



Planificación de Montgomery División de Planificación del medio del condado

Octubre de 2024

Plan del Corredor de University Boulevard

Recomendaciones preliminares



Agenda de la reunión

- Bienvenida y presentaciones
- Contexto de planificación
- Descripción general de las recomendaciones preliminares
 - El transporte
 - Zonificación y uso de la tierra
 - La vivienda
 - Diseño urbano
 - Parques, senderos y espacios abiertos
 - Sostenibilidad medioambiental
 - Instalaciones comunitarias
 - Recursos históricos
- Preguntas y respuestas



Cronograma del plan

Invierno de 2024:	Se aprueba el alcance del trabajo
Otoño de 2023:	Sesión informativa sobre las condiciones existentes
Verano de 2024:	Ideas emergentes
Otoño de 2024:	Recomendaciones preliminares y borrador de trabajo
Invierno - primavera de 2025:	Revisión de la Junta de Planificación
Primavera - verano de 2025:	Revisión del Concejo del Condado



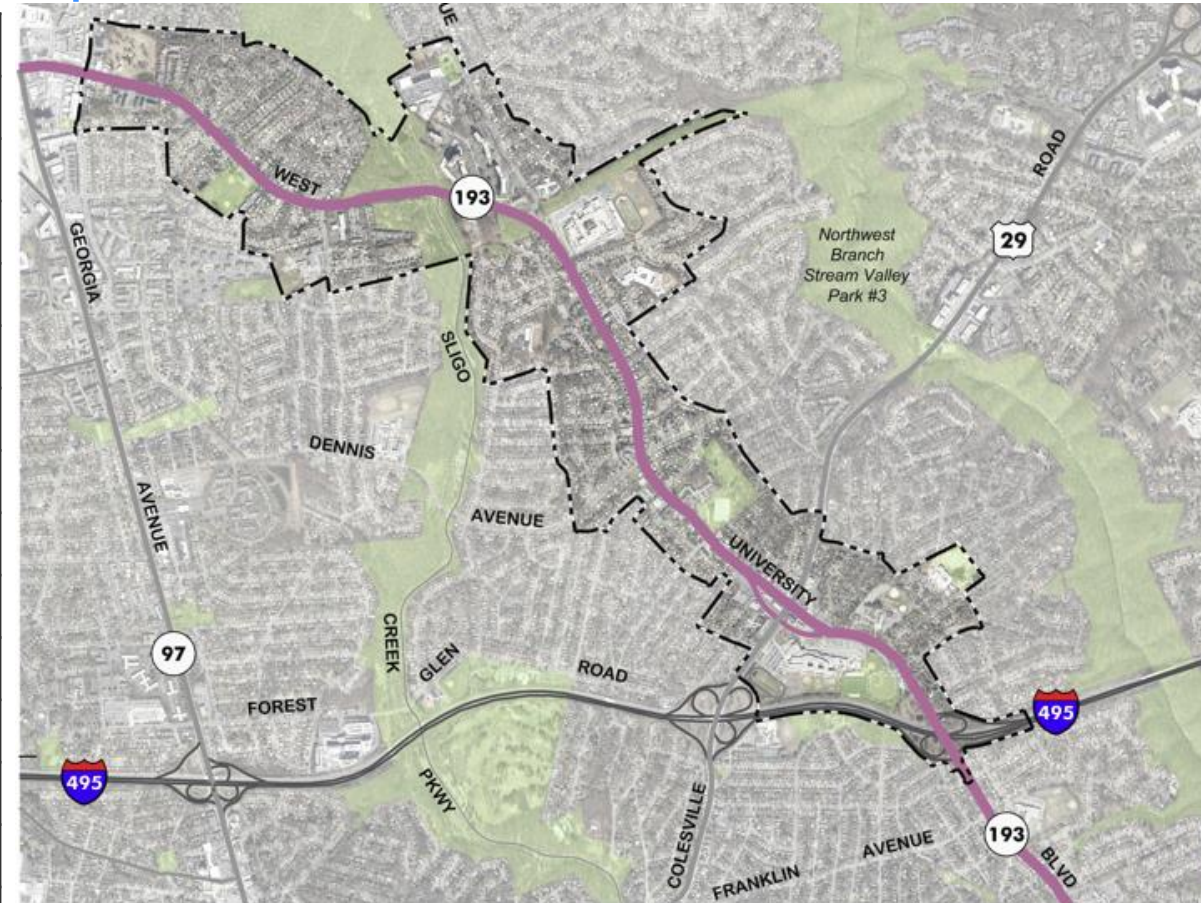
Área del plan

- Plan integral de un corredor para aproximadamente 3.5 millas de University Boulevard y propiedades adyacentes.
- Se caracteriza por desarrollos residenciales y usos institucionales, incluidos lugares de culto e instalaciones comunitarias.
- Los usos comerciales están ubicados junto al distrito comercial central de Wheaton, Kemp Mill y Four Corners.
- University Boulevard está controlado por la Administración Estatal de Autopistas del Departamento de Transporte de Maryland (Maryland Department of Transportation State Highway Administration, MDOT SHA) y es atendido por Montgomery County Ride On y Metrobus.
- University Boulevard incluye aceras adyacentes a los carriles de circulación y no existen ciclovías.



Características demográficas del área del plan

Características demográficas	
Población total	9,733
Mediana de edad	40.2
Raza y etnia	
Hispano/latino	27 %
No hispano/latino	73 %
Blanco	33 %
Negro/afroamericano	24 %
Asiático	10 %
Otro	1 %
Dos o más razas	4 %
Total de hogares	3,573
% de propietarios de hogares	69 %
% de hogares familiares	59 %
Ingreso familiar promedio	\$103,116
Idiomas	Inglés, español y chino (incluido mandarín y cantonés)



Propósito del Plan



El propósito del Plan del Corredor de University Boulevard es analizar exhaustivamente el entorno construido, natural y social a lo largo del corredor y considerar oportunidades para promover los resultados y objetivos del *Plan Montgomery Prospera 2050*.

¿En qué se basan las recomendaciones preliminares?

- Los aportes de la comunidad son una parte fundamental de nuestra planificación.
- Combinado con la experiencia interna y externa y las fuentes de datos, tiene un impacto significativo en nuestras recomendaciones de planificación



Divulgación y compromiso hasta la fecha



- Más de 16 reuniones y talleres presenciales o virtuales



- Reunión en español con la Concejala Fani-González



- Más de 21 eventos comunitarios

- Campaña puerta a puerta llegando a más de 1000 viviendas

multifamiliares



- Conversaciones en 6 idiomas



- Registro de 239 conversaciones individuales



- Envío de más de 6000 correos y tarjetas postales



- 166 respuestas a cuestionarios recopiladas

- Más de 21,000 palabras de texto analizadas



Lo que escuchamos: comentarios y vivienda

Comentarios generales

- Se valora la diversidad del vecindario
- La seguridad para las personas que caminan, andan en bicicleta y patinan es una preocupación
- Sligo Creek Park es un recurso local muy querido, pero se necesita un mejor acceso peatonal
- Deseo de acceso a mejores lugares de comida, entretenimiento y espacios públicos locales

Vivienda

- La calidad, asequibilidad y disponibilidad de la vivienda son una preocupación
- Altos costos de alquiler y necesidad de vivienda y asistencia más asequibles
- El mantenimiento deficiente de los edificios y las plagas es una preocupación
- Deseo de servicios comunitarios a poca distancia a pie



Lo que escuchamos: Transporte

Transporte

- Preocupación por el tráfico durante las horas pico
- Preocupación por los delitos en el transporte público
- Demanda de autobuses más frecuentes y carriles para bicicletas ampliados
- Deseo de mejorar la seguridad de los peatones, incluidos los cruces protegidos
- Abordar el exceso de velocidad y la conducción peligrosa con medidas coercitivas
- Deseo de mejores opciones de tránsito
- Apoyo para mejores iniciativas ambientales y de transporte
- Gestión y mantenimiento de desechos, especialmente durante la temporada de invierno
- Abordar el tráfico y el exceso de velocidad en los vecindarios



Lo que escuchamos: Medioambiente

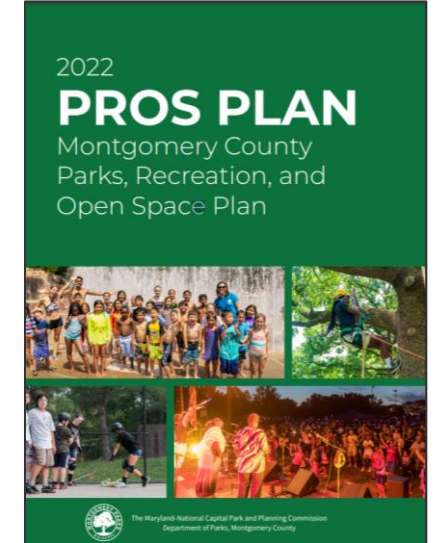
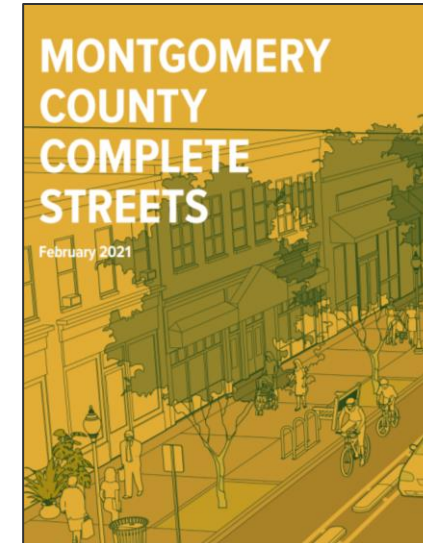
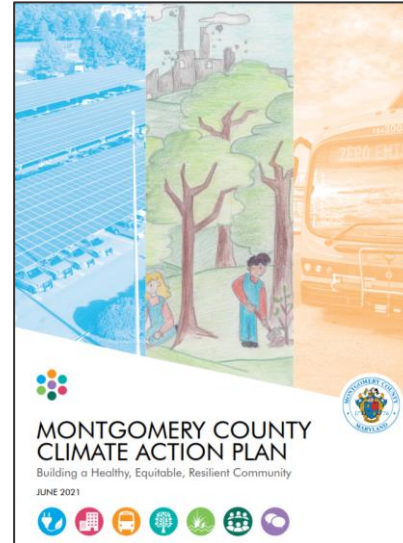
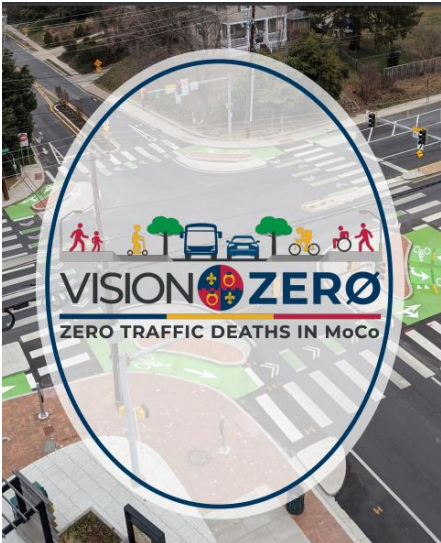
Medioambiente

- Deseo de más parques y espacios verdes
- Mejoras de infraestructura para aceras, carreteras y limpieza general
- Preocupación por la contaminación acústica de University Boulevard
- Apoyo para mejores iniciativas ambientales y de transporte
- Gestión de desechos y limpieza de aceras, especialmente durante el invierno



