongestión) son un mecanismo para reducir la congestión de tránsito al cobrar una tarifa por los vehículos que ingresan a un área determinada, generalmente un centro comercial, durante las horas pico. Además de reducir el tránsito al cambiar parte del tránsito a horas no pico, también ayuda a mejorar la calidad del aire y otros modos de desplazamiento, como caminar y andar en bicicleta.

Conectividad: La cantidad de maneras y variedad de opciones para llegar a múltiples destinos. Existen diversas maneras de definir la conectividad para fines de uso de la tierra. Por ejemplo, las subdivisiones con calles sin salida pueden tener mala conectividad con los usos de la tierra circundante. Un patrón de calles de red a menudo proporciona más opciones para conectarse con destinos dentro o fuera de un vecindario o centro comercial. La conectividad también implica medios no físicos (teléfono, Internet, redes sociales, etc.) para conectarse con otros.

Vivienda cooperativa: Una alternativa al método tradicional de ser propietario de una vivienda. En las viviendas cooperativas, los residentes son propietarios de una parte de una corporación que posee y administra el edificio.

¹¹ Enfriamiento creciente, evidencia sobre el desarrollo urbano y el cambio climático, 2008, (página 146), By Reid Ewing, Keith Bartholomew, Steve Winkelman, Jerry Walters y Don Chen <https://www.smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/growingcoolerCH1.pdf>

Corredor: Un área ininterrumpida de tierras desarrolladas o no desarrolladas paralelas a una ruta de transporte (como una calle, autopista o ferrocarril) o la tierra dentro de un cuarto de milla de ambos lados de las instalaciones que se determinen de transporte de alto volumen, como carreteras arteriales. Si una determinada instalación de transporte es una autopista de acceso limitado, el corredor se extiende un cuarto de milla desde los enlaces de carreteras.

Hogares sobrecargados de costos: Un hogar que gasta el 30 por ciento o más de sus ingresos en costos de vivienda.

Densidad: Una medida de la cantidad de desarrollo en una propiedad. La densidad a menudo se expresa como la cantidad de unidades residenciales por acre de terreno (u otra unidad de medida), o la cantidad total de pies cuadrados residenciales o comerciales en una propiedad. Cuando se expresa como la relación entre los pies cuadrados residenciales o comerciales, y los pies cuadrados del área de lote, se denomina relación de superficie (Floor Area Ratio, FAR).

Pautas de diseño: Conjunto de pautas destinadas a influir en el diseño de edificios, paisajes y otras partes del entorno construido para lograr un nivel deseado de calidad para el entorno físico. Por lo general, incluyen declaraciones de intención y objetivos respaldados por ilustraciones gráficas.

Personas/poblaciones/grupos desfavorecidos: Los lugares que se ven más afectados por las cargas económicas, de salud y ambientales, incluidos los bajos ingresos, la pobreza, el alto desempleo, la falta de acceso a empleos y educación de calidad, y el aumento del riesgo de problemas de salud.

Centros: Los centros son las áreas de mayor densidad del condado de Montgomery, incluidos los distritos comerciales centrales y los centros urbanos. Se prevé que tengan un desarrollo denso y orientado al transporte y una red de calles transitables (existente o planificada). Estas áreas se contemplan para compartir varias de las siguientes características: se identifican como distritos comerciales centrales o centros de empleo principales; niveles altos de actividad peatonal y ciclista existente o anticipada; niveles altos de servicio de transporte; red de calles con altos niveles de conectividad; fachada continua del edificio a lo largo de las calles, con cortes de cordón mínimos; y mayormente estacionamiento subterráneo o estructurado.

Dúplex: Estructura residencial que generalmente se asemeja a una sola unidad de vivienda, pero que contiene dos unidades de vivienda. Puede disponerse como dos unidades una junto a la otra que comparten una pared común, o una unidad por encima de la otra.

Centros de empleo: Áreas con una alta concentración de trabajos.

Equidad: Una inclusión imparcial y justa en una sociedad donde todos pueden participar y prosperar. El objetivo de la equidad es crear condiciones que permitan que todos alcancen su máximo potencial. La equidad y la igualdad a menudo se confunden, pero la igualdad solo logra equidad si todos comienzan desde el mismo lugar y necesitan la misma ayuda. La igualdad puede definirse como tratar a cada persona de la misma manera, independientemente de sus necesidades y requisitos.

Áreas de enfoque en la equidad (Equity Focus Area, EFA): Las áreas de enfoque en la equidad son partes del condado de Montgomery que pueden experimentar las mayores desigualdades en el acceso a servicios comunitarios y a otros recursos para apoyar una buena calidad de vida.

Plan maestro funcional: Un plan maestro que aborda un sistema de todo el condado, como la circulación o la infraestructura ecológica, o una política, como la conservación agrícola o la vivienda. Un plan maestro funcional modifica el Plan general, pero no hace recomendaciones de uso de la tierra o de zonificación.

Infraestructura ecológica: La red interconectada de áreas naturales (bosques, llanuras aluviales a 100 años, humedales, praderas, arroyos y sus reservas) y parques de conservación que comprenden los ecosistemas naturales y proporcionan servicios ambientales.

Desarrollo de terrenos no urbanizados: Desarrollo en tierras no desarrolladas o tierras utilizadas previamente para agricultura o que se dejan para que evolucionen naturalmente.

Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI): Gases que atrapan calor en la atmósfera, como dióxido de carbono, metano, óxido nitroso y gases fluorados.

Política de crecimiento e infraestructura: Conjunto de reglas y pautas que rigen las obligaciones de los desarrolladores privados para contribuir al costo y a la construcción de instalaciones públicas, como carreteras y escuelas necesarias para adaptarse al nuevo crecimiento.

Transporte público de alta calidad: Incluye un servicio de transporte rápido en tren y autobús que sea confiable, frecuente, rápido y cómodo. Por lo general, el servicio de transporte público debe ser tan frecuente que los pasajeros no necesiten consultar un horario.

