

## PLAN PARA COMUNIDADES DE EASTERN SILVER SPRING

### RESUMEN DE LOS COMENTARIOS DE LA JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS: ORGANIZADOS POR DISTRITO

Este suplemento resume las opiniones de la comunidad recabadas durante la jornada de puertas abiertas celebrada el 21 de abril de 2026 en el Centro Recreativo Comunitario de Long Branch. Se recibieron comentarios, incluidas las respuestas a la encuesta de salida, en los cinco distritos del Plan y reflejan una variedad de opiniones sobre las recomendaciones preliminares.

Los comentarios de los participantes en la jornada de puertas abiertas indican que algunas personas apoyan en general las recomendaciones propuestas en materia de transporte, vivienda e infraestructura, mientras que otras expresaron importantes preocupaciones sobre recomendaciones específicas, incluidas las relativas al uso del suelo y la zonificación, entre ellas las correspondientes al emplazamiento de la YMCA y a lo largo de los corredores principales. Los participantes también expresaron preocupaciones sobre el proceso de participación. Este resumen está organizado por distrito para documentar los principales temas tratados en la jornada de puertas abiertas. Las referencias al apoyo o la preocupación que figuran en este documento reflejan únicamente las opiniones de los 140 participantes en la jornada de puertas abiertas y no deben interpretarse como representativas de las opiniones de toda la comunidad.

Lugar de residencia de los participantes en la jornada de puertas abiertas

De los 140 participantes, 118 proporcionaron información sobre su lugar de residencia dentro del Área del Plan. Se proporcionó a los participantes pegatinas de colores y notas adhesivas para indicar el distrito en el que residen.

<i><b>Distrito</b></i>	<i><b>Color</b></i>	<i><b>Número de participantes de la jornada de puertas abiertas</b></i>
<i><b>Colesville Road</b></i>	Azul	29
<i><b>University Blvd North</b></i>	Púrpura	26
<i><b>Manchester Place</b></i>	Rosa	11
<i><b>Long Branch</b></i>	Amarillo	32
<i><b>New Hampshire Avenue</b></i>	Naranja	13
<i><b>Fuera del Área del Plan</b></i>		7
<i><b>TOTAL</b></i>		<b>118</b>

## DISTRITO DE COLESVILLE ROAD

### RESUMEN

El distrito de Colesville Road generó una gran parte de los comentarios recibidos y expresó una notable preocupación por ciertas recomendaciones preliminares. Los comentarios negativos se centraron principalmente en las recomendaciones sobre el uso del suelo y la zonificación, especialmente aquellas que afectan al emplazamiento de la YMCA y a las zonas cercanas a lo largo de

Colesville Road. En general, los comentarios reflejan un claro interés por mantener el carácter del barrio y una gran atención a cómo los posibles cambios podrían afectar a la zona.

## INQUIETUDES PRINCIPALES

Los comentarios de este distrito se centraron en varias cuestiones recurrentes relacionadas con el carácter del barrio, las condiciones del transporte y el proceso de planificación:

**Terreno de la YMCA:** Un tema destacado en este distrito fue el de los cambios recomendados en la zonificación de la propiedad de la YMCA. Muchos participantes se opusieron a una re zonificación que pudiera permitir una urbanización de mayor densidad en un terreno que consideran un importante activo comunitario y un espacio abierto. Los comentarios también plantearon preocupaciones sobre la altura de los edificios, la compatibilidad con el barrio circundante, la asequibilidad de la vivienda y el papel y la influencia de la promoción privada.

**Tráfico e infraestructura:** Los participantes plantearon preocupaciones recurrentes sobre si las condiciones actuales de las carreteras y las intersecciones podrían dar cabida a un crecimiento adicional. Los comentarios hacían referencia con frecuencia a la congestión actual y a la posibilidad de un aumento del tráfico en las calles residenciales, especialmente en relación con la re zonificación recomendada a lo largo de estos corredores.

**Proceso de participación comunitaria:** Algunos participantes afirmaron que no tenían conocimiento de actividades de divulgación anteriores ni de oportunidades para participar antes de conocer las recomendaciones preliminares. Las preocupaciones sobre la transparencia y la disponibilidad de oportunidades significativas de participación fueron temas recurrentes.

**Acceso al transporte público:** Algunos participantes cuestionaron la necesidad de un desarrollo adicional y cómo encaja este distrito en el marco orientado al transporte público del plan, especialmente dada su distancia de las estaciones previstas de la Línea Púrpura y del BRT. Este fue un tema recurrente en los comentarios sobre la justificación de los cambios propuestos en la zona.

**Vivienda y desarrollo:** Los participantes expresaron su preocupación por que el nuevo desarrollo no proporcione viviendas asequibles y solo beneficie a los promotores.