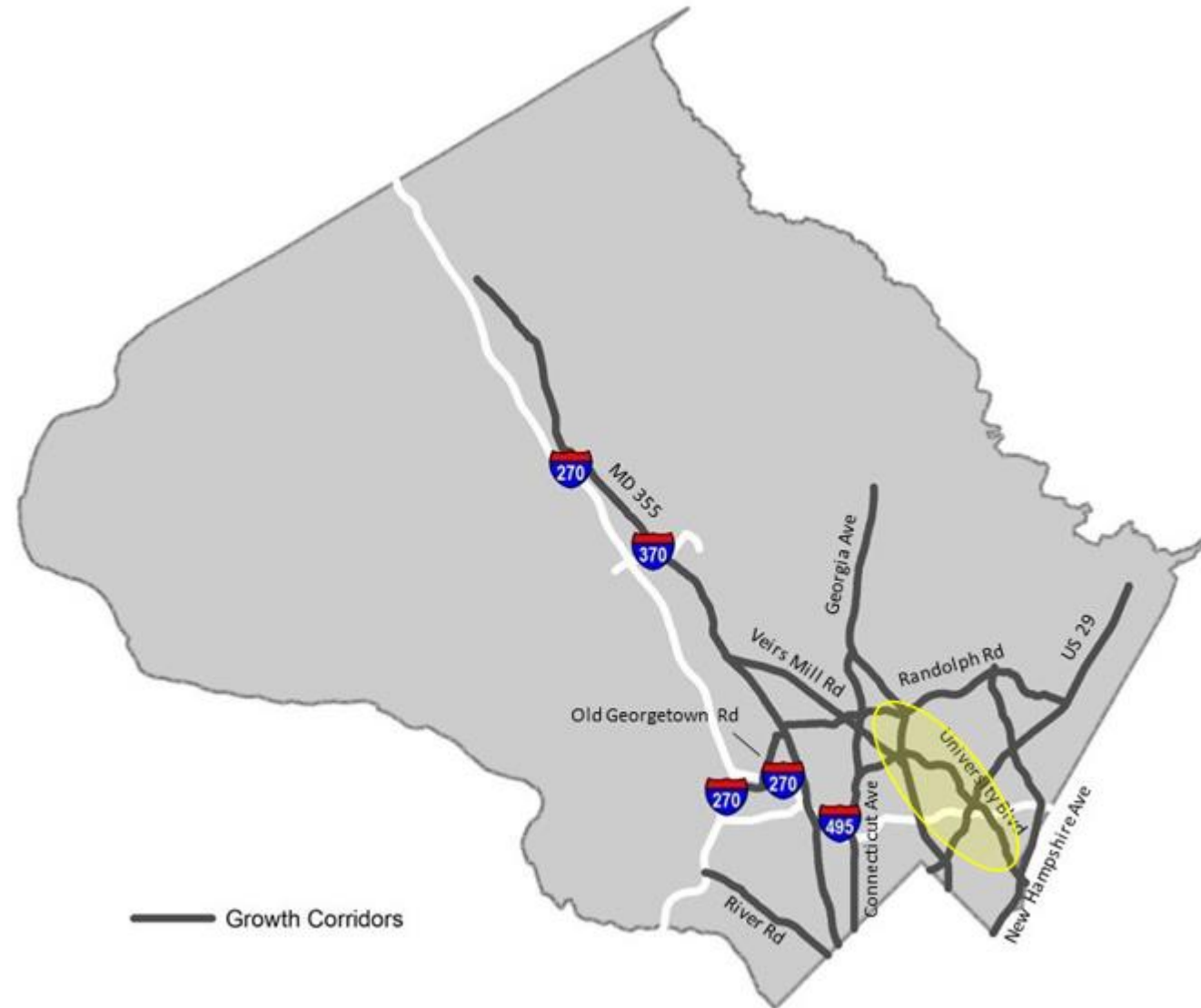
Marco de planificación

- Planificación de Montgomery evalúa las condiciones existentes, examina los cambios desde la adopción de planes maestros anteriores, considera las mejores prácticas y evalúa los planes y políticas rectores.



Corredores de crecimiento de Montgomery Prospera 2050

- Connecticut Avenue
- Georgia Avenue
- MD 355
- New Hampshire Avenue
- Old Georgetown Road/North Bethesda Transitway
- Randolph Road
- River Road
- University Boulevard
- US 29
- Veirs Mill Road



Igualdad racial y justicia social

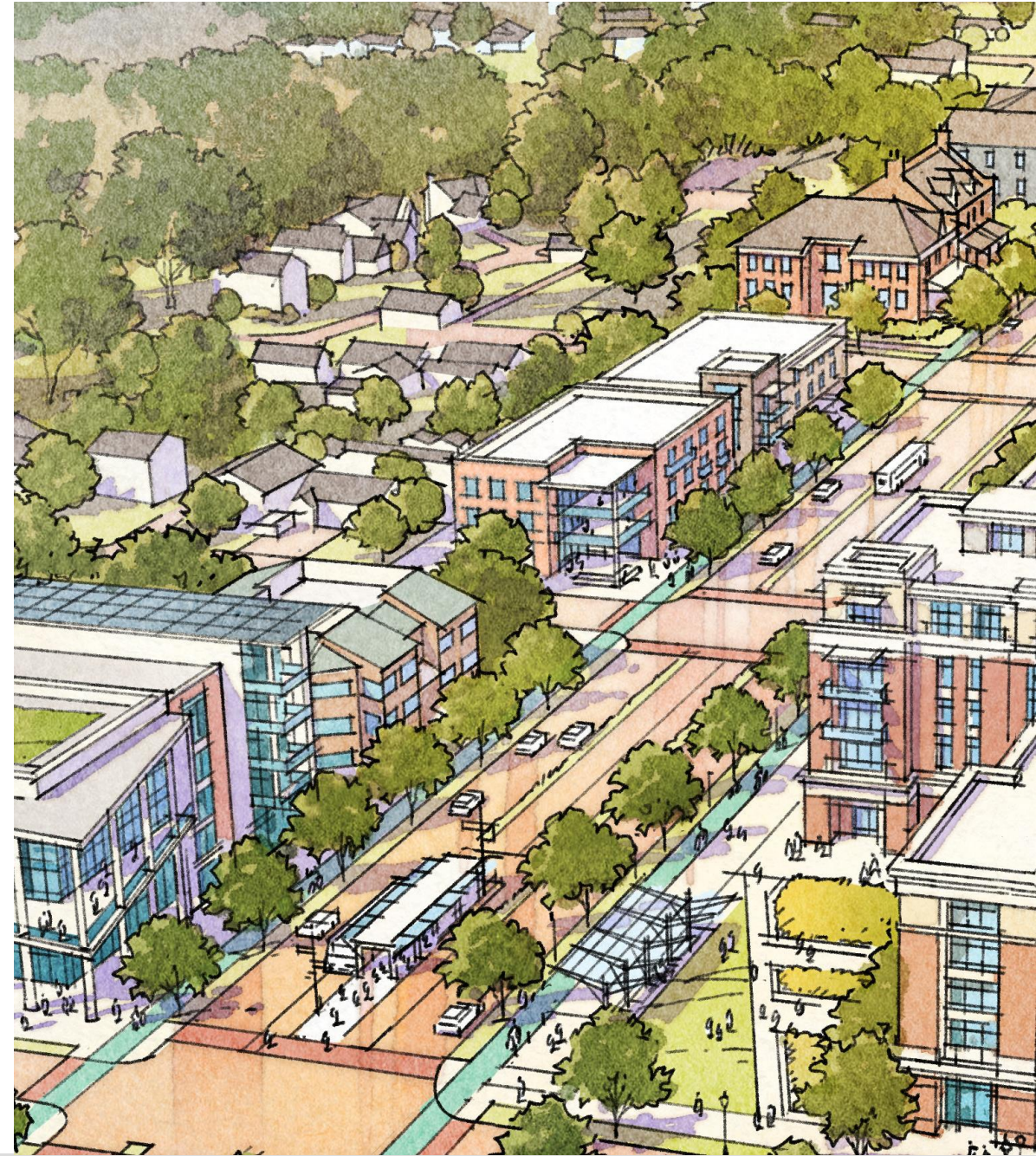
- Montgomery Prospera 2050 proporciona los principios fundamentales para este Plan. Prospera tiene como objetivo garantizar resultados equitativos para todos los miembros de la comunidad.
- El plan tiene como objetivo crear una comunidad equitativa conectada donde los residentes de todos los orígenes puedan disfrutar del acceso a vivienda, transporte y servicios.
- El plan utiliza un enfoque basado en datos para comprender los impactos de los datos demográficos actuales y las desigualdades históricas en los residentes.
- El plan hace hincapié en la participación intencionada e inclusiva de la comunidad a través de la divulgación multilingüe y la campaña puerta a puerta.
- Los empleados aplican un marco de equidad del Grupo de revisión de pares de equidad (Equity Peer Review Group, EPRG) interno de Planificación de Montgomery, que se basa en la herramienta de Equidad de la Alianza Gubernamental para la Equidad Racial.

El marco de equidad

- Resultados deseados
- Análisis de datos
- Participación de la comunidad
- Estrategias
- Implementación
- Comunicación y responsabilidad

Visión del plan

- Transformar University Boulevard en un corredor multimodal orientado a los peatones que respalde opciones de viaje seguras, accesibles y saludables, y conecte comunidades vibrantes con una amplia gama de opciones de vivienda respaldadas por autobuses de transporte rápido.



Recomendaciones preliminares

- El transporte
- Zonificación y uso de la tierra
- La vivienda
- Diseño urbano
- Parques, senderos y espacios abiertos
- Sostenibilidad medioambiental
- Instalaciones comunitarias
- Recursos históricos



Planes y políticas de transporte en todo el condado



Plan general: Montgomery Prospera 2050



Visión cero



Calles completas



Plan maestro funcional de corredores de tránsito del condado



Plan maestro para bicicletas

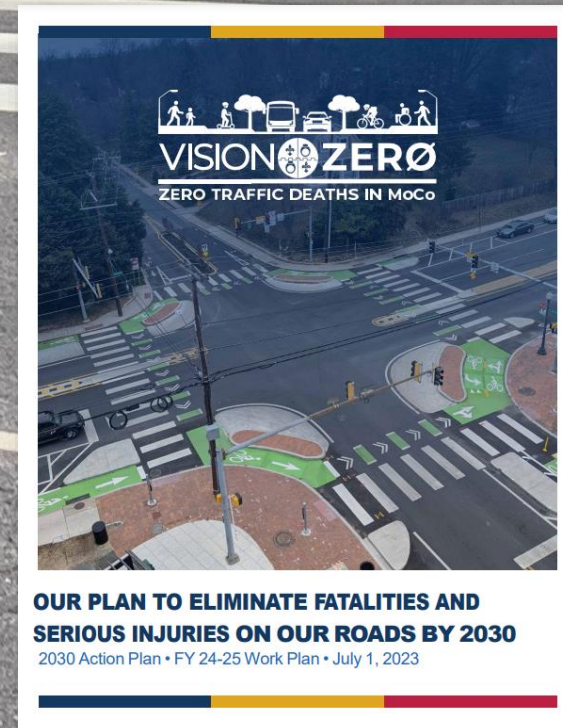


Plan maestro peatonal

Icono de Calles completas utilizado con permiso. Fuente: Guía de diseño de calles para transporte público de la NACTO.