Vivienda primero: Vivienda primero es un enfoque de asistencia para personas sin hogar que prioriza proporcionar viviendas permanentes a las personas que experimentan la falta de vivienda, así poniendo fin a su falta de vivienda y sirviendo como plataforma desde la cual pueden perseguir objetivos personales y mejorar su calidad de vida. Este enfoque se guía por la creencia de que las personas requieren necesidades básicas como alimentos y un lugar para vivir antes de atender cualquier cosa menos crítica, como conseguir un empleo, presupuestar adecuadamente o abordar problemas de consumo de sustancias.

Fondo de Iniciativa de Vivienda (Housing Initiative Fund, HIF): Administrada por el Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios del condado de Montgomery, la financiación se utiliza a fin de proporcionar préstamos para apoyar la producción de nuevas viviendas asequibles, la adquisición y conservación de viviendas asequibles existentes, y subsidios para hacer que las viviendas sean asequibles para inquilinos de ingresos muy bajos, bajos y moderados. La financiación también se utiliza para respaldar programas para propietarios de vivienda. El fondo recibe ingresos de una variedad de fuentes que incluyen impuestos, ingresos de bonos y pagos de préstamos.

Superficies impermeables: Cualquier superficie que evite o impida significativamente la infiltración de agua en el suelo subyacente, lo que incluye cualquier estructura, edificio, patio, carretera, acera, entrada de vehículos, superficie de estacionamiento, grava compactada, pavimento, asfalto, concreto, piedra, ladrillo, azulejo, piscina o césped artificial.

Infraestructura: Las instalaciones construidas, generalmente financiadas con fondos públicos, requeridas para satisfacer las necesidades operativas y de desarrollo de una comunidad. La infraestructura incluye carreteras, sistemas de suministro de agua y alcantarillado, escuelas, instalaciones de atención médica, bibliotecas, parques y recreación, y otros servicios públicos.

Uso de la tierra: El uso de cualquier trozo de tierra a través de edificios o tierras abiertas para actividades que incluyen viviendas; comercio minorista; comercio; fabricación; carreteras; estacionamiento; parques y recreación; y usos institucionales, como escuelas, atención médica y todas las demás actividades humanas.

Plan de uso de la tierra: El elemento de uso de la tierra de un plan general, maestro, sectorial o funcional aprobado y adoptado.

Referencia obligatoria: La ley del estado de Maryland y el proceso de revisión que requiere que todas las agencias y servicios públicos de los condados, estatales y federales remitan cualquier cambio/mejora en el uso de la tierra y proyectos de infraestructura en los condados de Montgomery y Prince George's a la M-NCPPC para la revisión y la aprobación.

Planes maestros: Los planes maestros (o planes maestros de área o planes sectoriales) son documentos de planificación a largo plazo que proporcionan recomendaciones detalladas y específicas de uso de la tierra y zonificación para un lugar o una geografía específicos del condado. También abordan el transporte, el entorno natural, el diseño urbano, los recursos históricos, las instalaciones públicas y las técnicas de implementación. Todos los planes maestros son enmiendas al Plan general.

Madera masiva: Construcción especializada en madera en la que se emplean productos de madera elaborada creados a través de laminación y compresión de múltiples capas para crear paneles sólidos de madera que se utilizan como elementos estructurales para enmarcar las paredes, los pisos y los techos de un edificio.

Viviendas intermedias: El término “viviendas intermedias” abarca una variedad de tipos de viviendas que varían desde densidades bajas a medias, como dúplex; tríplex; cuádruplex, unidades para vivir y trabajar; y viviendas agrupadas, como casas adosadas, con patios y edificios de apartamentos más pequeños.

Viviendas de ingresos mixtos: Unidades de vivienda asequibles para una amplia gama de niveles de ingresos.

Desarrollo de uso mixto: Un desarrollo que generalmente contiene usos residenciales y comerciales en el mismo edificio o dentro de un área pequeña. Por ejemplo, un edificio residencial con tiendas minoristas en la planta baja es un típico desarrollo de uso mixto.

Unidad de vivienda de precio moderado (Moderately Priced Dwelling Unit, MPDU): El programa de zonificación de inclusión del condado de Montgomery que requiere que un mínimo del 12.5 al 15 % de nuevas unidades en un desarrollo sean asequibles para los hogares de inquilinos que ganan hasta el 65 % del ingreso promedio del área para apartamentos estilo jardín y hasta un 70 % para apartamentos de gran altura y unidades asequibles en venta para hogares que ganan el 70 por ciento o menos del ingreso promedio del área.

Ordenanza de Zonificación del Condado de Montgomery: Capítulo 59 del Código del Condado de Montgomery, que contiene los controles de zonificación para regular el uso y desarrollo de todas las propiedades privadas en el condado. Generalmente define los usos permitidos, el área máxima del piso del edificio o la cantidad máxima de unidades permitidas en cada propiedad, y las alturas máximas del edificio, los retranqueos mínimos, el espacio abierto y otros requisitos para dar forma a todos los edificios y las mejoras relacionadas.

Vivienda multifamiliar: Un edificio que contiene tres o más unidades de vivienda en un solo lote.

Viviendas asequibles de origen natural: Unidades residenciales a la tasa del mercado que son asequibles para familias de ingresos medios y bajos sin subsidios públicos. Generalmente se refiere a viviendas de alquiler, pero también puede incluir inmuebles que son propios.

Espacio público: Área abierta o espacio de construcción disponible para el uso y disfrute del público.

Ámbito público: Cualquier espacio abierto o entorno construido que esté abierto al público para su acceso y disfrute. Generalmente, el ámbito público incluye carreteras, aceras, paisajes urbanos y espacios públicos. Una definición ampliada del ámbito público incluye todo lo que es visible desde un espacio público. Por ejemplo, las fachadas de edificios privados que bordean las calles o rodean una plaza pública son parte de la experiencia de caminar por la calle o la plaza. Un cartel de neón en un edificio privado se convierte en parte de la percepción del espacio general.

Asociación público-privada: Un acuerdo cooperativo entre al menos una entidad del sector público y una entidad del sector privado para llevar a cabo un proyecto o una iniciativa.

Purple Line: Una línea de transporte rápido de 16 millas que se extiende desde Bethesda (condado de Montgomery) hasta New Carrollton (condado de Prince George's). La Purple Line se conectará directamente con las líneas roja, verde y naranja del Metrorail.