## ÁREAS DE APOYO

Aunque las preocupaciones fueron más comunes en este distrito, un número menor de participantes expresó su apoyo a opciones de vivienda adicionales y a la asequibilidad. También hubo comentarios positivos sobre el concepto de una conexión peatonal que cruce la Interestatal 495 para mejorar el acceso a la Escuela Secundaria Blair.

## DISTRITO DE LONG BRANCH

### DESCRIPCIÓN GENERAL

El distrito de Long Branch mostró respuestas generalmente positivas a las recomendaciones preliminares. Muchos comentarios respaldaron las recomendaciones relacionadas con la movilidad,

la variedad de opciones de vivienda y las mejoras medioambientales, al tiempo que se señalaron cuestiones relacionadas con la asequibilidad y el desplazamiento. Esta zona también contó con la mayor representación de participantes de habla hispana.

---

## ÁREAS DE APOYO

Los comentarios de Long Branch reflejaron el apoyo en varias áreas temáticas, en particular las recomendaciones relacionadas con la movilidad, la variedad de opciones de vivienda y las políticas destinadas a mantener la asequibilidad.

**Infraestructura peatonal y de transporte público:** Las mejoras de transporte recomendadas recibieron un amplio apoyo. Los participantes expresaron interés en aceras, carriles bici adicionales, carriles de autobús y un desarrollo urbanístico que favorezca el transporte público. Los beneficios previstos de la Línea Púrpura fueron una razón común para este apoyo.

**Diversidad y asequibilidad de la vivienda:** Los participantes expresaron interés en opciones de vivienda adicionales y en que se mantuviera la asequibilidad, incluyendo la preocupación de que el aumento de los costes pudiera dificultar que los residentes actuales y futuros permanecieran en la comunidad. Algunos comentarios también sugirieron que las recomendaciones de zonificación podrían ir más allá en la ampliación de las opciones de vivienda.

**Preservación del medio ambiente:** Los participantes expresaron interés en la cubierta arbórea, la sombra, el acceso a los parques y los huertos comunitarios. Los comentarios apoyaban en general el mantenimiento de los espacios verdes al tiempo que se da cabida al crecimiento, lo que refleja el interés por equilibrar el desarrollo y la conservación.

**Pequeñas empresas y desarrollo económico:** Los participantes expresaron su apoyo a las empresas locales, incluyendo el interés por el espacio para las pequeñas empresas y el aprecio por el entorno comercial diverso del barrio.

---

## ÁREAS DE PREOCUPACIÓN

Aunque en general se mostraron a favor, los participantes de Long Branch también identificaron varias preocupaciones relacionadas con la implementación:

**Disponibilidad de aparcamiento:** Los participantes señalaron la necesidad de un aparcamiento adecuado para apoyar tanto a las empresas locales como a las nuevas viviendas.

**Servicios en los parques:** Varios participantes solicitaron aseos en los parques a lo largo del Long Branch Trail e identificaron la necesidad de más servicios adaptados a las familias.

**Impactos de la construcción:** Algunos participantes señalaron que las molestias causadas por obras anteriores les han hecho mostrarse cautelosos ante nuevos desarrollos y destacaron la importancia de minimizar los impactos futuros.

**Policía y seguridad:** Los participantes señalaron la necesidad de mejorar la seguridad, pero mostraron su preocupación por el “exceso de vigilancia policial” y su impacto en los residentes BIPOC.

## DISTRITO DE UNIVERSITY BOULEVARD NORTH

### DESCRIPCIÓN GENERAL

El distrito de University Boulevard North mostró en general una opinión positiva hacia las recomendaciones preliminares. Los participantes expresaron su apoyo a las mejoras en la infraestructura de transporte público y la transitabilidad peatonal, aunque también mostraron reservas respecto a algunas recomendaciones, en particular las relativas a la zonificación a lo largo de University Boulevard. Los comentarios plantearon inquietudes sobre la necesidad de la rezonificación, así como sobre el calendario de las obras, la gestión del tráfico y los impactos de la implementación.

### ÁREAS DE APOYO

Los residentes de University Boulevard North apoyaron en general la necesidad de viviendas adicionales, pero también expresaron importantes inquietudes sobre la escala y la ubicación de algunas recomendaciones de zonificación a lo largo del corredor.

**Infraestructura de transporte público:** Los carriles bus y otras inversiones en transporte público recibieron un amplio apoyo. Los participantes identificaron los carriles exclusivos para el transporte público como importantes para el futuro de la zona, y la infraestructura ciclista con separación física del tráfico también fue vista con buenos ojos.

**Densidad cerca del transporte público:** A diferencia de otros distritos, los participantes del distrito de University Boulevard North apoyaron en general un desarrollo de mayor densidad cerca de las estaciones previstas de la Línea Púrpura. Al mismo tiempo, los comentarios indicaron ciertas reservas respecto a la aplicación de este enfoque de forma más amplia en todo el distrito.