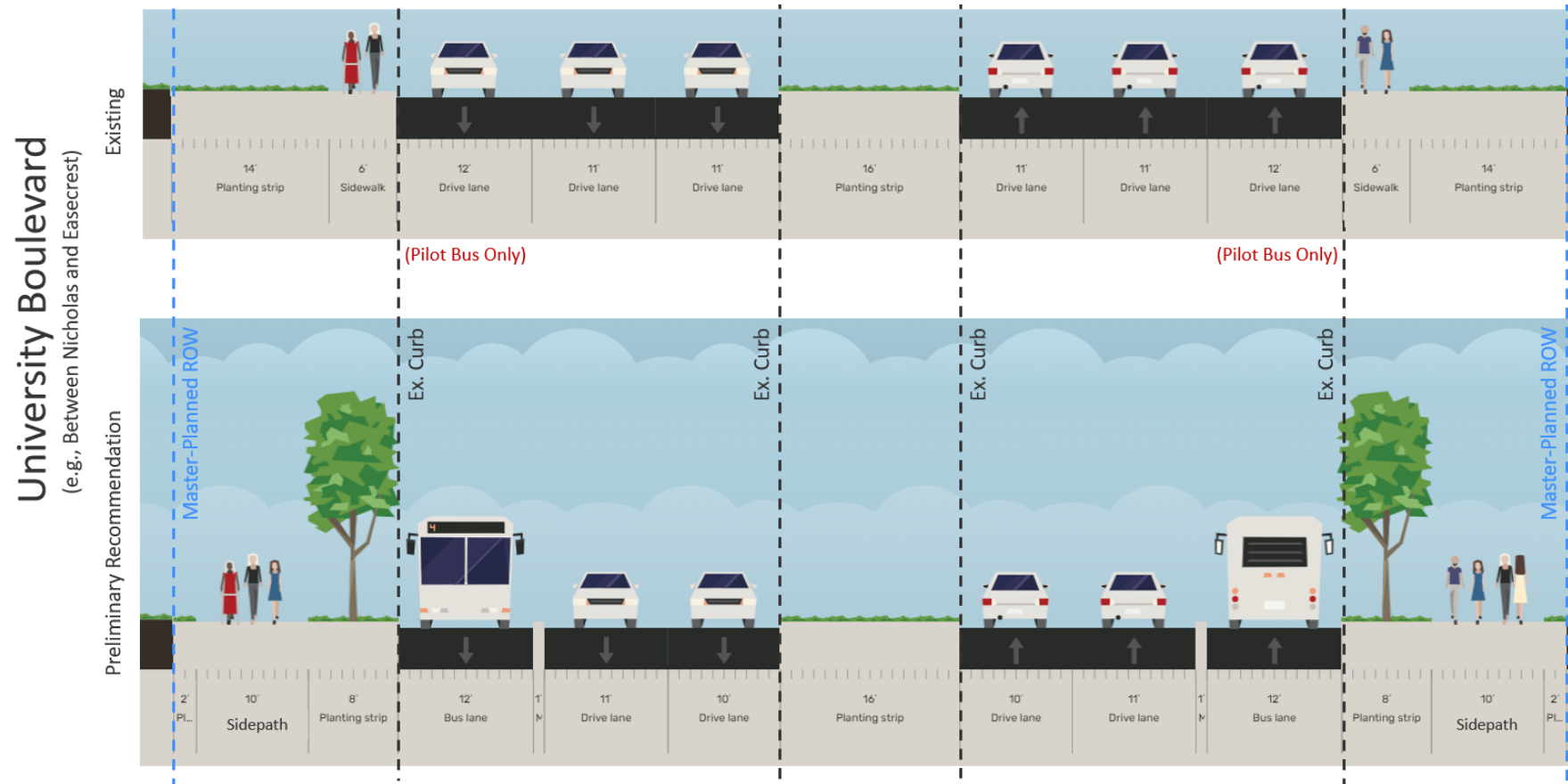
Visión cero

- Estrategia holística de transporte adoptada por el condado de Montgomery en 2017 con el objetivo de **eliminar las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito** en las carreteras del condado para 2030.
- **Entre 2015 y 2022, los accidentes automovilísticos en University Boulevard en el área del plan provocaron 34 lesiones graves y tres muertes.**
- **Principios clave:**
 - Los accidentes de tránsito graves y mortales son inaceptables y evitables.
 - El diseño y la construcción de carreteras puede reducir las consecuencias de los errores humanos.
 - La vida humana tiene prioridad sobre la movilidad.



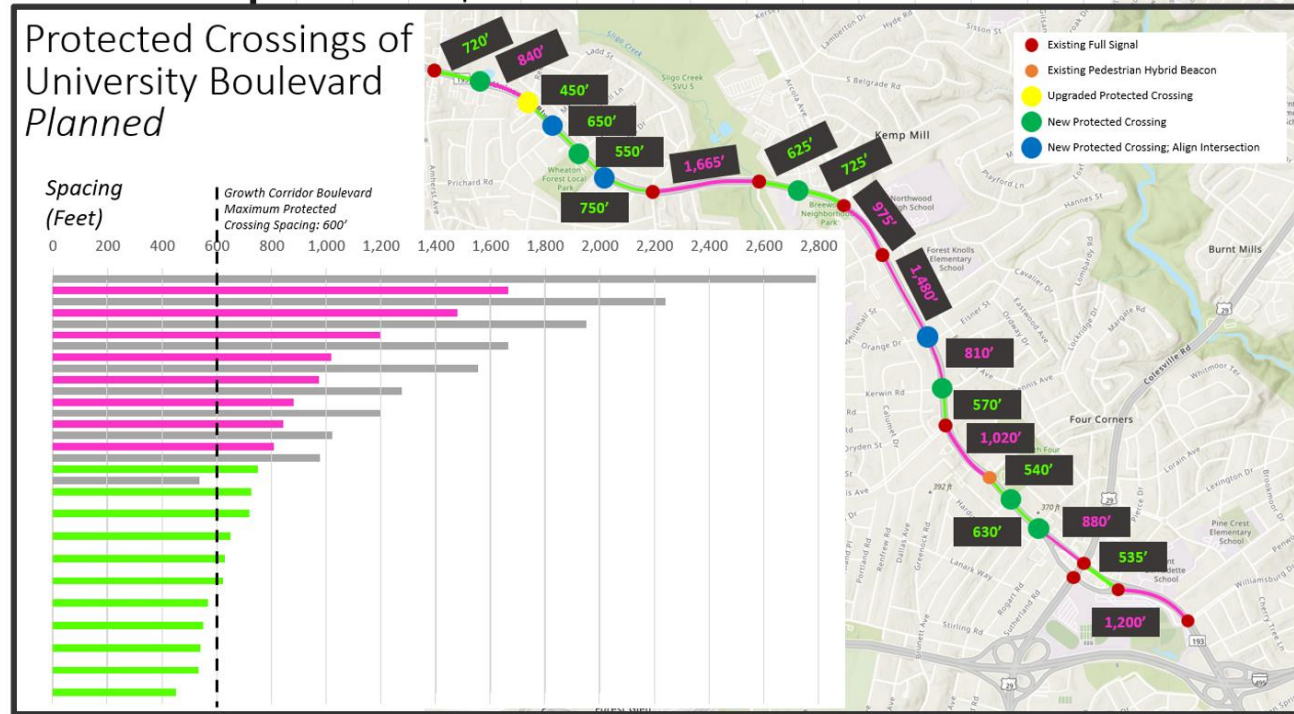
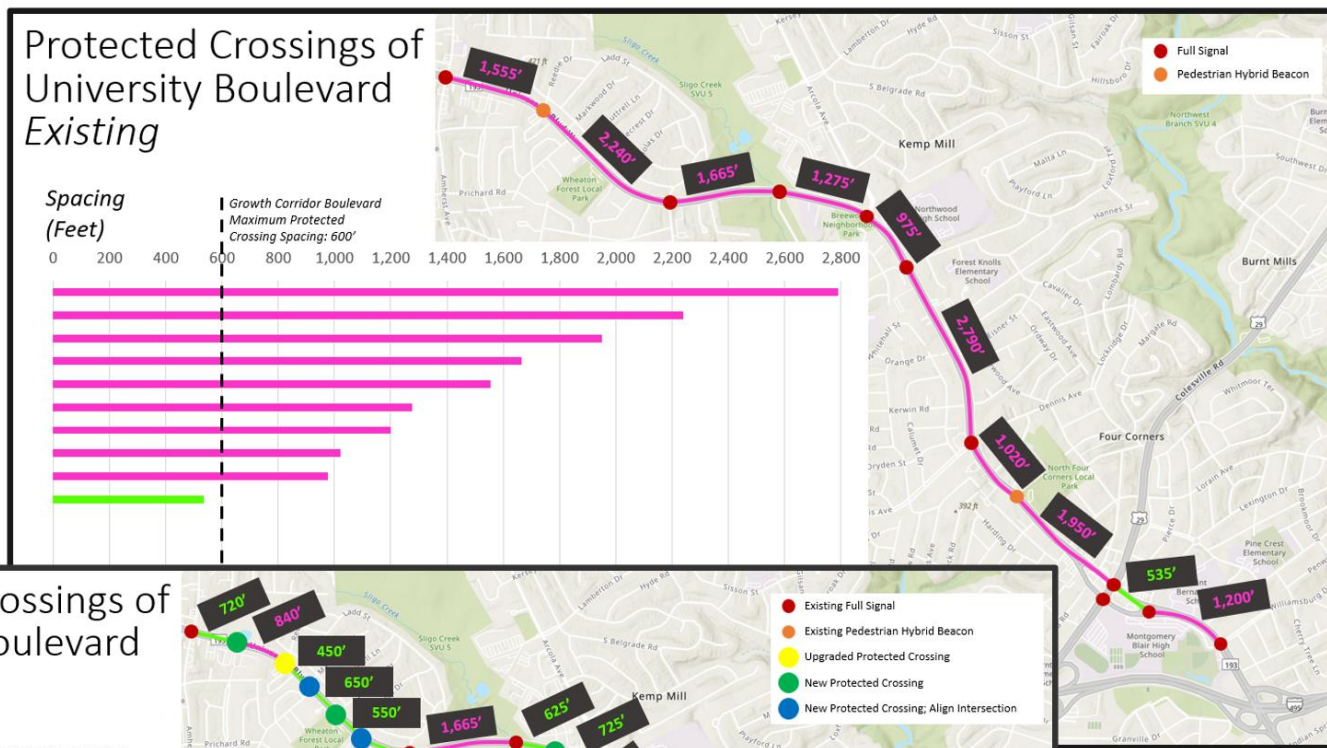
Transporte

- Proporcionar carriles de transporte dedicados a lo largo de University Boulevard y Colesville Road.
- Con la reurbanización o implementación de BRT, consolidar, retirar o reubicar las entradas de vehículos desde University Boulevard hacia calles y callejones laterales, y limitar las entradas de vehículos futuras.



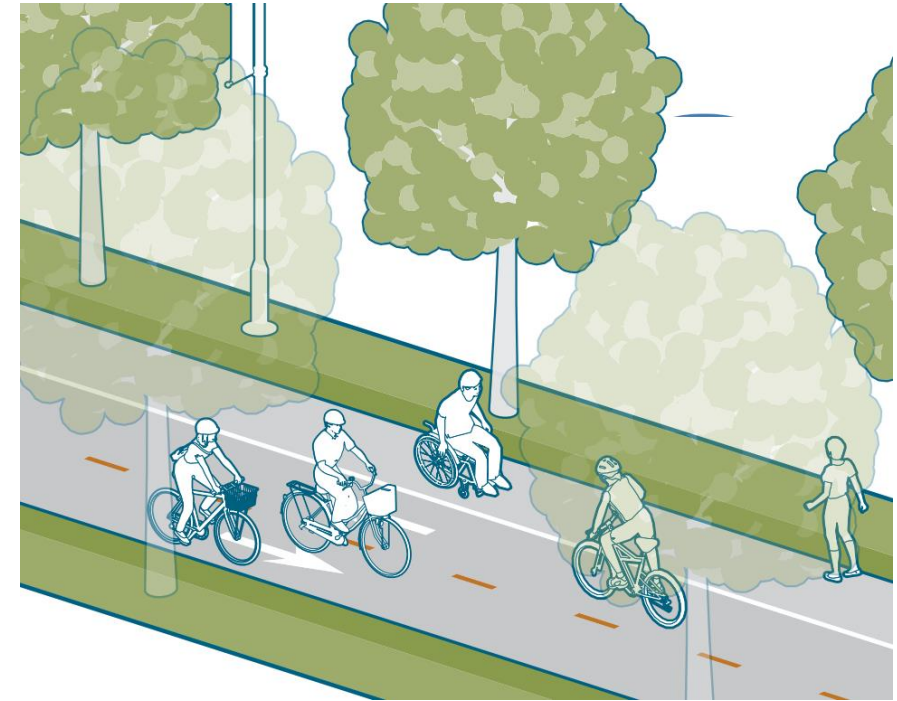
Transporte

- Implementar una red conectada de calles a lo largo de University Boulevard para mejorar los viajes, reducir la distancia entre cruces protegidos, apoyar la señalización de intersecciones y gestionar el acceso vehicular.
- Incluir nuevos cruces protegidos para minimizar la distancia entre cruces seguros y mejorar las experiencias a pie a lo largo del corredor.



Transporte

- Implementar una red conectada de pasarelas cómodas e instalaciones para bicicletas de bajo estrés, y carreteras e intersecciones del tamaño adecuado para crear un entorno más seguro y cómodo para las personas que caminan, patinan, andan en bicicleta, viajan en autobús o conducen.
- Apoyar oportunidades de micromovilidad, el uso compartido de bicicletas y estaciones de carga eléctrica.