Raza: Modelo social que divide artificialmente a las personas en grupos distintos en función de características como la apariencia física (incluido el color), el patrimonio ancestral, la afiliación cultural, la historia cultural, la clasificación étnica y las necesidades sociales, económicas y políticas de una sociedad en un período determinado. Esta definición se cita directamente del Proyecto de Ley 27-19 del condado de Montgomery (líneas 49-53).

Tren o transporte ferroviario: En el condado de Montgomery, el transporte ferroviario incluye Metrorail, la Purple Line y el servicio de trenes Maryland Area Regional Commuter (MARC).

Rechazo discriminatorio: El rechazo discriminatorio en el contexto del uso de la tierra se refiere a prácticas de bienes raíces discriminatorias para evitar que los afroamericanos u otros grupos obtengan préstamos hipotecarios en ciertos vecindarios. En 1935, la Junta Federal de Bancos de Préstamos para Viviendas (Federal Home Loan Bank Board, FHLBB) le pidió a la Corporación de Préstamos para Propietarios de Viviendas (Home Owners' Loan Corporation, HOLC) que analizara 239 ciudades y creara “mapas de seguridad residenciales” para indicar el nivel de seguridad de las inversiones en bienes raíces en cada ciudad analizada. En los mapas, las áreas más nuevas (aquellas que se consideran deseables para fines de préstamo) se describieron en verde y se conocen como “Tipo A”. Estos eran típicamente suburbios prósperos en las afueras de las ciudades. Los vecindarios “Tipo B”, delineados en azul, se consideraron “aún deseables”, mientras que los vecindarios “Tipo C” más antiguos se etiquetaron como “decrecientes” y se delinearon en amarillo. Los vecindarios “Tipo D” se describieron en rojo y se consideraron los más riesgosos para el apoyo hipotecario. Estos vecindarios tendían a ser los distritos más antiguos en el centro de las ciudades; a menudo también eran vecindarios afroamericanos.

Derecho de paso: El derecho legal, establecido por el uso o la concesión, de pasar por una ruta específica a través de terrenos o bienes pertenecientes a otra persona. En este documento, este término generalmente describe el terreno disponible para carreteras, aceras, líneas de servicios públicos e infraestructura de transporte público.

Vivienda compartida: Una unidad de vivienda donde dos o más personas viven y comparten el alquiler o la hipoteca, los servicios públicos y otros costos relacionados con la vivienda.

Vivienda unifamiliar: Una vivienda o unidad unifamiliar es una residencia principal en un terreno registrado. Una vivienda unifamiliar independiente es una estructura independiente que no comparte paredes con otra unidad de vivienda. Un dúplex tiene dos unidades lado a lado con una pared compartida. Los dúplex se consideran unidades unifamiliares semiadosadas. Las casas adosadas se consideran viviendas unifamiliares adosadas.

Capital social: la combinación de confianza, relaciones interpersonales, sentido de pertenencia, normas y valores compartidos, respeto y aprecio por la diversidad, sentido de obligación mutua y reciprocidad, y otros factores que contribuyen a la voluntad y a la capacidad de los miembros de una comunidad para cooperar y comunicarse entre sí de manera eficaz para lograr objetivos compartidos.

Justicia social: Acceso equitativo a la riqueza, a la oportunidad y a los privilegios. Abarca la idea de que ninguna persona o grupo deben tener una participación desproporcionadamente mayor de poder político y económico que todas las demás personas y grupos, lo cual conduce a una sociedad justa.

Dispersión: Un patrón de desarrollo suburbano de baja densidad que depende en gran medida del automóvil como la forma principal de desplazamiento y se considera la fuente de congestión del tránsito actual, de degradación ambiental y de otros problemas asociados con el crecimiento de los suburbios desde al menos la Segunda Guerra Mundial.

Gestión de aguas pluviales: La recolección, el transporte, el almacenamiento, el tratamiento y la eliminación de escorrentías de aguas pluviales para evitar la erosión acelerada del canal, el aumento del daño por inundación y la degradación de la calidad del agua.

Paisaje urbano: Las mejoras dentro y junto a un derecho de paso de calle que influyen en nuestra percepción de las calles. Incluye el ancho de la carretera, los árboles de la calle y el paisaje, la acera/el pavimento, la iluminación de la calle y otros muebles de la calle.

Sostenibilidad: la práctica de satisfacer las necesidades económicas, sociales y ambientales del presente sin comprometer la capacidad de satisfacer las necesidades del futuro.

Zonas céntricas: Los centros de la ciudad son similares a los centros de la ciudad, pero generalmente presentan un desarrollo menos intenso y cubren un área geográfica más pequeña. Por lo general, tienen un desarrollo residencial de intensidad alta a moderada, incluidos edificios y casas adosadas multifamiliares, y comercios minoristas (existentes o planificados). Los centros de la ciudad comparten las siguientes características: un nodo minorista regional o de vecindario con vivienda y otros usos; niveles medios a altos de actividad peatonal y ciclista; niveles medios de servicio de transporte existente o planificado; una red de calles que se une a las calles circundantes; fachada continua de edificios a lo largo de las calles, con algunos cortes en la acera; una mezcla de estacionamiento estructurado y subterráneo, así como estacionamientos en superficie.

Transferencia de derechos de desarrollo (Transfer of Development Rights, TDR): Un mecanismo de zonificación que, en el condado de Montgomery, otorga a los propietarios de la Reserva Agrícola un derecho de desarrollo por cada cinco acres de tierra. Estos derechos de desarrollo pueden venderse (transferirse) a propietarios de tierras o desarrolladores que pueden usarlos para desarrollos a una mayor densidad en determinadas áreas en otras partes del condado.

Transporte público: En *Montgomery Prospera 2050*, transporte público significa un sistema de transporte público para trasladar pasajeros en tren, autobuses y colectivos.

Desarrollo orientado al transporte (Transit-oriented Development, TOD): Un desarrollo de uso mixto a una corta distancia a pie (hasta media milla) de una parada de transporte. Los TOD generalmente tienen suficiente densidad de desarrollo para apoyar el servicio de transporte frecuente y una mezcla de usos residenciales, minoristas, de oficina y públicos en un entorno transitable, lo que hace que sea conveniente para los residentes y empleados desplazarse en transporte, bicicleta o a pie.