**Accesibilidad peatonal y uso mixto:** Los participantes expresaron su interés por una comunidad más accesible para peatones y ciclistas, con un desarrollo a una escala adecuada, un mejor acceso al servicio BRT previsto, aceras con sombra, comercios y centros de actividades de uso mixto.

### ÁREAS DE PREOCUPACIÓN

Aunque en general apoyaban los objetivos identificados en las recomendaciones preliminares, los participantes de University Boulevard North también plantearon varias preocupaciones:

**Calendario de construcción:** Los participantes hicieron hincapié en la necesidad de coordinar las principales actividades de construcción y minimizar las molestias acumuladas. Varios comentarios sugirieron secuenciar las obras futuras de manera que se tenga en cuenta la construcción en curso de la Línea Púrpura.

**Tráfico en intersecciones clave:** Los participantes señalaron que se deben tener en cuenta las condiciones de tráfico actuales en las intersecciones clave a la hora de evaluar los futuros cambios en la construcción y la circulación, y expresaron su preocupación por que el nuevo desarrollo pueda agravar la congestión.

Zonificación y uso de la tierra: Los participantes también expresaron su preocupación por el desarrollo urbanístico y sus posibles efectos sobre el carácter de la comunidad.

Parques y espacios abiertos: Los participantes manifestaron su preocupación por la conservación de los espacios verdes dentro de su distrito e identificaron la necesidad de contar con más espacios de reunión para la comunidad.

## DISTRITO DE NEW HAMPSHIRE AVENUE

### DESCRIPCIÓN GENERAL

El distrito de New Hampshire Avenue mostró una respuesta ampliamente positiva a las recomendaciones presentadas en la jornada de puertas abiertas. Los comentarios se centraron principalmente en los parques, el transporte, la calidad medioambiental y el acceso a los servicios del barrio.

### ÁREAS DE APOYO

Áreas de apoyo Los comentarios sobre la avenida New Hampshire reflejaron interés en varias mejoras comunitarias y agradecimiento por la oportunidad de aportar opiniones.

Mejora de los parques y conectividad de los senderos: Los participantes apoyaron en general la mejora y ampliación del acceso a los senderos y la incorporación de equipamientos como aparatos de ejercicio en los parques. Los comentarios indican que los senderos y las actividades recreativas al aire libre son activos importantes para el barrio.

Mejoras en el transporte: Los participantes respondieron positivamente a las propuestas de transporte y solicitaron específicamente un semáforo en la entrada de los apartamentos Northwest Park para mejorar la seguridad de los peatones.

Acceso a alimentos saludables: El acceso a tiendas de alimentos saludables, especialmente en la zona de Northwest Park, se reveló como una prioridad clara en este distrito. Los participantes también expresaron su apoyo a un programa de promoción de los negocios históricos para fortalecer el comercio local.

Sostenibilidad medioambiental: Los participantes expresaron su interés por el diseño de edificios sostenibles y por contar con espacios verdes y limpios en todo el distrito.

Proceso de participación: Algunos participantes expresaron su agradecimiento por la oportunidad de aportar sus opiniones y por la implicación del personal en la jornada de puertas abiertas.

### ÁREAS DE PREOCUPACIÓN

Aunque las opiniones fueron en su mayoría positivas, los participantes también señalaron las siguientes preocupaciones:

Requisitos de aparcamiento: Algunos participantes señalaron que las nuevas viviendas asequibles deberían incluir un aparcamiento adecuado, y varios comentarios sugirieron dos o más plazas por vivienda.

Seguridad en los parques: Los participantes solicitaron que se mejorara la seguridad en los parques para abordar las preocupaciones sobre el vandalismo y el vagabundeo. Se planteó la preocupación por un exceso de presencia policial.

## MANCHESTER PLACE DISTRICT

### DESCRIPCIÓN GENERAL

El distrito de Manchester Place registró el nivel de participación más bajo de los cinco distritos. Los comentarios de esta zona reflejaron el apoyo a las mejoras en la infraestructura medioambiental y para ciclistas, junto con preocupaciones similares a las planteadas en los distritos cercanos sobre el emplazamiento de la YMCA y la compatibilidad con el barrio.

### ÁREAS DE APOYO

Los residentes de Manchester Place expresaron su apoyo a las recomendaciones sobre infraestructura y medio ambiente:

Infraestructura para ciclistas: Los participantes expresaron su apoyo a la creación de carriles para bicicletas adicionales con separación física del tráfico vehicular. Este fue uno de los temas positivos más mencionados en el distrito.

