



ANEXO A:

PLAN DE COMUNIDADES DE EASTERN SILVER SPRING RECOMENDACIONES PRELIMINARES



27 de febrero de 2026

Índice

Introducción	2
Antecedentes	2
Proceso de planificación hasta la fecha	2
Participación de la comunidad	3
Contexto	4
Visión y marco del plan.....	10
Visión del plan	10
Objetivos del plan.....	11
Marco y enfoque del plan	11
Recomendaciones generales del plan	15
Zonificación y uso de la tierra	15
Diseño urbano	17
Vivienda.....	23
Transporte	27
Desarrollo económico y pequeñas empresas.....	30
Medioambiente	32
Parques y senderos	39
Instalaciones comunitarias.....	47
Escuelas.....	50
Recursos históricos	51
Recomendaciones del distrito.....	53
Distrito de Long Branch	53
Distrito Manchester Place	66
Distrito de Colesville Road	75
Distrito de University Boulevard North	83
Distrito de New Hampshire Avenue.....	93
Estudio en curso	103
Próximos pasos	104

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

El Plan de Comunidades de Eastern Silver Spring es una oportunidad para establecer una visión y recomendaciones para las comunidades que pronto experimentarán un cambio significativo, debido al inicio del servicio de tren ligero Purple Line en 2027 y los planes para el servicio de autobús rápido (Bus Rapid Transit, BRT) a lo largo de los principales corredores. Este plan se basa en esas inversiones al recomendar formas de construir más viviendas, ofrecer formas seguras para que las personas se muevan sin un automóvil y crear comunidades completas que ofrezcan a los residentes y visitantes opciones sobre cómo viven, trabajan y pasan tiempo en el área del plan. El Plan de Comunidades de Eastern Silver Spring enmendará secciones del *Plan del sector de Four Corners* de 1996, el *Plan maestro de East Silver Spring* de 2000, el *Plan del sector de Long Branch* de 2013 y el *Plan maestro de White Oak Science Gateway* de 2014.

Las recomendaciones preliminares descritas en este informe se desarrollaron a través de un proceso iterativo entre el personal de planificación, los miembros de la comunidad, los propietarios y los socios institucionales y de agencias, así como grupos comunitarios clave que desempeñan un papel importante como defensores de las necesidades y los deseos locales. Las recomendaciones representan las mejores prácticas de planificación, las políticas del condado, la experiencia profesional, los análisis cualitativos y cuantitativos de datos y lo que aprendimos a lo largo del proceso de los miembros de la comunidad sobre sus necesidades y deseos para el área del plan.

Este memorando proporciona una descripción general de la visión, los objetivos, el marco organizativo y las recomendaciones preliminares del Plan. El personal de planificación solicita que la Junta de Planificación revise estas recomendaciones preliminares y proporcione orientación para informar sobre el desarrollo del borrador de trabajo del plan, que se compartirá en otoño de 2026.

PROCESO DE PLANIFICACIÓN HASTA LA FECHA

El personal de planificación lanzó el Plan de comunidades de Eastern Silver Spring en octubre de 2023, iniciando conversaciones con la comunidad y el análisis de condiciones existentes del equipo. Este trabajo, junto con el alcance del trabajo, se presentó a la Junta de Planificación en mayo de 2024. En esa sesión informativa, la Junta de Planificación escuchó testimonios públicos sobre el límite propuesto del Plan y aprobó el área del plan que es la zona geográfica para las recomendaciones preliminares compartidas en este informe del personal. Después de la aprobación del alcance del trabajo, el equipo de planificación entró en la fase de visión de la comunidad, continuando las conversaciones con los miembros de la comunidad sobre temas tanto de todo el Plan como geográficamente específicos. El equipo compartió una actualización sobre este compromiso en febrero de 2025 y continuó recopilando información de la comunidad en reuniones públicas y eventos de toda la comunidad hasta septiembre de 2025.

INICIATIVA DE CREACIÓN DE ENTORNOS URBANOS DE LAS COMUNIDADES DE EASTERN SILVER SPRING

Durante la fase de alcance del trabajo, el equipo de planificación determinó que las estrategias de creación de entornos urbanos temporales podrían ser beneficiosas para determinar futuras recomendaciones para esta área del Plan. Conectar estas comunidades con los servicios y entre sí mientras se celebran las diversas comunidades culturales en esta área es una excelente oportunidad para la creación de entornos urbanos. Con ayuda de los aportes recibidos a través del compromiso con la comunidad, el personal identificó cinco espacios dentro del área del plan que podrían beneficiarse de la creación de entornos urbanos temporales. Estas áreas, denominadas centros culturales, crearán oportunidades para la conexión social y física en los cinco espacios, al proporcionar asientos, carteles interpretativos, plantaciones, oportunidades para contribuir a la historia local y ofrecer comentarios sobre recomendaciones de planes, arte público y un espacio para que los residentes aprendan e interactúen con su comunidad. Estas instalaciones de diseño temporal permiten al equipo de planificación probar ideas para recomendaciones a largo plazo y crear oportunidades para recibir más aportes de la comunidad. Actualmente, los cinco centros culturales se encuentran en fase de diseño y construcción, y se prevé una instalación para la primavera de 2026, y permanecerán en su lugar de tres a seis meses.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

Participar con las comunidades que viven, trabajan y pasan tiempo en el área del plan fue vital para crear una visión inclusiva y equitativa para el futuro de Eastern Silver Spring. El equipo de planificación se asoció con Brick and Story, una consultora de participación, para desarrollar e implementar una estrategia para llegar de manera efectiva a las diversas partes interesadas en el área. La fase inicial del compromiso “previo al alcance”, de octubre de 2023 a abril de 2024, se centró en un área de estudio más grande para ayudar al equipo de planificación a comprender mejor los desafíos y las oportunidades a medida que trabajaba para determinar el límite adecuado para el Plan. Después de que la Junta de Planificación aprobara el alcance del trabajo en mayo de 2024, el equipo de planificación pasó a la fase de visión comunitaria, que comenzó con preguntas generales para toda el área del plan (Parte 1, septiembre de 2024-diciembre de 2025) y continuó con un mayor compromiso en áreas geográficas específicas (Parte 2, abril-septiembre de 2025).

El equipo de planificación se centró en conocer a las personas en el lugar donde residen y empleó una variedad de métodos para llegar a todas las comunidades diversas que llaman hogar a Eastern Silver Spring. El equipo participó en eventos comunitarios, realizó visitas puerta a puerta y organizó espacios de consulta en propiedades multifamiliares, se asoció con organizaciones comunitarias y grupos de partes interesadas, publicó cuestionarios y mapas en línea, asistió a reuniones comunitarias, realizó entrevistas con propietarios de negocios y formó grupos de enfoque.

Durante los últimos dos años de compromiso con la comunidad, el equipo de planificación recibió comentarios directos de más de 1,200 miembros de la comunidad, a través de más de 600 respuestas

a cuestionarios en línea y en persona, 18 espacios de consulta en la comunidad, 6 reuniones públicas y 21 entrevistas con propietarios de negocios. Los datos demográficos de los encuestados que eligieron proporcionarlos incluyen los siguientes:

- Estado de la vivienda: el 49 % son arrendatarios, el 48 % son propietarios de vivienda y el 2 % viven con familiares o amigos
- Raza y etnia: el 41 % se identificó como blanco, el 41 % se identificó como latino/latina/hispano, el 10 % se identificó como negro o afroamericano, el 3 % se identificó como asiático, el 3 % se identificó como otro y el 2 % no incluyó información sobre raza ni etnia
- Idioma hablado en casa: 49 % inglés, 42 % español, 3 % amárico y 5 % otros

Todos los materiales del Plan se tradujeron al español, y la interpretación al español y a otros idiomas se proporcionó en reuniones públicas.

A lo largo de nuestro compromiso, escuchamos varios comentarios generales:

- Las personas aprecian la diversidad de esta comunidad y el hecho de tener acceso a diversas ofertas de tiendas y restaurantes.
- A las personas les encantan sus parques y senderos locales, en particular Sligo Creek.
- Las personas necesitan formas *seguras* de moverse sin automóviles. Actualmente, la seguridad en el transporte es insuficiente; muchas personas se sienten inseguras al caminar o cruzar grandes carreteras, estar en parques y estar en espacios públicos, en especial por la noche.
- Las personas compartieron opiniones mixtas sobre la apertura de Purple Line. Les entusiasma que la construcción esté completa y las oportunidades que podrían surgir con el nuevo tren ligero, pero también les preocupan los cambios que esto pueda causar, como el área que se vuelve más poco asequible tanto para los residentes como para los propietarios de negocios.

En los Anexos A y B se incluye información más detallada sobre el proceso de participación, quién participó y qué miembros de la comunidad compartieron con nosotros.

CONTEXTO

El área del plan se extiende al este desde Sligo Creek Stream Valley hasta la frontera del condado de Prince George y está ubicada dentro de Capital Beltway y al norte del parque de la ciudad de Takoma. El área del plan tiene poco más de 2,100 acres e incluye secciones de tres pasillos de crecimiento identificados por *Montgomery Prospera 2050*: Colesville Road, University Boulevard y New Hampshire Avenue y University Boulevard; tres estaciones de la Purple Line: Manchester Place, Long Branch y Piney Branch Road; secciones de tres parques del valle fluvial: Sligo Creek, Long Branch y Northwest Branch; varios vecindarios residenciales, incluidas casas unifamiliares y multifamiliares; propiedades comerciales en Long Branch; propiedades institucionales, como escuelas y lugares de culto; e

instalaciones comunitarias, incluida la biblioteca de Long Branch y el centro Long Branch Community Recreation Center.

Este Plan actualizará la mayoría de las áreas dentro de los límites del *Plan del sector de Long Branch de 2013*, que se centró en las áreas alrededor de las estaciones de la Purple Line de Long Branch y de Piney Branch Road, con miras a la Purple Line. La parte del *Plan del sector de Long Branch de 2013* que se encuentra dentro del parque de la ciudad de Takoma no está incluida en el área del plan de comunidades de Eastern Silver Spring. Las recomendaciones preliminares del Plan de comunidades de Eastern Silver Spring se basan en la visión y las ideas establecidas en el *Plan del sector de Long Branch de 2013* incorporando políticas que el condado ha adoptado durante la última década para ampliar las formas de lograr la visión del corazón comercial y cultural de esta área del plan más amplia.

CONTEXTO DEMOGRÁFICO

El área del plan incluye 36,766 residentes y es la parte más densamente poblada del condado de Montgomery, con más de 10,000 personas por milla cuadrada. El área del plan es racial y étnicamente diversa, y el 79 % de los residentes se identifican como personas de color. De los residentes, el 39 % se identifica como hispano, seguido del 27 % que se identifica como negro, el 21 % blanco, el 10 % asiático y el 4 % otros. El sesenta por ciento de los residentes hablan un idioma que no es el inglés en casa, y de aquellos que hablan otro idioma en casa, el 30 % afirma que habla inglés menos que “muy bien”. El Plan también incluye una gran población de inmigrantes, casi la mitad (47 %) de los residentes se identifican como nacidos en el extranjero, la mayoría de ellos procedentes de América Latina (26 %), seguidos de Etiopía (7 %). El ingreso familiar promedio del área del plan de \$115,475 es significativamente menor que el promedio del condado de \$172,866. El área del plan incluye varias secciones censales identificadas por el Índice de Equidad Comunitaria (Community Equity Index, CEI) como desfavorecidas de forma alta y moderada, impulsadas por la falta de dominio del inglés, la pobreza y la proporción de hogares que alquilan en lugar de ser propietarios de sus casas.

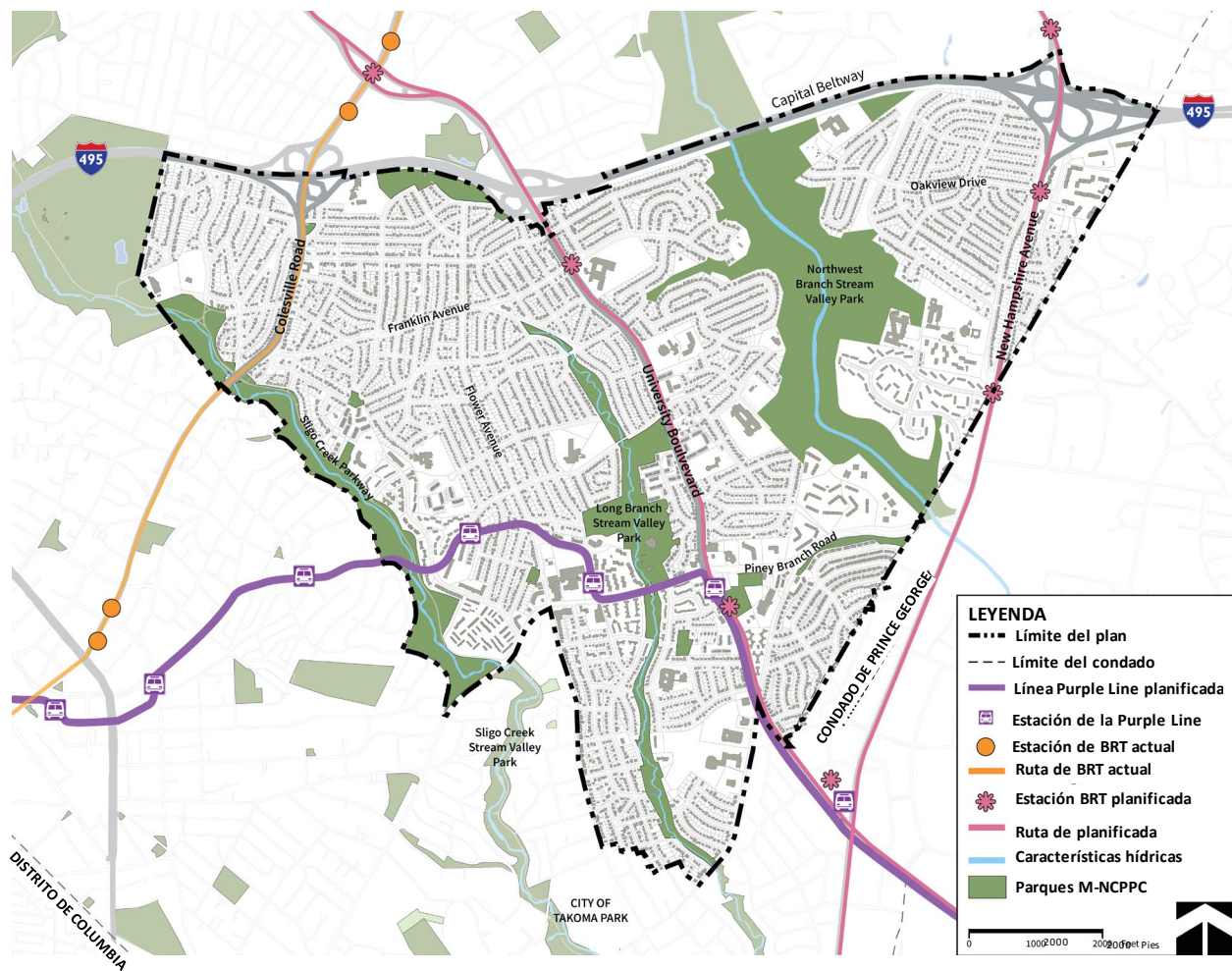


Figura 1. Límite para el Plan de comunidades de Eastern Silver Spring

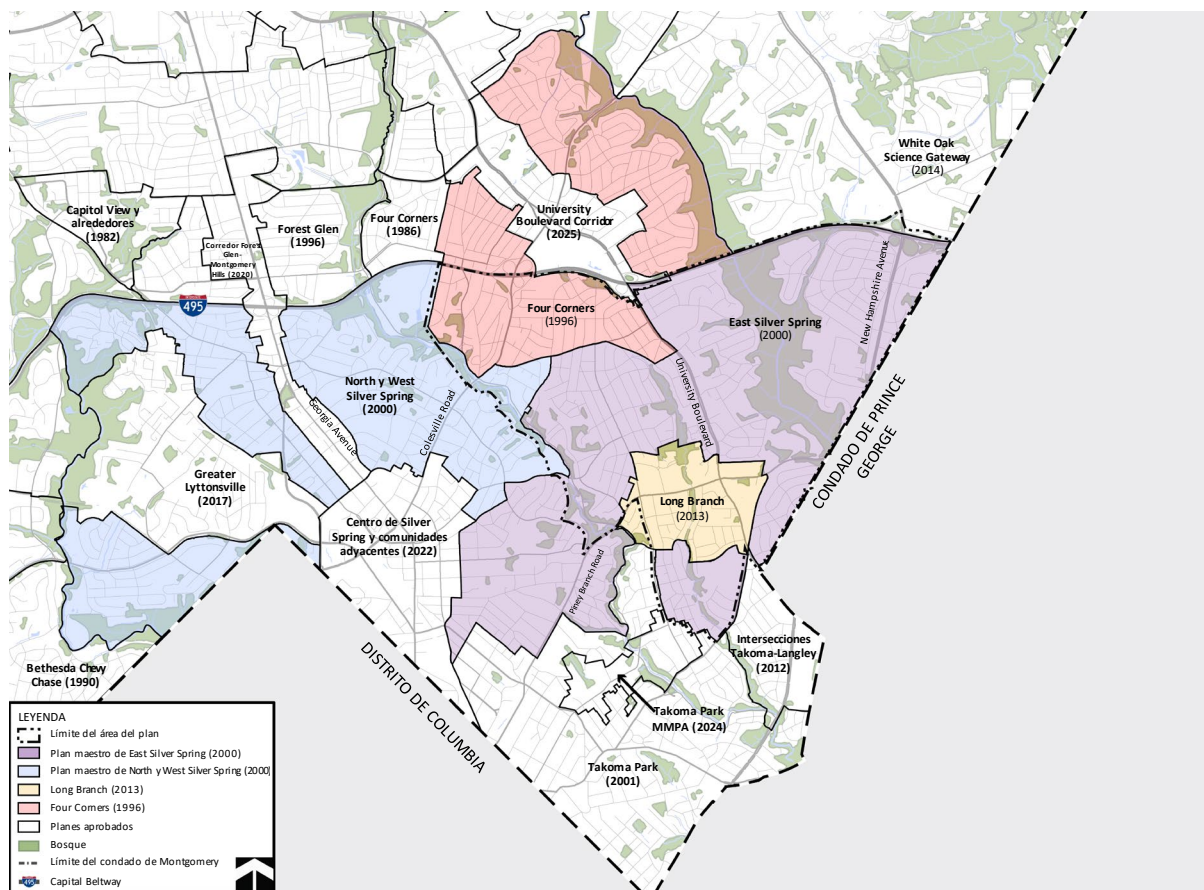


Figura 2. Planes adoptados

PLANES Y POLÍTICAS RECTORES

Además de las iniciativas de transporte del condado y del estado como la Purple Line y BRT, varios planes y políticas tanto del condado como del estado han guiado el desarrollo de las recomendaciones preliminares del Plan de comunidades de Eastern Silver Spring, incluidas las siguientes:

- **Montgomery Prospera 2050 (2022):** el plan general del condado de Montgomery establece un marco para guiar las políticas de uso futuro de la tierra del condado, incluidos los planes maestros. El Plan de comunidades de Eastern Silver Spring confiará en el plan Prospera para obtener orientación y trabajar para lograr sus objetivos dentro del área del plan.
- **La Ley de Justicia Racial y Social:** en 2019, el Consejo del Condado de Montgomery aprobó la Ley de igualdad racial y justicia social (27-19) que exige que el Consejo de planificación tenga en cuenta los impactos en materia de igualdad racial y justicia social al preparar un plan maestro o sectorial. El equipo de planificación se enfocará en la equidad de las recomendaciones consideradas como parte de este esfuerzo de planificación, así como al

propio proceso de planificación, especialmente cuando el equipo lleve a cabo el compromiso con la comunidad.

- **Índice de Equidad Comunitaria (CEI):** esta herramienta fue desarrollada por la división de investigación del departamento para proporcionar una medida compuesta de indicadores relacionados con la equidad para cada sector censal en el condado. El índice ayuda a los usuarios a comprender las condiciones socioeconómicas que impulsan la ventaja y la desventaja en todo el condado.
- **Plan de Acción Climática (2021):** este plan describe estrategias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 80 % para 2027 y en un 100 % para 2035. El personal de planificación ha incorporado orientación del Plan de Acción Climática y ha desarrollado recomendaciones para ayudar al condado a alcanzar estos objetivos para el área del plan.
- **Visión Cero:** en 2016, el condado adoptó una resolución que exige el enfoque de Visión Cero para todos los esfuerzos y las políticas de planificación de transporte, con el objetivo de eliminar todas las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito en las carreteras del condado para 2030. Con secciones de tres de los 20 corredores de la red de alta tasa de accidentes del condado dentro del área del plan, Visión Cero constituye una perspectiva esencial para considerar las recomendaciones para el Plan.
- **Plan maestro funcional de corredores de tránsito del condado (2013):** University Boulevard (MD 193), New Hampshire Avenue (MD 650) y Colesville Road (US 29) son los corredores de BRT recomendados en el *Plan maestro funcional de corredores de tránsito del condado* 2013. El Departamento de Transporte del Condado de Montgomery (Montgomery County Department of Transportation, MCDOT) implementó el primer servicio de BRT en el condado en Colesville Road (US 29). Actualmente, el MCDOT desarrolla diseños para implementar un carril exclusivo de autobuses de media marcha. El MCDOT actualmente estudia alternativas para BRT en New Hampshire Avenue. Se ha identificado a University Boulevard para el servicio de BRT en el futuro, y en 2024 se instalaron carriles exclusivos de autobuses en University Boulevard entre Dennis Avenue y Amherst Avenue. Este Plan es una oportunidad para reinventar estos corredores y proporcionar recomendaciones para guiar la implementación de BRT, así como otros aspectos importantes de su reinvención.
- **Guía de diseño de calles completas, versión 1.2 (2024):** Calles completas se trata de calzadas que están diseñadas y funcionan para proporcionar un viaje seguro, accesible y saludable para todos los usuarios del sistema de transporte, incluidos peatones, ciclistas, pasajeros de transporte público y automovilistas. Este documento ofrece orientación de diseño para todos los distintos tipos de carreteras del condado. Esta herramienta fue vital para informar las recomendaciones preliminares para la red de carreteras en el área del plan.

- *Plan maestro de carreteras y vías de tránsito, con sus modificaciones*: Se trata de un plan maestro funcional activo y en evolución que se modifica con la finalización de planes funcionales, planes maestros de área y de sector, y planes maestros de corredor.
- *Plan maestro para bicicletas (2018)*: el *Plan maestro para bicicletas* establece recomendaciones para una red para bicicletas de bajo estrés en todo el condado. Aunque proporciona recomendaciones para bicicletas a nivel de la acera, este Plan es una oportunidad para volver a examinar esas recomendaciones a una escala más detallada y considerar cualquier recomendación adicional que conecte aún más la red para bicicletas en toda el área del plan.
- *Plan maestro peatonal (2023)*: este plan recientemente adoptado es la primera visión integral de planificación de Montgomery para que la experiencia de caminar o andar en bicicleta en el condado sea más segura y cómoda. Este Plan se basa en estas recomendaciones para garantizar una conectividad peatonal de alta calidad hacia y desde las estaciones de la Purple Line y BRT, a lo largo y a través de los principales corredores, y a destinos importantes más allá del área del plan.
- *Plan de parques, recreación y espacios abiertos (2022)*: esta actualización más reciente del Plan de parques, recreación y espacios abiertos guía el desarrollo y la gestión futuros del sistema de parques del condado. Esta actualización enfatiza el papel de los parques en el apoyo de la actividad física, la conectividad social y la administración ambiental. Los parques son un enfoque importante de este Plan, ya que partes de los parques Sligo Creek, Long Branch y Northwest Branch Stream Valley Parks y varios parques locales y del vecindario se encuentran en toda el área del plan.
- *Plan de espacios públicos energizados (Energized Public Spaces, EPS) (2018)*: este plan maestro funcional del condado define un programa para crear más parques y espacios públicos para atender las áreas del condado que más lo necesitan. El Plan proporciona un enfoque integral sobre cómo y dónde creamos parques y espacios públicos en las partes del condado donde más personas viven y trabajan. Las pautas de diseño de los EPS son un documento complementario al Plan de EPS que proporciona instrucciones generales para las principales características del diseño de parques y espacios públicos, incluido el tamaño recomendado, el tipo de experiencias y los servicios que debe proporcionar cada tipo de parque.
- *Plan estratégico de creación de entornos urbanos (2024)*: este plan proporciona estrategias sobre cómo los esfuerzos de creación de entornos urbanos pueden imaginar objetivos más grandes de *Montgomery Prospera 2050* y Planes sectoriales. La creación de entornos urbanos es el acto de mejorar un espacio común para atender mejor las necesidades de las personas que lo utilizan. Los esfuerzos de creación de entornos urbanos pueden ofrecer soluciones inmediatas, pero a veces temporales, que fomenten las relaciones dentro de las comunidades y generen entusiasmo a medida que las personas consideran objetivos a largo plazo. Estas

mejoras pueden abarcar desde cosas simples como arte en tiza en una acera hasta cambios más grandes como convertir un estacionamiento en un lugar de reunión comunitario. Los esfuerzos de creación de entornos urbanos requieren una colaboración significativa entre residentes, empresas, grupos comunitarios, agencias del condado y el Departamento de Planificación.

- **Política de crecimiento sostenible y principios de planificación de Maryland:** el 8 de abril de 2025, el gobernador de Maryland, Wes Moore, firmó una nueva legislación para adoptar ocho principios de crecimiento sostenible. Estos principios se centran en políticas que abordan los factores económicos, sociales y ambientales tanto para las generaciones actuales como para las futuras. Estos ocho principios abordan muchos de los elementos que se incluyen en estas recomendaciones preliminares, como tierras, transporte, vivienda, economía, equidad, resiliencia, entorno y ecología.

ENFORQUE DE IGUALDAD RACIAL Y JUSTICIA SOCIAL

Todos los residentes merecen viviendas, educación, trabajos, transporte y oportunidades recreativas de alta calidad. En la actualidad, el área del plan es diversa, alberga a muchos inmigrantes e incluye varios sectores censales que el CEI ha identificado como desfavorecidos de forma alta y moderada. Para desarrollar recomendaciones que abordaran las necesidades únicas de las comunidades dentro del área del plan, el equipo de planificación necesitaba involucrar a las comunidades en el proceso desde el principio (consultar Participación de la comunidad). La información que obtuvimos a través de nuestros esfuerzos de participación dirigió la forma en que desarrollamos nuestras recomendaciones preliminares.

Las recomendaciones del Plan fomentan la inversión tanto del sector privado como del público para crear más oportunidades en el área del plan, al tiempo que proporcionan recomendaciones que priorizan las necesidades de la comunidad, para garantizar que los residentes actuales se beneficien de la inversión reciente y del desarrollo futuro. Estas recomendaciones van desde crear espacios para reunirse y aceras más seguras hasta incentivar nuevos desarrollos para retener negocios locales y esforzarse por no perder una vivienda asequible.

La equidad es un resultado clave para las recomendaciones preliminares de este Plan y está integrada en las declaraciones de visión, los objetivos y las recomendaciones de cada sección.

VISIÓN Y MARCO DEL PLAN

VISIÓN DEL PLAN

El Plan de Comunidades de Eastern Silver Spring prevé comunidades más conectadas, prósperas, acogedoras y resilientes que ofrecen a los residentes opciones sobre cómo viven, trabajan, compran, juegan y viajan.

OBJETIVOS DEL PLAN

El Plan busca mejorar y fortalecer las comunidades diversas dentro del área del plan y conectarlas mejor al hacer lo siguiente:

- **Fortalecer Long Branch como un vibrante centro de uso mixto** que celebra la diversidad de la comunidad, sigue siendo asequible, apoya a las pequeñas empresas y ofrece un mejor acceso al transporte, con dos estaciones de la Purple Line
- **Garantizar que tanto los residentes actuales como los futuros se beneficien de la inversión y las oportunidades ofrecidas por la Purple Line**
- **Crear formas más seguras de trasladarse y más opciones**, especialmente para aquellos que caminan, andan en bicicleta, circulan sobre ruedas y toman el transporte
- **Crear oportunidades para más y diferentes tipos de viviendas cerca del transporte.**
- **Ampliar la cantidad de viviendas seguras, subsidiadas y asequibles.**
- **Garantizar una alta calidad de vida para todos los residentes**, a través de grandes parques, instalaciones comunitarias y lugares seguros para reunirse.
- **Aumentar nuestra capacidad para abordar la resiliencia climática, la adaptación y las emisiones de gases de efecto invernadero.**

MARCO Y ENFOQUE DEL PLAN

MARCO CONCEPTUAL

Elementos clave del plan

Los **corredores principales** del área del plan, Colesville Road, University Boulevard y New Hampshire Avenue, se reinventan como *lugares* que conectan vecindarios, con rutas seguras y cómodas para quienes caminan, andan en bicicleta, circulan sobre ruedas y toman el transporte. Estos corredores ofrecen una amplia variedad de opciones de viviendas, así como tiendas minoristas de vecindario y usos de carácter comunitario en propiedades comerciales existentes, propiedades institucionales clave y futuras estaciones de la Purple Line y BRT.

Estos corredores principales también actúan como **conexiones regionales**, junto con Piney Branch Road, proporcionando así conexiones de transporte vitales a destinos locales y regionales dentro y fuera del área del plan.

Las **conexiones locales** son rutas a lo largo de carreteras, senderos y puentes que conectan mejor a los residentes y visitantes con servicios cercanos, instalaciones comunitarias, escuelas y parques del valle fluvial, con mayor comodidad y seguridad para los peatones. Aunque algunas de estas conexiones locales ya ofrecen infraestructura para peatones y ciclistas, otras se ven mejoradas por las recomendaciones del Plan para nuevas aceras, infraestructura para bicicletas o áreas verdes.