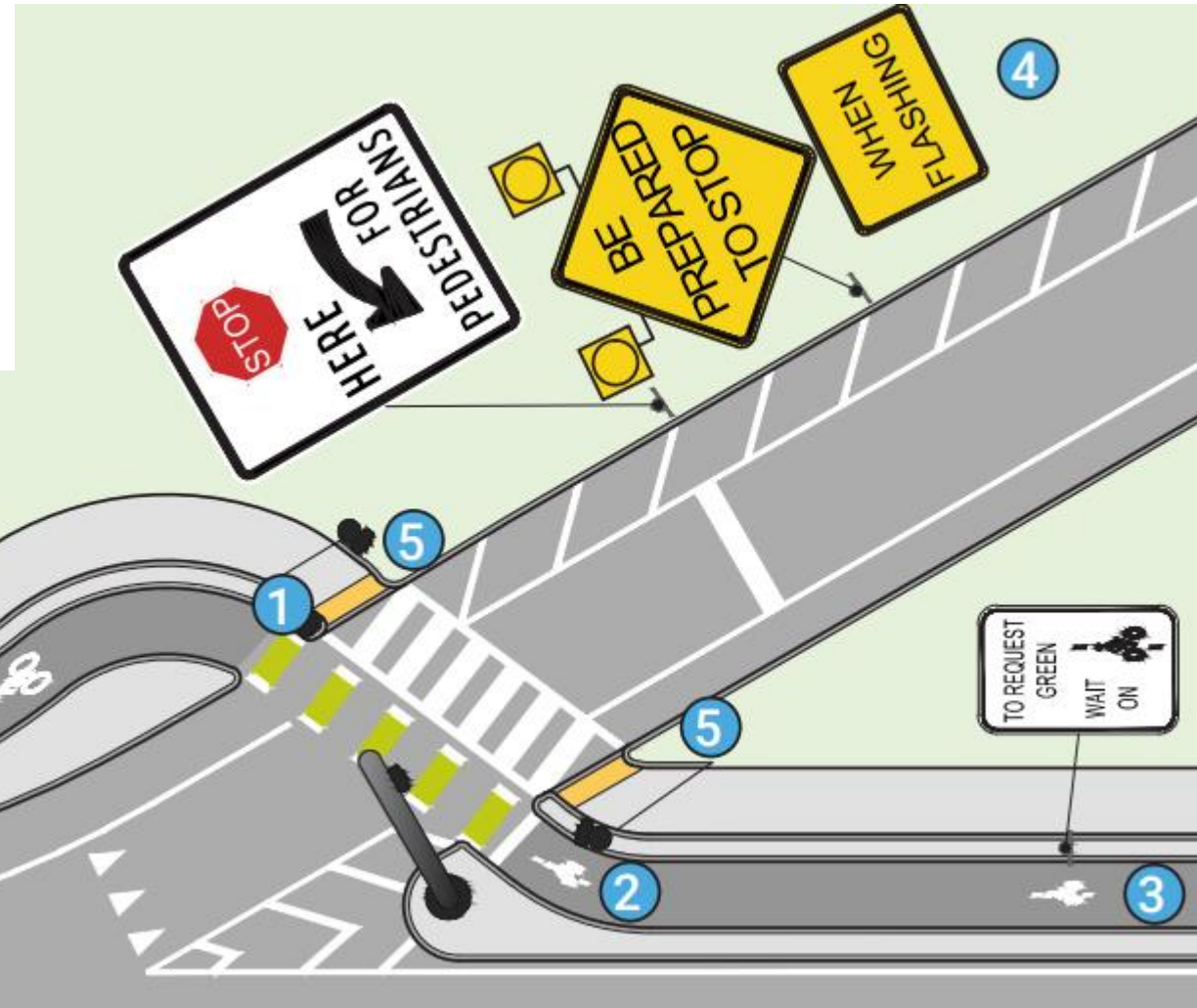


Transporte

- Mejorar las marcas en el pavimento, la iluminación y la distancia de visibilidad y explorar cruces protegidos en las intersecciones con la I-495 en Colesville Road y University Boulevard para mejorar la seguridad de todos los medios.

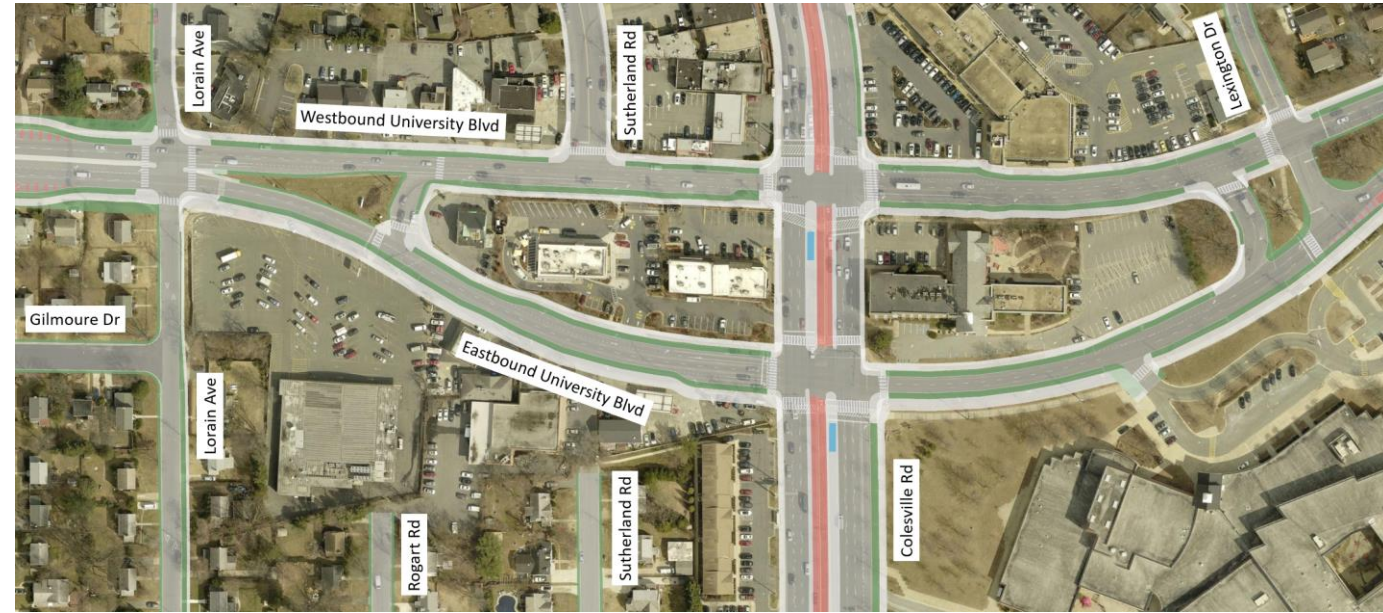


Proyecto de plan de acción de seguridad para peatones
MDOT SHA MD 650



Transporte

- A corto plazo, reutilizar un carril por dirección para proporcionar instalaciones más seguras y cómodas para las personas que caminan, andan en bicicleta y patinan.
- Implementar cruces protegidos en la intersección de Lorain Ave y University Blvd.
- Minimizar las distancias de cruce para las personas que caminan, andan en bicicleta y patinan.
- Reducir los radios de la acera en todas las intersecciones de calles a 15 pies.
- A largo plazo, estudiar más a fondo una red más conectada de las calles de las zonas céntricas para proporcionar una mayor conectividad local para las personas que caminan, andan en bicicleta, patinan, toman el transporte público y conducen. El estudio también debería explorar la introducción de un patrón de calles más regular que el actual acoplador unidireccional.



Proyecto de seguridad peatonal de la SHA

Public Informational Workshop Planned for November 14 Residents Invited to Provide Feedback on Safety Needs

The Maryland Department of Transportation State Highway Administration will host a public informational workshop on pedestrian safety initiatives along MD 193 (University Boulevard) between US 29 (Colesville Road) and MD 97 (Georgia Avenue). The MD 193 corridor in Montgomery County is planned for safety improvements as part of the Pedestrian Safety Action Plan (PSAP), which identifies areas of need and prioritizes corridors for pedestrian and bicycle safety projects.



MD 193 (University Boulevard) Pedestrian Safety Action Plan Project

Jueves 14 de noviembre de 2024

5:30 p. m. a 7:30 p. m.

Centro para personas mayores Margaret Schweinhaut
1000 Forest Glen Road

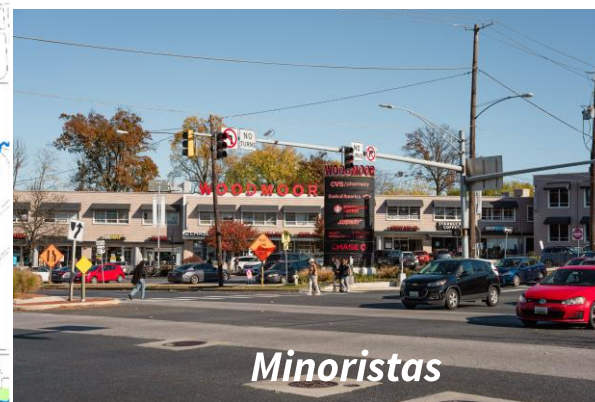
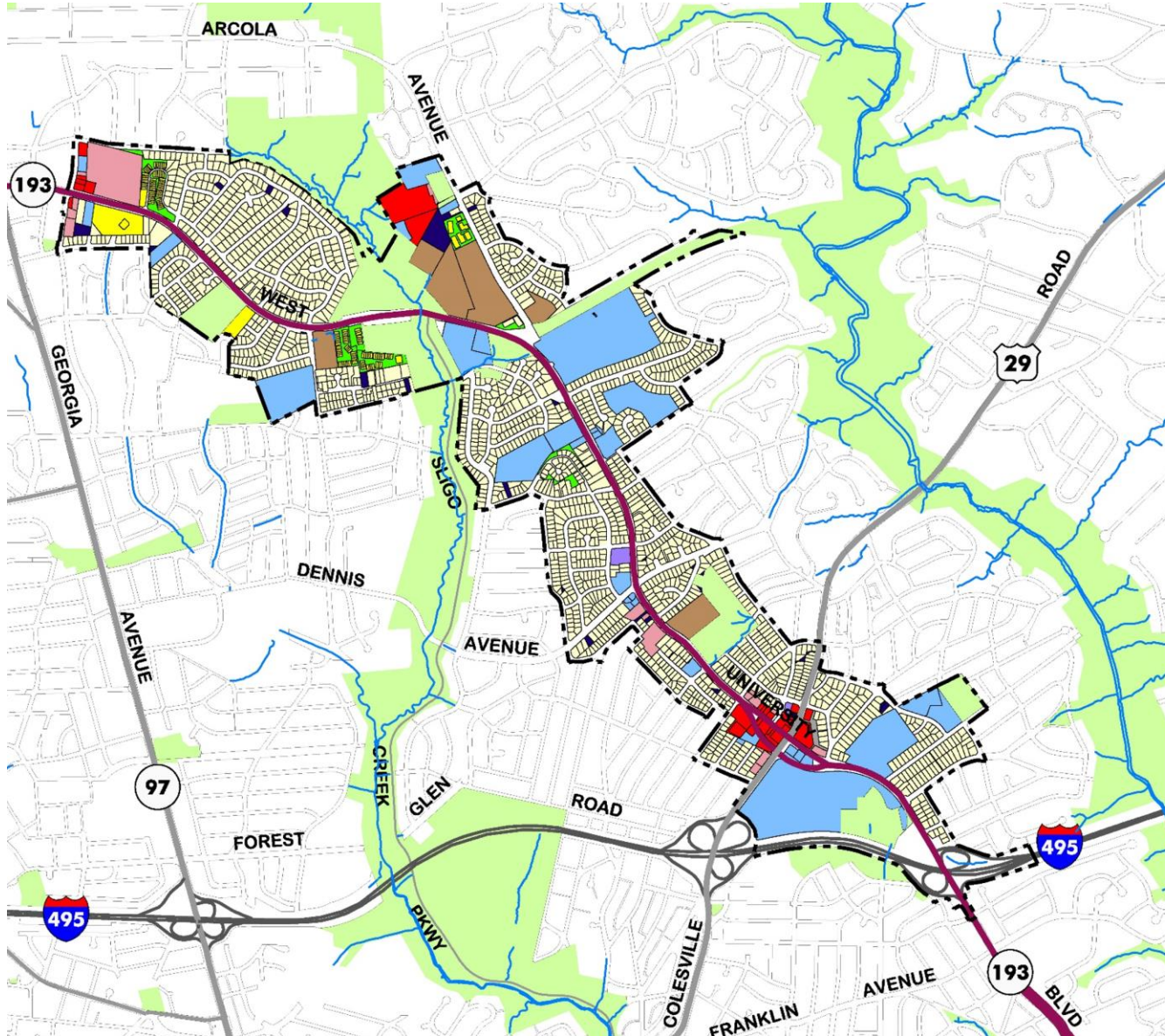


Zonificación y uso de la tierra

- Para promover patrones de desarrollo sustentable, proporcionar opciones de vivienda y apoyar las mejoras de seguridad en el transporte a lo largo de University Boulevard, rezonificar las propiedades que:
 - Están en manzanas orientadas hacia el corredor y manzanas que están en su totalidad dentro de un radio de un cuarto de milla de las futuras estaciones de transporte rápido de autobuses (BRT).
 - Son propiedades institucionales, como las propiedades utilizadas para las asambleas religiosas.
 - Son centros comerciales de un solo uso existentes.
- Actualizar la zonificación para las propiedades que actualmente están zonificadas RH, RT y PD, de acuerdo con los requisitos de la Ordenanza de Zonificación.
- Conservar las zonas R-60 y R-90 para las propiedades restantes.