Redes de transporte: Un conjunto de instalaciones de transporte que incluyen autopistas y carreteras, líneas ferroviarias, instalaciones de transporte, senderos y caminos para bicicletas que juntos forman el sistema de transporte de una jurisdicción o región.

Cubierta arbórea: La capa de hojas, ramas y tallos de árboles que cubren el suelo cuando se observa desde arriba y que puede medirse como un porcentaje de un área de tierra sombreada por árboles.

Tríplex: Una estructura residencial que contiene tres unidades.

Urbanismo: Las mejores características de las ciudades y los centros de asentamientos humanos, incluida una forma de construcción compacta; distancias más cortas entre destinos; una combinación de usos como una mezcla de lugares para vivir y trabajar en una variedad de tipos de edificios en proximidad entre sí; y calles que son seguras para caminar, andar en bicicleta y otras formas de viaje sin ser dominadas por vehículos.

Diseño urbano: El proceso de dar forma, estructura y carácter a la disposición de edificios en sitios específicos, en vecindarios completos o en toda una comunidad. El diseño urbano combina conceptos de arquitectura, paisajismo y planificación de la ciudad para hacer que un área urbana sea accesible, atractiva y funcional.

Millas recorridas del vehículo (Vehicle miles traveled, VMT): La cantidad de viajes para todos los vehículos en una región geográfica durante un período de tiempo determinado.

Lugares urbanos transitables a pie (Walkable Urban Places, WalkUPs): Los WalkUP son lugares de alta densidad y transitables a pie con múltiples modos de transporte y la integración de muchos productos inmobiliarios diferentes en un solo lugar. Un [estudio de 2019](#)¹² realizado por el Centro de Análisis Inmobiliario y Urbano, utilizando la metodología Brookings como guía, define los WalkUP como lugares urbanos con más de 1.4 millones de pies cuadrados de oficina y/o más de 340,000 pies cuadrados de comercio minorista en entornos peatonales transitables a pie con un Walk Score® de 70 o más.

¹² "El llamado de alerta: Dallas-Fort Worth", Tracy Hadden Loh, PhD; Christopher B. Leinberger. Centro de Análisis Inmobiliario, Universidad George Washington, enero de 2019.

Plataformas y corredores: El marco de planificación subyacente al Plan general de 1964 para los condados de Montgomery y Prince George's. El concepto fue creado en 1960 para toda la región de Washington D. C. Los corredores eran las principales autopistas interestatales que salían de Washington D. C., que se contempló como el principal centro de empleo de la región. Cada corredor estaba diseñado para tener una serie de ciudades (ciudades de corredores) diseñadas para adaptarse a la mayoría de las residencias futuras. Las plataformas eran las partes triangulares de tierra entre los corredores.

Zona: Una clasificación de tierras en virtud de la Ordenanza de Zonificación del Condado de Montgomery destinada a regular los usos de la tierra y los edificios permitidos en cada zona. Ciertos usos están permitidos por derecho y otros como usos condicionales. Se prohíbe cualquier uso no permitido expresamente. Una zona también regula la altura del edificio, el espacio abierto de retranqueo y otros requisitos.

Zonificación: La práctica de clasificar diferentes áreas y propiedades en una jurisdicción en zonas con el fin de regular el uso y el desarrollo de tierras privadas. Cada zona especifica los usos permitidos dentro de cada una, el tamaño máximo y la mayor parte de los edificios, el mínimo requerido para los patios delantero, lateral y trasero, el mínimo de estacionamiento fuera de la calle y otros requisitos previos para obtener permiso para construir en una propiedad.

Ordenanza de Zonificación: consulte la Ordenanza de Zonificación del Condado de Montgomery.



Apéndice C-2: Fuentes

Capítulo de Introducción

Figura 1: Estimaciones y pronósticos de la población, 1940-2045

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU.; Pronóstico cooperativo del MWCOG, Ronda 9.1; Investigación de planificación y proyectos estratégicos de Montgomery

Figura 2: Tierra disponible para adaptarse al crecimiento

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 3: Cambio del ingreso familiar promedio real, de 2009 a 2019

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimaciones de 1 año, 2009-2019.

Figura 4: Población por raza y origen étnico, 1960-2020

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal, 1960-2020,

Figura 5: Porcentaje de la población nacida en el extranjero por jurisdicción, de 1990 a 2019

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal de 1990-2010; Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimaciones de 1 año, 2019

Figura 6: Grupo racial o étnico predominante por tramo del censo, 2020

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal, 2020; División de Planificación, Investigación y Proyectos Estratégicos de Montgomery

Figura 7: Ingreso familiar promedio por raza y origen étnico, condado de Montgomery, 2019

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 1 año, 2019

Figura 8: Disparidades raciales por raza/origen étnico en comparación con la población blanca, condado de Montgomery, 2019

Fuente: Oficina de Supervisión Legislativa del Condado de Montgomery, “Perfil de equidad racial del condado de Montgomery”, julio de 2019

Figura 9: Concentración de estudiantes de bajos ingresos frente al rendimiento de AP, condado de Montgomery, 2016-2017

Fuente: Escuelas públicas del condado de Montgomery, Participación y rendimiento en el examen de AP e IB 2016, enero de 2017

Figura 10: Reserva Agrícola del condado de Montgomery

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 11: Aumento de precipitaciones más intensas, cambio porcentual de 1958-2016

Fuente: Informe Especial de Ciencias Climáticas de 2017 de USOGRP

Figura 12: Precipitaciones más intensas y registro diario de temperatura en Washington D. C. por década, 1870-2010

Fuente: Ian Livingston, “La década de 2010 fue la más calurosa de D.C., ya que la calidez se convirtió en la nueva norma”, The Washington Post, 3 de enero de 2020.