Conservación de árboles: Los participantes identificaron la conservación de los árboles existentes y la plantación de nuevos como prioridades importantes. La infraestructura verde y la gestión de las aguas pluviales también recibieron una acogida positiva.

Seguridad y conectividad de los senderos: Los participantes hicieron hincapié en la importancia de los senderos de Sligo Creek y solicitaron semáforos en los cruces de los senderos para mejorar la seguridad. Los comentarios también destacaron la necesidad de una coordinación continua con las partes interesadas locales en los senderos y la cuenca hidrográfica a medida que avanza el proceso de planificación.

Proceso de participación: Algunos participantes expresaron su agradecimiento por la oportunidad de aportar sus opiniones y por la implicación del personal durante la jornada de puertas abiertas.

### ÁREAS DE PREOCUPACIÓN

Los comentarios de Manchester Place plantearon varias preocupaciones que coincidían con los temas escuchados en los distritos adyacentes:

Terreno de la YMCA: Al igual que en los comentarios del distrito de Colesville, algunos participantes expresaron su preocupación por los posibles cambios en el terreno de la YMCA y su efecto en el carácter del barrio.

Alineación del plan con el barrio: Algunos participantes señalaron que los cambios de zonificación propuestos no se ajustaban a su visión del carácter actual del barrio y pidieron un enfoque de planificación más adaptado.

Aparcamiento para comercios: Los participantes expresaron su preocupación por la disponibilidad de aparcamiento adecuado para dar servicio a los comercios de la planta baja.

## CONCLUSIÓN Y PRÓXIMOS PASOS

Los comentarios de la jornada de puertas abiertas del ESSCP reflejan una variedad de perspectivas en los cinco distritos. Algunas recomendaciones recibieron apoyo, mientras que otras generaron inquietud o solicitudes de aclaraciones adicionales. El objetivo de este suplemento es documentar los temas planteados por los participantes de forma clara y organizada, y demostrar que los comentarios de la comunidad se están escuchando y considerando cuidadosamente. El personal utilizará esta información, junto con otros resultados de la participación, análisis técnicos y comentarios del Consejo de Planificación, para seguir perfeccionando las recomendaciones y apoyar una participación comunitaria reflexiva, transparente y receptiva de cara al futuro. Las recomendaciones revisadas se publicarán junto con el borrador de trabajo del plan, previsto para este otoño.

## PLAN PARA COMUNIDADES DE EASTERN SILVER SPRING

### TRANSCRIPCIÓN DE LOS COMENTARIOS DEL CONSEJO

#### PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

¿¿2023??? No se sabía nada de este plan hasta hace unos meses.

Se necesitan más conversaciones con la comunidad de Colesville

Vivo en Indian Spring y no me invitaron a ninguna reunión ni recibí ninguna notificación. ¿Cómo se considera esto una participación comunitaria activa?

Nadie habló con mi comunidad más cercana antes de elaborar un plan de uso. Todos estamos sorprendidos.

Los mensajes son falsos o confusos. La falta de mención a la zonificación implica falta de transparencia.

No cambien nunca Indian Springs. Vayan a White Oak si les gusta una mayor densidad. Estaría encantado de ayudar a que su visión sea realista.

Es necesario gestionar el aumento del tráfico en las calles del barrio debido a que la gente no puede circular por Wayne. Colesville Rd está fuera de control, especialmente en Dale Dr. y Sligo Creek Parkway.

Defina “asequibilidad”.

La comunicación con el corredor de Colesville Rd ha sido una farsa. No hubo contacto con los barrios hasta una reunión iniciada por los residentes en la que no se permitieron preguntas del público y una presentación imprecisa agotó el tiempo.

Como una de las viviendas afectadas, no se nos invitó a ninguna reunión ni recibimos ninguna nota sobre este plan o su concepto; no hubo ninguna participación de la comunidad en Indian Spring.

Necesitamos una lista de con quiénes han hablado desde 2023.

No se menciona la circulación segura y cómoda de los vehículos. Este es un problema mucho mayor que cualquier otro. Llevo 40 años viviendo aquí y todavía no hay aceras.

NO TOQUEN EL PARQUE DETRÁS DE LA YMCA: efectos negativos para la salud mental y el medio ambiente.

¿Cuál es el plan para el tráfico? ¿Se ha realizado algún estudio de tráfico para el cambio propuesto en Colesville y dentro del barrio de Indian Spring?

Ya existe una forma segura y cómoda de ir desde Indian Springs en autobús hasta el metro.

Acudan a los barrios, no solo a los eventos comunitarios, para obtener una muestra representativa.

Por favor, muestren cuáles fueron los acuerdos derivados de las conversaciones desde 2023.

Parques seguros sin vandalismo.

Mantengan informados a los amigos de Sligo Creek.

Parques seguros sin vagabundos: así tendremos más seguridad.