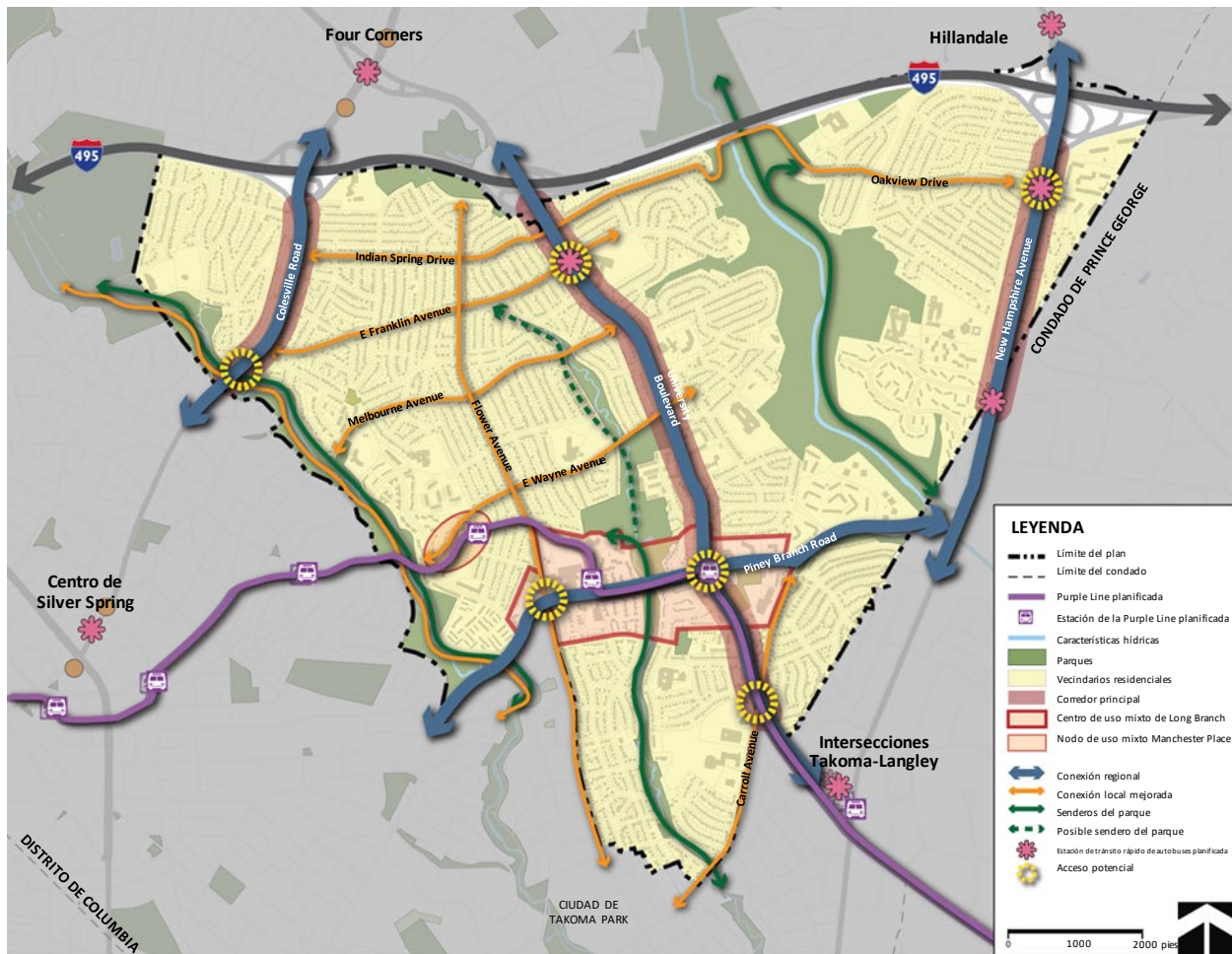


Figura 3. Diagrama del marco conceptual

Los parques son de propiedad pública de la Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional (Maryland-National Capital Park and Planning Commission, M-NCPPC), también conocidos como Parques de Montgomery. Estos incluyen tres parques del valle fluvial, Sligo Creek, Long Branch y Northwest Branch, así como varios parques locales y del vecindario en toda el área del plan.

Los senderos del parque son senderos existentes y propuestos en los tres parques del valle fluvial dentro del área del plan. Además de ofrecer oportunidades recreativas, así como conexiones peatonales y para bicicletas con parques dentro de los fluviales, estos senderos también actúan como conexiones importantes de norte a sur en el área del plan, ofreciendo opciones de movilidad sombreadas y confortables.

El centro de usos mixtos de Long Branch está concebido como un destino acogedor, seguro, apto para peatones y de uso mixto con una amplia variedad de tiendas, restaurantes, parques, instalaciones comunitarias y entretenimiento que conecta las nuevas estaciones de la Purple Line

Long Branch y Piney Branch Road y los centros comerciales existentes a lo largo de Piney Branch Road.

El **nodo de uso mixto de Manchester Place** está diseñado como una oportunidad para una combinación de usos de suelo alrededor de la nueva estación de la Purple Line, junto con espacios públicos que conecten de manera más efectiva a los residentes existentes con la estación.

Los vecindarios residenciales son principalmente residenciales con una variedad de tipos de viviendas en toda el área del plan, incluidas casas unifamiliares, dúplex, casas adosadas y comunidades multifamiliares. Además, las escuelas, las piscinas comunitarias, los lugares de culto y los parques bien utilizados desempeñan papeles importantes como pilares comunitarios, ofreciendo lugares para que las personas se reúnan y conecten.

Las estaciones planificadas de transporte rápido de autobuses se prevén como centros de vecindarios con oportunidades para más tipos de viviendas y desarrollo de uso mixto en propiedades institucionales clave.

Las **estaciones de la Purple Line** se conciben como destinos de uso mixto, ofreciendo nuevos servicios, más viviendas y espacios públicos vibrantes. Las conexiones con las nuevas estaciones se priorizan como parte de las oportunidades potenciales de remodelación, así como para mantener la asequibilidad de la vivienda que existe actualmente.

Los accesos invitan a residentes y visitantes a lugares únicos con una famosa identidad comunitaria. Los ingresos ofrecen paisajes, arte público, elementos arquitectónicos únicos, lugares cómodos para caminar y espacios para reuniones.

DISTRITOS

El área del Plan de comunidades de Eastern Silver Spring incluye muchas comunidades diversas y únicas, cada una con su propia identidad, valores y deseos. Para capturar mejor las oportunidades y los desafíos específicos de estas áreas únicas, el área del plan se organiza en cinco distritos, como se muestra en la Figura 4:

- Long Branch
- Manchester Place
- Colesville Road
- University Boulevard North
- New Hampshire Avenue

Estos distritos tienen la finalidad de servir como una herramienta organizativa para el Plan y no necesariamente se alinean con todos los límites del vecindario, en parte debido al enfoque del Plan en transformar los corredores orientados hacia los automóviles que normalmente sirven como límites entre los vecindarios.

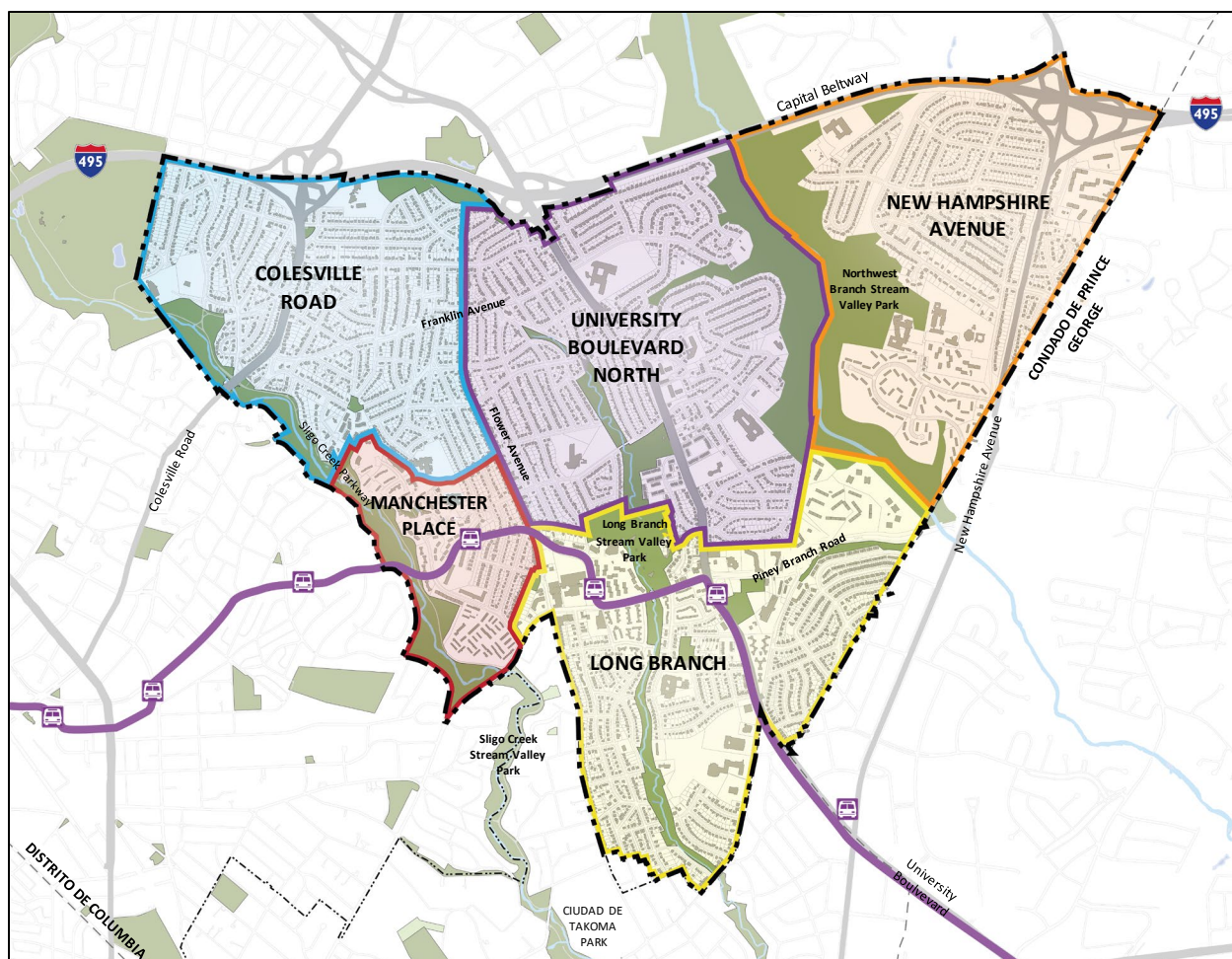


Figura 4. Distritos en el área del plan

ORGANIZACIÓN DEL PLAN

Las recomendaciones preliminares de este documento se analizan en dos secciones: Recomendaciones para todo el plan y recomendaciones para el distrito.

Las recomendaciones para todo el Plan abordan toda el área del plan e incluyen los siguientes temas: parques y senderos, desarrollo económico y pequeñas empresas, uso y zonificación del suelo, vivienda, medio ambiente, transporte, instalaciones comunitarias, escuelas, recursos históricos y diseño urbano.

Las recomendaciones para el distrito incluyen un contexto, visión, metas y recomendaciones que son específicas para esa área geográfica del Plan. Estas secciones incluyen recomendaciones a nivel de distrito y propiedad relacionadas con el uso y la zonificación del suelo, el diseño urbano, el transporte, la vivienda, el medio ambiente y los parques.

RECOMENDACIONES GENERALES DEL PLAN

ZONIFICACIÓN Y USO DE LA TIERRA

CONTEXTO

En la actualidad, el área del plan es predominantemente residencial, con muchas comunidades unifamiliares y multifamiliares, junto con varios sitios de culto, escuelas públicas y privadas e instalaciones públicas. La mayoría de los usos comerciales se centran en Long Branch a lo largo de Piney Branch Road, alrededor de las intersecciones con Flower Avenue y University Boulevard. Aunque el *Plan del sector de Long Branch* de 2013 introdujo la zonificación de uso mixto en estas propiedades comerciales, casi no se ha producido ningún desarrollo desde su adopción.

VISIÓN

Este Plan prevé crear comunidades más completas, donde los residentes puedan acceder de forma segura a tiendas, transporte, empleo, instalaciones comunitarias, parques y otros servicios cercanos.

OBJETIVOS

- **Crear oportunidades para el desarrollo de uso mixto** en torno a las estaciones de la Purple Line y en propiedades institucionales clave.
- **Ofrecer opciones de vivienda más diversas** a lo largo de los corredores principales del Plan, las estaciones de la Purple Line y las futuras estaciones de BRT.

RECOMENDACIONES

Si bien las recomendaciones de uso de la tierra y zonificación son específicas para cada distrito geográfico y se encuentran dentro de esas secciones del documento, las recomendaciones generales del plan a continuación resumen el enfoque del plan para el uso de la tierra y la zonificación.

1. **Conservación de la zonificación R-40, R-60 y R-90 existente en casas unifamiliares separadas, casas adosadas y dúplex** más allá de una cuadra de un corredor principal y más de ¼ millas de las estaciones de la Purple Line.
2. **Rezonificación de las casas unifamiliares no adosadas a una cuadra de un corredor principal y a ¼ de milla de las estaciones de la Purple Line** desde R-60 hasta la zona de barrios comerciales y residenciales (Commercial Residential Neighborhood, CRN)-1.0 C-0 R-1.0, con una zona de superposición, con el objetivo de permitir una mayor diversidad de tipos de viviendas cerca de los sistemas de transporte, incluidas viviendas adosadas, dúplex, triplex y cuádruplex.
 - En esta aplicación, la zona de CRN no incluirá valor comercial, para limitar los usos comerciales y mantener estas áreas como residenciales.

- La zona de CRN permitirá alturas de edificios de hasta 50 pies para propiedades que colindan con los corredores principales, y una transición a 45 pies adyacentes a los barrios de viviendas unifamiliares no adosadas.
 - La zona de CRN y la zona de superposición correspondiente buscan crear opciones de vivienda para los propietarios de inmuebles más allá de las casas no adosadas, introducir viviendas adicionales cerca del sistema de transporte existente y previsto para aprovechar la inversión pública sustancial y aplicar estándares de construcción que mantengan la compatibilidad de los barrios, y mejoren la seguridad del transporte.
3. **Rezonificación de las casas adosadas de RT-8.5 y RT-12.5 a la zona de viviendas adosadas de densidad media (Townhouse Medium Density, TMD)** para cumplir con el código de zonificación adoptado. Las zonas actuales RT-8.5 y RT- 12.5 ya no existen en el código de zonificación actualizado en 2014. Esta rezonificación proporciona a las zonas los mismos elementos que existen actualmente, pero con la zona que existe actualmente en el código de zonificación.
 4. **Rezonificación de pequeños edificios multifamiliares (10 unidades o menos) próximos a las estaciones de la Purple Line** desde R-10 hasta CRN-1.0 C-0.25 R-1.0 H-45 con el fin de crear oportunidades de crecimiento de uso mixto a pequeña escala cerca del sistema de transporte público masivo.
 5. **Conservación de la zonificación R-10 existente en los edificios multifamiliares pequeños restantes (10 unidades o menos)**, ya que logra el objetivo de proporcionar una diversidad de vivienda en el área del plan.
 6. **Rezonificación de grandes propiedades multifamiliares (más de 50 unidades)** de zonas residenciales multifamiliares (R-10, R-20, R-30 y R-H) a uso mixto con la zona de distrito residencial y comercial (Commercial Residential Town, CRT) o la zona residencial y comercial (Commercial Residential, CR). Estas zonas permiten la sustitución de unidades antiguas por unidades más seguras, actualizadas y asequibles. Esta rezonificación incluye propiedades de proveedores de viviendas asequibles (MHP, Comisión de Oportunidades de Vivienda y Affordable Housing Developers, Inc.).
 7. **Conservación de la zona R-60 existente en escuelas, parques y piscinas comunitarias** para mantener estos usos de servicio comunitario.
 8. **Rezonificación de la mayoría de los lugares de culto, las instituciones comunitarias y viviendas para personas mayores** de R-60 a la zona de uso mixto de CRN o CRT, para permitir un crecimiento residencial adicional, a la vez que se mantienen los usos de servicio comunitario. Algunos lugares que están lejos de los corredores principales o las estaciones de la Purple Line conservan la zona R-60.
 9. **Conservación de la zonificación de CRT existente en propiedades comerciales en Long Branch** según lo establecido en el *Plan sectorial de Long Branch* de 2013.

CONTEXTO

La mayor parte del desarrollo en el área del plan de las Comunidades de Eastern Silver Spring se construyó entre 1933 y 1963 y está diseñado para automóviles. Los numerosos vecindarios residenciales únicos están separados por grandes carreteras orientadas a los automóviles y parques del valle fluvial que dividen el área del plan de norte a sur. Los destinos comerciales en Long Branch también tienen un diseño orientado a los automóviles, con grandes estacionamientos en superficie que alejan los edificios de la calle. Si bien el tren ligero de Purple Line mejorará las conexiones con destinos al oeste y al sur del área del plan, también introducirá una barrera adicional para quienes caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas por el área del plan. Para las personas que no tienen automóvil, actualmente es difícil viajar de este a oeste y acceder de forma segura a los parques importantes, los destinos minoristas y las instalaciones comunitarias.

VISIÓN

En 2050, el área del plan de Comunidades de Eastern Silver Spring invitará a residentes y visitantes a caminar, andar en bicicleta, circular sobre ruedas y transitar de forma segura con mejores conexiones de este a oeste que proporcionan paisajes callejeros cómodos y hermosos. La conectividad mejorada brindará acceso a un animado ámbito público con una variedad de opciones de entretenimiento y actividades, edificios bien diseñados y grandes espacios públicos.

OBJETIVOS

- **Mejorar la conectividad y la seguridad** para quienes caminan, andan en bicicleta, circulan sobre ruedas y transitan, a través de una red de calles bien diseñadas, mejoras en el paisaje urbano, tamaños de cuadra más pequeños, callejones y conexiones a mitad de la cuadra.
- **Garantizar que los vecindarios sigan siendo diversos y vibrantes** aumentando la cantidad y los tipos de viviendas mientras se mejora la calidad del diseño.
- **Establecer un ámbito público de alta calidad** a través de espacios públicos mejorados y activados, un diseño excepcional de edificios y emplazamientos, una combinación de usos y recursos naturales protegidos.
- **Fomentar el desarrollo y la remodelación de rellenos en ubicaciones clave**, incluidas propiedades institucionales, propiedades infrautilizadas, a lo largo de los corredores principales y cerca del tránsito.

RECOMENDACIONES

Corredores principales

1. Utilizar una mayor capacidad de zonificación y altura alrededor de las estaciones de BRT para brindar un desarrollo nuevo y de relleno que expanda la diversidad de viviendas, mejore la seguridad de los peatones, incluya un dosel de árboles de sombra y mejore el acceso a tiendas minoristas y servicios que atienden a los vecindarios.
2. Ofrecer paisajes callejeros de alta calidad a lo largo de los corredores que mejoren el área para caminar, andar en bicicleta y circular sobre ruedas con fachadas activas de los edificios que proporcionen definición espacial, áreas de separación parquizadas, árboles en la calles, alumbrado público, aceras expandidas y cruces peatonales frecuentes para una mayor seguridad.
3. Concentrar los edificios más altos a lo largo del corredor principal y hacer la transición en altura y escala a los vecindarios residenciales adyacentes.
4. Crear puntos de interés y descanso cada 500 a 600 pies a lo largo de las calles, como áreas de descanso sombreadas utilizando plantaciones de árboles agrupados y espacios públicos con asientos, señalización, elementos arquitectónicos, etc.
5. Consolidar los estacionamientos y localizar el acceso principal desde las calles del vecindario para limitar los cortes de bordillo en el corredor.

Vecindarios

6. Proporcionar aceras en calles clave que se integren en una red peatonal más amplia que se extienda por toda el área del plan. Reservar suficiente espacio entre el bordillo y la acera para un área de protección peatonal.
7. Diseñar nuevas unidades de vivienda para mantener una apariencia y una escala similares a las de una casa e incluir detalles de la casa del vecindario como, entre otros, escaleras, pórticos, toldos, balcones, terrazas y solárium.
8. Para los lotes individuales que se combinan en un lote más grande para su remodelación, articular las fachadas del edificio para que aparezcan como varias partes distintas. Ningún incremento individual de la fachada debe ser superior a 50 pies antes de un cambio claro en el volumen y el plano de la fachada orientado hacia la calle para mantener la compatibilidad con los lotes circundantes existentes.
9. Garantizar la conservación y restauración de la copa de los árboles y mejorar la infraestructura de gestión de inundaciones en las calles residenciales.

Calles

10. Establecer una jerarquía de calles y senderos interconectados que sean accesibles, atractivos, seguros y que cuenten con espacios verdes.
 - Explorar oportunidades para mejorar la red de calles creando nuevas calles dentro de desarrollos más grandes o extendiendo calles para aumentar la conectividad.

- Garantizar que todas las calles nuevas exploren el uso de estrategias para apaciguar el tránsito.
11. Explorar el uso de elementos únicos del paisaje urbano, como materiales de pavimento especiales.
 12. Explorar la creación de calles compartidas en lugares públicos clave, como puertas de entrada de vecindarios y áreas de uso mixto que pueden servir como señales visuales para la llegada, mientras actúan para ralentizar el tránsito y extender el ámbito peatonal durante eventos especiales.
 13. Desarrollar una red de calles frescas que creen conexiones refrescantes y cómodas para quienes caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas. Consultar la sección Calles frescas para obtener más detalles.
 14. Crear una red de callejones dentro de grandes desarrollos para complementar las calles y proporcionar acceso al estacionamiento y a los servicios.
 - Ubicar las entradas principales de los edificios lejos de los callejones.
 - Incorporar el paisajismo dentro de los callejones para ayudar a ocultar y suavizar su propósito utilitario.
 - Ocultar los callejones del ámbito público de una manera estéticamente agradable cuando los extremos no se extiendan para conectarse con las calles colindantes.

Manzanas

15. Crear una red más fina de calles que apoye el desarrollo compacto, la facilidad para caminar y una mayor conectividad.
16. Proporcionar conexiones a mitad de cuadra, como senderos, calles compartidas, pasajes y paseos en manzanas de más de 500 pies, reduciendo las distancias de viaje para las personas que caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas. Activar las conexiones a mitad de cuadra con atractivas fachadas y usos de edificios, y utilizar el paisajismo para garantizar una continuación del ámbito público de calidad.

Espacio abierto accesible al público, incluidos parques y espacios públicos de propiedad privada

17. Establecer una jerarquía de espacios públicos compuestos por parques de Montgomery y espacios públicos de propiedad privada (privately owned public spaces, POPS) que ofrezcan variedad en uso y tamaño, sean altamente visibles y accesibles, sirvan como lugares adicionales para que las personas se reúnan y contribuyan a la red peatonal más grande.
18. Ubicar nuevos espacios públicos de manera que den frente al menos a una calle o tengan acceso claro desde una calle, haciéndolos fácilmente identificables y accesibles. Enmarcar los espacios con usos activadores y frentes de edificios para que no estén ocultos ni diseñados de manera que parezcan privados o poco acogedores.
19. Incorporar árboles, lugares para descansar y sombras para reducir la exposición al calor. Utilizar luminarias que celebren la belleza del espacio a través del diseño de calidad y el uso de

materiales, a la vez que mejoran la seguridad. Proporcionar instalaciones de gestión de aguas pluviales que sean estéticamente agradables mientras mantienen la funcionalidad.

20. Ampliar las estrategias de creación de entornos urbanos utilizadas en la iniciativa de creación de entornos urbanos de Eastern Silver Spring en ubicaciones clave para fomentar interacciones sociales orgánicas y mejorar la orientación, mostrar artistas públicos, conmemorar la historia local y elevar la identidad de la comunidad a una variedad de escalas. Explorar mejoras en terrenos públicos y desarrollos privados.
21. Diseñar espacios públicos en coordinación con otras mejoras e inversiones en el ámbito público en los parques de Montgomery, con el fin de apoyar los servicios y las actividades circundantes y proporcionar recreación activa y servicios multigeneracionales.
22. Explorar la incorporación de plantas comestibles, jardines comunitarios y espacios de reunión comunitarios en los derechos de paso públicos (rights-of-way, ROW) existentes e infrautilizados y otros terrenos de propiedad pública para proporcionar sombra y alimentos cultivados localmente, en asociación con socios comunitarios y organizaciones vecinales.

Edificios

Ubicación de edificios

23. Ubicar nuevos edificios cerca de la calle para mejorar la calidad de la relación entre las edificaciones y el espacio público, al mismo tiempo que se genera activación.
24. Utilizar la orientación solar de nuevos edificios para mejorar la sostenibilidad aprovechando el acceso a la luz natural, proporcionando calefacción pasiva, iluminación y captación de energía solar.

Diseño de edificios

25. Orientar las fachadas del edificio principal hacia la calle y los espacios públicos abiertos. Diseñar fachadas para que sean activas, atractivas y mejoren la seguridad del ámbito público.
 - Proporcionar entradas al edificio principal, iluminación, ventanas orientadas hacia el público, balcones, porches y fachadas activadas que favorezcan la “vigilancia natural”.
 - Proporcionar toldos y otros dispositivos de sombreado arquitectónico, como marquesinas o sombrillas, que brinde sombra al edificio y al ámbito público. Cuando sea factible, incluir productos fotovoltaicos para complementar eléctricamente las capacidades de enfriamiento.
26. Incorporar edificios de revestimiento residenciales y de uso mixto en la fachada frente a la calle de grandes edificios comerciales para fraccionar la escala del gran edificio, proporcionar una variedad de usos activadores a lo largo de la calle y evitar las extensiones de paredes en blanco a lo largo de las fachadas.
27. Incorporar edificios de revestimiento residenciales y de uso mixto en la fachada frente a la calle de grandes edificios comerciales para fraccionar la escala del gran edificio, proporcionar una

variedad de usos activadores a lo largo de la calle y evitar las extensiones de paredes en blanco a lo largo de las fachadas.

28. Incorporar arte público, asientos al aire libre y elementos biofílicos a lo largo del edificio para atraer a los peatones.
29. Proporcionar variación en el tipo de edificio, masas, retranqueos y escala entre desarrollos para fomentar un ámbito público interesante y animado.
30. Diseñar fachadas de casas adosadas o conjuntos de edificios de varios apartamentos como una composición unificada. Evitar los desplazamientos escalonados entre cada unidad de vivienda.
31. Utilizar intencionadamente fenestración, ventanas, materiales y colores para crear un lenguaje coherente para los edificios dentro de un desarrollo. Utilizar este lenguaje en todas las fachadas visibles al público, especialmente las que se encuentran en la esquina de un bloque. Evitar utilizar un número excesivo de tipos de ventanas, colores y tipos de materiales. Los diseños deben incluir elementos de construcción de vecindarios como balcones, porches, escalinatas y otros adornos arquitectónicos para proporcionar interés visual y espacios semiprivados con vistas a las calles y espacios públicos.
32. Evitar las entradas o los garajes de carga frontal para las unidades residenciales para crear un agradable paisaje callejero peatonal ininterrumpido por cortes en los bordillos y cruce de vehículos, y maximizar la disponibilidad de estacionamiento en la calle.
 - Cuando sea necesaria la carga frontal, las puertas del garaje deben estar empotradas detrás de la elevación principal. Utilizar bordillos montables continuos y agrupar las entradas para permitir áreas de plantación de árboles de mayor tamaño.

Desarrollo de relleno

33. Fomentar el desarrollo de relleno en sitios subutilizados, como lotes vacantes, instituciones religiosas y grandes áreas de estacionamiento en superficie, para garantizar una experiencia peatonal de calidad consistente que no se interrumpa con paredes en blanco y lotes vacíos, especialmente cuando se proporciona un servicio o uso faltante para la comunidad circundante.
34. Diseñar y escalar el desarrollo de rellenos para complementar el estilo arquitectónico de las estructuras primarias y los lotes vecinos. Las adiciones deben contribuir a un diseño holístico del edificio.

Renovación y reutilización adaptativa

La reutilización adaptativa se refiere al proceso de remodelación de un sitio para un nuevo propósito mientras se mantiene su integridad arquitectónica o cultural. Conserva el valor de los materiales existentes a la vez que aprovecha la relación existente de la comunidad con el sitio. Además, reduce las emisiones de carbono incorporadas, los residuos de vertederos y el consumo de materiales. Cada proyecto de reutilización adaptativa es único y requiere el análisis de todo el sitio y su nuevo uso propuesto para comprender cómo la estructura existente puede satisfacer nuevas necesidades y qué cambios son necesarios.

El estilo, la arquitectura, los materiales, el contexto histórico y la relación de la comunidad con un sitio deben considerarse durante el proceso de diseño para garantizar que la propuesta haga el mejor uso del sitio y sus características existentes, y que cualquier cambio sea armonioso con el estilo y el carácter del sitio. Si una propiedad se designa como sitio histórico o se encuentra dentro de un distrito histórico designado, consultar con la División de Preservación Histórica, ya que se aplicarán requisitos reglamentarios adicionales.