Figura 13: Compromiso del condado de Montgomery de reducir las emisiones de GEI al 80 % para el 2027 y a cero para el 2035

Fuente: Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington, Inventario de GEI del condado de Montgomery

Figura 14: Fuentes de emisiones de CO2 en el condado de Montgomery, 2005-2020

Fuente: Resúmenes de inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en toda la comunidad por parte del MWCOC

<https://www.mwcog.org/documents/2022/12/27/community-wide-greenhouse-gas-emissions-inventory-summaries-featured-publications-greenhouse-gas/>

Capítulo de Competitividad económica

Figura 15: Tasa de crecimiento del empleo en el condado de Montgomery en comparación con condados de tamaño similar, de 2004 a 2019

Fuente: Oficina de Estadísticas Laborales de los EE. UU., Censo trimestral de empleo y salarios, 2004-2019

Figura 16: Tasas de propiedad de vivienda por raza, condado de Montgomery, 2019

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 1 año, 2019

Figura 17: Valor promedio de las deudas y los activos de los hogares por raza/origen étnico en EE. UU., 2019

Fuente: Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de ingresos y participación en el programa, Encuesta del año 2020, Datos de uso público

Figura 18: Porcentaje de población por grupo etario, condado de Montgomery, 1990-2045

Fuente: Censo de los EE. UU., Censo decenal, 1990; Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimaciones de 1 año, 2019; Proyecciones de población por edad, Departamento de Planificación de Maryland, 2020

Figura 19: Migración neta al condado de Montgomery, de 25 a 44 años de edad, de 2010 a 2019

Fuente: StratoDem Analytics, análisis de Reach Advisors de la Oficina del Censo de los EE. UU., datos de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense

Figura 20: Oficinas centrales de empresas hoteleras en la región metropolitana de Washington, 2020

Fuente: StratoDem Analytics; Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Montgomery (Montgomery County Economic Development Corporation, MCEDC)

Figura 21: La I-270 en el condado de Montgomery es el epicentro de las empresas de ciencias biológicas en la región de Washington, 2020

Fuente: StratoDem Analytics; MCEDC

Capítulo de Igualdad racial y justicia social

Figura 22: Cambio de vecindarios en el área de Washington D.C., 2000-2019

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal, 2000, Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimaciones de 5 años, 2015-2019

Figura 23: Nivel educativo: porcentaje de la población de 25 años y mayor que ha obtenido al menos una licenciatura, 2020

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 5 años, 2016-2020; Análisis de Nspiregreen y Public Engagement Associates

Figura 24: Ingreso familiar promedio, 2020

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 5 años, 2016-2020; Análisis de Nspiregreen y Public Engagement Associates

Figura 25: Edificio de Scotland School en 1942

Fuente: Historia de Montgomery, fotógrafo desconocido

Figura 26: Ubicación aproximada de los compromisos pendientes de la Administración Federal de Vivienda en el condado de Montgomery

Fuente: Análisis del mercado de viviendas de Washington, D.C., 1936, Administración Federal de Vivienda; recreado por el Departamento de Planificación de Montgomery, julio de 2020

Figura 27: Ilustración de ciudades del corredor del Plan de plataformas y corredores de 1964

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 28: Porcentaje de hogares sobrecargados de costos, 2012-2021

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 1 año, 2012-2021

Capítulo de Salud y resiliencia ambiental

Figura 29: Áreas de enfoque en la equidad, 2019

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 30: Comparación de vecindarios: Impacto medioambiental de diferentes patrones de desarrollo, 2013

Fuente: Peter Calthorpe, "Urbanismo en la era del cambio climático", 2013

Figura 31: VMT del hogar diarias por área de política, 2010

Fuente: Planificación de Montgomery, Modelo de demanda de transporte de Travel 4

CRECIMIENTO COMPACTO: Capítulo de Desarrollo enfocado en los corredores

Figura 32: Plan de Plataformas y Corredores de 1964: patrones urbanos y rurales

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 33: Componentes geográficos de plataformas y corredores - Refinación del Plan general de 1993 de los objetivos y metas para el condado de Montgomery

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 34: Mapa de crecimiento propuesto: crecimiento enfocado en los corredores

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 35: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, actualidad

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 36: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, posible futuro

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 37: Connecticut Avenue y Manor Road, en la actualidad y en un futuro posible con el BRT

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 38: Distancia media de desplazamiento al trabajo, en millas, 2016

Fuente: Portal de asequibilidad de la ubicación del HUD; Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 5 años, 2012-2016

Figura 39: En Pike y Rose, el desarrollo de rellenos redujo los flujos de escorrentía de aguas pluviales en más del 70 por ciento
Fuente: Planificación de Montgomery

Comunidades completas: Capítulo de Combinación de usos y formas

Diseño, arte y cultura: Capítulo de inversión y construcción de comunidades

Figura 40: Los controles de zonificación flexibles permiten a los proyectos responder a la geografía local y a las condiciones del sitio (arriba) en comparación con las subdivisiones convencionales según las reglas centradas en el derecho (abajo)
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 41: Pautas típicas de diseño de calles
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 42: Reurbanización potencial de un parque de oficinas suburbanas típico
Fuente: Planificación de Montgomery

Redes de transporte y comunicación: Capítulo de Conectar personas, lugares e ideas

Figura 43: Porcentaje de personas que se desplazan al trabajo solas, por jurisdicción, 2019
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 5 años, 2019

Figura 44: Los requisitos de espacio para transportar la misma cantidad de personas en automóvil (izquierda), bicicleta (centro) y autobús (derecha)
Fuente: Oficina de prensa, ciudad de Muenster, Alemania

Figura 45: Conexiones regionales a centros de actividades
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 46: La conectividad es mayor en una red tradicional de calles (centro de Bethesda, izquierda), en comparación con un patrón convencional de calles sin salida (Olney, derecha)
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 47: Área de desplazamiento de Purple Line antes (izquierda) y después (derecha) de la finalización de la línea ferroviaria
Fuente: Coalición de Corredores de Purple Line

Figura 48: Índice de mortalidad en accidentes de tránsito por raza, de 2011 a 2015

Fuente: Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, Centro Nacional de Estadísticas de Salud. Causa de muerte subyacente de 2011-2015 en la base de datos en línea CDC WONDER, publicada en diciembre de 2016.

Figura 49: En el condado de Montgomery, la mayoría de los viajes en auto se pueden hacer en un corto viaje en bicicleta.