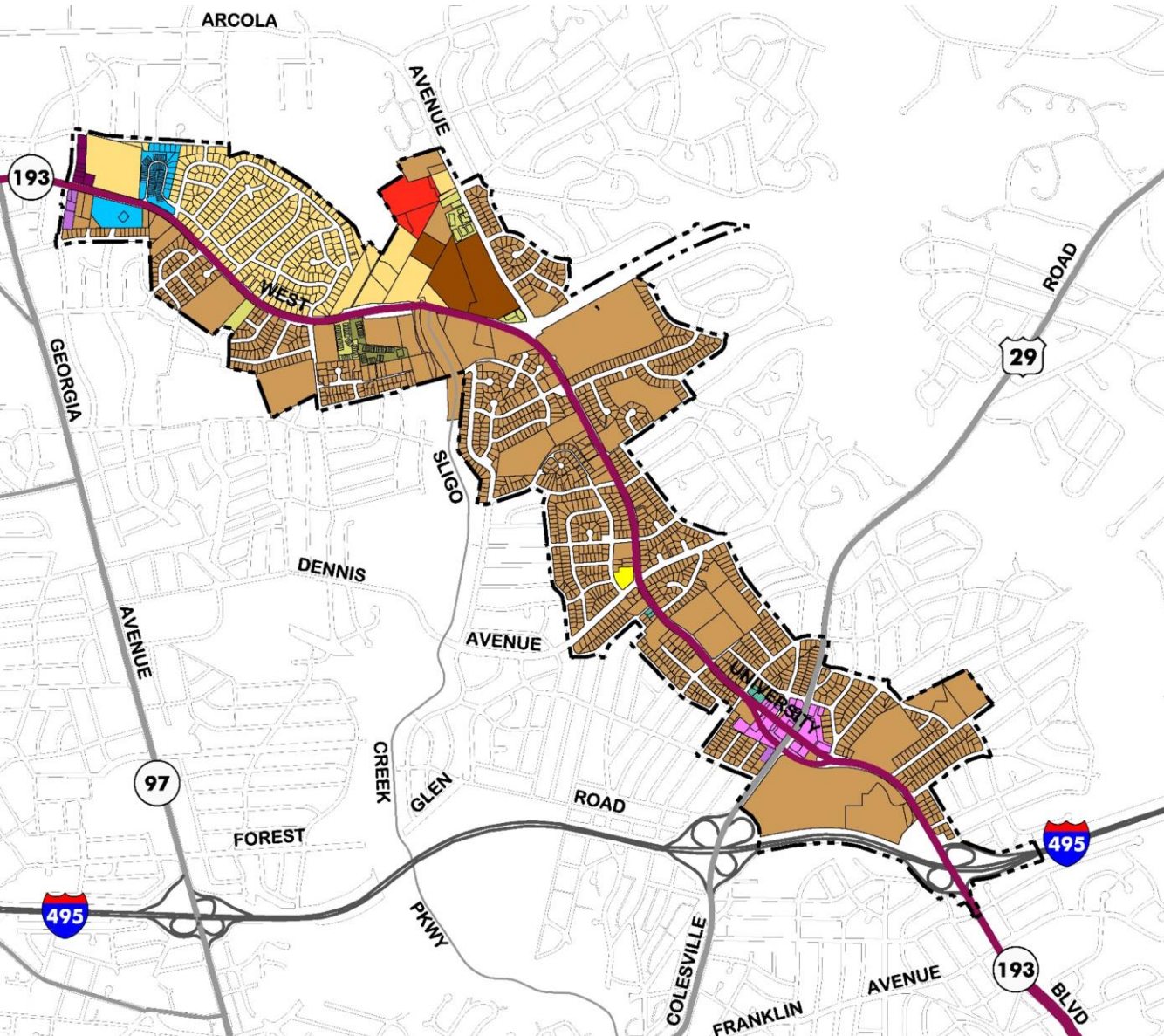


Uso de la tierra existente



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Multi-Unit Residential |  | Office |
|  | Single-Unit Attached |  | Retail |
|  | Single-Unit Detached |  | Institutional/Community Facility |
|  | Open Space |  | Utility |
|  | Parks |  | Parking/Transportation |
|  | University Boulevard |  | Vacant |
|  | University Boulevard Corridor Boundary | | |

Zonificación existente

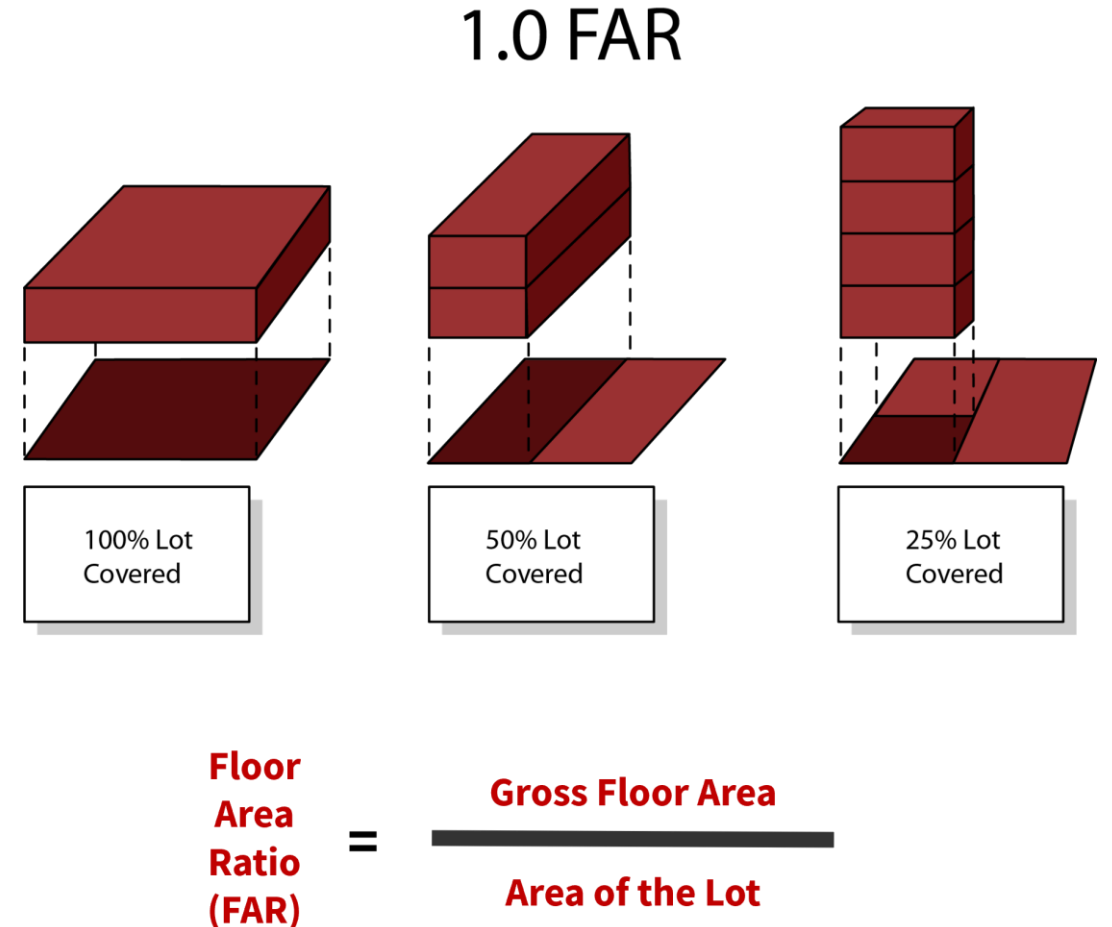


- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Commercial Residential Neighborhood (CRN) | | Commercial Residential (CR) |
| | Commercial Residential Town (CRT) | | Employment Office (EOF) |
| | Planned Development (PD) | | Neighborhood Retail (NR) |
| | Residential Zone (R - 200) | | Residential Townhouse (RT - 12.5) |
| | Residential Zone (R - 90) | | Residential Townhouse (RT - 10) |
| | Residential Zone (R - 60) | | Multiple-Unit, high rise planned residential (RH) |
| | University Boulevard | | |
| | University Boulevard Corridor Boundary | | |

0 2000'

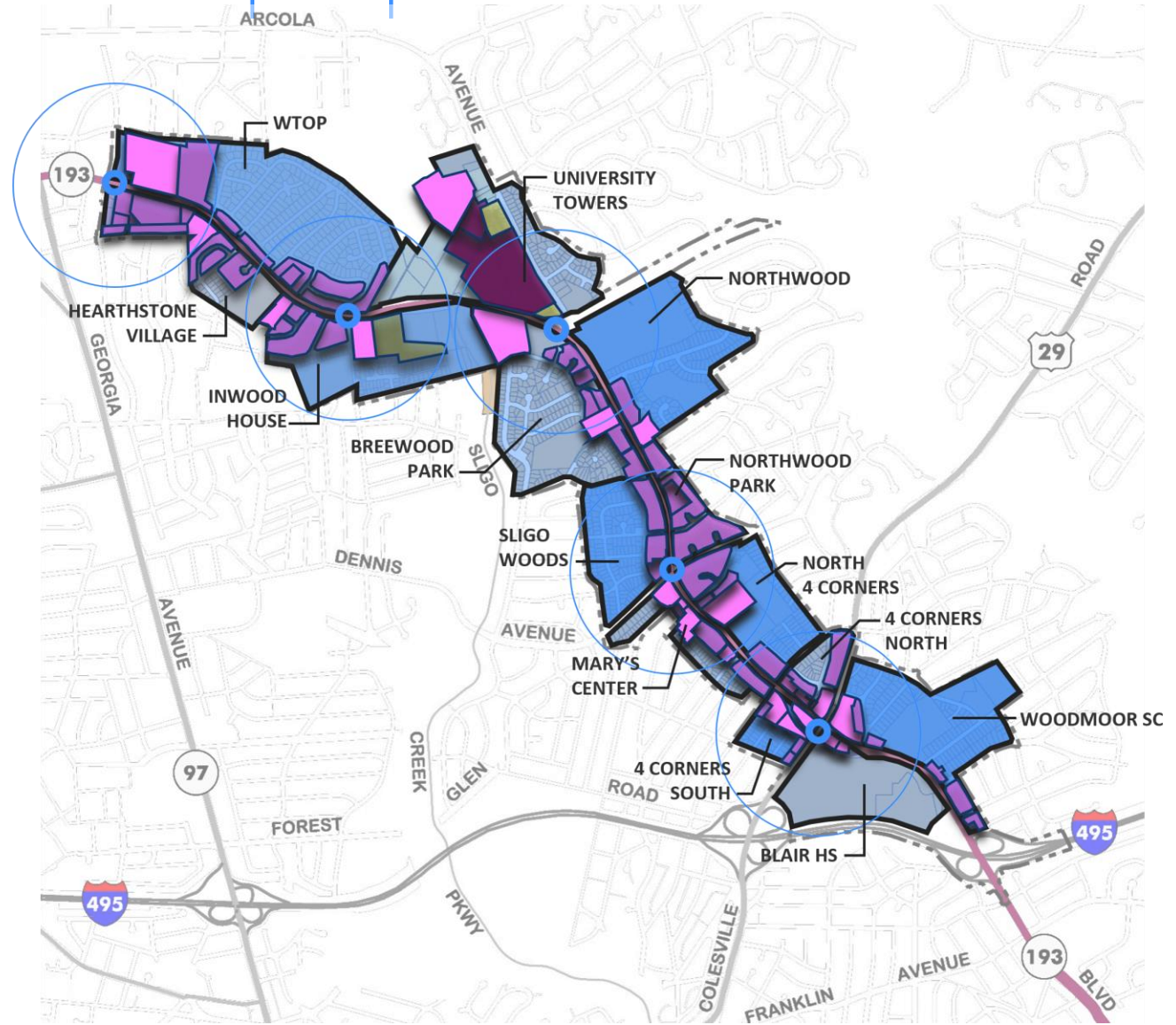
Descripción general de la zonificación

- La zonificación regula el uso y el desarrollo de la tierra.
- Cada zona especifica los usos permitidos, el tamaño máximo y la mayor parte de los edificios (altura y densidad), el mínimo requerido para los patios delantero, lateral y trasero, y otros requisitos previos para obtener permiso para construir en una propiedad.
- El tamaño y el volumen están regulados por la altura y las unidades por acre o la relación de superficie de suelo (Floor Area Ratio, FAR).
- FAR es relación de la superficie bruta de un edificio con respecto al área del lote en el que se encuentra.