Servicios públicos y otros servicios

35. Ubicar las instalaciones de estacionamiento internamente en el lugar y lejos de la vista pública. Los edificios o el paisajismo pueden ocultarlas.
36. Proporcionar rutas peatonales seguras, claramente marcadas y bien iluminadas a través de los estacionamientos.
37. Reducir el estacionamiento en superficie utilizando estacionamiento estructurado, estacionamiento subterráneo y estacionamiento compartido. Diseñar y ubicar el estacionamiento para minimizar las escorrentías de aguas pluviales, reducir los efectos de la isla de calor y proporcionar más terreno para viviendas y otros servicios comunitarios.
38. Imaginar las áreas de estacionamiento de superficie como posibles sitios para desarrollo futuro, de modo que los pasillos de conducción puedan transformarse en posibles calles futuras con árboles, paisajismo, iluminación e instalaciones peatonales.
39. Diseñar el estacionamiento superficial con materiales permeables de color claro para aumentar la infiltración de agua y reducir los efectos de la isla de calor y proporcionar cobertura del dosel de árboles y estructuras de sombra para garantizar áreas protegidas del sol.
40. Evitar utilizar espacios abiertos para el acceso de vehículos de emergencia y de bomberos. En su lugar, proporcionar un acceso adecuado contra incendios y emergencias a través de una red de calles y callejones.
41. Ocultar el estacionamiento, los servicios públicos y el acceso para que no disminuyan la calidad del ámbito público.
 - El estacionamiento estructurado debe estar alineado con el desarrollo o con una revisión artística. Considerar estrategias que incluyan movimiento, arte público, exhibiciones u otros elementos interactivos.
 - El estacionamiento fuera de la calle y las entradas de los callejones deben ser lo más angostas posible.
 - Ubicar los servicios públicos internamente en el sitio, en callejones y lejos de la vista pública. Deben agruparse y revisarse con paisajismo, vallas o paredes decorativas o con tratamiento artístico.

CONTEXTO

El área del plan de Comunidades de Eastern Silver Spring incluye una variedad de vecindarios con diversos tipos de viviendas, casas unifamiliares, casas adosadas y edificios multifamiliares pequeños y medianos, que ya reflejan muchas de las características previstas en *Montgomery Prospera 2050*. Es una de las áreas más racial y económicamente diversas del condado que concentra una gran parte de los hogares de inmigrantes y más hogares de arrendatarios que propietarios. Aunque los costos de vivienda son generalmente más bajos que los promedios de todo el condado, muchos residentes aún tienen dificultades para pagar los costos de vivienda, y gran parte del parque de viviendas en alquiler existente está envejeciendo y en mal estado. La mayoría de las propiedades en el área del plan ofrecen alquileres asequibles a la tarifa del mercado, pero esta asequibilidad a menudo se asocia a la baja calidad de la vivienda. Aunque estas unidades son menos costosas que el promedio del condado en general, siguen siendo poco asequibles para los arrendatarios de ingresos más bajos, lo que deja a muchas familias con pocas opciones viables. En este contexto, es habitual que familias y personas compartan la vivienda para gestionar el costo del alquiler, lo que evidencia la magnitud de los problemas de asequibilidad, incluso en una de las áreas relativamente más accesibles del condado.

El condado de Montgomery se ha comprometido con ambiciosos objetivos de vivienda para abordar la escasez regional y los desafíos de asequibilidad. Como parte de los objetivos regionales de vivienda del Consejo de Gobiernos del Área Metropolitana de Washington, el condado debe agregar 31,000 unidades de vivienda para 2030, con otros objetivos para 2040 y 2050. Ampliar la diversidad de tipos de vivienda en ubicaciones clave es esencial para satisfacer las necesidades de los hogares con diferentes niveles de ingresos y en distintas etapas de la vida. Una gama más amplia de opciones, como edificios multifamiliares de menor escala, dúplex y otros formatos, puede ayudar a generar oportunidades para que los residentes actuales puedan permanecer, al mismo tiempo que se recibe a nuevos residentes. Sin embargo, la diversidad de viviendas por sí sola no resuelve los problemas de desplazamiento; debe combinarse con estrategias específicas para proteger los hogares vulnerables y preservar la asequibilidad.

Las áreas con inversiones en transporte planificadas e infraestructura existente, como Eastern Silver Spring, están bien posicionadas para absorber una parte de ese crecimiento. Además de las ubicaciones orientadas al transporte, el área del plan contiene tres corredores principales que proporcionan acceso a servicios y comodidades, y ofrecen oportunidades para ampliar las opciones de vivienda y apoyar el crecimiento inclusivo.

Las inversiones futuras, incluido el BRT planificado y el servicio de Purple Line, fortalecerán significativamente la conectividad, y posicionarán el área como una ubicación importante para el desarrollo futuro de viviendas. La Purple Line, la inversión en infraestructura más importante de Maryland en décadas, está diseñada para conectar a comunidades que históricamente carecían de

acceso directo al ferrocarril. El nuevo tren ligero unirá los barrios con centros de empleo, escuelas y otros destinos esenciales, y mejorará el acceso y la movilidad de muchas comunidades inmigrantes de bajos ingresos a lo largo del corredor. Para las comunidades de Eastern Silver Spring, la Purple Line representa una oportunidad para expandir las oportunidades y atraer inversiones; sin embargo, también eleva los riesgos, por lo que es importante garantizar que los residentes históricos no sean desplazados por las mejoras concebidas para atenderlos.

VISIÓN

El plan visualiza una comunidad estable e inclusiva donde el crecimiento futuro cerca del transporte público masivo expanda la diversidad de tipos de viviendas, apoye el acceso a viviendas asequibles y de alta calidad, proteja a los residentes existentes, y fortalezca el tejido residencial diverso de la zona.

OBJETIVOS

- **Asegurarse de que los residentes de larga data, incluidos los arrendatarios de bajos ingresos, puedan permanecer en su comunidad a medida que las condiciones cambien con la nueva infraestructura e inversión.**
- **Ampliar el acceso a viviendas seguras, saludables y asequibles para personas de diferentes niveles de ingresos, tamaños de familias y etapas de la vida.**
- **Aprovechar la diversidad de viviendas existente de la zona para consolidar barrios inclusivos donde se pueda caminar, y que ofrezcan una amplia gama de opciones de vivienda cerca de futuros sistemas de transporte público.**
- **Avanzar en la equidad de la vivienda abordando las brechas en asequibilidad, calidad de la vivienda y estabilidad residencial.**
- **Garantizar que los esfuerzos de planificación promuevan positivamente la vivienda justa, abordando las barreras para el acceso a la vivienda y promoviendo comunidades inclusivas.**

RECOMENDACIONES

Vivienda sin pérdida neta/altamente asequible

1. Intentar conservar los niveles de asequibilidad de las unidades de vivienda asequibles a la tasa del mercado en caso de reurbanización, y sin pérdida neta de vivienda asequible dentro del área del plan.
2. Se requiere un mínimo del 15 % de unidades de vivienda de precio moderado (Moderately Priced Dwelling Units, MPDU) en cualquier desarrollo residencial nuevo para garantizar la asequibilidad y respaldar los objetivos de vivienda del condado.
3. Se debe coordinar con el Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios (Department of Housing and Community Affairs, DHCA) del condado de Montgomery, la Comisión de Oportunidades de Vivienda (Housing Opportunities Commission, HOC) y los desarrolladores sin

finés de lucro y con fines de lucro para priorizar las unidades altamente asequibles (por debajo del 50 % de ingresos promedios del área [Area Median Income, AMI]) en el nuevo desarrollo y la reurbanización.

4. Se debe aumentar la cantidad de unidades de viviendas asequibles de ingresos limitados, especialmente para hogares de medianos a bajos ingresos.
5. A través del proceso de revisión reglamentaria, las agencias del condado de Montgomery y el organismo de planificación de Montgomery deben trabajar con los propietarios para que conozcan los incentivos existentes, como el programa de pago en lugar de impuestos (Payment in Lieu of Taxes, PILOT), para ayudar a que los nuevos desarrollos de viviendas asequibles sean viables e incentivar la producción de viviendas más asequibles.
6. En caso de reurbanización, se debe dar prioridad a los residentes elegibles existentes para el derecho a regresar. Los propietarios deben trabajar con el DHCA y los inquilinos para minimizar el desplazamiento y garantizar que los residentes elegibles reciban apoyo y asistencia para mitigar los impactos de la reubicación temporal.
7. Si un proyecto de reurbanización no incluye unidades altamente asequibles (es decir, unidades asequibles para hogares con ingresos iguales o inferiores al 50 % del AMI), se debe fomentar que el proyecto contribuya a la conservación de unidades altamente asequibles dentro del área del plan.
8. Se debe apoyar el desarrollo de viviendas asistida permanente y temporal para las personas en situación de calle dentro del área del plan.

Calidad y conservación de la vivienda

9. Se debe coordinar con el DHCA para identificar construcciones prioritarias a fin de realizar acciones proactivas de alcance, y el apoyo para una posible adquisición o rehabilitación.
10. Se debe explorar el uso de incentivos fiscales o asistencia de rehabilitación para que los propietarios mantengan la asequibilidad a cambio de una mejor calidad de la vivienda.
11. Se deben establecer asociaciones con el DHCA y otras organizaciones para apoyar el cumplimiento normativo y la modernización de edificios pequeños de 2 a 10 unidades, con la condición de que se mantengan los niveles de alquiler actuales.
12. Las agencias del condado responsables de la aplicación del código y el mantenimiento de las propiedades residenciales deben continuar garantizando la aplicación sistemática de los estándares de mantenimiento de la propiedad residencial, los códigos de construcción, los códigos de incendios y los estándares de estacionamiento para mejorar la seguridad, la salud y la comodidad de los residentes.
13. Se debe apoyar el uso de incentivos del condado para hacer que la conservación de viviendas asequibles a la tasa del mercado sea económicamente viable para los propietarios dispuestos a mantener la asequibilidad a través de programas como los siguientes:
 - Financiación con intereses bajos
 - Préstamos para la etapa de predesarrollo con intereses bajos o nulos
 - Acceso a los dólares del Fondo de Iniciativa de vivienda (Housing Initiative Fund, HIF)

- Acuerdos de pago en lugar de impuestos (PILOT)
- Financiación del programa de rehabilitación

Diversidad de tipos de vivienda

14. Se debe fomentar una combinación de tipos de construcciones y tamaños de unidades que permita alojar a hogares con niños, familias multigeneracionales y personas mayores.
15. Se debe incentivar la creación de viviendas de precio moderado (MPDU) de dos y tres dormitorios en todos los desarrollos residenciales elegibles.
16. Los nuevos desarrollos de vivienda en el área del plan deben esforzarse por aumentar la calidad y la cantidad de unidades de vivienda accesibles para personas con discapacidades y adultos mayores.
17. Se debe fomentar una variedad de tipos de viviendas en los corredores principales y cerca del transporte público, con el fin de aumentar la oferta habitacional total y proporcionar opciones a hogares con diversas necesidades.

Desarrollo público

18. Cuando las propiedades públicas se reconstruyen con un componente residencial, se debe proporcionar un mínimo del 30 % de MPDU, con un 15 % asequible para los hogares con ingresos al nivel estándar de MPDU del 65-70 % o menos del AMI, y un 15 % asequible para los hogares con ingresos del 50 % o menos del AMI. Estos porcentajes establecen la expectativa mínima; sin embargo, dada la importante necesidad de vivienda en esta área del plan, el condado debe alentar al Departamento de Servicios Generales y al DHCA a negociar unidades adicionales más allá de estos mínimos, específicamente en niveles de alta asequibilidad.
19. Se deben identificar propiedades fiscales o con bajo nivel de aprovechamiento para el desarrollo de viviendas conjuntamente con instalaciones o servicios públicos. Consulte las Recomendaciones del distrito para conocer las oportunidades específicas del lugar.
20. Para las propiedades designadas como propiedades en conflicto por el equipo de cumplimiento del código del Condado, el Condado debe priorizar el ejercicio de su derecho de tanteo para adquirir la propiedad o asignar dicho derecho a un desarrollador sin fines de lucro con una misión social, si la propiedad llega a estar disponible para la venta. Las recomendaciones específicas por distrito identifican las propiedades prioritarias que deben considerarse.

Proveedores de viviendas asequibles y organizaciones religiosas

21. Se debe trabajar con organizaciones religiosas y otras instituciones que prestan servicios a la comunidad para explorar la reutilización adaptativa o la ubicación conjunta de viviendas en partes subutilizadas de sus propiedades.

CONTEXTO

Con la futura incorporación de tres estaciones de la Purple Line y estaciones BRT planificadas a lo largo de tres pasillos, Eastern Silver Spring se transformará en una comunidad con un fuerte acceso al transporte, donde casi los 37,000 residentes vivirán a menos de media milla de una estación de la Purple Line o BRT. Actualmente, el área del plan se beneficia de una red de autobuses integral con Ride On del condado de Montgomery y las rutas de Metrobus de la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (Washington Metropolitan Area Transit Authority, WMATA), y está cerca de dos centros de tránsito regionales: Paul S. Sarbanes (Silver Spring) Transit Center y Takoma-Langley Crossroads Transit Center. El área del plan incluye varias carreteras locales y regionales, senderos y rutas peatonales que ofrecen conexiones de norte a sur (Colesville Road, University Boulevard y New Hampshire Avenue), mientras que Piney Branch Road sirve como la principal conexión de este a oeste a través del área del plan.

Aunque la infraestructura de transporte planificada actualmente transformará el área, siguen existiendo desafíos significativos para las personas que no se trasladan en vehículos motorizados debido a la limitada o inexistente infraestructura de transporte activo. La prioridad histórica en el volumen de vehículos ha creado condiciones inseguras para caminar, andar en bicicleta y circular sobre ruedas, lo que a menudo obliga a los residentes a hacer viajes inseguros dentro de la comunidad. Este Plan identifica estas brechas en las instalaciones y proporciona recomendaciones a nivel de todo el plan y a nivel de distrito para mejorar la seguridad, fortalecer la conectividad y crear una red multimodal interconectada donde todos los modos de transporte funcionen juntos sin inconvenientes.

VISIÓN

Este Plan prevé una red de transporte segura, eficiente y confiable que priorice las conexiones multimodales, proporcione a los residentes opciones de viaje y amplíe el acceso a destinos locales y regionales.

OBJETIVOS

- **Priorizar la seguridad para todas las personas**, con un enfoque en reducir los accidentes de tránsito y eliminar las lesiones graves y las muertes, de acuerdo con el compromiso del condado con Visión Cero.
- **Desarrollar una red de transporte multimodal bien conectada** que mejore la accesibilidad y la movilidad, a la vez que promueva caminar, andar en bicicleta y usar el transporte como opciones de viaje viables.

- **Mejorar la comodidad de los peatones y ciclistas** hacia el transporte público, escuelas, bibliotecas, parques, vecindarios cercanos y otros destinos esenciales.
- **Transformar los corredores principales en calles multimodales** y mejorar las calles de los vecindarios locales en lugares vibrantes y centrados en las personas que creen un sentido de comunidad.

RECOMENDACIONES

Calles

1. Mejorar la gestión de la velocidad a lo largo de Colesville Road, University Boulevard y New Hampshire Avenue al identificar medidas de control de velocidad en ambas direcciones de viaje para hacer cumplir los límites de velocidad y promover la conducción segura. Además, incluir a Piney Branch Road como corredor donde se puedan avanzar las estrategias de gestión de la velocidad.
2. Señalizar, restringir o cerrar las aperturas medianas a lo largo de los corredores principales, de acuerdo con el Capítulo 50 del Código del condado sobre el espaciado máximo para cruces protegidos.
3. Facilitar el mantenimiento regular (por parte de la agencia o el propietario) para garantizar que los setos, árboles u otra vegetación no obstruyan las líneas de visión para los usuarios de la carretera (automovilistas, peatones y ciclistas).
4. Mejorar y mantener una iluminación adecuada y coherente para optimizar la seguridad y la visibilidad para los usuarios de la carretera, con énfasis en intersecciones, cruces peatonales, paradas de autobús y nudos viales, de acuerdo con los requisitos de diseño de iluminación vial del condado.
5. Clasificar East Indian Spring Drive (Colesville Road a University Boulevard) como un conector del vecindario en el *Plan maestro de carreteras y vías de tránsito* para mejorar la conectividad este-oeste.
6. Desarrollar una infraestructura de conexión ciclista y peatonal sobre el Northwest Branch Trail que esté unida al puente de la I-495/Capital Beltway para conectar los vecindarios Franklin Knolls y Oakview, mejorando la conectividad de este a oeste. Cualquier renovación o reemplazo futuro del puente de la I-495/Capital Beltway sobre Northwest Branch Stream Valley Park debe proporcionar acceso y conectividad para ciclistas y peatones como parte del nuevo puente.
7. Con la remodelación o con la implementación de BRT y la Purple Line, consolidar y reubicar las entradas de acceso a las calles laterales a lo largo de los bulevares y Town Center Boulevards para mejorar la seguridad en el transporte.
8. Modificar las intersecciones señalizadas existentes para mejorar la seguridad implementando los siguientes tratamientos según corresponda: extensiones de aceras, reducción de radios de esquina, señalización de no giro a la derecha en rojo, señales peatonales accesibles, prioridades de paso para peatones, cruces peatonales de alta visibilidad en cada tramo de intersección con

rampas de acera compatibles con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (American with Disabilities Act, ADA), iluminación a escala peatonal e isletas de refugio peatonal.

- a. Implementar intersecciones protegidas en todas las intersecciones con carriles para bicicletas, senderos laterales, ciclovías con protección o carriles para bicicletas convencionales, ya sean existentes o planificados, de acuerdo con el *Plan maestro para bicicletas* de 2018 y la *Guía completa de diseño de calles*.

Red peatonal

9. Mejorar las intersecciones con marcaciones de cruce peatonal de alta visibilidad para todos los accesos peatonales, priorizando las intersecciones a menos de un cuarto de milla de las estaciones de la Purple Line o BRT, para favorecer que más conductores cedan el paso a los peatones y proporcionar una dirección clara a las personas con visión baja.
10. Priorizar las mejoras en la infraestructura de las aceras en un radio de media milla de las estaciones de la Purple Line, incluida la construcción de aceras donde no existan; la ampliación de las aceras existentes con protección, de acuerdo con la *Guía completa de diseño de calles*; y la reducción de las distancias de cruce para mejorar el acceso a las estaciones.
11. Mejorar las escaleras públicas, cuando sea posible, a lo largo de senderos, parques u otros espacios públicos a rampas o pavimentos suavemente inclinados que cumplan con los estándares de la ADA y sean accesibles para una amplia gama de usuarios.
12. Diseñar y mantener cruces peatonales para cumplir con los estándares de la ADA y garantizar la accesibilidad a través de rampas en la acera, advertencias táctiles y superficies niveladas.
13. Instalar señales de orientación para mejorar la navegación a destinos clave, incluidas estaciones de transporte con flechas direccionales y distancias claramente indicadas.
14. Facilitar la instalación subterránea de líneas de servicios públicos siempre que sea posible para mejorar el entorno peatonal y apoyar el crecimiento y la madurez de la copa de los árboles.
15. Eliminar los cruces sin señalizar a lo largo de corredores con seis o más carriles y proporcionar cruces peatonales protegidos que sean coherentes con el Capítulo 50 del Código del condado sobre el espaciado máximo para cruces protegidos en todos los tipos de calles, incluidas las intersecciones existentes y nuevas y en ubicaciones a mitad de cuadra necesarias para cumplir con los estándares de espaciado máximo.

Red para bicicletas y micromovilidad

16. Agregar East Indian Spring Drive como un corredor techado, conectando el corredor techado planificado en Caroline Avenue con New Hampshire Avenue a través de la infraestructura de conexión ciclista y peatonal propuesta sobre Northwest Branch Stream Valley Park que está unido al puente I-495/Capital Beltway (Figura 5).
17. Expandir las ubicaciones de Capital Bikeshare en el área del plan con ubicaciones en futuras paradas de la Purple Line y BRT, así como a lo largo del sendero Sligo Creek en Colesville Road y Sligo Creek Parkway.

18. Ampliar las opciones de micromovilidad, como scooters y bicicletas compartidas, en el área del plan y localizar los corrales de estacionamiento cerca del estacionamiento planificado para bicicletas en las estaciones de la Purple Line, asegurándose de que las ubicaciones no bloqueen aceras, cruces peatonales o carriles para bicicletas.
19. Implementar estacionamiento para bicicletas a corto y largo plazo en las estaciones de la Purple Line, de acuerdo con el *Plan maestro para Bicicletas* de 2018, así como en destinos como escuelas, parques y espacios públicos abiertos.



Figura 5. Puente propuesto para ciclistas y peatones sobre Northwest Branch Stream Valley Park

Transporte público

20. Alinear las paradas de autobús existentes y futuras con los cruces protegidos para mejorar la seguridad de los pasajeros del transporte público que abordan y descienden.
21. Mejorar las paradas cubiertas de autobuses existentes y futuras con pantallas de información en tiempo real que proporcionen horarios de llegada y alertas de servicio para mejorar la planificación del viaje para los pasajeros.

DESARROLLO ECONÓMICO Y PEQUEÑAS EMPRESAS

CONTEXTO

El área del plan de Comunidades de Eastern Silver Spring es una comunidad diversa con varios nodos minoristas alrededor de las intersecciones de Piney Branch (MD 320) y Flower Avenue y Piney Branch y University Boulevard (MD 193). El *Plan del sector de Long Branch* de 2013 señaló que, aunque el corredor comercial está lleno de actividad, el conjunto de edificios mostraba signos de envejecimiento, inversión insuficiente y mantenimiento diferido. Aunque estas áreas recibieron una mayor altura y densidad en el Plan de 2013 en previsión de la apertura de la Purple Line, la remodelación prevista no se ha materializado, ya que los retrasos en la construcción han pospuesto la apertura de la Purple Line hasta 2027.

VISIÓN

El revitalizado centro de uso mixto de Long Branch atenderá más necesidades para más residentes, ofrecerá oportunidades para que los emprendedores inicien nuevos negocios y permitirá que las empresas existentes crezcan y lleguen a una nueva clientela.

OBJETIVOS

- **Fomentar la inversión y la revitalización** en el centro de uso mixto de Long Branch.
- **Fomentar la retención de negocios existentes y la creación de nuevos negocios de propiedad local** sin establecer barreras para el desarrollo de nuevos negocios y viviendas.
- **Aumentar la capacidad de la comunidad local** para gobernar, dar forma, administrar y obtener beneficios financieros del desarrollo económico.

RECOMENDACIONES

1. Preservar y fomentar el emprendimiento local a través de incentivos de densidad de zonificación.¹
Las acciones elegibles para una mayor zonificación incluyen:
 - a. Retener los negocios locales existentes en el nuevo desarrollo; el contrato de arrendamiento debe ser comparable a las condiciones previas al desarrollo.
 - b. Proporcionar asistencia para reubicación a empresas locales existentes, como
 - Asignar fondos para gastos de reubicación.
 - Proporcionar un espacio alternativo comparable con términos de arrendamiento comparables.
 - c. Arrendar a un nuevo negocio de propiedad local.
 - d. Proporcionar oportunidades de “microventa minorista” para emprendedores locales. Las oportunidades de microventa minorista que ofrecen alquileres accesibles pueden ser instalaciones compartidas (p. ej., espacios de estilo sala de mercado) o espacios minoristas independientes más pequeños de lo promedio (p. ej., 1,000 pies cuadrados o menos).
 - e. Proporcionar espacio para un centro cultural, una incubadora de microempresas u otra función similar que sirva a la economía local.
2. Apoyar y aumentar la capacidad de la Long Branch Business League (LBBL)² como organización de gestión de lugares para Long Branch.

¹ Estas acciones podrían incentivarse a través de la Política de Densidad con Incentivos existente de Planificación de Montgomery, una nueva zona de superposición o ambas. Seguiremos explorando el mejor mecanismo de incentivos o combinaciones de mecanismos para lograr estos y otros objetivos a lo largo del Plan.

² Este es un consorcio de voluntarios de propietarios de empresas en el área que trabaja para mejorar las condiciones, organizar eventos y defender las empresas en el corredor de Long Branch. La LBBL ha expresado interés en aumentar su capacidad y está interesada en oportunidades de financiación y asistencia técnica.

3. Establecer un Fideicomiso de tierras comerciales, que pueda invertir y gestionar bienes raíces comerciales clave para permitir la propiedad comunitaria de activos comerciales y mantener los alquileres asequibles para las empresas emergentes y pequeñas empresas.
4. Crear un programa de marketing empresarial de legado o internacional que resalte las ofertas únicas de los centros minoristas.
5. Intensificar y dirigir la aplicación del código de propiedad comercial para fomentar el mantenimiento y las mejoras.

MEDIOAMBIENTE

CONTEXTO

Los peligros climáticos más directos y notorios del condado de Montgomery son temperaturas extremas y en aumento, mayor precipitación, inundaciones y tormentas. Los efectos se producen localmente con factores estresantes ambientales adicionales, como una mala calidad del aire, escorrentías de aguas pluviales no tratadas que contribuyen a una mala calidad del agua, pérdida de hábitats y árboles, y especies invasivas de plantas e insectos. Todos tienen consecuencias directas para la comunidad en cuanto a resiliencia climática, salud, seguridad, poblaciones de plantas y animales, la economía y más. Aunque este Plan no puede abordar todos los impactos climáticos y humanos, las siguientes recomendaciones tienen como objetivo abordar aquellos que se cruzan directamente con la planificación urbana para fortalecer la adaptación climática, la resiliencia y la capacidad de prosperar ante estas amenazas.

VISIÓN

El Plan prevé una comunidad más ecológica y más resiliente desde el punto de vista medioambiental con un mejor bienestar humano, mayores beneficios medioambientales y una distribución equitativa de los recursos naturales destinada al sustento humano y de otras especies.

OBJETIVOS

- **Mejorar la calidad de vida y eliminar las cargas y disparidades ambientales desproporcionadas.**
- **Mejorar la salud ecológica** y el rendimiento de los hábitats existentes y el paisaje general.
- **Mejorar el ámbito público y privado** integrando soluciones de diseño basadas en la naturaleza en todo el paisaje para mejorar la resiliencia climática, la calidad del aire y del agua, y la distribución equitativa de los recursos naturales.
- **Mitigar la disminución del hábitat, de la biodiversidad y las especies**, aumentar los servicios ecológicos como el secuestro de carbono y la mitigación del calor, reducir las demandas de combustibles fósiles y mejorar el ciclo de nutrientes.

- **Fomentar el desarrollo que utilice prácticas de desarrollo sostenible** para minimizar las superficies impermeables y maximizar la infraestructura verde.

RECOMENDACIONES

Proteger y restaurar recursos naturales

1. Priorizar la conservación y restauración de bosques contiguos a bosques existentes, especialmente aquellos protegidos por parques de conservación, servidumbres, acuerdos o escrituras.
2. En sitios con arroyos, nacimiento de afluentes u otros recursos hídricos, proporcionar protección y mejoras ambientales como restauración de arroyos, mitigación o restauración de humedales y mejoras de bosques y hábitats donde sea necesario.
3. Tras la remodelación, eliminar las especies invasivas de las zonas boscosas y restaurar los bosques con árboles y arbustos nativos para mitigar la degradación forestal y la pérdida de árboles y mejorar el rendimiento biológico del hábitat.
4. Plantar árboles y arbustos nativos o nativos cultivados que respalden la resiliencia climática y los valores ecológicos de la vida silvestre, como alimentos, néctar, refugio y áreas de cría.
5. En los sitios con plantaciones requeridas, incluir recomendaciones para la restauración del suelo o mejoras como la reconstrucción del perfil del suelo para abordar la compactación o el nivelado derivados de la construcción, el desarrollo o el uso del terreno.

Soluciones de diseño basadas en la naturaleza

6. Incluir soluciones de diseño basadas en la naturaleza en todo el paisaje y los edificios. Estos enfoques restauran los paisajes y, al mismo tiempo, proporcionan bienestar humano y ecológico y biodiversidad. Incluyen, entre otros, los siguientes: plantación de árboles y vegetación nativos, instalaciones de biorretención, jardines, espacios verdes abiertos, pavimentos permeables y techos verdes.
7. Cuando haya superficies abiertas y sin sombra, incluidos estacionamientos, paradas de autobús y áreas de reunión, proporcionar un mínimo del 50 % de sombra de árbol o estructuras cubiertas como refugio de enfriamiento. Si se puede demostrar que no se puede lograr una cubierta de copa de árbol al 50 %, el requisito de cobertura restante se puede cumplir mediante la instalación de cubiertas solares.
8. Cuando las condiciones del suelo sean adecuadas, utilizar pavimentos permeables en patios, aceras, espacios y áreas de estacionamiento, y otras áreas apropiadas donde no haya tránsito intenso ni circulación a alta velocidad.
9. Cuando sea posible, utilizar superficies de color claro y de alto albedo y buscar un índice de reflectancia solar de 0.35 o menos en aceras, estacionamientos y áreas de reunión.
10. Los nuevos proyectos de construcción deben proporcionar un mínimo del 35 % de cobertura verde, excluida cualquier área boscosa existente ya en la propiedad, para reducir las

temperaturas térmicas y proporcionar beneficios ecológicos. En propiedades privadas, proporcionar un mínimo del 35 % de cobertura verde en superficies impermeables, que pueden incluir lo siguiente, ya sea en forma aislada o conjunta:³

- Techo verde intensivo (6 pulgadas o más profundo) (sin sistemas de bandejas vegetativas)
 - Cobertura del dosel arbóreo
 - Cubierta vegetal o áreas paisajísticas de más de seis pulgadas de profundidad
 - Áreas de biorretención con cubierta verde
11. Mejorar el éxito a largo plazo del dosel arbóreo con volúmenes de suelo adecuados, sistemas de suelo estructural y protección de árboles maduros. Todas las nuevas plantaciones de árboles de calle y paisajismo deben tener un mínimo de 1,000 pies cúbicos de volumen de suelo por árbol. Esto no se aplicará a las áreas de mitigación y restauración forestales.
 12. Utilizar las pautas más actualizadas para implementar elementos callejeros sombreados y frescos en los planes de paisaje callejero durante el proceso de planificación del sitio, el desarrollo del diseño de transporte y los proyectos de renovación y mejora de la calle.
 13. Maximizar las prácticas de gestión de aguas pluviales y minimizar la desviación del Capítulo 19 de los Requisitos de gestión de aguas pluviales del condado.
 14. Minimizar el nivelado cuando sea posible, al diseñar sistemas de gestión de aguas pluviales.
 15. Diseñar instalaciones de aguas pluviales separadas del arbolado urbano para evitar la eliminación de árboles durante el mantenimiento rutinario de las instalaciones de aguas pluviales. La supervivencia a largo plazo de los árboles y la expansión del dosel representan metas para todas las comunidades.
 16. Integrar la gestión ingeniosa de aguas pluviales en el diseño general del sitio, cuando sea posible. La gestión ingeniosa de las aguas pluviales incorpora elementos estéticos y funcionales en el diseño de las instalaciones para crear un servicio al aire libre, así como para proporcionar tratamiento de agua.
 17. En los sitios con cobertura impermeable existente superior al 80 %, el plan de desarrollo debe minimizar las áreas impermeables en la medida de lo posible con un objetivo de no más del 79 % de cobertura impermeable. Si no es posible realizar una reducción, considerar el uso de superficies alternativas o estrategias de diseño ambiental que proporcionen beneficios en el sitio como superficies porosas, cubierta verde adicional, uso de superficies reflectantes u otros métodos para reducir la escorrentía de aguas pluviales o reducir el efecto de isla de calor.