Fuente: Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington, Encuesta regional de desplazamientos familiares, 2017-2018

Figura 50: Tiempo total de viaje para viajes cortos: bicicleta en comparación con autobús, condado de Montgomery, 2020

Fuente: Planificación de Montgomery

Vivienda para todos: Capítulo de Más de todo

Figura 51: Crecimiento de población, permisos de construcción y necesidad prevista, condado de Montgomery, 1980-2030

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta sobre permisos de construcción, Censo decenal, 1980-2019; Ronda 9.1 del MWCOG, Pronóstico cooperativo

Figura 52: Número de hogares que gastan más del 30 por ciento de sus ingresos en costos de vivienda, condado de Montgomery, 2010-2021,

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 1 año, 2010-2021

Figura 53: Los aumentos de precios de la vivienda han superado el crecimiento de los ingresos en el condado de Montgomery, 2010-2018,

Fuente: Zillow, Datos económicos de la Reserva Federal

Figura 54: Tasas de propiedad de vivienda por edad del propietario, condado de Montgomery, 1990-2019

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal de 1990-2010; Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 1 año, 2019

Figura 55: Cambio en el tipo de hogar, condado de Montgomery, 1960-2019

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal, 1960-2010; Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 1 año, 2019

Figura 56: Población de personas mayores de 65 años, condado de Montgomery, 1960-2040

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal, 1960-2010; Departamento de Planificación de Maryland, proyecciones de población por edad, 2020

Figura 57: Superficie bruta promedio de viviendas unifamiliares independientes por año de construcción, condado de Montgomery, 1950-2019

Fuente: Departamento Estatal de Evaluación e Impuestos (State Department of Assessment and Taxation, SDAT) de Maryland

Figura 58: Número de dormitorios por número de personas en unidades de vivienda ocupadas por propietarios, condado de Montgomery, 2018

Fuente: HR&A Advisors, Inc. y LSA Planning, Inc., Evaluación de necesidades de vivienda del condado de Montgomery, julio de 2020

Figura 59: Distribución de categorías de uso de la tierra en el condado de Montgomery, 2020

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 60: Usos de la tierra por tipo de desarrollo importante en el condado de Montgomery, 2020

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 61: Valor promedio de viviendas ocupadas por el propietario, 2019

Fuente: Departamento Estatal de Evaluación e Impuestos (State Department of Assessment and Taxation, SDAT)

Figura 62: Pronóstico de viviendas ocupadas por propietarios e inquilinos por tipo de vivienda para el 2040

Fuente: HR&A Advisors, Inc. y LSA Planning, LLC, Evaluación de necesidades de vivienda del condado de Montgomery, julio de 2020

Figura 63: University Boulevard entre New Hampshire Avenue y Anne Street, actualidad (arriba) y posible futuro (abajo)

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 64: Preferencias para vivir en los EE. UU., 2015

Fuente: Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios, Universidad Estatal de Portland, "Encuesta sobre preferencias de la comunidad y el transporte, áreas metropolitanas de los EE. UU." 2015

Figura 65: Proporción de construcciones nuevas en lugares urbanos transitables a pie del área de Washington D. C., 2012

Fuente: Leinberger, Christopher. "[D. C.: El llamado de alerta: La capital de la nación como modelo nacional de lugares urbanos transitables a pie](#)" Facultad de Negocios de la Universidad George Washington, 2012

Figura 66: La falta de viviendas intermedias abarca una variedad de tipos y densidades de edificios

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 67: Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) mirando hacia el este desde su intersección con New Hampshire Avenue – Hoy en día (parte superior) y posible futuro (parte inferior)

Fuente: Planificación de Montgomery.

Parques y recreación: Capítulo de Para una comunidad cada vez más urbana y diversa: activa y social

Figura 68: Cronograma de parques del condado de Montgomery, 1930-2010

Fuente: Parques de Montgomery

Figura 69: Área de estudio del plan de EPS

Fuente: Parques de Montgomery

Figura 70: Tendencias en la prevalencia de la obesidad entre adultos mayores de 20 años (ajustado por edad) y jóvenes (de 2 a 19 años) en los EE. UU., de 1999 a 2016

Fuente: NCHS, Encuesta Nacional de Examen de Salud y Nutrición, 1999-2016

Figura 71: Arroyo Evans Parkway antes y después de la restauración

Fuente: Parques de Montgomery

Capítulo de Conclusión

Apéndice A: Cumplimiento de los requisitos de la ley estatal

Figura 72: Sitios de extracción de minerales en el condado de Montgomery, 2022

Fuente: Planificación de Montgomery

Apéndice B-1: Porcentaje de población de asiáticos/isleños del Pacífico, no hispanos, 1990-2020

Figura 73: Porcentaje de población de asiáticos/isleños del Pacífico, no hispanos, 1990

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 74: Porcentaje de población de asiáticos/isleños del Pacífico, no hispanos, 2000

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 75: Porcentaje de población de asiáticos/isleños del Pacífico, no hispanos, 2010

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 76: Porcentaje de población de asiáticos/isleños del Pacífico, no hispanos, 2020

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Apéndice B-2: Porcentaje de población de negros, no hispanos, 1990-2020

Figura 77: Porcentaje de población de negros, no hispanos, 1990

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 78: Porcentaje de población de negros, no hispanos, 2000

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 79: Porcentaje de población de negros, no hispanos, 2010

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 80: Porcentaje de población de negros, no hispanos, 2020

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Apéndice B-3: Porcentaje de población de origen hispano, 1990-2020

Figura 81: Porcentaje de población de origen hispano, 1990

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 82: Porcentaje de población de origen hispano, 2000

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 83: Porcentaje de población de origen hispano, 2010

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 84: Porcentaje de población de origen hispano, 2020

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Apéndice B-4: Porcentaje de población de blancos, no hispanos, 1990-2020

Figura 85: Porcentaje de población de blancos, no hispanos, 1990

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 86: Porcentaje de población de blancos, no hispanos, 2000

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 87: Porcentaje de población de blancos, no hispanos, 2010
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 88: Porcentaje de población de blancos, no hispanos, 2020
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Apéndice B-5: Grupo racial o hispano predominante, 1990-2020

Figura 89: Grupo racial o hispano predominante, 1990
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 90: Grupo racial o hispano predominante, 2000
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 91: Grupo racial o hispano predominante, 2010
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Figura 92: Grupo racial o hispano predominante, 2020
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Apéndice B-6: Raza y etnia, 2020

Figura 93: Raza y origen étnico, condado de Montgomery, MD, 2020
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal