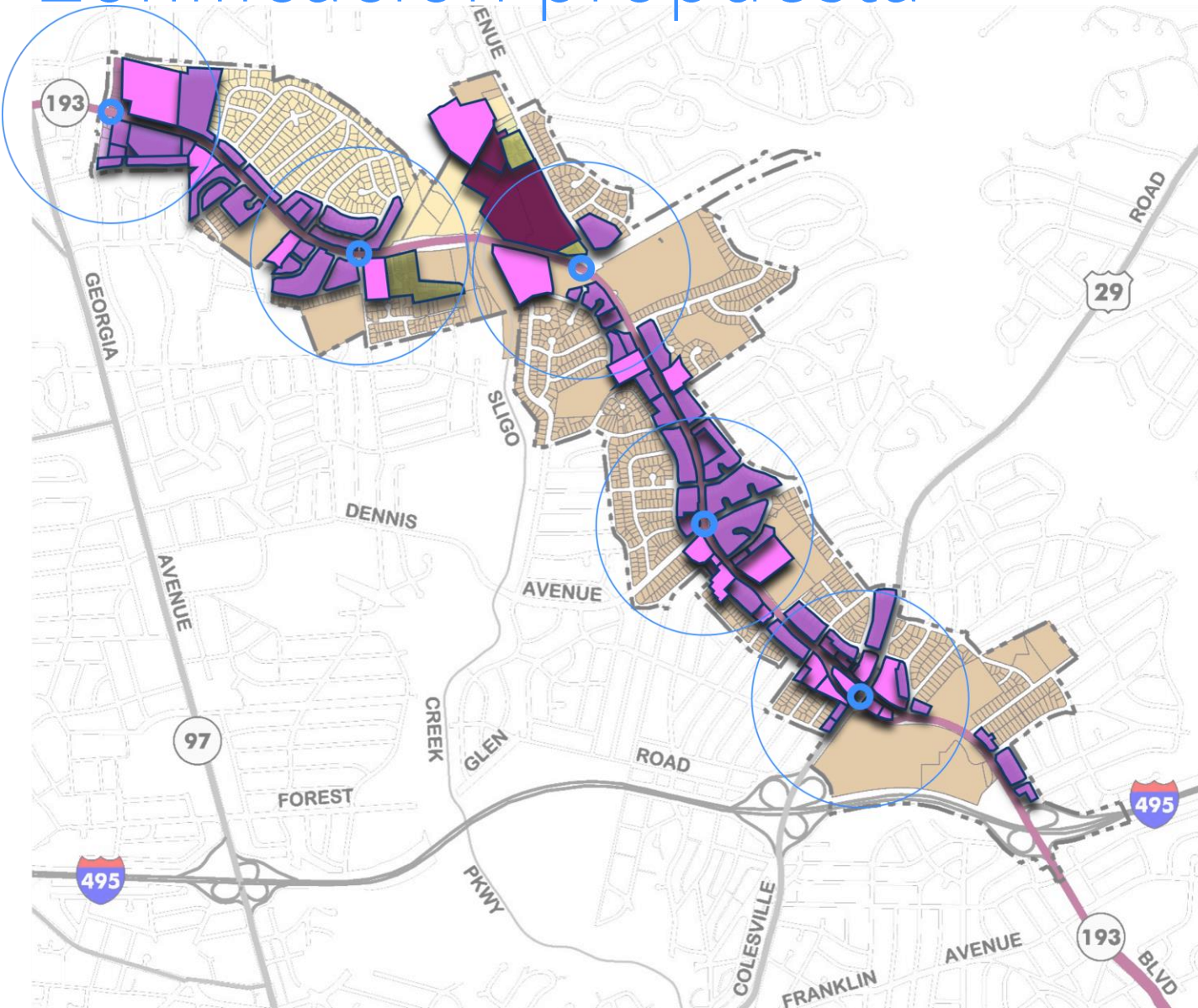


Descripción de la zonificación propuesta

- Las zonas comerciales/residenciales (C/R) son zonas de uso mixto que permiten una variedad de densidades y alturas.
- Existen tres clasificaciones de zona comercial/residencial que definen los tipos de usos y el método de desarrollo permitido:
 - Vecindario comercial/residencial (CRN)
 - Ciudad residencial comercial (CRT)
 - Comercial/Residencial (CR)
- A cada clasificación de zona CRN, CRT y CR le sigue un número y una secuencia de tres símbolos: C, R y H. Los números representan el FAR máximo, el FAR no residencial máximo, el FAR residencial máximo y la altura máxima.
- Ejemplo: CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-50.

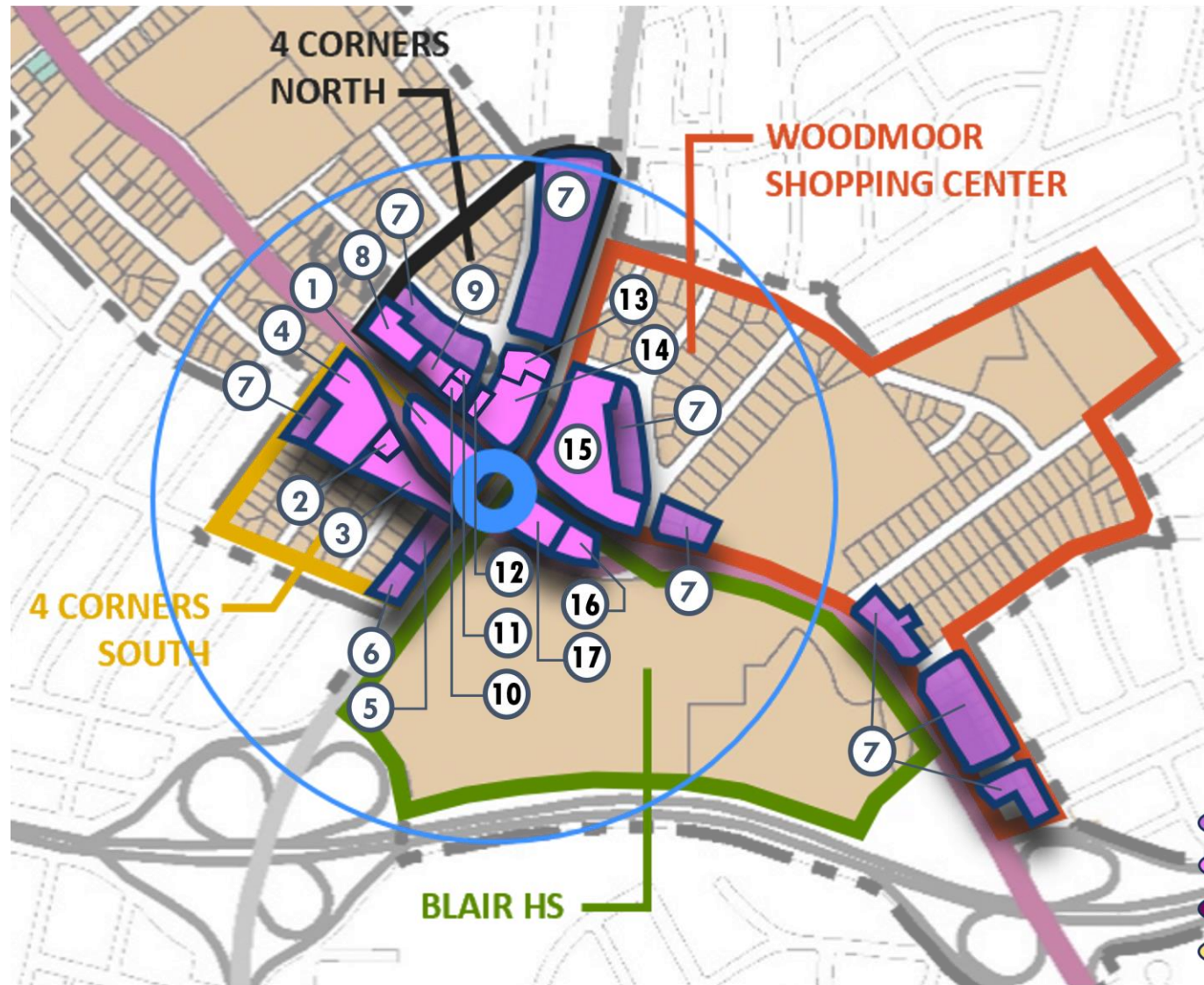


Zonificación propuesta



- Commercial Residential Neighborhood (CRN)
- Commercial Residential Town (CRT)
- Commercial Residential (CR)
- Residential Zone (R-90)
- Residential Zone (R-60)
- Townhouse Medium Density Zone (TMD)
- Bus Rapid Transit (BRT) Station -1/4 Mile Radius
- University Boulevard
- Plan Boundary

Zonificación propuesta Estación de BRT de Four Corners



	Existing Zoning	Proposed Zoning
1	CRT 2.25, C-1.5, R-0.75, H-45	CRT 2.5, C-1.5, R-1.5, H-75
2	CRT 2.25, C-1.5, R-0.75, H-45	CRT 2.5, C-1.5, R-1.5, H-75
3	CRT 1.5, C-1.5, R-0.5, H-45	CRT 2.25, C-1.5, R-1.5, H-60
4	R-60 / CRT 1.5, C-1.5, R-0.5, H-45	CRT 2.25, C-1.5, R-1.5, H-60
5	CRN 0.5, C-0.5, R-0.25, H-35	CRN 0.5, C-0.5, R-0.5, H-40
6	R-60	CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-40
7	R-60	CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-50
8	EOF 3.0, H-100	CRT 3.0, C-2.0, R-1.5, H-60
9	CRT 1.5, C-1.5, R-0.5, H-45	CRT 1.5, C-1.5, R-1.5, H-60
10	CRT 2.25, C-1.5, R-0.75, H-45	CRT 1.5, C-1.5, R-1.5, H-60
11	CRN 0.5, C-0.5, R-0.25, H-35	CRT 1.5, C-1.5, R-1.5, H-60
12	R-60	CRT 2.5, C-1.5, R-2.0, H-70
13	CRT 1.5, C-1.5, R-0.5, H-45	CRT 2.0, C-1.5, R-1.5, H-60
14	CRT 2.25, C-1.5, R-0.75, H-45	CRT 2.5, C-1.5, R-2.0, H-70
15	CRT 0.75, C-0.75, R-0.5, H-40	CRT 2.0, C-1.5, R-1.5, H-60
16	R-60	CRT 1.5, C-0.75, R-1.0, H-75
17	CRT 0.25, C-0.25, R-0.25, H-35	CRT 1.5, C-0.75, R-1.0, H-75