³ Si no se pueden cumplir los requisitos de la cubierta verde en la superficie y se propone el uso de energía solar en la azotea, se pueden reducir los requisitos de la cubierta verde para acomodar la generación de energía solar en la azotea. La nueva área de la azotea no cubierta con techo verde o utilizada para la generación de energía renovable debe ser un techo frío.

Tabla 1. Recomendaciones de volumen de suelo

Tamaño del árbol	Recomendación	Volumen del suelo	Mejor ubicación de plantación
Árbol de dosel grande (más de 50 pies de altura)	Mejor opción (preferido)	1,000–1,200 pies cúbicos de suelo no compacto	Calles con arbolado urbano lineal, con celdas estructuradas o donde se pueden proporcionar grandes volúmenes de suelo.
Árbol mediano (35–50' de alto)	Mejor opción (preferido)	800 pies cúbicos o más de suelo no compacto	Calles en las que los canteros de plantas no pueden alcanzar más de 800 pies cúbicos de suelo.
Árbol pequeño (menos de 35' de altura)	Mejor opción (preferido)	650 pies cúbicos o más de suelo no compacto	Canteros de plantas con menos de 650 pies cúbicos de suelo. También adecuado para sitios con líneas eléctricas suspendidas.



Figura 6. Algunos ejemplos de sistemas de gestión ingeniosa de aguas pluviales

Diseño sostenible de edificios

- Fomentar el desarrollo nuevo y las mejoras en el desarrollo existente para superar los estándares energéticos mínimos del condado.

19. En propiedades con zonas comerciales o residenciales (CR), considerar puntos de zonificación con incentivos en la categoría de eficiencia energética y rendimiento del edificio.
20. Utilizar generación de energía alternativa in situ, como solar y geotérmica, microrredes, cogeneración, centros de energía⁴ y/o futuras tecnologías de energía de recursos renovables, cuando sea posible, para fomentar la dependencia de la electricidad centralizada y reducir la dependencia de redes eléctricas distantes, recursos no renovables y líneas eléctricas susceptibles durante los cortes.
21. Fomentar estaciones de carga de vehículos eléctricos adicionales o listas para vehículos eléctricos adicionales por encima de lo que se requiere actualmente en propiedades privadas, cuando corresponda, para respaldar la demanda.
22. En la medida de lo posible, optimizar la orientación del edificio y del sitio para maximizar la energía solar pasiva y activa.
23. Proporcionar un diseño de edificios, iluminación y paisajes a prueba de aves siguiendo los estándares de “Disuasión de colisiones de aves” del Consejo de Edificios Verdes de los Estados Unidos, LEED (Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental) u otros programas de edificios ecológicos sostenibles para minimizar las colisiones de aves.

Seguridad alimentaria

24. Respalda centros de resiliencia donde sea necesario para proporcionar servicios comunitarios y refugios seguros durante cortes de red o emergencias climáticas. Estos centros pueden ubicarse en instalaciones públicas y edificios privados.
25. Apoyar las cocinas comerciales de alimentos, el procesamiento de alimentos y las granjas en azoteas como usos comerciales accesorios en el área del plan.
26. Aumentar la capacidad de crecimiento e independencia de los alimentos locales mediante el aumento de las oportunidades de jardinería comunitaria y los esfuerzos agrícolas.
27. Apoyar el establecimiento de tiendas de esquina saludables, mercados de agricultores y otros puntos de acceso a alimentos.

Estrategias de mejora de la refrigeración y la calidad del aire

28. Proporcionar una experiencia peatonal más fresca y cómoda a lo largo de las calles mediante la plantación de árboles de dosel nativos espaciados a no más de 40 pies en el centro siempre que sea posible.
29. Priorizar la protección de los árboles maduros durante la renovación y remodelación de las calles utilizando las últimas técnicas de conservación de árboles.

⁴ Los centros de energía tienen como objetivo integrar varios portadores de energía (electricidad, calor, gas, etc.) y tecnologías como [calor y energía combinados \(combined heat and power, CHP\)](#), [electrolizadores](#), [almacenamiento de energía](#), y más. Esta integración permite optimizar los flujos de energía, aumentar la eficiencia y reducir la dependencia de una única fuente de energía.

30. Durante las renovaciones de calles y los reemplazos de rutina, considerar instalar elementos de calles inteligentes como iluminación solar, medición solar, cruces peatonales solares, iluminación LED, portales de carga de vehículos eléctricos u otras tecnologías emergentes, cuando sea posible.

Red de calles frescas

Este Plan propone una red de calles frescas en toda el área del plan para ofrecer senderos peatonales y aceras sombreadas y cómodas, conectando la red existente de parques del valle fluvial, parques y senderos de vecindarios y otros destinos importantes. Las calles frescas se proponen a lo largo de las calles y comunidades con una cubierta arbórea inconsistente en la calle y donde el efecto de isla de calor es particularmente perjudicial. Además de proporcionar calles sombreadas y frescas para la comodidad de los peatones, estas conexiones de calles frescas buscan restaurar la conectividad ecológica y contrarrestar los efectos de la fragmentación del hábitat. La vida silvestre podrá moverse con mayor seguridad y libertad entre áreas naturales más grandes como parques y bosques. Simultáneamente, esta nueva red de calles frescas aumentará la biodiversidad, mejorará la resiliencia climática y la calidad del aire, y proporcionará beneficios para la salud social, mental y económica.

Las calles frescas se crean a través de la plantación de árboles de dosel dentro del derecho de paso público. Cuando crecen, las amplias copas de los árboles se tocan, creando un paisaje urbano sombreado. La implementación debe priorizarse como se muestra en las categorías a continuación y en el mapa que sigue.

- **Prioridad 1 Calles frescas:** el Plan prioriza las calles refrescantes en áreas que hoy en día tienen el menor número de árboles y, por lo tanto, experimentan un aumento de las temperaturas de la superficie y el aire, lo que dificulta caminar por estas calles durante los meses de verano y las olas de calor. El aumento de las calles frescas en estas áreas ayudará a abordar las desigualdades ambientales.
- **Prioridad 2 Calles frescas:** aunque algunas de estas áreas tienen algunos árboles urbanos, se identificó que tenían temperaturas elevadas en las calles. Las plantaciones deben centrarse en las áreas con menos árboles.
- **Prioridad 3 Calles frescas:** aunque estas áreas ya tienen algunos árboles urbanos, se necesitan más para crear condiciones frescas y cómodas para los peatones. Las plantaciones deben llenar los huecos entre los árboles existentes.

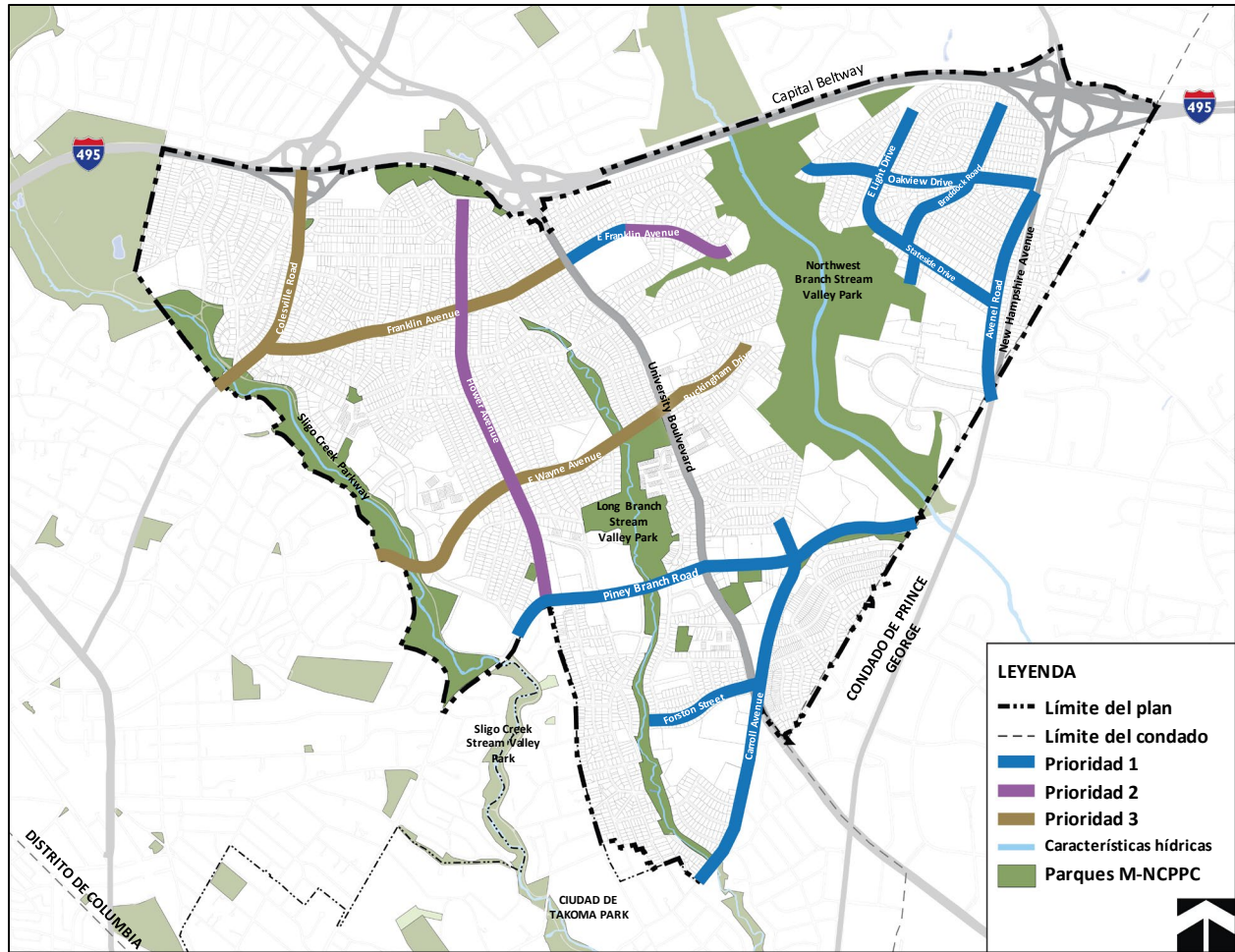


Figura 7. Red propuesta de calles frescas

CONTEXTO

El sistema de parques de Montgomery⁵ se estableció originalmente para proporcionar zonas verdes, con un enfoque en la protección de los recursos naturales en el condado de Montgomery a través de los parques del valle fluvial. En la actualidad, este sistema de parques equilibra la conservación con las necesidades recreativas de una población urbana en crecimiento. El área del plan contiene tres parques del valle fluvial y sus sistemas de senderos dentro de las cuencas de Sligo Creek y Northwest Branch, además de 17 parques locales y de vecindarios adyacentes y cercanos que ofrecen servicios recreativos. Aunque el área del plan generalmente está bien atendida por los parques existentes, a lo largo del proceso de planificación, los miembros de la comunidad observaron continuamente los parques como la necesidad más deseada de la comunidad. Si bien los residentes en la actualidad utilizan estos parques principalmente para estar en contacto con la naturaleza, también expresaron su deseo de tener más espacios para reunirse y ser físicamente activos. El desafío clave para los parques en esta área del plan es garantizar que todos los residentes tengan acceso a los parques y que estos ofrezcan más servicios, al tiempo que se minimiza el impacto ambiental de esas mejoras.

VISIÓN

Fomentar la salud comunitaria y medioambiental al crear parques y senderos conectados y accesibles, proporcionar una amplia gama de experiencias recreativas y celebrar y proteger los activos naturales y culturales de la comunidad.

OBJETIVOS

- **Proporcionar mejores parques y espacios públicos para todos.** Crear más oportunidades para la recreación al aire libre, la reunión comunitaria para todas las edades y capacidades, y la protección de nuestros recursos naturales y hábitats de vida silvestre.
- **Crear espacios públicos más seguros y accesibles.** Mejorar la visibilidad y el acceso a la red existente y propuesta de parques, senderos y áreas públicas, creando lugares seguros y acogedores para que la comunidad se reúna.
- **Conectar a los residentes entre sí y con la naturaleza y promover la administración del parque.** Promover oportunidades para que los residentes se involucren y ayuden a conservar los recursos naturales y culturales y los preciados servicios del parque mientras se conocen.

⁵ A los efectos de este informe, **los parques** se refieren específicamente a terrenos propiedad de M-NCPPC, mientras que el término **espacio público** se utiliza de forma más amplia para abarcar tanto espacios abiertos públicos como privados accesibles al público.

RECOMENDACIONES

Todos los parques en el área del plan

Las recomendaciones para todo el plan se aplican a todos los parques, espacios públicos y senderos dentro del área del plan, incluidos los parques que no se muestran individualmente. El Plan incorpora las recomendaciones de la *Iniciativa de Parques de Long Branch 2024* para los 10 parques incluidos en ese proyecto. Montgomery Parks tiene varios proyectos relacionados en marcha. Para conocer el estado actual del proyecto, consultar el sitio web de Montgomery Parks.

1. Proporcionar nuevas experiencias en parques y espacios públicos donde todos sean bienvenidos:
 - a. Reutilizar los parques existentes en áreas donde el acceso a los servicios del parque es limitado. Mejorar las áreas de espacios abiertos con césped existentes priorizando nueva infraestructura, guías y servicios del parque que fomenten la reunión social y la recreación.
 - b. Ampliar los parques existentes cuando sea factible y apropiado. Añadir áreas verdes de parque y servicios más necesarios, especialmente dentro de las áreas moderadamente y altamente desproporcionadas y desfavorecidas (según lo definido por el Índice de Equidad Comunitaria), para satisfacer las necesidades recreativas identificadas de actividad y reunión social.
 - c. Formalizar la gestión de los ROW en papel que actualmente funcionan como terrenos de parque bajo la administración de Montgomery Parks y explorar oportunidades para incorporar los ROW en papel y las carreteras pavimentadas poco utilizadas adyacentes a los parques como parques funcionales gestionados por Montgomery Parks. Colaborar con MCDOT para formalizar los ROW en papel como áreas verdes oficiales de M-NCPPC. Esta medida incorpora terrenos previamente no reconocidos, que pueden aumentar la accesibilidad al parque y mejorar la gestión de la infraestructura y los servicios del parque.
 - d. Colaborar con otros proveedores de espacios públicos y organizaciones comunitarias. Para servir mejor a los vecindarios con acceso limitado a parques y espacios públicos, fomentar las asociaciones con otros proveedores para ofrecer experiencias complementarias y programación integrada. Utilizar señalización de orientación para promover una red cohesionada de parques, senderos y espacios públicos independientemente de la propiedad de la tierra. Animar a MCDOT a examinar los usos actuales y potenciales de las áreas de exceso de ROW en papel y a formalizar su uso, en ubicaciones actuales y futuras adecuadas, como espacios públicos.
 - e. Crear nuevos parques y espacios públicos en grandes sitios de remodelación. Incluir nuevos parques y espacios abiertos en grandes sitios de remodelación para promover la reunión comunitaria y ofrecer servicios recreativos. Considerar soluciones creativas para servicios recreativos de mayor escala, como ubicar campos deportivos sobre garajes o edificios para maximizar la reurbanización del sitio con otros usos, cuando corresponda.

2. Mejorar la accesibilidad y la integración del parque con la Purple Line. Evaluar, mejorar e integrar las conexiones de los parques a la red de calles frescas propuesta (consultar la sección Calles frescas) y a las estaciones de la Purple Line a través de entradas mejoradas de senderos y parques. Para mejorar los puntos de acceso, colaborar con MCDOT para reutilizar determinadas carreteras de acceso para las nuevas entradas al parque, cuando corresponda.
3. Mejorar las conexiones del parque, incluidos senderos y puentes. Coordinar con MCDOT y el Departamento de Planificación para estudiar la viabilidad de añadir nuevas conexiones de parque mediante trazados viales y cruces peatonales o mejorar los existentes. Consultar las recomendaciones de transporte por distrito para ver las ubicaciones detalladas.
4. Mejorar la orientación y la señalización. Mejorar la colocación de los carteles del parque para una mejor visibilidad y agregar nuevos carteles de orientación para guiar a los peatones a otras áreas dentro del parque y a las ubicaciones cercanas del parque. Considerar instalar letreros adicionales que destaquen los recursos culturales y naturales de la zona.
5. Promover la administración natural y cultural. Fomentar la administración medioambiental y cultural a través de asociaciones comunitarias y de agencias. Los proyectos colaborativos promoverán el compromiso con la comunidad y la educación medioambiental. Considerar oportunidades para fomentar el orgullo comunitario a través del arte público que celebra la cultura local y los recursos naturales.
6. Mejorar la seguridad del parque. Aumentar la visibilidad pública, la interacción con la comunidad y la accesibilidad. Mejorar el diseño de espacios públicos, parques y senderos aplicando principios de prevención de delitos a través del diseño ambiental e implementando señalización e iluminación claras cuando corresponda. Colaborar con otras agencias y organizaciones públicas para mejorar la accesibilidad, lo que fomenta el uso del parque y fomenta un sentido de comunidad, aumentando así la seguridad a través de la confianza compartida y la presencia pública.
7. Promover la equidad. Priorizar la implementación del proyecto de parques en las áreas más desproporcionadas o desfavorecidas del área del plan según lo definido por el CEI.
8. Proteger los recursos culturales. Proteger los yacimientos arqueológicos registrados relacionados con la historia indígena de la zona. Los parques del valle fluvial son un recurso cultural conocido en el sistema de parques y contienen múltiples características de paisajes históricos que deben conservarse en consonancia con su naturaleza histórica, al tiempo que equilibran la seguridad de los peatones, la salud del arroyo y otras necesidades de transporte y senderos.
9. Evaluar los servicios del parque dentro de las llanuras inundables. Montgomery Parks evaluará los servicios existentes del parque dentro de las llanuras inundables del valle fluvial para determinar el curso más adecuado para futuras mejoras. Esta evaluación sopesará el valor recreativo y la necesidad pública de un servicio frente a su posible impacto medioambiental. Dado que muchos de estos servicios son anteriores a la fecha actual de las regulaciones de construcción de las llanuras inundables, las renovaciones se abordarán proyecto por proyecto. Se dará prioridad a las necesidades recreativas de servicios locales o regionales escasos y de alta demanda. Para otros proyectos, las consideraciones medioambientales pueden tener prioridad.

Stream Valley Parks: Sligo Creek, Long Branch y Northwest Branch

10. Promover la restauración del arroyo y la calidad del agua. Evaluar y restaurar el canal fluvial en varias ubicaciones para mejorar la resistencia a las inundaciones, el paso de peces, la sinuosidad del canal y la estabilización de las características del hábitat en el flujo y evitar la erosión. La viabilidad y el éxito de los proyectos de restauración de corrientes dependen de la mejora de la infraestructura de gestión de aguas pluviales en las áreas de captación que drenan a estas secciones de corrientes.

Sligo Creek Stream Valley Park y sendero

11. Mejorar las conexiones del parque. Para conocer las conexiones propuestas con el parque, las mejoras en las calles cercanas y los cruces peatonales a lo largo de Sligo Creek Parkway, consultar las recomendaciones de transporte por distrito.

Long Branch Stream Valley Park y sendero

12. Aplicar las recomendaciones de la iniciativa Long Branch 2024 de Montgomery Parks⁶, que incluyen:
 - a. Mejorar la conectividad de los senderos y puentes a lo largo de Long Branch: sustituir los puentes antiguos, añadir nuevos, renovar y ampliar los senderos existentes y formalizar los senderos existentes de superficie natural que elijan las personas.
 - b. Renovar los juegos infantiles en Haddon Drive y Houston Avenue.

Northwest Branch Stream Valley Park y sendero

13. Considerar el acceso al parque desde el lado oeste. Para abordar la solicitud de la comunidad de acceso al parque del valle fluvial, explorar la viabilidad de un sendero de superficie natural en el lado oeste del parque del valle fluvial. Investigar el sendero elegido por las personas que va desde la avenida E. Franklin (cerca de Franklin Knolls Pool) hasta Montgomery Knolls Elementary School.
14. Considerar la posibilidad de cruzar de este a oeste en el futuro a lo largo de la circunvalación. Cualquier renovación o reemplazo futuro del puente Beltway sobre Northwest Branch Stream Valley Park debe incluir esfuerzos para proporcionar acceso y conectividad a los peatones como parte del nuevo puente.
15. Explorar oportunidades para mejorar el camino de Oakview Drive. Situado al final de una calle residencial, este sendero carece de visibilidad y estacionamiento exclusivo. Para abordar estas restricciones, se debe explorar opciones para mejorar la visibilidad y el acceso al sendero existente.

⁶ Las recomendaciones completas de la [iniciativa de Parques de Long Branch 2024 están disponibles en línea](#).

- a. Considerar la adquisición del Oakview Pool Parcel como área verde. Montgomery Parks está evaluando esta opción. Si se aprueba, el sitio se volverá a desarrollar sin piscina, pero con una nueva conexión con el punto de partida de Oakview.
- 16. Renovar el Northwest Branch Trail pavimentado (hasta Oakview Drive, usando fondos de subvenciones disponibles) y agregar marcadores de millas. Coordinar con el condado de Prince George para explorar oportunidades para mejorar el inicio del sendero existente en Piney Branch Road.
- 17. Explorar la posibilidad de agregar servicios apropiados al Northwest Branch Stream Valley Park en áreas selectas que se podan y donde se podrían colocar bancos, mesas de picnic o señales de orientación para senderos de la zona y parques locales cercanos. Las ubicaciones pueden incluir:
 - a. A lo largo de Southampton Drive, junto a Northwest Park Apartments.
 - b. A lo largo de Melbourne Avenue entre Greer Avenue y Curran Road.

Parques locales

- 18. Centrarse en la recreación activa. Brindar servicios del parque como campos, canchas y áreas de juegos e integrarlos con otros servicios que fomenten las experiencias de reuniones sociales.

Indian Spring Terrace Local Park

- 19. Colaborar con la comunidad para apoyar su solicitud de cambiar el nombre potencialmente ofensivo de este parque.
- 20. Considerar la posibilidad de añadir nuevos servicios del parque más allá del parque infantil recientemente renovado que fomenten la reunión social, atraigan a las personas al parque a diario y aporten “presencia y vigilancia comunitaria” en el parque, como un parque o área para perros. Cualquier nuevo servicio deberá implementarse con la protección de los recursos naturales asociados con los nacimientos de afluentes de Long Branch ubicados en el parque.
- 21. Explorar las opciones para mejorar el campo atlético rectangular.

Long Branch-Wayne Local Park

- 22. Avanzar en las renovaciones continuas de áreas comunitarias de reunión para competencias de fútbol, juegos activos y eventos en el refugio de pícnic.

Long Branch-Arliss Local Park

- 23. Renovar el parque con una programación que contemple eventos accesibles por transporte público, educación y juegos con acceso para el tránsito de personas y mascotas junto a la biblioteca pública.
- 24. Promover asociaciones con instalaciones comunitarias cercanas, como la biblioteca de Long Branch y el Long Branch Civic Green propuesto.

Long Branch Local Park

25. Avanzar en la renovación continua del parque para incluir programas que se centren en actividades recreativas al aire libre y oportunidades de reuniones sociales junto al Long Branch Community Recreation Center y la piscina al aire libre, incluidas mejoras en los ingresos al parque, el acceso y la visibilidad, así como conexiones internas con estas instalaciones comunitarias.

Brookview Local Park

26. Este parque se utiliza principalmente como campo para Roscoe Nix Elementary School y solo se puede acceder a él a través del sitio escolar.
 - a. Si la escuela se renueva, buscar consolidar los parques y mejorar el acceso. Consultar las recomendaciones específicas del sitio del distrito de New Hampshire Avenue para obtener más detalles.
 - b. Si la escuela cierra o se reubica, evaluar el sitio para usarlo como parque.

Broadacres Local Park (junto al Northwest Branch Stream Valley Park)

27. Al igual que el Brookview Local Park, este parque solo es accesible a través del estacionamiento de JoAnn Leleck Elementary School y está rodeado por lotes residenciales y la parroquia de St. Camillus. Por lo tanto, proporcionar entrada adicional al parque adquiriendo uno o más de los tres terrenos al final de Statewide Court, si un propietario está dispuesto a vender en el futuro o cuando estén disponibles para la venta, para proporcionar una conexión directa de la comunidad de Oakview al parque.

Nuevo parque local (Takoma Academy y propiedades cercanas)

28. Si el sitio de Takoma Academy se renueva, proporcionar un nuevo parque público con un campo deportivo rectangular en el lado oeste del sitio con el estacionamiento adecuado y las características de apoyo a través de la remodelación del sitio. Consultar las recomendaciones específicas del sitio del distrito de Long Branch para obtener más detalles.

Parques del vecindario

29. Enfocarse en crear áreas de juego accesibles a pequeña escala y espacios sociales que reúnan a la comunidad regularmente. Mejorar la facilidad para caminar al proporcionar servicios de parque a pequeña escala que sirvan como lugares de reunión diarios para los residentes.

Hastings Neighborhood Park

30. Reutilizar los parques existentes al reclasificar el área de conservación de Hastings Neighborhood como un parque del vecindario para reflejar la práctica actual del Departamento de Parques

31. Reutilizar este parque con servicios de parque a pequeña escala que promuevan y apoyen los usos existentes identificados durante la participación de la comunidad y la documentación de cámaras, lo que incluye pasear perros, patear y lanzar pelotas, y jugar al frisbee.

Dale Drive Neighborhood Park (junto a Sligo Creek Stream Valley Park)

32. Explorar el potencial de añadir nuevos servicios del parque. Investigar el uso actual del espacio abierto con césped junto para Dale Drive y considerar agregar servicios del parque que fomenten la reunión social y la actividad física, si corresponde.

Upper Long Branch Neighborhood Park

33. Considerar la posibilidad de adquirir 9400 Seminole Street (ID de cuenta fiscal de parcela 01014525) para expandir el parque, si el propietario está dispuesto a vender en el futuro. Trabajar con MCDOT para incorporar el ROW entre la parcela de adquisición propuesta y el límite norte existente del parque. El área ampliada del parque podría incluir nuevos servicios, como una cancha de deportes, pícnic, refugio o juegos infantiles reubicados.
34. Reubicar y renovar los juegos infantiles como parte de la iniciativa de restauración del arroyo.
35. Proporcionar conexiones en carretera para extender los senderos de Long Branch.

Long Branch–Garland Neighborhood Park

36. Avanzar en la renovación continua del parque. Los servicios del parque renovados y nuevos se centrarán en la reunión social, el juego y el acceso a áreas naturales, respondiendo a las necesidades de la comunidad identificadas durante el análisis del parque y la participación de este Plan y la iniciativa Long Branch. Los servicios específicos pueden ser refugios para picnics, una zona fitness o una cancha multiusos para fútbol y básquetbol.
37. Mejorar la accesibilidad y conectividad del parque. Consultar la iniciativa de *Parques de Long Branch 2024*.

Seek Lane Neighborhood Park

38. Mejorar el acceso al parque y la visibilidad junto a Rolling Terrace Elementary School. Considerar la posibilidad de ampliar Seek Lane Neighborhood Park a Bayfield Road; evaluar las tres propiedades entre el parque y Bayfield Road a medida que estén disponibles para su adquisición. El lote de la esquina en Hood Street y Bayfield Street proporcionaría las mayores mejoras. Para obtener más información sobre las recomendaciones para este parque, consultar la Iniciativa de Parques de Long Branch 2024.

Quebec Terrace Neighborhood Park

39. Añadir nuevos servicios de parque para mejorar la accesibilidad y respaldar los usos existentes. Las mejoras incluirán nuevos deportes (como una cancha de fútbol) y áreas de juego, arte público,

áreas designadas para picnics y asientos, caminos compatibles con la ADA, acceso mejorado para peatones y mejor gestión de paisajes y aguas pluviales. Para obtener recomendaciones más detalladas sobre este parque, consultar la Iniciativa de *Parques de Long Branch 2024*.