Apéndice B-7: Asequibilidad de la vivienda, 2020

Figura 94: Asequibilidad de la vivienda, 2020
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 5 años, 2016-2020; Grupo de bloques de valor promedio de la vivienda de ESRI; Análisis de Nspiregreen y Public Engagement Associates

Apéndice B-8: Carga del costo de la vivienda. 2020

Figura 95: Carga del costo de la vivienda: valores de vivienda promedio e ingresos familiares promedio, 2020
Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimaciones de 5 años, 2016-2020; Análisis de Nspiregreen y Public Engagement Associates

Figura 96: Costos de vivienda y transporte, 2020

Fuente: Planificación de Montgomery

Apéndice B-9: Calidad medioambiental, 2022

Figura 97: Calidad medioambiental, 2022

Fuente: Datos abiertos del GIS del condado de Montgomery 2022; Programa de restauración de tierras (Land Restoration Program, LRP) – Departamento del Medioambiente de Maryland 2022; Calidad del aire – ESRI Open AQ agosto 2022, por Nspiregreen

Apéndice B-10: Riesgo del cambio de vecindario y desplazamiento

Figura 98: Riesgo del cambio de vecindario y desplazamiento

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal, 2000, Encuesta de la Comunidad Estadounidense, estimación de 5 años, 2019; Investigación y proyectos estratégicos de Planificación de Montgomery

Apéndice B-11: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 1990-2020

Figura 99: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 1990

Fuente: Análisis de Planificación de Montgomery de datos de Escuelas públicas del condado de Montgomery

Figura 100: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 2000

Fuente: Análisis de Planificación de Montgomery de datos de Escuelas públicas del condado de Montgomery

Figura 101: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 2010

Fuente: Análisis de Planificación de Montgomery de datos de Escuelas públicas del condado de Montgomery

Figura 102: Porcentaje de estudiantes de escuela secundaria negros/hispanos, 2020

Fuente: Análisis de Planificación de Montgomery de datos de Escuelas públicas del condado de Montgomery

Resolución de aprobación del Consejo

Véase [Council Resolution No. 19-14-13 corrected resolution--10-25-22.pdf](#)

Clerk's Note: An incorrect reference to Prince's Georges County was removed from paragraph 2.

Resolution No.: 19-1413
Introduced: October 25, 2022
Adopted: October 25, 2022

**COUNTY COUNCIL FOR MONTGOMERY COUNTY, MARYLAND
SITTING AS THE DISTRICT COUNCIL FOR THAT PORTION
OF THE MARYLAND-WASHINGTON REGIONAL DISTRICT
WITHIN MONTGOMERY COUNTY, MARYLAND**

Lead Sponsor: County Council

SUBJECT: Approval of Thrive Montgomery 2050

1. On April 13, 2021, the Montgomery County Planning Board transmitted to the County Executive and the County Council the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan.
2. The Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 contains the text and supporting maps for a comprehensive amendment (rewrite) of the 1969 General Plan (On Wedges and Corridors) for the Physical Development of the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County Maryland, as amended; the 1993 General Plan Refinement of the Goals and Objectives for Montgomery County, as amended; the Master Plan of Historic Preservation, as amended; the 2010 Purple Line Functional Plan, as amended; the 2011 Housing Element of the General Plan, as amended; the 2013 County-wide Transit Corridors Functional Master Plan, as amended; the 2018 Master Plan of Highways and Transitways, as amended; 2018 Energized Public Spaces Functional Master Plan as amended; and the 2018 Bicycle Master Plan, as amended.
3. The County Council held two public hearings on the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan, one on June 17, 2021, and another on June 29, 2021. The General Plan was referred to the Council's Planning, Housing, and Economic Development (PHED) Committee for review and recommendations.
4. On September 21, 2021, the Office of Management and Budget transmitted to the County Council the Executive's Fiscal Impact Statement for the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan.
5. On July 14, 21, 26, September 20, 27, October 4, 11, 13, and 25, the PHED Committee held worksessions to review the issues raised in connection with the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan. In September, the Committee started its review based on a revised version of each chapter. Council and Planning staff worked together at the direction of the Committee to incorporate suggestions made during the July worksessions. The bulk of these revisions focused on adding definitions, information and explanations, and deleting or rearranging text for clarity and readability.

Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado

Reconocimientos

Planificación de Montgomery y Parques de Montgomery

Gwen Wright, directora de planificación*
 Mike Riley, director de parques
 Tanya Stern, directora de planificación interina
 Robert Kronenberg, subdirector de planificación
 Matt Mills, abogado sénior

Líderes de proyecto

Khalid Afzal
 Carrie McCarthy

Líderes de equipo

David Anspacher
 Bridget Broullire
 Jai Cole*
 Steve Findley
 Hyojung Garland
 Lisa Govoni
 Maren Hill
 Ben Kraft
 Jessica McVary
 Atul Sharma
 Nancy Sturgeon*
 Pam Zorich*

Personal	
Amy Lindsey	Katherine Nelson
Benjamin Berbert	Kendra Hyson*
Brian Crane	Kimberly Young
Carrie Sanders	Lauren Pepe*
Chris McGovern	Lauren Stamm
Chris Peifer	Laurence King
Chris Van Alstyne	Luis Estrada
Christina Sorrento	Mark Symborski
Christine Ruffo	Matthew Folden
Chuck Kines	Meghan Irving
Colin McNamara	Melissa Williams
Corinne Blackford*	Michael Brown*
Dominic Quattrocchi	Molly Jackson
Eli Glazier	Natasha Fahim
Emily Balmer	Nicholas Holdzkom
Elza Hisel-McCoy	Parker Smith
Emily Vaias	Patrick Butler
Eric Graye	Patrick Reed*
Fred Boyd*	Paul Mortensen
Grace Bogdan	Phillip Estes
Greg Russ*	Rachel Newhouse
Holly Adams	Rachel Roehrich
Hye-Soo Baek	Rebecca Ballo
Jaesup Lee*	Russell Provost
Jamey Pratt	Sarah Hanna-Jones
Jason Sartori	Stephanie Dickel
Jay Mukherjee	Stephen Aldrich
Jesse McGowan *	Susanne Paul*
John Marcolin*	Tamika Graham
Jon Ryder	Tina Schneider
Josh Kaye	Upneet Atwal*
Juan Castro*	Walker Freer*
Karen Blyton*	Zubin Adrianvala
Katie Mencarini	