¡Gracias por escuchar!

Es muy tarde para enterarse de los grupos de planificación comunitaria. Me preocupa que mucha gente se esté enterando ahora de que se formaron grupos de trabajo comunitarios para aportar ideas. Ojalá se hubiera contactado con todos los barrios.

Necesitamos más centros comunitarios - Es necesario que se debata sobre los centros comunitarios en las reuniones comunitarias.

¡Llevamos años sin carreteras transitables sin obras! ¡No destruyan University Blvd hasta que la Línea Púrpura esté terminada!

Más viviendas son clave para la asequibilidad.

¡¡CARRILES DE AUTOBÚS F1!!

Ustedes han escuchado, han documentado: Consejo/Junta, presten atención.

# Community Engagement Participación comunitaria

Go to neighborhoods not just community events for representative sample

## What We've Heard So Far

Since 2023, we've been speaking with community members about their needs, aspirations, and hopes for the future of the Plan Area. Across these conversations, we've consistently heard:

## Lo que hemos escuchado hasta ahora

Desde 2023, hemos estado conversando con miembros de la comunidad sobre sus necesidades, aspiraciones y esperanzas para el futuro del Área del Plan. A lo largo de estas conversaciones, hemos escuchado de manera consistente:

I live in Indian Spring and was not invited to any meetings or receive any notices. This active community engagement opportunity was a miss for me too.

Montgomery Planning needs to be more inclusive of all neighborhoods.

There is already a safe and convenient way from Indian Spring by bus Metro

What is the plan for traffic on this A traffic study for change proposals on Colesville and within Indian Spring neighborhood

Do Not Touch the Park behind the Park

Parques seguros Sin vigilancia pedimos mas Seguridad

THANK YOU FOR LISTENING!

Community in Colesville Rd area has been a force. No one outreach to neighborhoods with a road project instead only at which projects were announced from Plan + Vision

Excitement about the Line Morada, along with concerns about potential changes such as affordability

Messages are disingenuous/paralyzing. No mention of zoning means lack of transparency.

Don't ever change Indian Springs. Go to white oak if you love more diversity. I will be happy to help.

Need for safe and convenient ways to get around without a car

FL BUS LAMES!

As one of the impacted homes we were not invited to any meeting and we receive any notice of the plan or its impact. Please make sure we are included.

You have LISTEN, you have DOCUMENTED - BONUS KUDOS UP

Excitement about the Line Morada, along with concerns about potential changes such as affordability

Excitement about the Line Morada, along with concerns about potential changes such as affordability

We have a lot of people without cars. Please consider this. Don't leave up the road. All people have a right to drive!

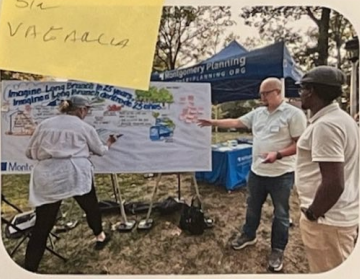
Need to manage increased traffic on neighborhood streets because of people not able to drive on Wayne. Colesville Rd. is out of control especially at Oak Dr and Slope Creek Parkway

More Housing for all

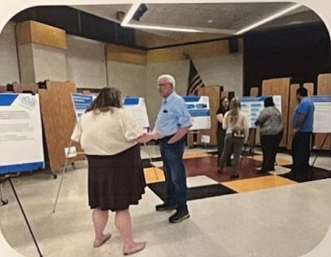
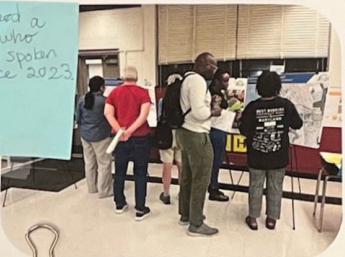
Some affordability

Funding by Gen3. We have skills to help design + build

Keep Friends of Sligo Creek in the loop



We need a list of who you've spoken to since 2023



## PROCESO DEL PLAN MAESTRO

Falta de participación de la comunidad de Indian Springs. Puede que se hayan puesto en contacto con el Consejo, pero nunca recibimos ningún folleto por correo ni fuimos invitados a una reunión en nuestro barrio, donde se producirá una enorme pérdida de espacio verde en la YMCA.

Ninguna de las viviendas afectadas recibió notificación alguna, ni hubo debate alguno sobre los cambios de zonificación. Ninguno de nosotros recibió comentarios al respecto.

No hubo debate con la comunidad afectada sobre los cambios de límites.

No se nos notificó hasta hace unas semanas que este plan estaba en marcha. Ni folletos, ni panfletos, ni nada. Cero comunicación.