Nuevo Franklin Knolls Neighborhood Park (dentro del parque existente Northwest Branch Stream Valley Park)

40. Reutilizar el espacio abierto con césped existente dentro de Northwest Branch Stream Valley Park a lo largo de McAlpine Road en Vance Place como Franklin Knolls Neighborhood Park. Proporcionar servicios de parque a pequeña escala, como bancos, mesas de picnic, un patio de juegos infantiles, áreas de juego en la naturaleza, señalización, etc., que respalden el acceso a la naturaleza y actividades de reuniones sociales.

Parques urbanos: Nuevos parques Long Branch Civic Green, Flower Avenue y New Hampshire Estates

41. Proporcionar servicios del parque que fomenten la interacción social, como un parque o área para perros, jardines, lugares para reunirse, lugares para albergar camiones de comida, mesas y asientos a la sombra y áreas de juegos. Este tipo de parque se centrará en reunir a la comunidad a través de eventos, festivales y programación, y debe proporcionar un espacio para eventos.

Nuevo espacio verde Long Branch Civic Green (en el predio del supermercado Giant)

42. La remodelación de este sitio debe proporcionar un nuevo espacio verde de parque urbano de al menos 0.5 acres de tamaño, ubicado en el centro y cerca de la estación de la Purple Line de Long Branch y la calle privada propuesta de este a oeste. La propiedad del nuevo espacio verde se determinará durante la aprobación del desarrollo; podría funcionar como un parque POPS o M-NCPPC.
43. Promover la conectividad visual y física con los parques cercanos y las instalaciones comunitarias, conectando el parque urbano Flower Avenue; este espacio verde; la biblioteca, la piscina y el centro recreativo; y el resto de los parques y el sistema de senderos de Long Branch cercanos.

Flower Avenue Urban Park

44. Mejorar la visibilidad y conectividad del parque a lo largo de Flower Avenue a través de una posible expansión. Considerar la adquisición de 8804 Flower Avenue (ID de cuenta fiscal de parcela 01011316) en caso de que esté disponible. Esta expansión del parque mejoraría la conectividad con Flower Avenue y permitiría áreas de eventos ampliadas y mejoradas en el parque, así como una mejor conexión visual con el espacio verde Long Branch Civic Green propuesto en Flower Avenue.
45. Investigar posibles mejoras en el paisaje mientras se mantiene la transparencia y la visibilidad a través del parque desde Flower Avenue, Geren Road y Hartwell Avenue.
46. Evaluar la mejor ubicación para un área de juegos actualizada y áreas de juegos para varias edades dentro del parque como parte de futuros esfuerzos de renovación.

New Hampshire Estates Park

47. Reclassificar el New Hampshire Estates Neighborhood Park como un parque urbano para reflejar las prácticas actuales del Departamento de Parques.
48. Avanzar en la renovación del New Hampshire Estates Neighborhood Park. Pronto, el parque contará con la estación de la Purple Line de Piney Branch, lo que creará una oportunidad para un parque animado y accesible por transporte público, con nuevas opciones de recreación activa, picnic y juegos, que ofrezca un saludable refugio natural en esta zona de rápida urbanización.
49. Integrar los futuros servicios de espacio abierto de la remodelación del lote de esquina. Diseñar servicios de espacio abierto para el desarrollo futuro en la esquina de Piney Branch Road y University Boulevard para complementar el uso del suelo, las entradas y las fachadas de los edificios del parque adyacente y el nuevo desarrollo. Consultar las recomendaciones de diseño urbano y transporte por distrito para obtener más detalles sobre este tema.

INSTALACIONES COMUNITARIAS

CONTEXTO

Las instalaciones comunitarias, tanto de propiedad pública como privada, son fundamentales para la calidad de vida, la seguridad y la cohesión social dentro y fuera del área del plan de las comunidades de Eastern Silver Spring. Este Plan reconoce sus funciones distintivas pero complementarias y cómo sirven a los residentes y fomentan una comunidad completa. Las instalaciones de propiedad y gestión pública, incluido el Long Branch Community Recreation Center and Pool y la Biblioteca de Long Branch, proporcionan la infraestructura esencial necesaria para mejorar la calidad de vida y garantizar la salud, el bienestar y la seguridad públicos. Las organizaciones privadas en el área del plan, como las instituciones religiosas, a menudo funcionan como pilares comunitarios críticos, prestando servicios sociales y proporcionando espacio para el compromiso cultural y cívico. Este plan proporciona un marco para apoyar y mejorar ambos tipos de instalaciones, reconociendo sus contribuciones distintivas pero complementarias al bienestar de la comunidad y al tejido social. Este Plan también reconoce que varios hogares desfavorecidos en el área del plan están más cerca de las instalaciones comunitarias en Takoma Park o el Condado de Prince George, lo que requiere coordinación interjurisdiccional para que los residentes accedan a los servicios y recursos más cercanos de manera conveniente, independientemente de los límites.

VISIÓN

El Plan prevé una comunidad segura, inclusiva y resiliente donde las instalaciones comunitarias, tanto públicas como privadas, puedan fortalecerse como centros de creatividad, sostenibilidad y oportunidad. Estas instalaciones e instituciones continuarán proporcionando servicios de alta calidad e integrando funciones públicas vitales con la programación comunitaria esencial.

OBJETIVOS

Para hacer realidad esta visión, el Plan adopta los siguientes objetivos:

- **Garantizar la prestación de servicios públicos de alta calidad, modernos y eficientes** mediante la colocación estratégica y la mejora de las instalaciones públicas para satisfacer las necesidades actuales y futuras de la comunidad.
- **Fortalecer el papel de las instituciones privadas que prestan servicios a la comunidad**, incluidas las organizaciones de carácter religioso, como pilares vitales de la comunidad a través de recomendaciones de uso del suelo y zonificación que respaldan sus funciones multifacéticas de servicio y construcción comunitaria.
- **Fomentar asociaciones entre agencias públicas y organizaciones privadas de servicios comunitarios** para crear una red integrada y eficiente para la prestación de servicios y la asignación de recursos.
- **Fomentar la ubicación conjunta** de instalaciones comunitarias y usos compatibles, incluida la vivienda.
- **Animar a las instituciones cívicas locales a añadir programación, servicios y desarrollo de relleno a sus sitios subutilizados** para conservar su estatus y seguir creciendo como centros de vida comunitaria.

RECOMENDACIONES

Instalaciones comunitarias (instalaciones públicas, instituciones religiosas y organizaciones sin fines de lucro)

1. Fomentar la colaboración entre Long Branch Community Recreation y Centro para personas mayores y otros usos institucionales mediante programación compartida, acuerdos de acceso recíprocos, programación coordinada y conectividad mejorada para ampliar mejor las oportunidades de recreación en interiores y exteriores, mejorar el acceso a la comunidad y optimizar el uso de recursos.
2. Fortalecer las instalaciones públicas existentes como pilares comunitarios:
 - a. Long Branch Community Recreation y Centro para personas mayores: Destacar como una instalación pilar multiusos con potencial para una mayor resiliencia, programación para personas mayores y jóvenes.
 - b. Biblioteca de Long Branch: Sugerir mejoras para servir como centro de información, carga y alfabetización digital. La futura renovación o expansión de esta instalación debe considerar la ubicación conjunta con la vivienda.
 - c. Piscina de Long Branch: Fomentar el estudio de una temporada extendida o de una remodelación con domo para ampliar el acceso a las funciones acuáticas y de enfriamiento.

3. Priorizar la colocación de futuras instalaciones comunitarias cerca del tránsito, de modo que el público pueda acceder a ellas fácilmente.
4. Fomentar el uso conjunto de escuelas, instalaciones institucionales y propiedades religiosas. Las ubicaciones específicas se incluyen en las recomendaciones específicas del sitio para cada distrito.
5. Fomentar y apoyar el uso continuo de espacios abiertos, espacios de reunión y salones de reunión para usos de servicio comunitario.
 - a. Fomentar el acceso a los alimentos y las iniciativas de cultivo de alimentos en centros recreativos, escuelas y propiedades religiosas.
 - b. Ampliar la programación extracurricular y juvenil en las instalaciones comunitarias, con énfasis en actividades seguras, culturalmente relevantes y asequibles.
6. Apoyar a un centro de servicio de vecindario para que brinde servicios sociales, educativos y de naturalización a los residentes del área. Esta instalación debe estar ubicada cerca de instalaciones de tránsito y podría ser una asociación de múltiples jurisdicciones de organizaciones sin fines de lucro locales, instituciones religiosas y agencias estatales y locales. Las posibles ubicaciones incluyen CASA Welcome Center, de propiedad del condado, y la futura ubicación conjunta con instalaciones públicas, como la Long Branch Library o el Long Branch Community Recreation Center.

Bomberos, seguridad y rescate y policía comunitaria

7. Apoyar la creación de un séptimo distrito para el Departamento de Policía del Condado de Montgomery, al dividir el sexto distrito grande, que actualmente se extiende desde el centro de Silver Spring hasta Burtonsville, para apoyar mejor las necesidades de las comunidades de Eastern Silver Spring.
 - Si la nueva estación de distrito no está ubicada dentro del área del plan, el Departamento de Policía debe considerar una subestación permanente en esta área.
8. Respaldar la evaluación continua del servicio de bomberos, seguridad y rescate existente dentro del área del plan y proporcionar oportunidades para crear miniestaciones que puedan responder de manera más eficiente a las necesidades de la comunidad.
9. Fomentar la capacitación en primeros auxilios y seguridad contra incendios, simulacros de evacuación y ferias de seguridad pública para que los residentes se familiaricen y vean a estos proveedores de servicios como recursos compartidos de confianza.
10. Permitir usos orientados a la seguridad y la resiliencia comunitarias, incluidas oficinas de enlace, programación de prevención de la violencia y servicios de navegación comunitaria en escuelas, bibliotecas, centros recreativos y campus religiosos.
11. Apoyar la creación de servicios médicos de emergencia a pequeña escala, seguridad pública e instalaciones de enlace comunitario en áreas residenciales y comerciales desatendidas para mejorar la equidad de acceso.
12. Apoyar la designación de zonas de paso seguro, garantizando el acceso equitativo a todos los residentes, incluidas las poblaciones vulnerables.

13. Promover estándares de diseño que incorporen iluminación, cruces peatonales y arte público para mejorar la seguridad y la inclusión.
14. Fomentar la ubicación conjunta de programas de seguridad comunitaria dirigidos por civiles en las instalaciones existentes, garantizando que los residentes puedan acceder al apoyo en entornos confiables y libres de intervención policial.

ESCUELAS

CONTEXTO

Actualmente, el área del plan cuenta con los establecimientos educativos Highland View, JoAnn Leleck, Montgomery Knolls (K-2)/Pine Crest (3-5), New Hampshire Estates (K-2)/Oak View (3-5), Rolling Terrace, Roscoe R. Nix (K-2)/Cresthaven (3-5) y Sligo Creek Elementary Schools; Eastern, Francis Scott Key, Silver Spring International y White Oak Middle Schools; y Blair, Northwood y Springbrook High Schools.

En todo el condado, la inscripción en escuelas públicas ha comenzado a disminuir en general, principalmente debido a tasas de natalidad más bajas. La inscripción colectiva de las escuelas primarias y secundarias que prestan servicios en el área del plan alcanzó su máximo en 2016 y 2019 y disminuyó un 14 % y un 7 %, respectivamente. Las últimas proyecciones de las escuelas públicas del condado de Montgomery indican que en 2031, en todas las escuelas que prestan servicio al área del plan, habrá aproximadamente 1,200 plazas excedentes disponibles en el nivel de la escuela primaria y 600 en el nivel de la escuela secundaria.

El crecimiento de la inscripción también ha comenzado a ralentizarse a nivel de la escuela secundaria. Se ha programado la reapertura de la escuela secundaria Charles Woodward High School y la expansión de la escuela secundaria Northwood High School para proporcionar 3,000 plazas adicionales para abordar las necesidades de capacidad existentes en varias escuelas en el área de Downcounty, incluidas las escuelas secundarias Blair y Northwood High Schools. Como parte del estudio límite de Woodward High School, las áreas de servicio de Blair High School, Northwood High School, Eastern Middle School y Silver Spring International Middle School están bajo revisión y sujetas a cambios en 2027.

RECOMENDACIONES

Estas recomendaciones deben tenerse en cuenta para todos los proyectos futuros de mejora del capital escolar. En las secciones del distrito se incluyen recomendaciones adicionales para centros escolares específicos.

1. Construir y renovar instalaciones escolares para lograr certificaciones de sostenibilidad basadas en el rendimiento, como LEED, WELL, Living Building Challenge, Net-Zero energy y otros programas similares, entre otros.
2. Diseñar y desarrollar centros escolares para destacar su naturaleza cívica y localizar espacios abiertos e instalaciones deportivas de manera que sean altamente visibles y fácilmente accesibles para las comunidades circundantes cuando la escuela no esté en sesión.
3. Ubicar el estacionamiento, la circulación de automóviles y autobuses, y las áreas de servicio lejos de la vista pública y las fachadas principales.
4. Explorar el uso de soluciones de estacionamiento estructurado para maximizar el terreno disponible para edificios, espacios abiertos e instalaciones recreativas.

RECURSOS HISTÓRICOS

CONTEXTO

Las recomendaciones de preservación histórica proporcionan la identificación, designación, preservación y uso continuos de sitios y distritos históricos para mejorar la calidad de vida en el área del plan. Estas recomendaciones protegen el patrimonio cultural de la comunidad, al tiempo que honran el pasado y fortalecen el sentido de comunidad para sus residentes. La protección de los recursos históricos del condado de Montgomery está guiada por el Atlas de ubicación y el Índice de sitios históricos, el Plan maestro para la conservación histórica y la Conservación de recursos históricos (Capítulo 24A del Código del condado de Montgomery).

VISIÓN

Al salvaguardar los sitios históricos, este Plan fomenta una conexión profunda con el patrimonio cultural de la comunidad a la vez que apoya el crecimiento responsable, garantizando que el pasado de Eastern Silver Spring siga siendo una parte vibrante de su futuro.

OBJETIVOS

- **Reconocer la diversidad, el patrimonio y la historia** del área del plan.
- **Garantizar la protección de los recursos históricos** en el área del plan mediante la designación histórica, la documentación y otras medidas de conservación.

RECOMENDACIONES

1. Designar la Snow House, en 9013 Flower Avenue como un sitio histórico en el Plan maestro para la preservación histórica.
2. Informar a los dueños de propiedades históricas sobre los beneficios de los programas de crédito impositivo de preservación histórica locales, estatales y federales.
3. Colaborar y apoyar a los socios locales para explorar la interpretación de los sitios y áreas que reconocen la diversidad, el patrimonio y la historia de la comunidad de Eastern Silver Spring. Las posibles áreas de interés podrían incluir, entre otras, las siguientes: Historia latina, arquitectura de mediados de siglo y la comunidad de dúplex de New Hampshire Estates.
4. Promover la reutilización adaptativa de propiedades históricas mientras se conservan sus características que definen su carácter.
5. Considerar los posibles impactos en la ubicación del Cecil Davis Family Cemetery (HP-208) según lo justificado durante la revisión del desarrollo. Según los apartados 50.2 y 50.4 del Código del condado, preservar y proteger los lugares de entierro durante el proceso de revisión y aprobación de la subdivisión.

RECOMENDACIONES DEL DISTRITO

DISTRITO DE LONG BRANCH



Figura 8. Representación de Flower Avenue y el Flower Theater, mirando al noreste desde la intersección con Piney Branch Road, que muestra el desarrollo de rellenos de uso mixto, espacios públicos mejorados y un paisaje urbano más acogedor.

CONTEXTO

El distrito de Long Branch es el corazón comercial del área del plan, con tiendas y restaurantes diversos alrededor de dos intersecciones clave a lo largo de Piney Branch Road (en Flower Avenue y University Boulevard) e importantes instalaciones comunitarias, como la biblioteca de Long Branch y el centro recreativo y de atención a la comunidad de Long Branch y Senior Center, ubicado dentro del Long Branch Stream Valley Park, que divide al distrito de norte a sur. El área pronto albergará dos estaciones de la línea Purple Line, Long Branch y Piney Branch Road, ambas ubicadas cerca de estas intersecciones comerciales. El distrito incluye varias comunidades residenciales, como New Hampshire Estates, que cuenta con varias casas unifamiliares de mediados de siglo, complejos de apartamentos y dúplex; Kilmarock, en el punto sur del distrito a lo largo de Carroll Avenue; un área a menudo conocida como “entre los arroyos”, que incluye casas unifamiliares y pequeños edificios de apartamentos; y muchos complejos de apartamentos estilo jardín a lo largo de Piney Branch Road. Gran parte de esta área se incluyó en el *Plan del sector de Long Branch* de 2013, aunque gran parte de la visión de este plan aún no se ha realizado.

Esta zona alberga una población diversa, muchos de los cuales son inmigrantes de América Latina y otras partes del mundo. Hoy en día, las pequeñas empresas atienden a los hablantes de inglés, español y amárico, lo que refleja la diversidad de la comunidad dentro de las ofertas de tiendas y restaurantes.

VISIÓN

Este Plan se basa en la visión establecida por el *Plan del sector de Long Branch* de 2013 para una próspera comunidad multicultural, de uso mixto y apta para peatones y con adecuada cobertura de transporte. Este Plan prevé un Long Branch más fuerte y aún más vibrante: un lugar donde los inmigrantes son bienvenidos; todos los residentes cuentan con el respaldo de opciones de vivienda seguras y asequibles, mejores instalaciones comunitarias, servicios y comodidades; y las empresas locales florecen con nuevos clientes que llegan en la Purple Line.

OBJETIVOS

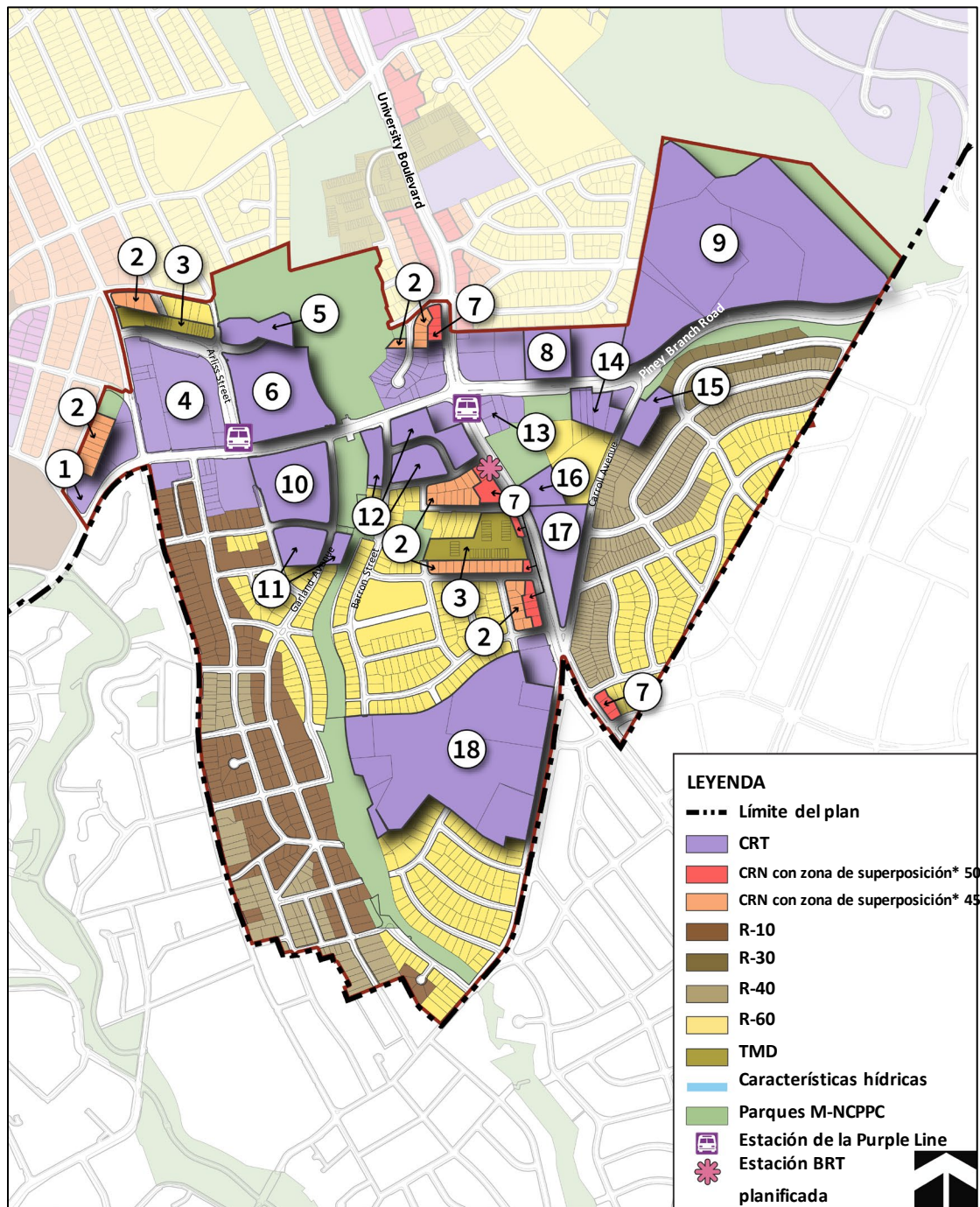
- **Apoyar y fortalecer Long Branch como un centro vibrante y de uso mixto**, con diversos comercios y restaurantes, atractivos espacios públicos para reuniones e instalaciones comunitarias mejoradas.
- **Crear opciones de vivienda más seguras y asequibles** para quienes viven en Long Branch hoy, así como para futuros residentes.
- **Mejorar la seguridad y la comodidad** de quienes caminan, andan en bicicleta, circulan sobre ruedas, usan el transporte público y conducen en Long Branch.

RECOMENDACIONES

Zonificación y uso de la tierra

Consultar el mapa y la tabla que siguen para conocer los cambios propuestos en la zonificación.

Mapa 1. Long Branch: Zonificación propuesta



*CRN con zona de superposición, tal como se aplicó anteriormente, restringe los usos comerciales y actúa como zona residencial que permite más tipos de viviendas, como casas adosadas, dúplex, triplex y cuádruples con estándares de construcción que mantienen la compatibilidad de los vecindarios y mejoran la seguridad en el transporte.

Tabla 2. Long Branch: Cambios propuestos en la zonificación

Número de sitio	Descripción de la propiedad	Zonificación existente	Zonificación propuesta	Justificación
1	Manchester Manor (propiedad de HOC)	CRT-2.5 C-0.25 R-2.5 H-70	Conservar	Confirmar la zonificación establecida a través del <i>Plan del sector de Long Branch</i> de 2013
2	Casas unifamiliares a una cuadra de University Boulevard o a ¼ de milla de una estación de la Purple Line	R-60	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-45 con zona de superposición	Fomentar diversas opciones de vivienda cerca de las estaciones de la Purple Line y a una cuadra de University Boulevard
3	Casas adosadas	RT-12.5 y RT-8.0	TMD	Cumplir con el código de zonificación
4	Flower Avenue Town Center	CRT entre 2.5 y 3.0, alturas entre 60 y 120 pies	Conservar	Confirmar la zonificación establecida a través del <i>Plan del sector de Long Branch</i> de 2013
5	Apartamentos Flower Branch	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-75	Fomentar el desarrollo nuevo y de relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Long Branch que maximicen el desarrollo residencial
6	Biblioteca de Long Branch	R-60	CRT-2.5 C-1.0 R-2.5 H-75	Fomentar la ubicación conjunta con la vivienda
7	Viviendas unifamiliares a lo largo de University Boulevard	R-60	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-50 con zona de superposición	Fomentar diversas opciones de vivienda cerca de las estaciones de la Purple Line y a una cuadra de University Boulevard
8	Condominios Pineway Towers	R-10	CRT-2.0 C-0.25 R-2.0 H-150	Fomentar el desarrollo nuevo y de relleno en propiedades

				cercanas a la estación de la Purple Line de Piney Branch Road que maximicen el desarrollo residencial
9	Apartamentos Nob Hill y Forest Park	R-30	CRT-1.5 C-0.25 R-1.5 H-75	Fomentar el desarrollo nuevo y de relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Piney Branch Road que maximicen el desarrollo residencial
10	Apartamentos Goodacre y Pine Ridge (a lo largo de Piney Branch Road)	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-75	Fomentar el desarrollo nuevo y de relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Long Branch que maximicen el desarrollo residencial
11	Apartamentos Goodacre y Pine Ridge (Domer Avenue)	R-10	CRT-2.5 C-0.25 R-2.5 H-75	Fomentar el desarrollo nuevo y de relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Long Branch que maximicen el desarrollo residencial
12	Apartamentos Foxhall	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-75	Fomentar el desarrollo nuevo y de relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Piney Branch Road que maximicen el desarrollo residencial
13	Purple Line Staging Site	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-85	Conservar	Confirmar la zonificación establecida a través del <i>Plan del sector de Long Branch</i> de 2013
14	Iglesia Nueva Creación, Condominios Golden Terrace,	R-10	CRT-1.5 C-0.5 R-2.5 H-75	Fomentar el desarrollo adicional de uso mixto cerca de la nueva estación Purple Line

	Condominios Takoma Towne			
15	Apartamentos Carroll	R-30	CRT-1.5 C-0.5 R-1.5 H-60	Fomentar el desarrollo nuevo y de relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Piney Branch Road que maximicen el desarrollo residencial
16	CASA Welcome Center (propiedad del condado)	R-60	CRT-2.5 C-0.25 R-2.5 H-75	Crear la oportunidad de ubicar de manera conjunta viviendas con usos que sirvan a la comunidad, como el CASA Welcome Center u otras instalaciones públicas necesarias
17	Apartamentos University Manor	R-10	CRT-2.5 C-0.25 R-2.5 H-75	Crear más oportunidades para construir viviendas asequibles cerca de la futura estación de la Purple Line de Piney Branch Road. El proveedor de viviendas asequibles AHD, Inc. es el titular de la propiedad.
18	Takoma Academy, Iglesia de los Santos de los Últimos Días, Apartamentos Bradford Road, Adventist Healthcare	R-60 and R-30	CRT-1.0 C-0.25 R-1.0 H-75	Crear oportunidades de vivienda y desarrollo de uso mixto cerca de las estaciones de Piney Branch Road y Takoma-Langley Purple Line

1. Confirmar la zonificación de uso mixto en las propiedades comerciales en las intersecciones de Piney Branch Road/Flower Avenue y Piney Branch Road/University Boulevard establecidas a través del *Plan del sector de Long Branch* de 2013.
2. Confirmar la zonificación residencial R-30, R-40 y R-60 en el vecindario de New Hampshire Estates para mantener las casas unifamiliares, dúplex y apartamentos pequeños existentes en esta área.
3. Confirmar la zonificación R-10 en pequeños edificios de apartamentos (10 unidades o menos) más lejos de las estaciones de Purple Line para mantener este tipo de vivienda único y deseado.

Diseño urbano

1. Localizar la mayor densidad y la altura del edificio a lo largo de Piney Branch Road en las intersecciones con Arliss Street y University Boulevard, alrededor de las estaciones de Purple Line.
2. Utilizar oportunidades de relleno o reurbanización en grandes sitios para proporcionar un desarrollo de uso mixto y crear una red de calles más estrechamente conectadas y espacios abiertos accesibles públicamente.
3. Crear estructuras altas de uso mixto en los cuatro cuadrantes de la intersección entre Piney Branch y University Boulevard con elementos arquitectónicos exclusivos que anclan las cuatro esquinas.
4. Fomentar el uso de estacionamiento estructurado y un patrón de desarrollo más compacto y orientado a la calle.
5. Establecer Piney Branch Road como un paseo verde que brinde a los peatones acceso a los tres parques del valle pluvial en el área del plan, a lo largo de una ruta que ofrece amplios lechos de plantación, dosel de árboles maduros, paisajismo nativo, orientación y materiales educativos sobre el ecosistema local.
6. Asegurarse de que los edificios comerciales y de uso mixto se orienten hacia Piney Branch Road para crear un entorno de “Main Street” orientada a los peatones.
7. Crear una sensación de llegada al establecer una puerta de entrada utilizando arte público, paisajismo, iluminación, programación y otras características de diseño que fomenten la identidad cultural en las siguientes intersecciones:
 - a. Flower Avenue y Piney Branch Road
 - b. Carroll Avenue y University Boulevard
 - c. Piney Branch y University Boulevard
8. Crear una red de espacios públicos que conecte el parque urbano Flower Avenue a través de 8701 Flower Avenue y 8750 Arliss Street con la biblioteca Long Branch, Long Branch–Arliss Park y el Long Branch Stream Valley Park.

Transporte

Calles

1. Evaluar el carril de circulación hacia el sur en Barron Street entre Piney Branch Road y Gilbert Place, que está destinado a viajes vehiculares, pero el estacionamiento en la calle invade el carril. Actualizar la señalización e implementar estrategias de aplicación para garantizar el uso adecuado de los carriles y el cumplimiento normativo.
2. Reclassificar Flower Avenue de Domer Avenue a Kennebec Avenue como un tipo de calle conectora de área en el *Plan maestro de carreteras y vías de tránsito* para complementar el uso de los terrenos en este segmento.
3. Retirar la extensión de Gilbert Street (University Boulevard hasta Piney Branch Road) con el fin de facilitar el rediseño del New Hampshire Estates Neighborhood Park.
4. Crear las siguientes conexiones de calle nuevas:

- a. Glenview Avenue (extensión a Piney Branch Road) como Town Center Street, de acuerdo con el *Plan maestro de carreteras y vías de tránsito* y el *Plan del sector de Long Branch* de 2013.
- b. Seek Lane (ampliación a Carroll Avenue) como Town Center Street.