- Commercial Residential Neighborhood (CRN)
- Residential Zone (R-60)
- Commercial Residential Town (CRT)
- Townhouse Medium Density (TMD)
- Commercial Residential (CR)
- BRT Station - 1/4 Mile Radius
- Residential Zone (R-90)
- University Boulevard
- · - · - Plan Boundary

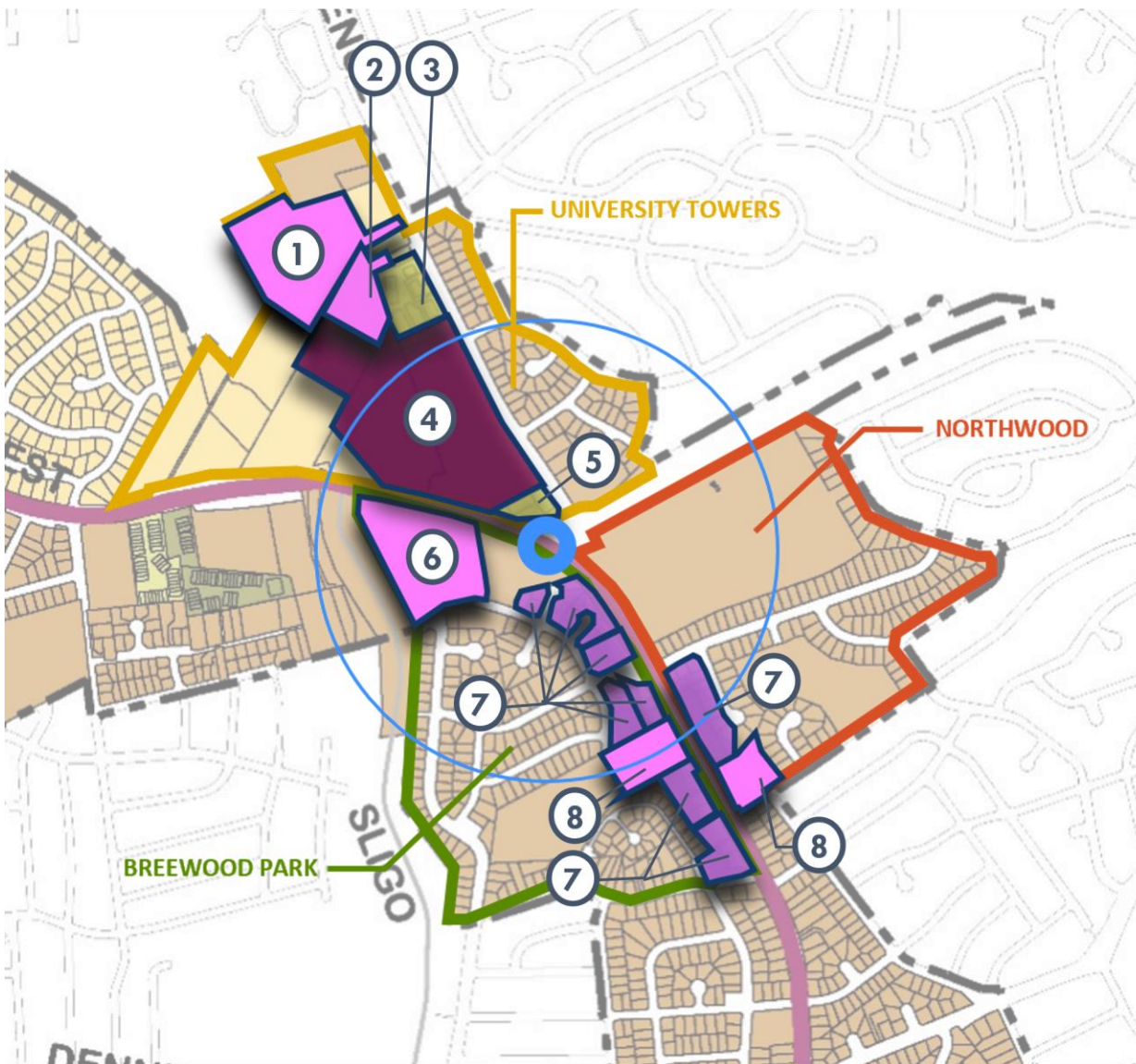
Zonificación propuesta Estación de BRT de Dennis Avenue



	Existing Zoning	Proposed Zoning
1	R-60	CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-50
2	R-200	CRT 1.5, C-0.5, R-1.25, H-60
3	R-60	CRT 1.5, C-0.5, R-1.25, H-50
4	EOF 1.5, H-60	CRT 1.5, C-0.5, R-1.25, H-50
5	R-60	CRT 1.0, C-0.25, R-1.0, H-50
6	R-60	CRT 1.5, C-0.25, R-1.5, H-70

- Commercial Residential Neighborhood (CRN)
- Commercial Residential Town (CRT)
- Commercial Residential (CR)
- Residential Zone (R-90)
- Residential Zone (R-60)
- Townhouse Medium Density Zone (TMD)
- Bus Rapid Transit (BRT) Station -1/4 Mile Radius
- University Boulevard
- Plan Boundary

Zonificación propuesta Estación de BRT de Arcola Avenue



	Existing Zoning	Proposed Zoning
1	NR/R-90	CRT 1.5, C-0.75, R-1.25, H-70
2	R-60	CRT 1.5, C-0.75, R-1.25, H-70
3	RT-12.5	TMD
4	RH	CR 1.5, C-0.25, R-1.5, H-200
5	RT-12.5	TMD
6	R-60	CRT 1.5, C-0.25, R-1.5, H-70
7	R-60	CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-50
8	R-60	CRT 1.5, C-0.25, R-1.5, H-60

- Commercial Residential Neighborhood (CRN)
- Commercial Residential Town (CRT)
- Commercial Residential (CR)
- Residential Zone (R-90)
- Residential Zone (R-60)
- Townhouse Medium Density Zone (TMD)
- Bus Rapid Transit (BRT) Station -1/4 Mile Radius
- University Boulevard
- Plan Boundary

Zonificación propuesta Amherst Avenue | Estaciones de BRT de Inwood House



	Existing Zoning	Proposed Zoning
1	CR 2.0, C-1.5, R-1.5, H-75	CR 2.0, C-1.5, R-1.5, H-75
2	R-90	CRT 1.5, C-0.5, R-1.25, H-70
3	PD-9	CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-50
4	R-90	CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-50
5	CRN 1.5, C-0.5, R-1.5, H-45	CRN 1.5, C-0.5, R-1.5, H-45
6	PD-18	CRN 0.75, C-0.0, R-0.75, H-50
7	R-60	CRT 1.5, C-0.25, R-1.25, H-60
8	R-60	CRN 1.0, C-0.0, R-1.0, H-50
9	RT-12.5	CRT 1.5, C-0.25, R-1.5, H-60
10	R-60	CRT 1.5, C-0.25, R-1.5, H-70
11	RT-10 / RT-12.5	TMD

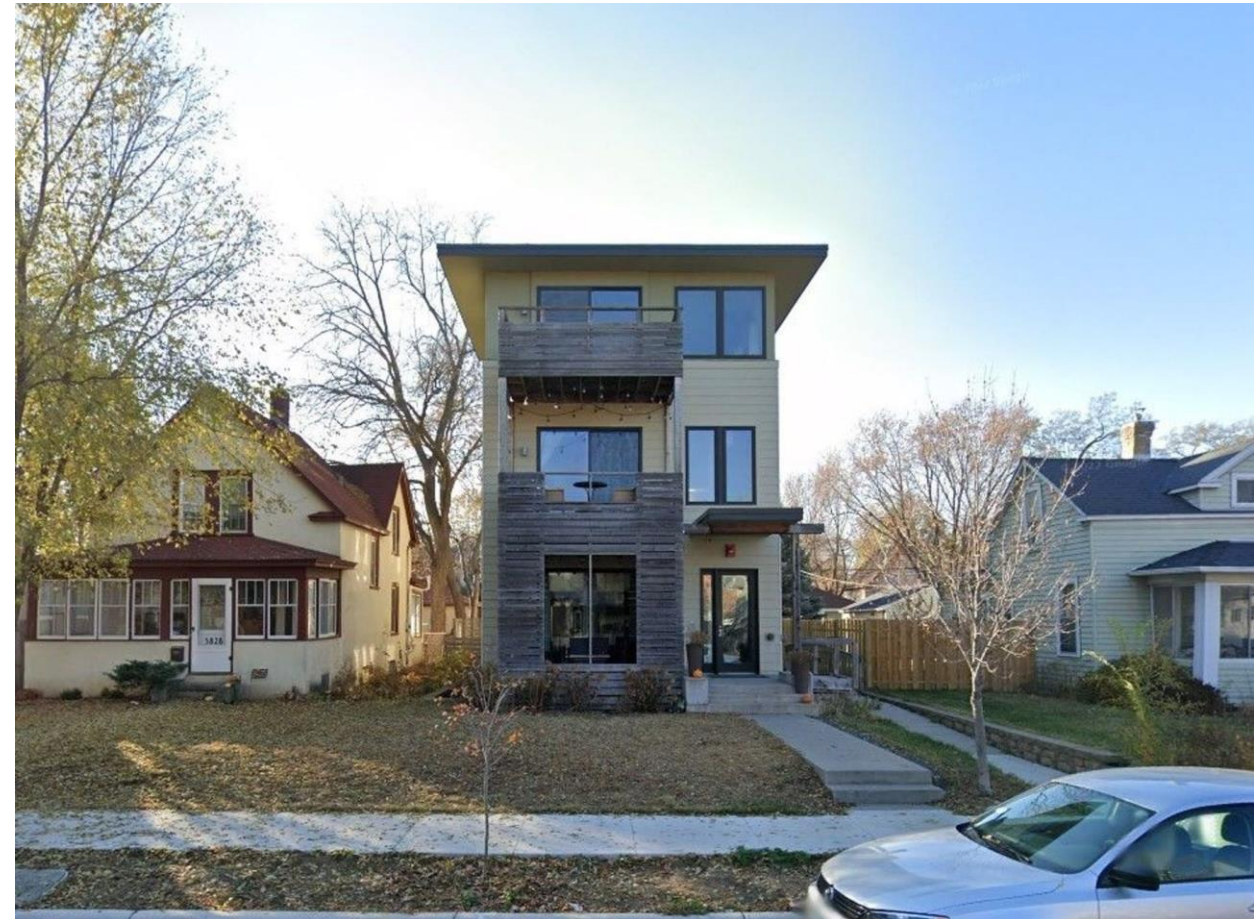
- Commercial Residential Neighborhood (CRN)
- Commercial Residential Town (CRT)
- Commercial Residential (CR)
- Residential Zone (R-90)
- Residential Zone (R-60)
- Townhouse Medium Density Zone (TMD)
- Bus Rapid Transit (BRT) Station -1/4 Mile Radius
- University Boulevard
- Plan Boundary

Vivienda

- Preservar las viviendas asequibles existentes de forma natural siempre que sea posible, procurando que no se produzcan pérdidas netas con la reurbanización.
- Ampliar las opciones de vivienda y los tipos de unidades para los residentes en diferentes etapas de la vida y precios.
- Fomentar el desarrollo residencial nuevo en propiedades institucionales.
- Fomentar el 15 % de unidades de vivienda de precio moderado (Moderately Priced Dwelling Units, MPDU) como servicio público de máxima prioridad para los nuevos desarrollos residenciales.
- Fomentar comunidades inclusivas libres de barreras que restrinjan el acceso a la vivienda y a las oportunidades en función de las características protegidas.



Vivienda



Diseño urbano Guía para nuevos desarrollos

- Aprovechar el contexto único del corredor para integrar nuevos desarrollos a pequeña, mediana y gran escala que amplíen las opciones de vivienda y creen centros de servicio en el vecindario.
- Explorar el desarrollo residencial a pequeña y mediana escala a lo largo del corredor y el desarrollo de mayor densidad de uso mixto en ubicaciones con usos comerciales existentes como Four Corners, el centro comercial Kemp Mill Shopping Center y la propiedad de WTOP, lo que garantiza nuevas transiciones de desarrollo en escala a vecindarios residenciales adyacentes.