Nadie en la comunidad de Indian Springs fue notificado; nos oponemos a esto, ya que cambiaría por completo el espacio del parque, la seguridad debido al tráfico y dificultaría la adaptación de las escuelas.

Esta propuesta es profundamente decepcionante. Elegimos este barrio por su tranquilidad, seguridad y sentido de comunidad, y hemos invertido mucho en construir una vida aquí con nuestra familia. Permitir este plan en su forma actual alteraría de manera fundamental el carácter de nuestro barrio y aumentaría los ya preocupantes riesgos de seguridad vial para nuestros hijos. Por favor, reconsideren este plan prestando mayor atención a los niños que viven aquí.

Nunca se me contactó durante la fase de visión y análisis: Verano de 2024 - otoño de 2025.

Aunque me encanta mi vivienda unifamiliar, estoy a favor de que haya más viviendas, ya que una mayor oferta contribuirá a la asequibilidad. Espero que los barrios densos sean más (palabra ilegible) y estén a poca distancia a pie de University Blvd. North.

Muy insatisfecho con el esfuerzo de comunicación: resulta muy difícil obtener los detalles necesarios para comprender el impacto en el distrito de Colesville. Ustedes hacen referencia a diversos documentos y políticas, pero estos detalles son confusos y no los ponen de relieve. Ejemplos: ¿qué ocurre exactamente en Caroline Ave? ¿Habrá potencialmente mucha más gente en Y? ¿Cómo van a hacer caber a cientos de personas y coches más en las calles que desembocan en Y? ¿Cómo van a hacerlo cuando añadan carriles para ciclistas y aceras? ¿Cómo va a entrar y salir la gente del distrito de Colesville? ¿Dónde va a aparcar la gente? ¿Dónde van a jugar los niños cuando ya no exista el campo de Y? ¿Andarán en bicicleta? ¿Qué casas perderán gran parte de sus jardines delanteros? ¿Cómo soportaría la gente el ruido de las obras, la pérdida de plazas de aparcamiento y la maquinaria de construcción en el corredor de Colesville/Worth Ave? ¿Por qué no se explica cómo aumentar la densidad de población de forma más justa? ¿Por qué no hay foros de preguntas y respuestas donde la gente pueda escuchar ampliamente las preocupaciones de los vecinos y las respuestas de la comisión?

Ningún proceso de Plan Maestro comienza sin la participación de la comunidad. Este Plan Maestro tendrá problemas sin ella. Deberían avergonzarse.

¿Dónde se reflejan las escuelas en el plan? Activo comunitario, fuente de opiniones, pilar de la planificación.

¡Gracias! Espero que haya más viviendas adaptadas a la Línea Púrpura y al transporte público con la rezonificación.

Mejora de la piscina comunitaria de Long Branch.

He pasado por una construcción de mierda con la MMPA. Sé que la consulta pública no cambia ningún plan del Consejo de Planificación.

La calle Piney Branch está en muy mal estado debido a las obras del metro. Esperamos que arreglen la calle porque tiene muchos baches. Y hay mucho tráfico en Piney Branch. La calle Piney Branch está en muy mal estado debido a las obras del metro. Esperamos que arreglen la calle porque tiene muchos baches. Y hay mucho tráfico en Piney Branch.

GRACIAS, parques y planificación.

La congestión del tráfico en Piney Branch es un problema importante. Por favor, incorporen un estudio de tráfico en las primeras fases de planificación.

Gracias por su iniciativa de rezonificación, es una decisión acertada. ¡Estoy deseando que llegue!

El tráfico y las escuelas son problemáticos para Indian Springs.

Una vez que la Línea Púrpura esté en funcionamiento, ¿habrá permisos de aparcamiento en el barrio? Se necesitan permisos.

¡Me encanta este plan! ¡Más!



## VISIÓN DEL PLAN Y OBJETIVOS

Indian Springs no linda con la Línea Púrpura. Nuestros vecinos no la utilizarían, por lo que no debería verse afectada.

Las zonas previstas para la rezonificación ya son las más densas desde el punto de vista socioeconómico y las más diversas racialmente. No permitan un desarrollo que desplace a estas comunidades.

¿Cómo van a exigir responsabilidades a los futuros promotores inmobiliarios en relación con los cambios en la vivienda?

En IS/SOECA, la zona de reurbanización ya es más asequible. No está claro qué se mejoraría.

¿Por qué eliminan la zonificación actual del espacio verde de la YMCA? Este cambio tiene el efecto contrario.

Pero la urbanización del terreno de la YMCA eliminará el espacio verde en Indian Spring y los rascacielos desentonan por completo.

Sí, pero ni la Línea Púrpura ni el BRT pasan a menos de 1 milla de nuestras casas (Indian Spring); lo mismo ocurre con SOECA.

Tienen previsto cambiar la zonificación donde no existe ninguna de estas oportunidades (SOECA).