Figura 9. Propuesta de extensión de Glenview Avenue



Figura 10. Propuesta de extensión de Seek Lane

Red peatonal

5. Reubicar los postes de los servicios públicos a lo largo de la acera en Flower Avenue (Piney Branch Road hasta Kennebec Avenue) para proporcionar un camino peatonal despejado, cuando sea posible. Coordinar con los proveedores de servicios públicos para colocar los postes de servicios públicos bajo tierra.
6. Crear las siguientes conexiones peatonales nuevas:
 - a. Apartamentos Nob Hill y Forest Park hacia University Boulevard a través de Patton Drive
 - b. Apartamentos Nob Hill y Forest Park hacia University Boulevard a través de Langley Drive
7. Explorar conexiones nuevas y mejoradas desde Long Branch Trail hasta los vecindarios circundantes:
 - a. Prospect Street (este y oeste del sendero)
 - b. Houston Avenue cruzando el sendero hasta Barron Street
 - c. Forston Street
8. Ampliar el ancho del puente de Domer Avenue sobre Long Branch Stream para permitir el uso compartido para las personas que caminan, andan en bicicleta y circular sobre ruedas, de acuerdo con el Plan del sector de Long Branch de 2013.
9. Instalar aceras en las calles de los vecindarios con prioridad para las siguientes calles:
 - a. Browning Avenue
 - b. Greenwood Avenue (Clayborn Avenue a Kennebec Avenue)
 - c. Haddon Drive (Garland Avenue a Long Branch Trail)
 - d. Glenview Avenue (Garland Avenue a Browning Avenue)

- e. Osage Street (11th Avenue a Tahona Drive)
- f. Completar el segmento de la acera que falta en el lado norte de la calle Quebec desde 11th Avenue hasta la línea del condado de Prince George

Red para bicicletas

10. Volver a confirmar las recomendaciones de bicicletas del *Plan Maestro para Bicicletas* de 2018 con las siguientes actualizaciones:
- a. Retirar los carriles separados para bicicletas de Gilbert Street Extension
 - b. Agregar Seek Lane Extension como carriles separados para bicicletas (Carroll Avenue a University Boulevard)
 - c. Agregar Glenview Avenue Extension como carriles separados para bicicletas (Piney Branch Road a Domer Avenue)
 - d. Añadir Forston Street como una vía compartida (Marcas de los carriles compartidos de prioridad) desde University Boulevard hasta Barron Street y una posible conexión futura con Long Branch Trail

Vivienda

1. En caso de reurbanización de edificios multifamiliares en Piney Branch Road, como Flower Branch, Goodacre y Pine Ridge, Foxhall, Nob Hill y Forest Park Apartments, coordinar con el DHCA para trabajar sin pérdida neta de viviendas asequibles en consonancia con la estrategia de conservación de la asequibilidad de alcance integral establecida en el plan.

Pequeñas empresas y desarrollo económico

El centro de uso mixto de Long Branch es el principal centro comercial del área del Plan. Consultar la sección Pequeñas empresas y desarrollo económico para obtener recomendaciones más específicas.

RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS DEL CENTRO

Los centros que se enumeran a continuación tienen recomendaciones adicionales, en caso de reurbanización.

1. Manchester Manor, 8401 Manchester Road (sitio 1)
 - Diseño urbano:
 - Ubicar el edificio a lo largo de Manchester Road y Piney Branch Road y mantener el estacionamiento y el acceso al estacionamiento en Geren Road.
 - Mejorar el ámbito público alrededor de Piney Branch Road y la parada de autobús de Manchester Road con paisajes nativos, asientos, entradas de edificios y usos activos de edificios.
 - Ubicar la altura más alta del edificio en la intersección de Manchester Road y Piney Branch Road. Hacer una transición de altura y escala hacia Geren Road.

2. Long Branch Town Center, incluido el centro comercial Flower Avenue en 8701 Flower Avenue y Giant en 8750 Arliss Street (sitio 3)
 - a. Diseño urbano:
 - a. Enfocar la mayor altura y densidad hacia Piney Branch Road. Hacer una transición en escala y densidad hacia el vecindario residencial en el lado norte de Arliss Street.
 - b. Crear una calle compartida que conecte Flower Avenue con Arliss Street con pavimentos permeables, instalaciones de biorretención y dosel de árboles maduros en paneles verdes continuos, con fachadas activas en las plantas bajas. La calle debe actuar como columna central organizadora para el nuevo desarrollo en el sitio, atrayendo la actividad hacia y a través del sitio.
 - c. Si la calle compartida propuesta se encuentra junto al Flower Theater, el nuevo desarrollo detrás de la entrada preservada y los flancos debe mirar directamente hacia la calle privada para darle protagonismo al teatro como un edificio en esquina.
 - d. Crear un espacio verde de parque urbano de al menos 0.5 hectáreas, con una ubicación central y cerca de la estación de la Purple Line de Long Branch y la calle compartida propuesta. Consultar las recomendaciones para el nuevo espacio verde Long Branch en la sección Parques y senderos.
 - e. Incluir un punto focal arquitectónico en la intersección de Piney Branch Road y Flower Avenue que sirve como terminal visual para aquellos que viajan por Piney Branch Road.
 - f. Incorporar el Flower Theater en el diseño general del sitio. Para preservar la fachada del teatro como el punto focal dominante en la manzana, los nuevos edificios no deben ser más altos que el teatro a lo largo de las fachadas de Flower Avenue para una profundidad de 40 pies. Además, para conservar el elemento teatral como punto focal a lo largo de Flower Avenue, la construcción adyacente de una longitud de 20 pies y una profundidad de 40 pies no debe ser más alta que una planta. Los motivos de diseño art déco y la paleta de colores del teatro deben ser la base de los acabados arquitectónicos exteriores en la nueva construcción para complementar el edificio del teatro existente.
 - b. Transporte:
 - a. Minimizar los cortes de bordillos. Combinar el acceso al estacionamiento y al servicio.
 - b. Ubicar las entradas de servicio internas del sitio, no a lo largo de la fachada de la calle pública o a lo largo de la calle compartida.
3. Apartamentos Flower Branch, 8684 Piney Branch Road (Sitio 4)
 - a. Diseño urbano:
 - Enfocar la mayor altura y densidad hacia la intersección de Arliss Street y Piney Branch Road.
 - Aumentar la conectividad visual y peatonal con Long Branch Stream Valley Park y la estación planificada de la Purple Line de Long Branch.
 - b. Transporte:

- Reubicar el estacionamiento superficial existente detrás de la estructura planificada y lejos de Piney Branch Road como estacionamiento subterráneo, estructurado u oculto.
 - Mejorar la fachada expandiendo la acera y añadiendo una protección de la calle, de acuerdo con la Guía completa de diseño de calles.
 - Eliminar el corte del bordillo en Piney Branch Road y permitir el acceso al sitio desde Arliss Street.
 - Proporcionar circulación interna de peatones en el sitio con puntos de acceso para peatones a Piney Branch Road, Arliss Street, Long Branch Community Center y hacia la Biblioteca Long Branch.
4. Nob Hill and Forest Park Apartments, 9120 y 9316 Piney Branch Road (Sitio 6)
- a. Medioambiente:
- Conservar bosques contiguos y las franjas boscosas de protección.
 - Conservar y expandir la hidrología del flujo y la superficie con la franja de protección requerida.
5. Apartamentos Goodacre y Pine Ridge, 8619 Piney Branch Road (Sitios 7 y 8)
- a. Transporte:
- Proporcionar circulación interna de peatones en el sitio con una conexión compartida para ciclistas y peatones entre Garland Avenue y Glenview Avenue.
 - Mejorar la fachada expandiendo la acera y añadiendo una protección de la calle, de acuerdo con la *Guía completa de diseño de calles*.
6. Purple Line Staging Site, 8801 Piney Branch Road (Sitio 12)
- a. Diseño urbano:
- Proporcionar una fachada activa adicional a lo largo del New Hampshire Estates Neighborhood Park.
 - Incorporar una calle compartida para el acceso y la circulación interna del sitio.
 - Proporcionar una plaza pública frente a la estación de la Purple Line de Piney Branch Road que se conecta con el New Hampshire Estates Neighborhood Park, mejorando la conectividad entre la estación, el parque y el nuevo desarrollo.
- b. Vivienda:
- El condado debería considerar la adquisición y aplicar los mismos estándares de asequibilidad que en otros lugares de propiedad pública, priorizando las viviendas altamente asequibles y la alineación con la estrategia sin pérdida neta del Plan. Si la adquisición no es factible, permitir una mayor densidad con la condición de la provisión de unidades asequibles para los hogares con ingresos menores al 50 % del AMI.
7. Carroll Apartments, 1002 Quebec Terrace (Sitio 14)
- a. Transporte:
- Crear una conexión peatonal entre Carroll Avenue y Quebec Terrace.

8. CASA Welcome Center, propiedad del condado de Montgomery, 734 University Boulevard East (Sitio 15)
 - a. Uso de la tierra:
 - La futura remodelación de este sitio debe incorporar un centro de servicio de vecindario, incluido el CASA Welcome Center actualmente ubicado en el sitio, así como la ubicación conjunta con la vivienda.
 - b. Vivienda:
 - Considerar incentivos de zonificación para proyectos que proporcionen más del 15 % de las unidades por debajo del 50 % del AMI.
9. University Manor Apartments, 8604 Carroll Avenue (Sitio 16)
 - a. Diseño urbano:
 - Crear un punto focal arquitectónico en la esquina de University Boulevard y Carroll Avenue.
 - Proporcionar un espacio público privado de al menos 0.25 acres que coincida con un parque del vecindario ubicado hacia la intersección de University Boulevard y Carroll Avenue.
 - b. Transporte:
 - Ampliar el acceso de vehículos y peatones desde Carroll Avenue hasta University Boulevard con una ampliación de Seek Lane.
10. Takoma Academy y propiedades cercanas, 8120 Carroll Avenue (Sitio 17)
 - a. Diseño urbano:
 - Enfocar la mayor altura y densidad hacia Carroll Avenue. Hacer una transición en escala y densidad hacia los vecindarios residenciales circundantes.
 - Crear conexiones a mitad de cuadra entre 831 E University Boulevard y 8400 Carroll Avenue.
 - Explorar la ubicación conjunta de servicios públicos
 - Incluir una combinación de usos a lo largo de Carroll Avenue.
 - Proporcionar una variedad de tipos de viviendas con plantas bajas activas durante todo el desarrollo.
 - Los nuevos bloques compactos deben mostrar una variedad de tamaños, uso y activación.
 - b. Transporte:
 - Crear una cuadrícula de calles en el sitio de la Academia Takoma (Figura 11) que conecte Barron Street con Graham Road y Carroll Avenue, Prospect Street con Forston Road y extienda Glenville Road.
 - c. Medioambiente:
 - Ampliar la franja verde a lo largo de Long Branch Stream Valley Park.
 - d. Parques:

- Crear un nuevo parque público con un campo deportivo rectangular y estacionamiento en el lado oeste del sitio, en coordinación con Montgomery Parks (consultar las recomendaciones de parques y senderos).

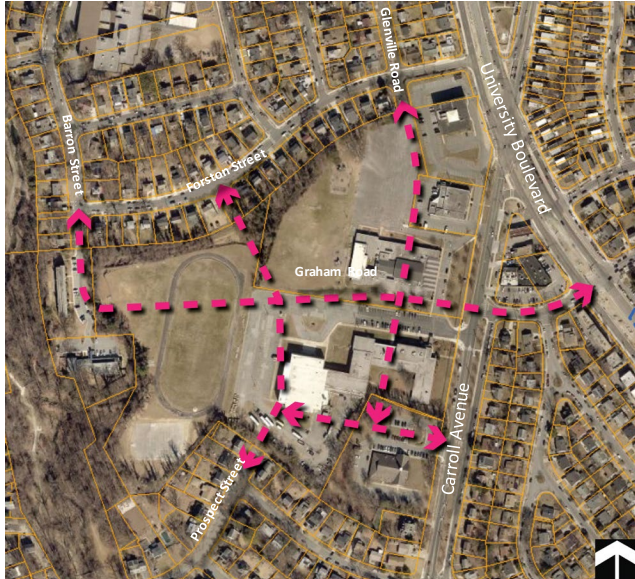


Figura 11. Cuadrícula de calles propuesta para el sitio de Takoma Academy

DISTRITO MANCHESTER PLACE



Figura 12. Representación de la estación de la Purple Line de Manchester Place, mirando hacia el este en Wayne Avenue, mostrando viviendas adicionales y tiendas minoristas que prestan servicio al vecindario a través de relleno y remodelación, un espacio público mejorado y conexiones peatonales más cómodas.

CONTEXTO

El distrito Manchester Place es una comunidad residencial diversa que rodea la futura estación de la Purple Line de Manchester Place. El área cuenta con muchos tipos diferentes de viviendas, incluidas varias comunidades de condominios, pequeños edificios de apartamentos, edificios de apartamentos más grandes, casas adosadas y casas unifamiliares. El distrito incluye una parte del parque Sligo Creek Stream Valley y cuenta con preciados árboles y colinas por toda la zona.

VISIÓN

El Plan prevé que Manchester Place seguirá ofreciendo una amplia variedad de opciones de vivienda, la apreciada cubierta de árboles, conexiones mejoradas con Sligo Creek y Long Branch cercana, así como tiendas minoristas que atienden a los vecindarios y más oportunidades de viviendas directamente junto a la nueva estación Purple Line a través de relleno, uso mixto y desarrollo de viviendas asequibles.

OBJETIVOS

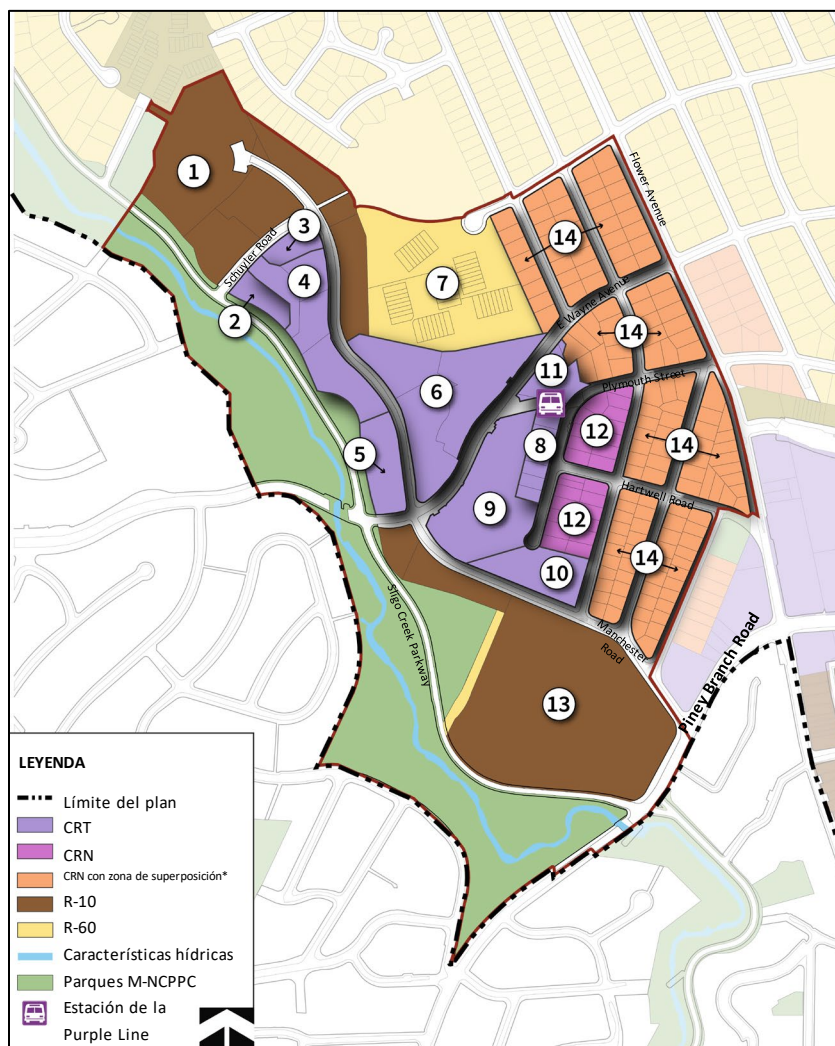
- **Fomentar el desarrollo de relleno y uso mixto** directamente junto a la estación de la Purple Line de Manchester Place.
- **Mejorar las conexiones de peatones y ciclistas** entre la estación Purple Line, Sligo Creek Stream Valley Park y el centro de uso mixto de Long Branch.
- **Mantener y añadir a la amplia variedad de opciones de vivienda en esta área.**

RECOMENDACIONES

Zonificación y uso de la tierra

Consultar el mapa y la tabla siguientes para conocer las recomendaciones de zonificación propuestas.

Mapa 2. Zonificación propuesta para Manchester Place



*CRN con zona de superposición, tal como se aplicó anteriormente, restringe los usos comerciales y actúa como zona residencial que permite más tipos de viviendas, como casas adosadas, dúplex, triplex y cuádruples con

estándares de construcción que mantienen la compatibilidad de los vecindarios y mejoran la seguridad en el transporte.

Tabla 3. Manchester Place: Zonificación propuesta

Número de sitio	Descripción de la propiedad	Zonificación existente	Zonificación propuesta	Justificación
1	Parkside Plaza Condominiums	R-10	Conservar	Debido a las limitaciones del sitio, la propiedad y la distancia desde la estación de la Purple Line de Manchester Place, es poco probable que se realice una remodelación.
2	108-110 Schuyler Road Apartments	R-10	CRT-2.0 C-0.25 R-2.0 H-75	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y el relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Manchester Place que maximicen el desarrollo residencial.
3	100 Schuyler Road Apartments	R-10	CRT-2.0 C-0.25 R-2.0 H-75	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y el relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Manchester Place que maximicen el desarrollo residencial.
4	Tanglewood Apartments (propiedad de HOC)	R-10	CRT-2.0 C-0.25 R-2.0 H-75	Brindar oportunidades para que la HOC construya viviendas más asequibles cerca de la estación de la Purple Line de Manchester Place.
5	Sligo Terrace Apartments	R-10	CRT-2.0 C-0.25 R-2.0 H-75	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y el relleno en propiedades cercanas a la estación de la Purple Line de Manchester Place que maximicen el desarrollo residencial.

6	Apartamentos Park Wayne	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-120	Fomentar el desarrollo adicional de uso mixto cerca de la nueva estación Purple Line.
7	Casas adosadas	R-60	Conservar	Las casas adosadas son un uso permitido dentro de la zona R-60.
8	Plymouth St. Apartments	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-75	Crear oportunidades para el desarrollo de uso mixto y relleno cerca de la estación de Purple Line de Manchester Place .
9	Wayne Manchester Towers	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-150	Fomentar el desarrollo de uso mixto cerca de la nueva estación Purple Line.
10	Park Bradford Condominiums	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-75	Crear oportunidades para el desarrollo de relleno cerca de la estación de Purple Line de Manchester Place.
11	Kenwood House Condominiums	R-10	CRT-2.5 C-0.5 R-2.5 H-120	Crear oportunidades para el desarrollo de relleno cerca de la estación de Purple Line de Manchester Place.
12	Plymouth St. and Bradford Rd. Apartments	R-10	CRN-1.5 C-0.25 R-1.5 H-45	Crear oportunidades para el desarrollo residencial y de pequeñas tiendas de barrio cerca de la estación de la Purple Line de Manchester Place.
13	Top of the Park Condominiums	R-10	Conservar	Debido a las limitaciones del sitio, la propiedad y la distancia desde la estación de la Purple Line de Manchester Place, es poco probable que se realice una remodelación.
14	Casas unifamiliares a menos de ¼ de milla de la estación	R-60	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-45 Con zona de superposición	Fomentar diversas opciones de vivienda cerca de las estaciones de la Purple Line.

	de la Purple Line de Manchester Place			
--	---------------------------------------	--	--	--

1. Confirmar la zonificación R-10 existente en condominios en esta área, que no se enumeran en la tabla anterior, incluidos Longdon Terrace Co-op y Manchester Gardens, dado el potencial de desarrollo limitado y el deseo de preservar estas oportunidades más pequeñas y asequibles para ser propietario de una casa.
2. Confirmar la zonificación R-10 existente en los apartamentos Ken Mill y Croydon Manor.

Diseño urbano

1. Fomentar el desarrollo compacto y de uso mixto alrededor de la estación de la línea Purple Line de Manchester Place, que proporciona un espacio público de propiedad privada, como una plaza urbana o un espacio verde cerca de la entrada del túnel de la estación, y aumenta la conectividad desde los vecindarios circundantes.
2. Concentrar las alturas y densidad máximas alrededor de la estación de la Purple Line. Crear un emblemático edificio alto para anclar el futuro desarrollo alrededor de la estación de la Purple Line y la plaza.
3. Reducir la densidad hacia los vecindarios circundantes y garantizar que el desarrollo a lo largo de Sligo Creek Stream Valley Park proteja los recursos naturales y responda a la topografía de los sitios.
4. Asegurarse de que las inversiones en paisajes urbanos continúen mejorando la experiencia de caminar y circular sobre ruedas en el área después de la finalización del proyecto de la Purple Line y mejorar las conexiones con el centro de uso mixto de Long Branch.
5. Utilizar oportunidades de remodelación para ampliar la red de calles y proporcionar conectividad entre parcelas.

Transporte

Calles

1. Reclasificar Piney Branch Road (desde Sligo Creek Parkway hasta Manchester Road) de un bulevar a un conector de área en el *Plan maestro de carreteras y vías de tránsito* para que sea coherente con la clasificación de calles hacia el este (Town Center Street) y hacia el oeste (Conector de área).
2. Implementar el programa de áreas de permisos de estacionamiento residencial de MCDOT en los vecindarios del distrito una vez que la Purple Line esté en servicio para gestionar el estacionamiento y reducir la congestión de vehículos.
3. En caso de remodelación, reducir los cortes en los bordillos en Flower Avenue desde Piney Branch Road hasta Arliss Street para disminuir el número de puntos de conflicto entre vehículos y personas que caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas.

4. Rediseñar Hartwell Road en una calle compartida que facilite el traslado a peatones, ciclistas y vehículos a bajas velocidades, creando un camino seguro para los usuarios de la carretera entre la estación de la Purple Line de Manchester Place y el parque urbano Flower Avenue (Figura 13).

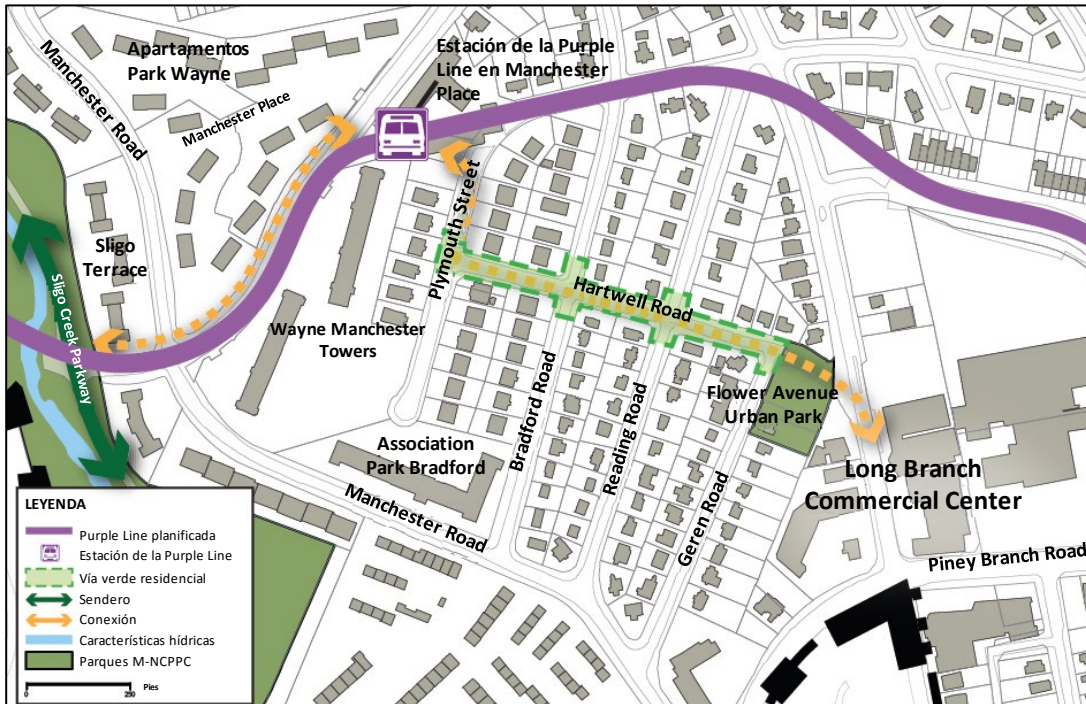


Figura 13. Calle compartida propuesta en Hartwell Road

5. Implementar medidas para apaciguar el tránsito dentro del distrito en las calles adyacentes para complementar el rediseño de Hartwell Road.

Red peatonal

6. Rediseñar la intersección de Flower Avenue, Plymouth Street y Reading Road para incluir instalaciones peatonales. Las posibles instalaciones incluyen el establecimiento de una red peatonal continua con aceras, extensiones de aceras y cruces peatonales de alta visibilidad en todos los accesos.
7. Instalar aceras en las calles de los vecindarios residenciales con prioridad para las siguientes calles:
 - a. Ampliar la acera de Plymouth Street desde la estación de la Purple Line de Manchester hasta Flower Avenue
 - b. Reading Road (Manchester Road a Plymouth Street)
 - c. Geren Road (Manchester Road a Hartwell Road)
 - d. Eton Road (E. Schuyler Road a E. Wayne Avenue)
 - e. Bradford Road (E. Schuyler Road y E. Wayne Avenue)

8. Explorar la adición de cruces protegidos en la intersección de Bradford Road y Plymouth Street con cruces peatonales de alta visibilidad en todos los accesos para mejorar la seguridad de los peatones en la estación Purple Line (en espera de la incorporación de infraestructura peatonal).
9. Explorar la ampliación del sendero pavimentado existente desde Saffron Lane hasta E. Wayne Avenue hacia el este hacia la estación de la Purple Line de Manchester Place. Si bien el sendero se conecta con E. Wayne Avenue, esta ampliación crearía un segundo tramo en la dirección de la estación.

Red para bicicletas

10. Volver a confirmar las recomendaciones de bicicletas del *Plan Maestro para Bicicletas* de 2018 con las siguientes adiciones:
 - a. Agregar Flower Avenue como un sendero lateral (lado oeste) desde Arliss Street hasta Franklin Avenue.
 - b. Agregar Manchester Road como sendero lateral (lado oeste) desde E. Schuyler Avenue hasta E. Wayne Avenue y una autopista compartida (Marcas de los carriles compartidos de prioridad) desde E. Wayne Avenue hasta Piney Branch Road.

Medioambiente

1. Preservar el dosel de árboles maduros de propiedad privada a lo largo de Sligo Creek Stream Valley Park, al mantener el desarrollo alejado de este e incorporar árboles maduros como características únicas en el diseño de espacios abiertos.

Vivienda

1. Fomentar la reurbanización que haga un uso eficiente de las áreas urbanizadas existentes, como estacionamientos en superficie o parcelas subutilizadas, respetando las restricciones ambientales y las áreas de parques colindantes.
2. Apoyar las iniciativas destinadas a mantener y mejorar el parque inmobiliario existente mediante acciones de rehabilitación, cumplimiento normativo y mejoras en eficiencia energética, a fin de garantizar la asequibilidad y la habitabilidad a largo plazo.

RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS DEL CENTRO

Los centros que se enumeran a continuación tienen recomendaciones adicionales, en caso de reurbanización.

1. Parkside Plaza Condominium, 9039 Sligo Creek Parkway (Sitio 1)
 - a. Diseño urbano:
 - Proporcionar un espacio público de propiedad privada de al menos 0.25 acres, coherente con el espacio verde residencial, que sea visible y esté conectado con la calle pública propuesta. El espacio verde residencial debe estar frente al Sligo Creek

- Stream Valley Park para beneficiarse de la sombra del dosel de árboles maduros y mitigar la escorrentía de las aguas pluviales.
- Limitar las huellas de los edificios en la medida de lo posible mientras se crea una red de conexiones para peatones y ciclistas que se integren con el vecindario circundante.
- b. Transporte:
- Conectar Manchester Road y Three Oaks Drive mediante una calle pública de paso.
2. 100 Schuyler Road, 108–110 Schuyler Road y Sligo Terrace Apartments (Sitios 2, 3 y 4)
- a. Vivienda:
- Si alguna de estas propiedades quedara disponible, el Condado o la HOC deberían impulsar su adquisición para consolidar la propiedad junto con los inmuebles cercanos de la HOC, y facilitar una reurbanización coordinada.
 - Si la adquisición no es factible, considerar incentivos de zonificación para proyectos que proporcionen unidades al 50 % del AMI o menos.⁷
3. Park Wayne Apartments, 2 Manchester Place (Sitio 5)
- a. Diseño urbano:
- Orientar los edificios hacia Manchester Road y E. Wayne Avenue.
 - Proporcionar una combinación de usos alrededor de la estación de la Purple Line de Manchester Place y la parada de autobús existente.
- b. Transporte:
- Formalizar Manchester Place como carretera pública y mejorar las instalaciones peatonales hasta la estación de la Purple Line de Manchester Place.
4. Wayne Manchester Towers, 25 E. Wayne Avenue (Sitio 9)
- a. Diseño urbano:
- Proporcionar un espacio público de propiedad privada de al menos 0.5 acres, en consonancia con el espacio verde residencial, cerca de la entrada de la estación de la Purple Line de Manchester Place, visible y conectado a la calle.
 - Establecer una red interna de calles y senderos que prioricen a los peatones y que cuente con fachadas activas en las plantas bajas.
 - Concentrar la altura y densidad cerca de la intersección de Manchester Road y E. Wayne Avenue al proporcionar varios edificios que contribuyan a la activación del espacio público.
 - Siempre que sea posible, crear conexiones peatonales, visuales y de actividad con Manchester Road y E. Wayne Avenue.
 - Incluir puntos focales arquitectónicos en la esquina de E. Wayne Avenue y Manchester Road y cerca de la estación de la Purple Line de Manchester Place.
- b. Transporte:
- Minimizar los cortes de los bordillos de E. Wayne Avenue a favor de una mayor conexión con Manchester Road.