* Antiguo personal

Grupo de asesoramiento técnico

Amy Donin, Departamento de Servicios Generales del Condado de Montgomery
Essie McGuire, Escuelas Públicas del Condado de Montgomery
Chris Conklin, Departamento de Transporte del Condado de Montgomery
Gary Erenrich, Departamento de Transporte del Condado de Montgomery
Andrew Bossi, Departamento de Transporte del Condado de Montgomery
Doug Weisburger, Departamento de Protección Ambiental del Condado de Montgomery
Frank Demarais, Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios del Condado de Montgomery
Stephanie Killian, Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios del Condado de Montgomery
Jeremy Criss, Oficina de Agricultura del Condado de Montgomery
Karen Thompkins, Departamento de Salud y Servicios Humanos del Condado de Montgomery
Dr. Travis Gayle, director de salud del condado de Montgomery
Melanie Sasse, Departamento de Recreación del Condado de Montgomery
Naeem Mia, Oficina de Administración y Presupuesto del condado de Montgomery
Sarah Miller, Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Montgomery
Shawna Lemonds, directora de enlace de planificación para actividad de apoyo naval, Bethesda
Susan Llareus, Departamento de Planificación de Maryland
Chuck Boyd, Oficina de Planificación de Maryland
Andrea Gilles, ciudad de Rockville
Laura Mehfoud, ciudad de Gaithersburg
Suzanne Ludlow, ciudad de Takoma Park
Tracy Furman, alcaldesa, ciudad de Kensington
Suzan Jenkins, Consejo de Artes y Humanidades del Condado de Montgomery
Todd Bressi, Panel de Artes del Condado de Montgomery
Paul Des-Jardin, Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington
Amy Quant, Comisión Sanitaria Suburbana de Washington
Hilton, Thomas, Comisión Sanitaria Suburbana de Washington - Agua
Comisión Interestatal de la Cuenca del Río Potomac

Funcionarios electos y designados

Consejo del Condado de Montgomery

Gabe Albornoz
Andrew Friedson
Evan Glass
Tom Hucker
Will Jawando
Sidney A. Katz
Nancy Navarro
Craig Rice
Hans Riemer

Ejecutivo del condado

Marc Elrich

Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional

Peter A. Shapiro, presidente
Jeff Zyontz, vicepresidente

Junta de Planificación del Condado de Montgomery

Jeff Zyontz, presidente
Amy L. Presley, vicepresidenta
Cherri Branson
David Hill
Roberto R. Piñero

Junta de Planificación del condado de Prince George

Peter A. Shapiro, presidente
Dorothy F. Bailey, vicepresidenta
William M. Doerner
Manuel R. Geraldo
A. Shuanise Washington

Antiguo Consejo de Planificación del Condado de Montgomery durante el desarrollo de Montgomery Prospera 2040

Casey Anderson, presidenta
Partap Verma, vicepresidente
Gerald Cichy
Tina Peterson
Carol Rubin
Natali Fani-González, vicepresidente (2021)
Norman Dreyfuss, vicepresidente (2019)

El proceso de planificación

Un plan maestro proporciona recomendaciones completas para el uso de la tierra de propiedad pública y privada. Cada plan refleja una visión del futuro que responde al carácter único de la comunidad local dentro del contexto de una perspectiva de todo el condado. Junto con las políticas pertinentes, los funcionarios públicos y particulares deben consultar los planes al tomar decisiones sobre el uso de la tierra.

El Plan preliminar de trabajo es preparado por el Departamento de Planificación del Condado de Montgomery para su presentación ante la Junta de Planificación del Condado de Montgomery. La Junta de Planificación revisa el Plan preliminar de trabajo, realiza cambios preliminares según corresponda y aprueba el plan para la audiencia pública. Después de que se realizan los cambios de la Junta de Planificación, el documento se convierte en el Plan preliminar de audiencia pública.

El Plan preliminar de audiencia pública es la propuesta formal para modificar un plan maestro adoptado o un plan sectorial. Sus recomendaciones no son necesariamente las de la Junta de Planificación; se prepara con el fin de recibir testimonios públicos. La Junta de Planificación lleva a cabo una audiencia pública y recibe testimonios, después de lo cual lleva a cabo sesiones de trabajo público para revisar el testimonio y revisar el Plan preliminar de audiencia pública según corresponda. Cuando se realizan los cambios de la Junta de Planificación, el documento se convierte en el Plan preliminar de la Junta de Planificación.

El Plan preliminar de la Junta de Planificación es el plan recomendado por la Junta de Planificación y refleja sus revisiones al Plan preliminar de audiencia pública. La Ley de Distrito Regional exige que la Junta de Planificación transmita un plan maestro o plan del sector al Consejo del Condado con copias al Ejecutivo del Condado quien, dentro de los 60 días, debe preparar y transmitir un análisis de impacto fiscal del Plan preliminar de la Junta de Planificación al Consejo del Condado. El Ejecutivo del Condado también puede enviar otros comentarios y recomendaciones al Consejo del Condado.

Después de recibir el análisis de impacto fiscal y los comentarios del Ejecutivo del Condado, el Consejo del Condado lleva a cabo una audiencia pública para recibir testimonios públicos. Después de que se cierra el expediente de la audiencia, el comité del Consejo pertinente lleva a cabo sesiones de trabajo público para revisar los testimonios y hace recomendaciones al Consejo del Condado. El Consejo lleva a cabo sesiones de trabajo, luego adopta una resolución que aprueba el Plan preliminar de la Junta de Planificación, según se haya revisado, para que sea el nuevo plan maestro.

Después de la aprobación del Consejo, el plan se envía a la Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional para su adopción. Una vez adoptado por la Comisión, el plan modifica oficialmente los planes maestros, los planes funcionales y los planes sectoriales citados en la resolución de adopción de la Comisión.

La aprobación y adopción del plan inicia el proceso de enmienda del mapa seccional (Sectional Map Amendment, SMA) para los planes maestros que recomiendan cambios en las designaciones de zonas de cualquier propiedad en el área del plan.



Montgomery Prospera 2050 – Aprobado y adoptado