No hay paradas cerca de nuestro barrio, pero nos afectará negativamente con más atajos en las calles.

¿Crear formas más seguras de desplazarse? ¿Cómo puede ser eso cierto en los barrios donde el aparcamiento y el tráfico serán tan intensos que caminar e ir en bicicleta resultará peligroso —Indian Springs—?

Compramos nuestra casa en Long Branch porque la Línea Púrpura estaría cerca y me llevaría al trabajo. Lamentablemente, me habré jubilado antes de que entre en funcionamiento debido a los retrasos. Se tarda demasiado en construir en Maryland.

No tienen ni idea de qué beneficios aportará la Línea Púrpura. Deberían dejar que la Línea Púrpura funcione durante unos años antes de planificar lo siguiente.

Están modificando la zonificación en una zona donde no hay mejoras en el transporte público (SOECA/Indian Springs).

Planteé esta pregunta en un correo electrónico y me respondieron que no habrá viviendas asequibles adicionales en SOECA/Indian Springs.

Esto no generará seguridad, sino que provocará congestión en los ya peligrosos cruces de Colesville y University.

Fue una pesadilla conducir hasta aquí. Todas las intersecciones fallan. ¿Dónde está la mejora del tráfico viario en esta visión? La Línea Púrpura y el aumento de la densidad de viviendas no hacen más que agravar el problema.

Sí, pero en todo el barrio, no concentradas en calles que ya cuentan con viviendas de alquiler y que son mucho más diversas que el resto de la comunidad.

En la zona objetivo de SOECA ya existen problemas de tráfico graves y peligrosos que no se han abordado. Llevamos al menos 20 años pidiendo ayuda.

Estoy de acuerdo con el comentario anterior (^), y aunque estos son buenos objetivos, este plan no cumple con la mayoría de ellos.

En realidad, nadie se puso en contacto con mi comunidad local antes de elaborar el plan.

Un plan terrible. Nadie se puso en contacto con la comunidad local ni con las calles afectadas antes de presentar este plan. Eliminará los espacios verdes. Aumentará sustancialmente el tráfico y la afluencia de personas. No hay infraestructura. Aumentará el número de coches en el barrio.

El barrio necesita más cargadores de alta velocidad para vehículos eléctricos.

Seguirá sin haber viviendas asequibles, ya que no se puede obligar a los promotores a ofrecerlas. Este es un plan ingenuo.

Es necesario adquirir la YMCA y sus terrenos para poder construir. ¿Se ha debatido esto?

Queríamos un ambiente de pequeña comunidad cuando compramos nuestra casa hace más de 25 años; esta recalificación cambiará al 100 % nuestro barrio con más coches, tráfico, gente, escorrentía y contaminación.

SOECA/Indian Springs North Hills no forman parte de la comunidad de Long Branch (pertenecen a Silver Spring y Four Corners).

Se tarda más de una hora, hay que tomar dos autobuses y el metro para llegar al centro de Washington D. C. Por lo tanto, en realidad no está creando oportunidades.

Indian Spring no es Long Branch; no hay necesidad de urbanizar ni mejorar Indian Spring.

¿Dónde está el espacio para los parques? ¿Long Branch Stream Valley?

Los jóvenes —especialmente los de secundaria media y superior— necesitan más y diversos espacios para el ocio y para reunirse de forma segura. Me encantaría ver un centro comunitario o de ocio en el actual “punto de montaje” de University Blvd.

Contar con una vivienda MUY asequible es la única forma de mantener la diversidad cultural y socioeconómica que tanto apreciamos.

¿Por qué no puede ser más verde el espacio entre las vías de la Línea Púrpura en Piney Branch?

No queremos que nos aumenten la renta por la Línea Púrpura y queremos que nos den al menos un año de transporte gratuito porque la economía de la comunidad de Long Branch no es muy buena.

¿Colocarán cercas de seguridad alrededor de la Línea Púrpura?

No queremos que aumente la renta por la construcción de la Línea Púrpura.

¡Necesitamos carriles bus para que el M12 llegue más rápido a la Línea Púrpura!

Reparen los baches de las carreteras.

Por favor, reparen los baches y los grandes desniveles. Es peligroso para todos.

NO AL DESALOJO

¡¡¡Pero!!! ¿Subirán la renta?

Queremos asegurarnos de que la renta no aumente debido a la Línea Púrpura.

Viviendas asequibles

Nadie en mi barrio ha pedido esto.

El ayuntamiento de S-S (¿Silver Spring?) debe abordar esto de frente. ¡No confíen en los promotores inmobiliarios para resolver el problema!

No se obsesionen con esto; nada de lo que hagamos a nivel local tendrá impacto sin una legislación estatal o federal firme.