⁷ El equipo de planificación sigue explorando diferentes herramientas y mecanismos para proporcionar incentivos adecuados y viables para apoyar la creación de unidades profundamente asequibles.

5. Park Bradford Condominium, 8401 Manchester Road (Sitio 10)

a. Diseño urbano:

- Ubicar la altura más alta del edificio hacia E. Wayne Avenue.
- Orientar los edificios hacia la ampliación de Plymouth Street y Manchester Road para mejorar la experiencia de los peatones y la conectividad con la entrada de Plymouth Street de la estación Purple Line.
- Proporcionar orientación de alta calidad para mejorar la conectividad con la estación Purple Line.

b. Transporte:

- Crear una nueva conexión callejera, al ampliar Plymouth Street a Manchester Road, si el condominio Park Bradford se renueva para mejorar el acceso a la entrada de Plymouth Street de la estación Purple Line. Las nuevas conexiones de calles deben incluir aceras al sur en Plymouth Road hacia Manchester Road.

DISTRITO DE COLESVILLE ROAD



Figura 14. Representación aérea de Colesville Road, mirando al norte de Brewster Avenue, mostrando el desarrollo de relleno a lo largo de Colesville Road y las viviendas adicionales en YMCA Silver Spring.

CONTEXTO

El distrito de Colesville Road está bordeado por la Capital Beltway al norte, el campo de golf Sligo Creek al oeste, Sligo Creek Stream Valley Park al sur y Flower Avenue al este. El área es predominantemente residencial unifamiliar, excepto por dos lugares de culto, una organización sin fines de lucro, Silver Spring YMCA, una propiedad vacante de Montgomery County Public Schools y Acorn Hill Waldorf School. Esta sección de Colesville Road se encuentra en la ruta US-29 Flash BRT, aunque no hay estaciones dentro del área del plan. Actualmente, Colesville Road ofrece oportunidades limitadas para cruces protegidos y aceras angostas.

VISIÓN

Este Plan contempla el Distrito de Colesville Road como predominantemente residencial, con oportunidades de proporcionar más opciones de vivienda en instituciones clave que prestan servicios a la comunidad, ancladas por un espacio verde comunitario mejorado. Este plan reinventa Colesville Road en un área más segura, sombreada y apta para caminar, con conexiones mejoradas a Four Corners, al centro de Silver Spring y al resto del área del plan.

OBJETIVOS

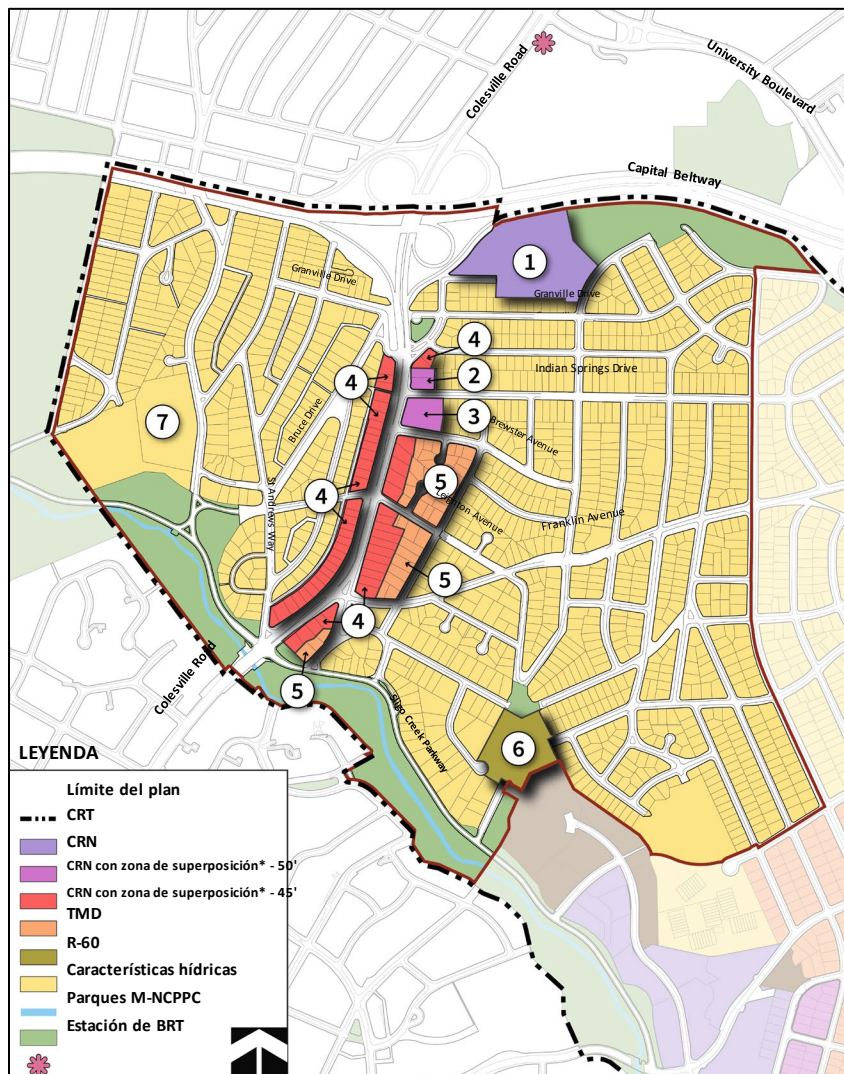
- **Fomentar más tipos de viviendas** a lo largo de Colesville Road y en instituciones clave que sirvan a la comunidad.
- **Mejorar el área de conservación del vecindario de Hastings como un parque residencial** para servir como espacio de reunión comunitario.
- **Mejorar la seguridad en Colesville Road y en todo el Distrito** para quienes caminan, circular sobre ruedas, transitan, andan en bicicleta y conducen.
- **Ofrecer conexiones peatonales más seguras, frescas y cómodas** a Four Corners, un destino comercial al norte del área del plan.

RECOMENDACIONES

Zonificación y uso de la tierra

Consultar el mapa y la tabla siguientes para conocer las recomendaciones de zonificación propuestas.

Mapa 3. Colesville Road: Zonificación propuesta



**CRN con zona de superposición, tal como se aplicó a la izquierda, restringe los usos comerciales y actúa como zona residencial que permite más tipos de viviendas, como casas adosadas, dúplex, tríplex y cuádruples con estándares de construcción que mantienen la compatibilidad de los vecindarios y mejoran la seguridad en el transporte.*

Tabla 4. Colesville Road: Zonificación propuesta

Número de sitio	Descripción de la propiedad	Zonificación existente	Zonificación propuesta	Justificación
1	YMCA Silver Spring	R-60	CRT-2.0 C-0.5 R-2.0 H-120	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y de relleno en propiedades institucionales, a la vez que se mantiene el uso existente como instalación comunitaria.
2	Yad Yehuda y propiedad adyacente propiedad de The Well Church	R-60	CRN-1.5 C-0.5 R-1.5 H-50	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y de relleno en propiedades institucionales, a la vez que se mantienen los usos existentes orientados a la comunidad.
3	The Well Church	R-60	CRN-1.5 C-1.0 R-1.5 H-50	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y de relleno en propiedades institucionales, a la vez que se mantiene el uso existente como ancla comunitaria y lugar de culto
4	Viviendas unifamiliares a lo largo de Colesville Road	R-60	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-50 con zona de superposición	Fomentar opciones de vivienda más diversas a lo largo de Colesville Road
5	Casas unifamiliares a una cuadra de Colesville Road	R-60	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-45 con zona de superposición	Fomentar opciones de vivienda más diversas a lo largo de Colesville Road
6	Casas adosadas	RT-12.5	TMD	Cumplir con el código de zonificación
7	Acorn Hill Nursery and Kindergarten (propiedad del condado)	R-60	Conservar	Mantener el uso existente

1. Confirmar la zona R-60 para todas las propiedades restantes en el distrito, no identificadas en la tabla anterior, lo que incluye la propiedad Parkside de MCPS (9500 Brunett Avenue), la Iglesia Presbiteriana Ortodoxa Knox (410 Granville Road) y las propiedades residenciales restantes en el Distrito de Colesville Road.

Diseño urbano

1. Mejorar Colesville Road como un corredor principal con paisajes callejeros peatonales y una mezcla de edificios residenciales de densidad baja a media, proporcionando algunos usos para atender a los vecindarios donde lo permitan la zonificación de uso mixto y las fachadas activas que bordean la calle.
2. Explorar el uso de las ROW existentes en las cuadras residenciales al oeste de Colesville Road para la ampliación de la red para peatones y ciclistas como un Proyecto de mejora de capital o acceso a vehículos durante la remodelación.
3. Crear una sensación de llegada al establecer una puerta de entrada utilizando arte público, paisajismo, iluminación, programación y otras características de diseño que fomenten la identidad cultural en la intersección de Sligo Creek Parkway y Colesville Road.
4. Permitir la ampliación de usos orientados al servicio comunitario y una diversidad de opciones de vivienda en propiedades institucionales tales como la YMCA, la Well Community Church, Yad Yehuda of Greater Washington y la Knox Orthodox Presbyterian Church.
5. Concentrar la altura y la densidad a lo largo del corredor principal y el sitio de la YMCA a lo largo de la I-495 y disminuir hacia los vecindarios residenciales en la parte posterior.
6. Utilizar oportunidades de relleno o reurbanización en grandes sitios para crear una red de calles más estrechamente conectadas y espacios abiertos accesibles públicamente.
7. Fomentar el uso de estacionamiento estructurado y un patrón de desarrollo más compacto y orientado a la calle.

Transporte

Calles

1. Evaluar el rediseño de las siguientes ubicaciones como intersecciones perpendiculares para aumentar la visibilidad y la seguridad de los peatones:
 - a. Brunett Avenue y Bruce Drive
 - b. Sligo Creek Parkway y Brunett Avenue
2. En la intersección de Colesville Road y Hastings Drive, evaluar la eliminación de los carriles canalizados de giro a la derecha y la reducción de los radios de bordillo para mejorar la seguridad de los peatones y los movimientos de giro lentos. Además, considerar la posibilidad de realinear Normandy Drive (con aceras) para conectar directamente con Colesville Road, creando una geometría de intersección más cohesiva y perpendicular.

Red peatonal

3. Implementar aceras más anchas a ambos lados de Colesville Road con franjas de separación vial adecuadas que se alineen con el tipo de calle Boulevard de acuerdo con la *Guía completa de diseño de calles*.
4. Construir la acera en Brunett Avenue debajo de la I-495/Beltway para llenar el espacio existente.
5. Realizar un estudio de facilidad para caminar para Highland View Elementary School como parte del programa Rutas seguras a la escuela del condado para aumentar el acceso peatonal de los estudiantes.
6. Estudiar la posibilidad de un sendero de superficie natural a lo largo de Dallas Avenue desde la intersección con Bristol Avenue hasta Sligo Creek Trail y otras formas de mejorar el acceso al Sligo Creek Stream Valley Park desde las comunidades residenciales cercanas.
7. Instalar aceras en las calles de los vecindarios con prioridad para las siguientes calles:
 - a. Hastings Drive
 - b. Granville Drive (Hastings Drive hasta Caroline Avenue)
 - c. Caroline Avenue (E. Indian Spring Terrace Local Park hasta Seven Oaks Neighborhood Park)
 - d. Leighton Avenue (Franklin Avenue hasta Seven Oaks Parks)
 - e. Hamilton Avenue (Worth Avenue a Seven Oaks Parks y Seven Oaks Park a Flower Avenue. Consolidar la calle planificada como paso peatonal entre Wire Avenue y Saybrook Avenue para cerrar esta conexión)
 - f. Melbourne Avenue
 - g. Providence Avenue
 - h. Lauer Terrace
 - i. Oldham Road
 - j. Eton Road
 - k. Highview Avenue (ampliar la acera existente hasta Leighton Avenue)

Red para bicicletas

8. Volver a confirmar las recomendaciones de bicicletas del *Plan Maestro para Bicicletas* de 2018 con las siguientes adiciones:
 - a. Ampliar la Ciclovía de carretera compartida de Caroline Avenue hasta Seven Oaks Neighborhood Park. Continuar por Shared Road Bikeway al sur del parque por Three Oaks Drive hasta Sligo Creek Parkway.
 - b. Agregar Flower Avenue como un sendero lateral (lado oeste) desde Arliss Street hasta Franklin Avenue.

Transporte público

9. Apoyar la implementación de BRT de media duración a lo largo de Colesville Road para mejorar la capacidad de tránsito y fortalecer la conectividad regional.

10. Considerar la posibilidad de retener una estación de BRT en Colesville Road, al sur de la I-495, en el área del plan, con la remodelación de las propiedades dentro de este distrito.

Nudo vial de Colesville Road

El nudo vial de Colesville Road con Capital Beltway (I-495) presenta desafíos para las personas que caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas, así como para los residentes en el área del plan que buscan acceder a servicios en Four Corners. Hay seis puntos de conflicto en el intercambio donde las personas que caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas se cruzan con el tráfico que entra o sale de Capital Beltway. Para abordar estos problemas, el Plan recomienda las siguientes modificaciones provisionales y a largo plazo:

11. Recomendaciones provisionales:
 - a. Mantener las marcaciones del pavimento en buenas condiciones de funcionamiento y aplicar tratamientos de alta visibilidad para mejorar la seguridad y la concienciación del conductor.
 - b. Podar regularmente el follaje para evitar bloquear la iluminación, la señalización y las distancias de visión en rampas, intersecciones y cruces peatonales.
 - c. Considerar una señal coordinada de cruce peatonal activado de alta intensidad (HAWK) en los puntos de entrada y salida de los cruces de rampas peatonales.
 - d. Mejorar y mantener una iluminación adecuada y uniforme a lo largo del nudo vial para mejorar la seguridad y la visibilidad para las personas que caminan, con énfasis en los cruces peatonales.
12. Recomendaciones a largo plazo:
 - a. Reconstruir las rampas del nudo vial a intersecciones convencionales de 90 grados en lugar de carriles combinados, de acuerdo con las Pautas de diseño para peatones y ciclistas de la Administración Estatal de Autopistas del Departamento de Transporte de Maryland (Maryland Department of Transportation State Highway Administration, MDOT SHA).
 - b. Si se reconstruye el puente de Colesville Road sobre la I-495/Capital Beltway, ampliar la acera e instalar una barrera vertical para proporcionar una barrera protectora para peatones y ciclistas.
 - c. Señalizar todos los movimientos de giro para proporcionar fases protegidas para las personas que caminan, andan en bicicleta y circular sobre ruedas.
 - d. Orientar las rampas de la acera hacia la dirección de viaje prevista para las personas que caminan, circulan sobre ruedas y andan en bicicleta, normalmente perpendiculares al tráfico vehicular que cruza.
 - e. Reducir los radios de esquina para aminorar la velocidad del tránsito vehicular y proporcionar señales adicionales a los conductores de que están saliendo de una autopista controlada y entrando en un entorno multimodal.

Vivienda

1. Incentivar la introducción de tipos de viviendas como dúplex, triplex y casas adosadas en Colesville Road, especialmente cerca de instituciones que prestan servicios comunitarios y en intersecciones importantes.

RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS DEL CENTRO

Los centros que se enumeran a continuación tienen recomendaciones adicionales, en caso de reurbanización.

2. YMCA Silver Spring, 9800 Hastings Drive (Sitio 1)

Este plan respalda la remodelación del sitio de YMCA, con ubicación conjunta de vivienda. La remodelación debería explorar un enfoque ecológico y energéticamente eficiente para la remodelación del sitio, incluidas las barreras boscosas adyacentes a la I-495 y su rampa de acceso, minimizando la cobertura impermeable e integrando el estacionamiento estructurado con usos activos como canchas.

a. Diseño urbano:

- Maximizar la conectividad visual y a la sombra de los peatones desde el lugar hasta el parque local Indian Spring Terrace.
 - Orientar los edificios hacia las calles públicas nuevas y existentes.
 - Centrar las partes más altas del desarrollo a lo largo de la I-495 y la transición hacia el desarrollo unifamiliar existente hacia el sur.

b. Transporte:

- Mejorar las conexiones dentro y hacia el sitio:
 - Ampliar la red de calles con nuevas calles que crean una serie de bloques de desarrollo compactos y conectan con Fairway Avenue.
 - Proporcionar instalaciones sombreadas para peatones y bicicletas que puedan conectarse a la ampliación de senderos planificada sobre la I-495.

c. Vivienda:

- Explorar oportunidades para proporcionar tipos de viviendas con usos activos en la planta baja. Considerar el desarrollo de viviendas asequibles o para trabajadores en asociación con el DHCA u otras entidades.

d. Medioambiente:

- Conservar el perímetro arbolado a lo largo de Fairway Avenue, así como a lo largo de la parte norte del sitio.
- Proporcionar un retiro mínimo de 100 pies desde la I-495 para usos residenciales para mitigar los impactos negativos en la calidad del aire debido a la proximidad a la autopista.
- Maximizar los elementos de diseño basados en la naturaleza tras la remodelación.

2. Acorn Hill Waldorf Kindergarten and Nursery, 9504 Brunett Avenue (Sitio 6)

a. Medioambiente:

- Reducir la cubierta impermeable en todo el sitio.
- Proteger el bosque adyacente al parque y el bosque en la esquina noreste de la propiedad.
- Cuando sea posible, conservar árboles grandes en el lugar (más de 24 pulgadas de diámetro)

DISTRITO DE UNIVERSITY BOULEVARD NORTH



Figura 15. Representación de University Boulevard, mirando hacia el suroeste, justo al sur de E. Melbourne Avenue, mostrando el desarrollo de relleno en la Mt. Jezreel Baptist Church, junto con un espacio público mejorado y una experiencia peatonal más cómoda.

CONTEXTO

El distrito de University Boulevard incluye varios vecindarios unifamiliares, así como comunidades adosadas, instalaciones de viviendas para personas mayores asistidas e independientes, lugares de culto, dos piscinas comunitarias y dos escuelas públicas. University Boulevard es una carretera ancha con cruces protegidos limitados y aceras angostas inmediatamente adyacentes a los bordillos. Aunque el distrito incluye parte del Long Branch Stream Valley Park y varios parques activos al oeste de University Boulevard, acceder a estos servicios es difícil para las personas al este de University Boulevard, donde los únicos servicios recreativos activos se encuentran en las propiedades de las escuelas públicas. Aunque el distrito está bordeado por Northwest Branch Stream Valley Park al este, no hay acceso al parque en el lado oeste de Northwest Branch.

VISIÓN

Este Plan contempla la sección norte de University Boulevard, entre Capital Beltway y Heron Drive, como un destino y conexión mejorados entre Four Corners y Long Branch, ofreciendo oportunidades para la diversidad de usos, tipos de vivienda y opciones de transporte a lo largo de todo el corredor, con oportunidades para más vivienda, comercio minorista y usos comunitarios ampliados en lugares

de culto existentes. El Plan busca fortalecer las instituciones que prestan servicios a la comunidad y las opciones de viviendas para personas mayores de la zona, mejorar las conexiones en University Boulevard y establecer una red de parques y espacios abiertos al este de University Boulevard, a la vez que protege y mejora los recursos naturales existentes, como Northwest Branch Stream Valley Park, para mejorar la resiliencia ambiental.

OBJETIVOS

- **Alentar más tipos de viviendas a lo largo** de University Boulevard y ubicadas conjuntamente con lugares de culto existentes.
- **Crear oportunidades para ampliar los usos de servicios comunitarios y viviendas para personas mayores** a lo largo de University Boulevard en los lugares de culto existentes y en las instalaciones de viviendas para personas mayores.
- **Proporcionar un mejor acceso a los parques, espacios abiertos y servicios** al este de University Boulevard y mejorar el acceso a Northwest Branch Stream Valley Park.
- **Mejorar la seguridad en el transporte** a lo largo de University Boulevard para aquellas personas que caminan, andan en bicicleta, circulan sobre ruedas, toman el transporte público y conducen, y crear más oportunidades para cruzar la carretera de forma segura.

RECOMENDACIONES

Zonificación y uso de la tierra

Consultar el mapa y la tabla que siguen para conocer los cambios propuestos en la zonificación.

Mapa 4. University Boulevard: Zonificación propuesta



*CRN con zona de superposición, tal como se aplicó anteriormente, restringe los usos comerciales y actúa como zona residencial que permite más tipos de viviendas, como casas adosadas, dúplex, triplex y cuádruples con estándares de construcción que mantienen la compatibilidad de los vecindarios y mejoran la seguridad en el transporte.

Tabla 5. Zonificación propuesta de University Boulevard

Número de sitio	Descripción de la propiedad	Zonificación existente	Zonificación propuesta	Justificación
1	Casas unifamiliares a una cuadra de University Boulevard	R-60	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-45 con zona de superposición	Fomentar opciones de vivienda más diversas a lo largo de University Boulevard
2	Viviendas unifamiliares a lo largo de University Boulevard	R-60	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-50 con zona de superposición	Fomentar opciones de vivienda más diversas a lo largo de University Boulevard
3	Eastern Middle School	R-60	Conservar	Mantener el uso existente
4	Mt. Jezreel Baptist Church y The Sanctuary Senior Housing	R-60	CRT-1.5 C-0.5 R-1.5 H-55	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y de relleno en propiedades institucionales, a la vez que se mantiene el uso existente como ancla comunitaria y lugar de culto
5	Casas adosadas	RT-12.5	TMD	Cumplir con el código de zonificación, ya que RT-12.5 no se puede confirmar a través del código de zonificación
6	University Gardens I y II y Korean Community Center	R-60	CRN-1.5 C-0.25 R-1.5 H-55	Fomentar el desarrollo de viviendas para personas mayores
7	Silver Spring Presbyterian Church	R-60	CRT-1.5 C-0.5 R-1.5 H-55	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y de relleno en propiedades institucionales, a la vez que se mantiene el uso existente como ancla comunitaria y lugar de culto

8	Montgomery Knolls Elementary School	R-60	Conservar	Mantener el uso existente
9	Althea Woodland Nursing Home	R-60	Conservar	Mantener el uso existente
10	Oak View Elementary School	R-60	Conservar	Mantener el uso existente

1. Confirmar la zona R-60 para todas las propiedades restantes en el distrito, no identificadas en la tabla anterior, lo que incluye Franklin Knolls Pool, Daleview Swim Club y las propiedades residenciales restantes en el distrito University Boulevard.

Diseño urbano

1. Mejorar University Boulevard como un corredor principal con paisajes callejeros peatonales y una mezcla de edificios residenciales de densidad baja a media, proporcionando algunos usos para atender al vecindario donde lo permitan a través de zonas de uso mixto y fachadas activas que bordean la calle.
2. Concentrar la altura y la densidad a lo largo del corredor principal y disminuir hacia los vecindarios residenciales en la parte posterior.
3. Utilizar oportunidades de relleno o reurbanización en grandes sitios para crear una red de calles más estrechamente conectadas y espacios abiertos accesibles públicamente y la introducción de usos para atender a los vecindarios.
4. Fomentar el uso de estacionamiento estructurado y un patrón de desarrollo más compacto y orientado a la calle.
5. Garantizar que el desarrollo futuro integre sin interrupciones la estación propuesta de BRT, con fácil acceso tanto para peatones como para personas que circulan sobre ruedas.
6. Explorar oportunidades para nuevos parques y espacios públicos abiertos al este de University Boulevard, así como un mejor acceso a Northwest Branch Stream Valley Park (consultar más detalles en la sección Parques y senderos en todo el plan).
7. Crear una sensación de llegada al establecer una puerta de entrada utilizando arte público, paisajismo, iluminación, programación y otras características de diseño que fomenten la identidad cultural en las siguientes intersecciones:
 - a. University Boulevard y Franklin Avenue
 - b. University Boulevard y Piney Branch Road

Transporte

Calles

1. Estrechar el ancho de los carriles de viaje del vehículo al mínimo de acuerdo con la *Guía completa de diseño de calles*, desde University Boulevard hasta Merwood Lane, y reasignar el exceso de espacio de la carretera a los carriles para bicicletas.
2. Rediseñar los enfoques de Langley Drive en University Boulevard para mejorar la seguridad de los peatones y las líneas de visión:
 - a. Estrechar los accesos a las carreteras para reducir la velocidad vehicular y crear espacio para aceras más anchas y continuas.
 - b. Mejorar las líneas de visión entre los vehículos que se acercan a University Boulevard y las personas que caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas por Langley Drive y University Boulevard.
 - c. Acortar la distancia que atraviesa University Boulevard incorporando ampliaciones de aceras o islas peatonales, minimizando la exposición al tránsito y mejorando la visibilidad.

Red peatonal

3. Crear las siguientes conexiones peatonales nuevas:
 - a. Desde Linton Street hasta University Boulevard (al norte de Silver Spring Presbyterian Church)
 - b. Franklin Avenue (en Church of Christ Silver Spring) hasta Upper Long Branch Neighborhood Park
4. Formalizar todas las conexiones entre Franklin Avenue y Sudbury Road, Walden Road y Mintwood Street como conexiones de senderos pavimentados para peatones y bicicletas.
5. Implementar un recorrido lateral de 11 pies con una protección adecuada en ambos lados de University Boulevard, de acuerdo con el *Plan Maestro para Bicicletas 2018* y la *Guía completa de diseño de calles*.
6. Instalar aceras en las calles de los vecindarios con prioridad para las siguientes calles:
 - a. Kimes Street (Langley Drive a Patton Drive)
 - b. Patton Drive
 - c. Langley Drive (al oeste de University Boulevard)
 - d. Al sur de Glenville Road hacia Langley Drive (al oeste de University Boulevard)
 - e. Melbourne Avenue
 - f. Dearborn Avenue
 - g. Seminole Street
7. Realizar un estudio de facilidad para caminar para Eastern Middle School y Montgomery Knolls Elementary School como parte del programa Rutas seguras a la escuela del condado para aumentar el acceso peatonal para los estudiantes.

8. Ampliar el ancho de los puentes de E. Melbourne Avenue y E. Wayne Avenue para permitir un camino de uso compartido para las personas que caminan, andan en bicicleta y circulan sobre ruedas.

Red para bicicletas

9. Volver a confirmar las recomendaciones de bicicletas del *Plan Maestro para Bicicletas* de 2018 con las siguientes actualizaciones:
 - a. Extender la avenida E. Indian Spring planificada como vía compartida (vía verde residencial) al este de University Boulevard hacia McAlpine Road (con la intención de que la conexión entre ciclistas y peatones se establezca sobre el puente I-495/Beltway para conectar con el vecindario de Oakview; ver recomendación para todo el plan).
 - b. Extender la vía lateral de la avenida E. Wayne desde Whitney Street hasta University Boulevard.
 - c. Agregar Flower Avenue como un sendero lateral (lado oeste) desde Arliss Street hasta Franklin Avenue.
 - d. Retirar la ciclovía compartida Sudbury Road desde Arliss Street hasta Franklin Avenue.
 - e. Actualizar la calzada compartida para bicicletas Franklin Avenue desde University Boulevard hasta Merwood Lane como carriles separados para bicicletas.
10. Explorar la viabilidad de un sendero de superficie natural en el lado oeste de Northwest Branch Stream Valley Park que va desde E. Franklin Ave (cerca de Franklin Knolls Pool) hasta Montgomery Knolls Elementary School (consultar la sección Parques y senderos en todo el plan para obtener más detalles).

Transporte público

11. Volver a confirmar las estaciones y la ruta para University Boulevard BRT en el área del plan para mejorar la capacidad de tránsito y fortalecer la conectividad regional, de acuerdo con el *Plan maestro funcional de corredores de tránsito en todo el condado* de 2013.
12. Convertir un carril de circulación en cada dirección por University Boulevard, entre la I-495 y Piney Branch Road, en un carril de tránsito exclusivo.

Vivienda

1. Incentivar el desarrollo de una variedad de tipos de viviendas en University Boulevard, incluidas casas adosadas, viviendas multifamiliares pequeñas y edificios multifamiliares de pequeña escala.
2. Apoyar el crecimiento continuo de las viviendas para personas mayores en la zona, al promover instalaciones nuevas y ampliadas destinadas a adultos mayores.

RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS DEL CENTRO

Los centros que se enumeran a continuación tienen recomendaciones adicionales, en caso de reurbanización.

1. Eastern Middle School, 300 University Boulevard East (Sitio 2)

a. Diseño urbano:

- Explorar la ubicación conjunta de las instalaciones comunitarias.
- Diseñar campos deportivos para que sean accesibles a la comunidad fuera del uso escolar.
- Explorar enfoques innovadores para instalaciones recreativas, como campos en la azotea o canchas con estacionamiento debajo.
- Ubicar los edificios cerca de University Boulevard y E. Franklin Avenue. Si no es posible ubicar la escuela cerca de la intersección, ubicar la escuela en el interior del sitio para maximizar la oportunidad de ubicación conjunta futura frente a University Boulevard.
- Proporcionar una característica arquitectónica prominente en la intersección de University Boulevard y E. Franklin Avenue.