Diseño urbano Mejoras del espacio público

- Mejorar los desplazamientos a pie, en bicicleta y patines con aceras más anchas, áreas de separación parquizadas, iluminación y asientos, y ampliar el acceso a las instalaciones públicas existentes y a las tiendas minoristas del vecindario.
- Promover el desarrollo orientado a la calle con frentes activos en las principales calles y espacios abiertos públicos para fomentar la actividad de los peatones, el uso de bicicletas y el transporte público.



Existente

Diseño urbano Creación de lugares

- Utilizar estrategias de creación de lugares en ubicaciones clave para mejorar y promover el carácter y la historia locales, e identificar lugares para el arte en parques y otros espacios públicos, así como en nuevos desarrollos residenciales y no residenciales.
- Considerar intervenciones que amplíen el acceso de peatones a destinos populares, creen áreas animadas donde los residentes puedan reunirse al aire libre y mejoren la visibilidad de los comercios locales.



Parques, senderos y espacios abiertos

- Crear nuevos espacios abiertos y/o ampliar los parques existentes para promover la actividad física, la reunión social y la gestión ambiental.
- Mejorar las conexiones con los parques existentes y explorar mejoras dentro de los mismos, incluidos el parque Sligo Creek y el sendero Chesapeake Bay-Northwood.
- Conectar los parques y espacios abiertos con las ciclovías y senderos existentes y propuestos.
- Conservar y mejorar los parques, senderos y espacios abiertos existentes.



Sostenibilidad medioambiental

- Desarrollar el corredor como un corredor “fresco” con árboles en las calles, paradas de autobuses con sombra, gestión de aguas pluviales, áreas de separación parquizadas, elementos sostenibles desde el punto de vista medioambiental y edificios energéticamente eficientes.
- Transición de nueva urbanización y reurbanización hacia edificios con cero emisiones netas al aumentar la eficiencia energética de los edificios y la generación de energía limpia en el sitio.
- Proteger el arbolado existente y aumentar el arbolado con especies autóctonas para el área del plan.
- Promover soluciones de diseño sostenible para crear un espacio público atractivo con elementos ecológicos integrados que mejoren la movilidad y la accesibilidad para peatones.



Instalaciones multimodales con sombra



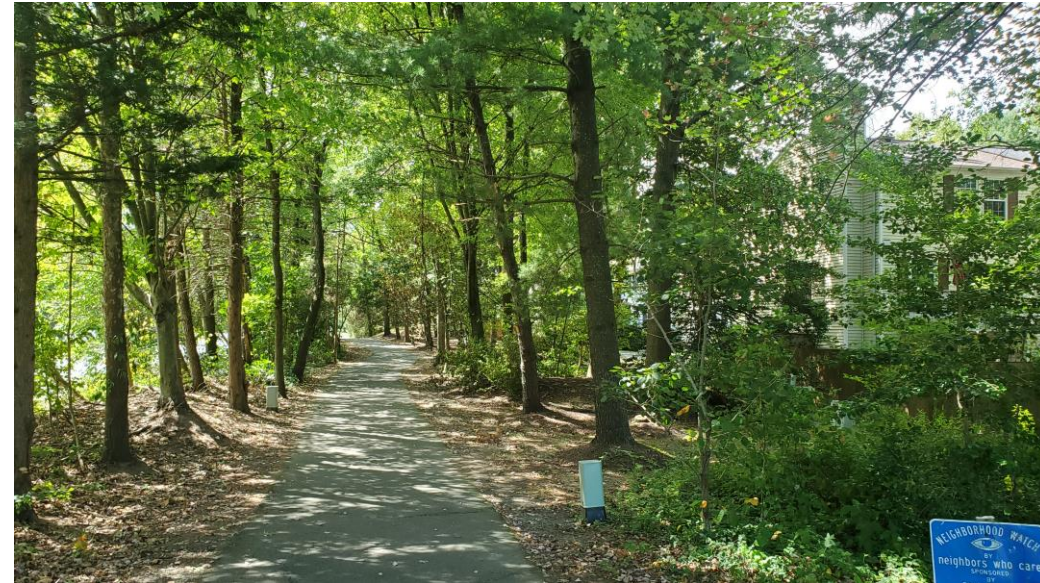
Paisajismo para reducir la escorrentía

Sostenibilidad medioambiental

- Minimizar las superficies impermeables para todos los nuevos desarrollos residenciales y no residenciales.
- Incorporar las mejores prácticas y principios de ecología urbana del diseño biofílico para maximizar la resiliencia ambiental.
- Promover el soterramiento o la reubicación de los servicios públicos a lo largo del corredor, cuando sea factible, para mejorar el entorno peatonal y la resistencia de las infraestructuras, así como el paisaje urbano.
- Avanzar en las ideas incluidas en el plan de acción climática, que incluyen promover la eficiencia energética y apoyar el diseño de edificios de energía neta cero.



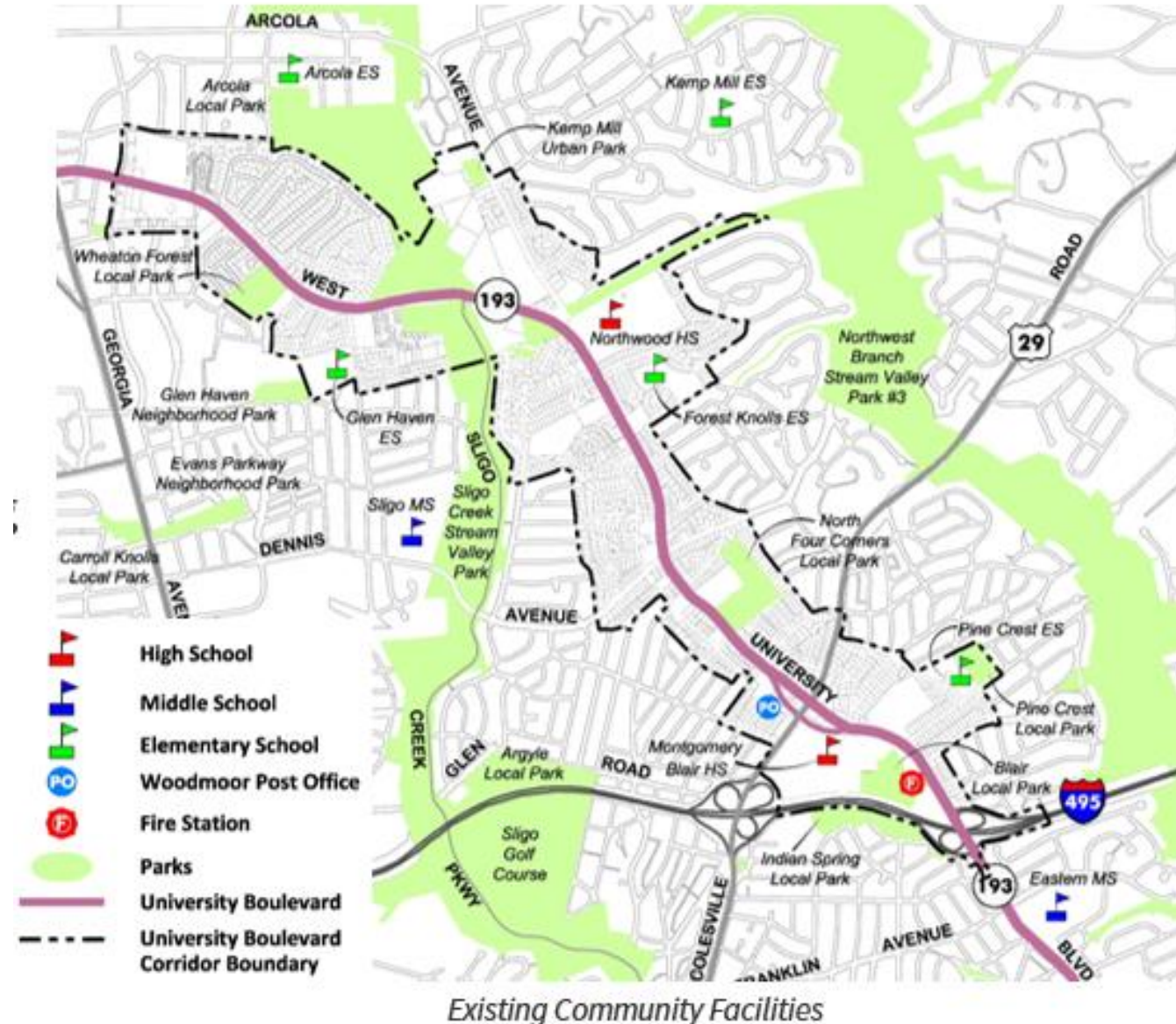
Árboles en los estacionamientos



Áreas verdes entre University Boulevard y las casas

Instalaciones comunitarias

- Promover la ubicación conjunta de instalaciones públicas para reducir los gastos públicos y utilizar la tierra de manera eficiente.
- Fomentar el diseño innovador de nuevos prototipos de instalaciones públicas.
- Promover nuevas oportunidades agrícolas locales, incluidos jardines comunitarios y crear un nuevo mercado de agricultores para el área del plan.
- Apoyar los esfuerzos de las agencias del condado para implementar estrategias a nivel del vecindario para abordar la inseguridad alimentaria y otras fuentes locales para la producción de alimentos.



Preservación histórica

- Proteger y preservar los recursos enumerados en el Plan maestro para la preservación histórica.
- Designar la Casa de Romeo y Elsie Horad como un sitio histórico en el Plan maestro para la preservación histórica.
- Actualizar el inventario de cementerios para incluir el cementerio de la familia del capitán John y Lucy Adamson.
- Identificar recursos para estudios futuros para incluirlos en el Registro Nacional de Lugares Históricos o en el Plan maestro para la preservación histórica.
- Conmemorar la historia de los vecindarios residenciales a lo largo del corredor, incluidas las comunidades judías y afroamericanas.



Romeo W. Horad, Candidate For Council, Backs Equality

Heads Negro Citizens Improvement Group In Montgomery

(This is one in a series of biographical sketches of candidates for the new Montgomery County Council in the election January 6.)

By John V. Horner

Of his accomplishments, Romeo W. Horad seems proudest of the home he built 10 years ago at 1338 Old Bladensburg road, Silver Spring. The air-conditioned, Georgian house is evidence, he says, of what Negroes can do if given the opportunity. To him, it is proof that the race appreciates the advantages of modern living and is entitled to a chance of enjoying them.

This feeling is reflected in Mr. Horad's work as president of the Citizens Council for Mutual Improvement. In that office he has worked for improvement of Negroes, especially by showing that colored pupils in Montgomery County do not have school facilities equal to those for whites, and that living conditions of the two races are not comparable.

Running for Council.
He is running for the 6th District seat on the new council as the candidate of the Mutual Improvement group, which is composed of about 2,000 Negroes.



ROMEO W. HORAD.
—Star Staff Photo.

Vista de la Casa de Romeo y Elsie Horad y un artículo sobre la candidatura de Horad para el Concejo del Condado. Fuentes: Planificación de Montgomery (izquierda) y Evening Star (derecha).



Vistas históricas del edificio de transmisiones de la WTOP (WJSV) y del centro recreativo de Pinecrest. Estas propiedades se enumeran en el Plan maestro para la preservación histórica. Fuente: Biblioteca del Congreso (izquierda) y Planificación de Montgomery (derecha).

Próximos pasos

- **Otoño de 2024:** Revisión por parte de la Junta de Planificación de las Recomendaciones Preliminares y el Borrador del Plan de Trabajo
- **Invierno de 2025:** Audiencia pública de la Junta de Planificación sobre el plan preliminar
- **Primavera de 2025:** Sesiones de trabajo de la Junta de planificación y transmisión del borrador de la Junta de planificación al ejecutivo del condado y al Concejo del Condado
- **Verano de 2025:** Revisión del Concejo del Condado



Comuníquese con nosotros

Sitio web

<https://montgomeryplanning.org/ubc>

Nkosi Yearwood

301-495-1332

Nkosi.Yearwood@montgomeryplanning.org

Zubin Adrianvala

301-495-4703

Zubin.Adrianvala@montgomeryplanning.org

Sitio web de zonificación recomendada

<https://ubc-zoning-changes-mcplanning.hub.arcgis.com/>