2. Mount Jezreel Baptist Church, 420 E. University Boulevard (Sitio 3)

a. Diseño urbano:

- Proporcionar un espacio público abierto orientado hacia el corredor que sea de un mínimo de 0.5 acres consistente con un espacio verde que sea visible, conectado a la calle y delimitado por usos activos y espacios de encuentro comunitario.
- Conservar el uso de servicios comunitarios y ubicarlo en un lugar prominente y de alta visibilidad. Proporcionar un punto focal arquitectónico.
- Ubicar la mayor altura y densidad en University Boulevard.

b. Transporte:

- Ampliar la red de calles al conectar Glouster Knoll Drive con Greer Avenue.

c. Medioambiente:

- Preservar la servidumbre de conservación forestal existente y eliminar las especies invasivas tras la remodelación para restaurar la salud forestal.
- Conservar árboles significativos y ejemplares en la mayor medida posible durante la remodelación.

3. University Gardens I y II y Korean Community Service Center of Greater Washington, 440 University Boulevard East y 700 Buckingham Drive (Sitio 5)

a. Diseño urbano:

- Incluir tiendas minoristas que atiendan a los vecindarios, como librerías, cafeterías, tiendas en esquina o usos de servicios comunitarios.
- Explorar la provisión de un jardín comunitario.
- Ubicar la altura máxima hacia la intersección de University Boulevard y Buckingham Drive.

- Proporcionar una característica arquitectónica prominente cerca de la intersección de University Boulevard y Buckingham Drive.
- b. Transporte:
 - Limitar los cortes en el bordillo hacia University Boulevard al ubicar el acceso desde Buckingham Drive.
- c. Medioambiente:
 - Preservar el dosel de árboles existente, cuando sea factible.
- 4. Silver Spring Presbyterian Church, 580 University Boulevard East (Sitio 6)
 - a. Diseño urbano:
 - Explorar viviendas creativas como canchas de multiplexes y cabañas frente a Linton Street, en consonancia con el carácter de la calle.
 - Ubicar la mayor altura y densidad en University Boulevard.
 - Proporcionar un espacio público abierto mínimo de 0.25 acres consistente con un espacio verde que sea visible, conectado a la calle y delimitado por usos activos.
 - Explorar una conexión peatonal a través del sitio que conecta University Boulevard con Linton Street y Montgomery Knolls Elementary School.
 - b. Transporte:
 - Designar la calle Kimes como una calle compartida dentro de la propiedad y utilizar pavimentos permeables alternativos que puedan servir como espacio comunitario multiusos.
- 5. Oak View Elementary School, 400 East Wayne Avenue (Sitio 9)
 - a. Medioambiente:
 - Conservar áreas boscosas y forestadas contiguas con pendientes empinadas junto al Long Branch Stream Valley Park. Incluir bosques contiguos al lado sur y noroeste de la propiedad.
- 6. Montgomery Knolls Elementary School, 807 Daleview Drive (Sitio 7)
 - a. Medioambiente:
 - Conservar el bosque existente contiguo al Northwest Stream Valley Park, un área de bosque prioritaria debido a su alta calidad, pendientes empinadas, suelo erosionable y especies mínimamente invasivas. Incluir bosques contiguos al sur, suroeste y oeste de la propiedad.
 - Proporcionar una franja boscosa para proteger el afluente existente.
- 7. Althea Woodland Nursing Home, 1000 Daleview Drive (Sitio 8)
 - a. Diseño urbano:
 - Considerar un espacio público que invite a los vecinos a reunirse y disfrutar de la naturaleza. Las comodidades pueden incluir un jardín comunitario, mesas de picnic o bancos, etc.
 - b. Medioambiente:

- Conservar el bosque existente contiguo a Northwest Branch Stream Valley Park, un área forestal prioritaria debido a su alta calidad, pendientes empinadas, arroyo efímero y especies mínimamente invasivas.
- Conservar o reducir la cobertura impermeable de la propiedad para eliminar los impactos en el bosque.

DISTRITO DE NEW HAMPSHIRE AVENUE



Figura 16. Representación de la futura estación Oakview Drive BRT en New Hampshire Avenue, mirando hacia el sudeste desde la esquina noroeste de la intersección, mostrando el desarrollo de uso mixto de relleno, una experiencia peatonal mejorada y nuevos árboles de la calle.

CONTEXTO

El distrito de New Hampshire Avenue está limitado por Northwest Branch Stream Valley hacia el oeste, Capital Beltway hacia el norte y la frontera del condado de Prince George hacia el este. El distrito incluye el vecindario unifamiliar de Oakview, varios edificios multifamiliares, importantes instituciones comunitarias, como St. Camillus Church y Good Shepherd Church, y algunos usos comerciales en la intersección con Northampton Drive. New Hampshire Avenue está orientada hacia los automóviles, con cruces protegidos limitados y aceras estrechas para peatones, dado el volumen de tránsito. Justo al norte de la circunvalación Capital Beltway, el centro comercial Hillandale Shopping Center es un destino cercano para comprar comestibles, visitar restaurantes y utilizar otros servicios, aunque actualmente es difícil acceder sin un vehículo.

VISIÓN

Este Plan contempla el distrito de New Hampshire Avenue como un destino con una combinación de usos, tipos de vivienda, instalaciones de servicio comunitario y opciones de transporte para aquellos que viven en la zona, con conexiones mejoradas y seguras a destinos comerciales cercanos en Hillandale, Long Branch y Takoma-Langley Crossroads. El Plan visualiza oportunidades para más

viviendas, tiendas minoristas e instalaciones comunitarias, enfocadas cerca de las estaciones BRT planificadas en Oakview Drive y Northampton Drive y ubicadas junto a lugares de culto.

OBJETIVOS

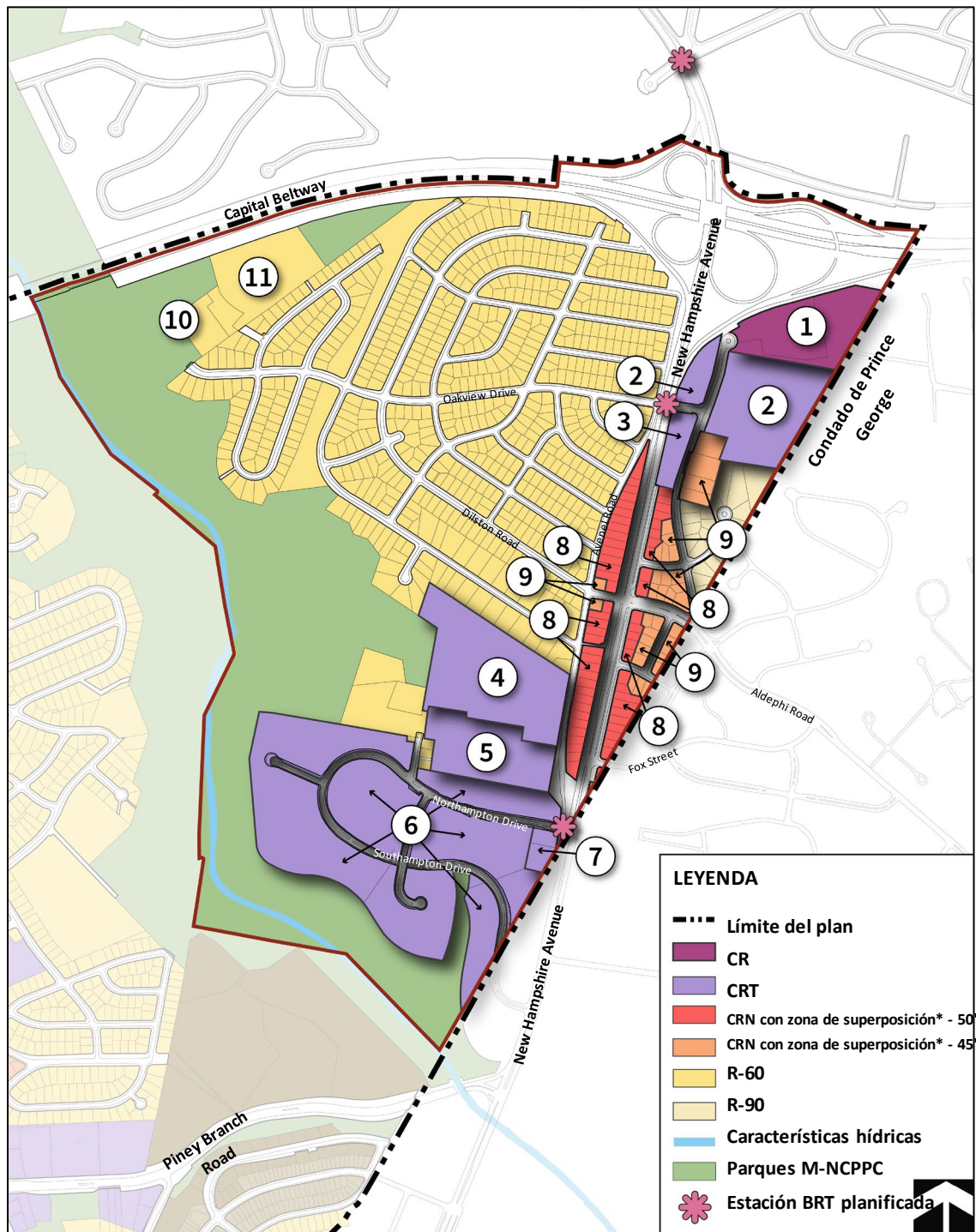
- **Crear destinos aptos para caminar en el distrito de New Hampshire Avenue** al permitir usos minoristas, comerciales y de servicio comunitario en sitios clave y futuras estaciones de BRT, mejorando los espacios de parques existentes y aumentando el dosel de árboles.
- **Alentar más viviendas en New Hampshire Avenue.**
- **Mejorar la seguridad, la comodidad y la experiencia** en New Hampshire Avenue para quienes caminan, andan en bicicleta, circulan sobre ruedas, usan el transporte público y conducen.
- **Establecer conexiones peatonales más seguras, frescas y cómodas con destinos comerciales cercanos** en Hillandale, Long Branch y Takoma Langley Crossroads.

RECOMENDACIONES

Zonificación y uso de la tierra

Consultar el mapa y la tabla siguientes para conocer las recomendaciones de zonificación propuestas.

Mapa 5. New Hampshire Avenue: Zonificación propuesta



*CRN con zona de superposición, tal como se aplicó anteriormente, restringe los usos comerciales y actúa como zona residencial que permite más tipos de viviendas, como casas adosadas, dúplex, triplex y cuádruples con estándares de construcción que mantienen la compatibilidad de los vecindarios y mejoran la seguridad en el transporte.

Tabla 6. New Hampshire Avenue: Cambios propuestos en la zonificación

Número de sitio	Descripción de la propiedad	Zonificación existente	Zonificación propuesta	Justificación
1	The Chateau Apartments	RH	CR 1.5 C-0.5 R-1.5 H-160	Fomentar el desarrollo de uso mixto en torno a la estación BRT de Oakview Drive planificada. CR en lugar de CRT para acomodar la altura existente de los edificios (158 pies)
2	Avery Park Apartments	R-20	CRT 1.5 C-0.5 R-1.5 H-60	Fomentar el desarrollo de uso mixto en torno a la estación BRT de Oakview Drive planificada
3	Good Shepherd United Methodist Church	R-90	CRT 1.5 C-0.5 R-1.5 H-60	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y de relleno en propiedades institucionales, a la vez que se mantiene el uso existente como ancla comunitaria y lugar de culto
4	St. Camillus Church, Victory Oaks y St. Francis International School	R-60	CRT 1.5 C-1.5 R-1.5 H-60	Fomentar el desarrollo residencial nuevo y de relleno en propiedades institucionales, a la vez que se mantiene su uso existente como ancla comunitaria y lugar de culto
5	Hampshire West Apartments	R-20	CRT-1.0 C-0.25 R-1.0 H-55	Fomentar el desarrollo de uso mixto en torno a la estación BRT de Oakview Drive planificada
6	Northwest Park Apartments	R-20	CRT-0.75 C-0.25 R-0.75 H-55	Fomentar el desarrollo de uso mixto en torno a la estación BRT de Northampton Drive planificada
7	7-11 y Pizza Hut	CRT-0.75 C-0.75 R-0.25 H-45	CRT 1.5 C-0.5 C-1.5 H-55	Fomentar el desarrollo de uso mixto en torno a la estación BRT de Northampton Drive planificada

8	Viviendas unifamiliares en New Hampshire Avenue	R-60 y R-90	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-50 con zona de superposición	Fomentar opciones de vivienda más diversas a lo largo de New Hampshire Avenue y estaciones BRT planificadas en las intersecciones con Oakview Drive y Northampton Drive
9	Casas unifamiliares a una cuadra de New Hampshire Avenue y Mt. Pisgah Road	R-60 y R-90	CRN-1.0 C-0 R-1.0 H-45 con zona de superposición	Fomentar opciones de vivienda más diversas a lo largo de New Hampshire Avenue y estaciones BRT planificadas en las intersecciones con Oakview Drive y Northampton Drive
10	Oakview Pool (vacante)	R-60	Conservar	Mantener un uso compatible con un vecindario residencial
11	Roscoe Nix Elementary School	R-60	Conservar	Mantener el uso existente

1. Confirmar la zona R-60 y R-90 para todas las propiedades restantes del distrito, no identificadas en la tabla anterior, incluidas las propiedades residenciales unifamiliares y la JoAnn Leleck Elementary School.

Diseño urbano

1. Mejorar New Hampshire Avenue como un corredor principal con paisajes callejeros peatonales y una mezcla de edificios residenciales de densidad baja a media, proporcionando algunos usos para atender al vecindario donde lo permitan a través de zonas de uso mixto y fachadas activas que bordean la calle.
2. Mejorar la experiencia peatonal del paso subterráneo debajo de la circunvalación Capital (I-495) utilizando arte público, iluminación y mejoras del paisaje urbano.
3. El nuevo desarrollo a lo largo de New Hampshire Avenue debe orientarse hacia la entrada de New Hampshire Avenue.
4. Crear una sensación de llegada al establecer una puerta de entrada utilizando arte público, paisajismo, iluminación, programación y otras características de diseño que fomenten la identidad cultural en la intersección de New Hampshire Avenue y Oakview Drive.
5. Concentrar la altura y la densidad cerca de la parada BRT propuesta, a lo largo del corredor principal y en el cuadrante sureste de la intersección con la I-495. Disminuir hacia los vecindarios residenciales circundantes.

6. Utilizar oportunidades de relleno o reurbanización en grandes sitios para crear una red de calles más estrechamente conectadas y espacios abiertos accesibles al público, preservando los recursos naturales existentes.
7. Fomentar el uso de estacionamiento estructurado y un patrón de desarrollo más compacto y orientado a la calle.

Transporte

Calles

1. Clasificar Avenel Road (Dilston Road hasta Northampton Drive) y Dilston Road (Oakview Drive hasta New Hampshire Avenue) como conectores del vecindario en el *Plan maestro de carreteras y vías de tránsito*. Además, estudiar la intersección de New Hampshire Avenue, Northampton Drive y Avenel Road para mejorar la seguridad de los peatones y los pasajeros del transporte público. Si Northwest Park Apartments (950 Northampton Drive) se vuelve a urbanizar, realinear Avenel Road ligeramente hacia el oeste, aproximándose a Northampton Drive.
2. Retirar el giro canalizado a la derecha en dirección este en Northampton Drive para mejorar la seguridad de los peatones.
3. Reducir la velocidad en la vía de servicio de New Hampshire Avenue (Fox Road) a 15 mph para mejorar la seguridad y acomodar carriles intermedios para bicicletas, de acuerdo con la recomendación del Plan de acción de seguridad para peatones de MDOT SHA.
4. Evaluar la viabilidad de rediseñar el semáforo en Oakview Drive y New Hampshire Avenue para incluir una fase de giro a la izquierda dedicada en los accesos hacia el este y hacia el oeste en Oakview Drive para reducir los conflictos de giro y mejorar las operaciones de tránsito.

Red peatonal

5. Implementar aceras más anchas a ambos lados de New Hampshire Avenue, cuando sea factible, con franjas de separación vial adecuadas que se alineen con el tipo de calle de acuerdo con la *Guía completa de diseño de calles*.
6. Cuando se reconstruya el puente que conecta Hedin Drive y E. Light Drive, su reemplazo debe expandirse en ancho para permitir un camino de uso compartido para las personas que caminan, andan en bicicleta y circular sobre ruedas, y mejorar el acceso de peatones y ciclistas a Brookview Local Park, Roscoe Nix Elementary School y Northwest Branch Trail.
7. Instalar aceras en las calles de los vecindarios con prioridad para las siguientes calles:
 - a. Mount Pisgah Road, cuando sea factible
 - b. Stateside Court (dependiendo de la adquisición del parque; consultar la sección Parques y senderos en todo el plan para obtener más detalles)
8. Crear las siguientes conexiones peatonales nuevas:
 - a. Stateside Court a Broadacres Local Park (dependiendo de la adquisición del parque; consultar la sección Parques y senderos para obtener más detalles)

Red para bicicletas

9. Volver a confirmar las recomendaciones de bicicletas del *Plan Maestro para Bicicletas* de 2018 con las siguientes actualizaciones
10. Apoyar el *Plan de acción de seguridad para peatones* (PSAP) MDOT SHA a lo largo de New Hampshire Avenue para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas. En coordinación con el PSAP, las recomendaciones adicionales incluyen las siguientes:
 - a. A corto plazo, desarrollar una red ciclista provisional que incluya instalaciones de ciclovías compartidas (marcas de los carriles compartidos de prioridad) a lo largo de Avenel Road, Mount Pisgah Road y las vías de servicio residenciales de New Hampshire Avenue.
 - b. Crear puntos de acceso al norte de Oakview Drive para edificios multifamiliares (The Chateau y Avery Park Apartments) para acceder al sendero planificado para bicicletas y a las aceras en la rampa.

Transporte público

11. Apoyar la implementación de BRT a lo largo del corredor de New Hampshire Avenue para mejorar la capacidad de tránsito y fortalecer la conectividad regional.

Vivienda

1. Incentivar el desarrollo de una variedad de tipos de viviendas en New Hampshire Avenue, incluidas casas adosadas, viviendas multifamiliares pequeñas y edificios multifamiliares de pequeña escala.
2. Incentivar el desarrollo de una variedad de tipos de viviendas cerca de la parada New Hampshire Avenue y Northampton Drive BRT, incluidos pequeños edificios multifamiliares y casas adosadas, para favorecer el acceso peatonal y en bicicleta a las tiendas comerciales.

RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS DEL CENTRO

Los centros que se enumeran a continuación tienen recomendaciones adicionales, en caso de reurbanización.

1. The Chateau, 9727 y 9737 Mt. Pisgah Road (Sitio 1)
 - a. Diseño urbano:
 - Establecer un patrón de desarrollo compacto de bloques más pequeños y calles internas en las parcelas más grandes con un paisaje urbano mejorado que promueva la actividad peatonal.
 - El nuevo desarrollo debería cambiar en escala, desde la densidad más alta centrada a lo largo de la I-495 hasta la densidad más baja de los hogares unifamiliares hacia el este.
 - Proporcionar conexiones adicionales entre The Chateau y Avery Park Apartments.

- Crear un espacio abierto público de propiedad privada mínimo de 0.5 acres que sea coherente con un espacio verde residencial que esté ubicado centralmente, conectado a la red peatonal más grande y con fachadas activas.
- b. Medioambiente:
- El sitio tiene una cobertura impermeable alta sin tratamientos de gestión de aguas pluviales. Tras la remodelación, reducir la cobertura impermeable existente.
 - Conservar la franja bordeada de árboles a lo largo del límite norte de la propiedad a lo largo de la rampa de la I-495, así como el lado sur de la propiedad con pendientes empinadas. Mejorar la franja a través de plantaciones adicionales de árboles y sotobosque. Esta zona puede tener una característica de drenaje o hidrológica. Evaluar, proteger y mejorar si es necesario.
 - Respaldar la eliminación del estacionamiento en superficie. Si se produce un estacionamiento en superficie, proporcionar un mínimo de 50 % de cobertura de dosel y estrategias de reducción de la isla de calor como se describe en la sección Medioambiente.
2. Avery Park Apartments, 1801 Hampshire Green Lane (Sitio 2)
- a. Diseño urbano:
- Establecer un patrón de desarrollo compacto de bloques más pequeños y calles internas en las parcelas más grandes con un paisaje urbano mejorado que promueva la actividad peatonal.
 - Concentrar la mayor altura, densidad y usos activos cerca de la intersección de Mount Pisgah Road y Mount Pisgah Lane.
 - Crear un espacio abierto público de propiedad privada de 0.5 acres consistente con un espacio verde en la intersección de New Hampshire Avenue y Oakview Drive.
 - Proporcionar un punto de enfoque arquitectónico cerca de Mount Pisgah Road y frente al espacio verde propuesto.
 - Proporcionar conexiones adicionales entre Avery Park Apartments y The Chateau.
- b. Medioambiente:
- A lo largo de la frontera sur de la propiedad contigua, hay un manantial de un afluente.. Tras la reurbanización, proporcionar la protección necesaria al manantial y la red de corrientes para resguardar el sistema hidrológico y ecológico.
 - Conservar los árboles a lo largo de la línea de la propiedad del sur, donde se encuentran contiguos a los propietarios adyacentes.
3. Good Shephard Methodist Church, 9701 New Hampshire Avenue (Sitio 3)
- a. Diseño urbano:
- Considerar el desarrollo de relleno en la parte norte del sitio, donde actualmente hay un estacionamiento en superficie. Orientar el desarrollo de relleno de una manera que mantenga el papel destacado de la iglesia y su contribución a la comunidad.
 - Crear un espacio abierto público de propiedad privada de al menos 0.25 acres que sea coherente con el espacio verde entre la iglesia y el posible relleno. Diseñar el espacio

para mantener los árboles existentes y proporcionar un espacio que apoye el uso del terreno que sirve a la comunidad. Explorar las conexiones peatonales desde Mount Pisgah Road y New Hampshire Avenue.

4. St. Camillus Church, Victory Oaks Senior Housing and St. Francis International School, 1600 St. Camillus Drive (Sitio 4)

a. Diseño urbano:

- Orientar el desarrollo de relleno para crear un espacio público interno que mejore la experiencia de los peatones, el carácter residencial y los usos existentes de los servicios comunitarios.
- Mejorar la red peatonal en todo el sitio y conectar a una red peatonal más amplia.

b. Medioambiente:

- Reevaluar la servidumbre forestal existente, que parece incluir la franja arbolada a lo largo de St. Camillus Drive y Avenel Road.

Respaldar la retención y ampliación de plantaciones de árboles de dosel y sotobosque y considerar la plantación complementaria y la gestión de plantas invasoras.

c. Transporte:

- Crear una red de calles en estos terrenos, como se muestra en la Figura 17, que conecte Avenel Road y Beacon Road y St. Camillus Drive, Hampshire Court y Northampton Drive para mejorar la accesibilidad y la circulación. Además, crear un sendero peatonal desde Hampshire West Court hasta Northampton Drive con la remodelación de los apartamentos de Northwest Park.
- Mejorar la acera a seis pies (lado derecho) de St. Camillus Drive y conectarla a la entrada de Broadacres Local Park. Esta acera debe conectarse a las entradas de la propiedad en el sitio.



Figura 17. Red de calles propuesta para el sitio de St. Camillus

5. Hampshire West Apartments, 1432 Hampshire West Court (Sitio 5)
 - a. Diseño urbano:
 - Establecer un patrón de desarrollo compacto de bloques más pequeños y calles internas en las parcelas más grandes con un paisaje urbano mejorado que promueva la actividad peatonal.
 - Mejorar la red peatonal en todo el sitio y conectar a una red peatonal más amplia.
 - b. Medioambiente:
 - Proteger y mejorar las franjas arboladas alrededor de las líneas de propiedad norte y sur.
6. Northwest Park Apartments, 475 Southampton Drive (Sitio 6)
 - a. Diseño urbano:
 - Crear una serie de bloques de desarrollo compactos dividiendo el sitio con espacios públicos, calles compartidas y senderos peatonales.
 - Crear un espacio abierto público, de propiedad privada y con un mínimo de 0.5 acres, lineal central, consistente con un espacio verde que se extiende entre Northampton Drive y Southampton Drive y se conecta con Northwest Branch Stream Valley Park en el lado sur de Southampton Drive.
 - Concentrar usos comerciales y minoristas al este del espacio abierto público de propiedad privada propuesto y más cerca de la intersección con Northampton Drive.
 - Realinear Avenel Road ligeramente hacia el oeste, en dirección a Northampton Drive.
 - b. Vivienda:
 - Garantizar que una parte significativa de las unidades sea asequible para los hogares con ingresos inferiores al 50 % del AMI.
 - Trabajar en asociación con el DHCA para identificar estrategias a fin de proporcionar unidades altamente asequibles (por debajo del 60 % del AMI) en la propiedad.
 - c. Medioambiente:
 - Esta propiedad se encuentra junto a Northwest Branch Stream Valley Park y cuenta con un bosque contiguo excepcional de alta calidad, manantiales y filtraciones, así como canales tributarios. Se necesita una evaluación de recursos naturales para determinar el alcance y la ubicación exacta de los manantiales y las filtraciones. Proporcionar protección a largo plazo de la zona forestal prioritaria y los sistemas acuáticos, y expandir la protección según sea necesario para la salud del sistema.
 - Considerar la posibilidad de colocar toda el área de bosque prioritario, que es contigua (junto a los parques M-NCPPC), en una servidumbre de conservación forestal de categoría I.
 - Retirar la basura y las especies invasivas presentes en el bosque y los sistemas acuáticos. Proporcionar plantaciones complementarias con especies que se encuentran dentro de la red de Northwest Park.
7. 7-Eleven y Pizza Hut, 16201 y 9200 New Hampshire Avenue (Sitio 7)

- a. Diseñar el espacio público abierto requerido de cada sitio para que se complementen entre sí y creen un espacio único y más significativo.
- 8. Oakview Pool (Sitio 9)
 - a. Si la propiedad no es adquirida por M-NCPPC (consultar la recomendación de Parques en todo el plan para obtener más detalles), retener el bosque a lo largo de la frontera norte y oeste de la propiedad. Es un bosque contiguo de alta calidad junto a Northwest Branch Stream Valley Park. Proporcionar protección a largo plazo de la zona forestal prioritaria y sus pendientes empinadas asociadas. Considerar una servidumbre de conservación forestal de categoría I.
- 9. Roscoe Nix Elementary School (Sitio 10)
 - a. Si se renueva la escuela, o cuando esto suceda, procurar trasladar Brookview Local Park existente para consolidar el parque junto a Northwest Branch Stream Valley Park.

ESTUDIO EN CURSO

Algunos temas que se están sometiendo a un estudio adicional incluyen:

1. El futuro de Long Branch Community Recreation Center
 - a. En la actualidad, Long Branch Community Recreation Center, que es de propiedad y gestión del Departamento de Recreación del Condado de Montgomery, se encuentra dentro de Long Branch Stream Valley, propiedad de M-NCPPC. Montgomery Parks muestra preocupación por las mejoras y ampliaciones de esta instalación en esta propiedad debido a las restricciones ambientales, pero dada la necesidad de instalaciones comunitarias en el área del Plan, el personal avanzará en las conversaciones entre Planificación, el Departamento de Servicios Generales y el Departamento de Recreación para determinar si la mejora o ampliación requiere reubicación y si podría ubicarse junto con la vivienda y los terrenos públicos existentes en el Área del Plan.
2. Estrategia para puntos de zonificación de incentivos, incluida la posible zona de superposición
 - a. El personal está explorando actualmente la zonificación de incentivos como una forma de fomentar las estrategias compartidas en la sección de Pequeñas empresas y desarrollo económico, así como el desarrollo de unidades de viviendas profundamente asequibles. Ambos pueden incluir ajustes en el menú de opciones existente, lo que requerirá una zona de superposición.
 - b. Priorizar o limitar el menú de beneficios públicos también requerirá una zona de superposición.
3. Sitios de desarrollo más pequeños que contribuyan al pago de espacios de parques más grandes o mejoras de parques fuera del sitio.
 - a. El personal analiza si esta es una recomendación adecuada para esta área del plan. Esto requeriría una zona de superposición.

4. Conectividad a través de la I-495 en el distrito New Hampshire Avenue.
 - a. Actualmente, el personal trabaja con un consultor (VHB) para analizar tres conceptos para mejorar las conexiones en 495. Se espera la entrega a principios de 2026.
5. Refinar las recomendaciones en función de los comentarios y las lecciones aprendidas de las instalaciones de creación de entornos urbanos de Eastern Silver Spring. Las instalaciones en curso y los comentarios se incorporarán a las recomendaciones del borrador de trabajo.
6. Examinar cómo se pueden implementar las recomendaciones de seguridad en el transporte dentro del derecho de paso existente de los corredores principales y a menos de ¼ de milla de las estaciones de Purple Line.

PRÓXIMOS PASOS

Después de esta sesión informativa, el equipo de planificación continuará con la participación de la comunidad para recopilar más comentarios y opiniones de todas las partes interesadas en el área del plan. La iniciativa relacionada de creación de entornos urbanos de Eastern Silver Spring comenzará la instalación en los cinco sitios en la primavera de 2026, y las instalaciones permanecerán durante tres a seis meses. A continuación, el equipo de planificación preparará el borrador de trabajo del plan, incorporando comentarios de la Junta de planificación compartidos durante esta sesión informativa, comentarios de la comunidad y conocimientos obtenidos de las instalaciones de creación de entornos urbanos. El equipo de planificación presentará el borrador de trabajo a la Junta de planificación en otoño de 2026.