Vivo en una vivienda unifamiliar cerca de la estación de Manchester. Ya contamos con una excelente variedad de viviendas (apartamentos, dúplex, casas), por lo que no necesitamos una mayor densidad.

Dado que el teletrabajo y los oficios son una realidad, ¿mejoras en las infraestructuras?

La vivienda asequible es esencial para preservar nuestro barrio.

La vivienda asequible debe contar con al menos dos plazas de aparcamiento por unidad. Todo el mundo trabaja y todo el mundo conduce.

No hay parques en el lado este de University, cerca de Montgomery Knolls, ninguno. Tengo que cruzar University Blvd.

Partidario de un fideicomiso comunitario o de más viviendas subvencionadas.

¿Por qué se queja de la vivienda asequible?



## SI SE PRODUCEN CAMBIOS EN LOS PRÓXIMOS 20 AÑOS, MI COMUNIDAD NECESITA...

Disponer de muchas, muchas opciones de tiendas de comestibles que no sean Giant.

Estamos experimentando un montón de cambios ahora mismo. No dentro de 20 años. Estamos abrumados.

Debe seguir siendo un lugar donde los docentes y los funcionarios puedan permitirse vivir, con espacio para que sus hijos estén cerca y con opciones de viviendas más pequeñas para las personas mayores.

Mi comunidad y Silver Spring en general necesitan tener un aspecto MÁS LIMPIO, MÁS VERDE, MÁS ORDENADO y, en definitiva, más “ELEGANTES”. ¡La gente tiene que cuidar sus propiedades!

Que no esté completamente congestionado por el tráfico.

Que haya menos congestión (de personas y coches), algo que su plan de rezonificación aumentará.

Un plan bien pensado, no solo relajar la zonificación a niveles que no encajan con el barrio.

### VIVIENDAS SEGURAS Y ASEQUIBLES

Me gustaría poder cruzar la zona a pie o en bicicleta y desplazarme de una estación de tren a otra.

Accesibilidad para peatones y ciclistas, mayor densidad, BRT, aceras con sombra, diversidad, comercios, uso mixto, comunidad cerca de Long Branch, mejores parques, LBHAT y estaciones de Lime.

20 años es mucho tiempo; debemos adaptarnos al crecimiento y a la demanda que generarán la Línea Púrpura y la población y los servicios de esta comunidad. Permitir cada vez más tipos de viviendas. Permitir pequeños negocios.

Grandes rascacielos para hacer frente a la demanda de la Línea Púrpura y aprovechar las ventajas del transporte público.

La creación de espacios requiere actividades. Permitir carritos comerciales de algún tipo para que se convierta en un destino por el que merezca la pena salir del patio.

No habrá congestión si se toma el autobús y la Línea Púrpura; usted es el tráfico.

# If change happens over the next 20 years, my community needs...

## Si hay cambios en los próximos 20 años, mi comunidad necesita...

WALKABILITY  
BIKEABILITY  
HIGHWAY DEPENDENCY  
BAT  
SHARED WHEELCHAIRS  
DIVERSITY RETAIL  
MORE USE COMMUNICABLE  
SUPPORTABLE  
BETTER PARKS  
LARGE STATIONARY

To have multiple multiple grocery options that are not giant

Needs to still be a place where transactions & goods services can still afford the time and effort for their kids to be there. And diverse options.

A thoughtful plan, not just loosening zoning to levels that do not match the neighborhood

SAFE,  
AFFORDABLE  
HOUSING

... my community.  
+ Silver Spring in general, needs to look CLEANER, GREENER, NEATER, + more well, "HIGH CLASS". People need to take care of their properties!

Would Aspire TO WALK OR BIK ACROSS THE AREA + FROM ONE TRAFFIC SYSTEM TO ANOTHER

Placemaking needs things to do. Allow commercial cars or something to make it a destination worth leaving the car for

We are ~~too~~ experiencing a ton of change now. Not 20 yrs from now. We are overwhelmed

20 years is a long time. We need to accommodate the growth & demand that the people live in this community's people & companies will generate. We need to have things that allow with business

To not be completely congested with traffic

To have less congestion (people + cars) which your plan to rezone will only increase

Big highways over ground to take care of peak the demand + the numbers of the transit priority.

Won't be ↑ Congested if a take bus + fly are the traffic

## ZONIFICACIÓN Y USO DE LA TIERRA

### DESCRIPCIÓN GENERAL DEL USO DE LA TIERRA Y LA ZONIFICACIÓN

Por favor, dejen el terreno de la YMCA tal y como está: una mayor densidad y edificios más altos cambiarán significativamente el ambiente y el carácter del barrio residencial.

Todas las comunidades de apartamentos existentes tienen una grave falta de plazas de aparcamiento. Todas las nuevas viviendas asequibles deben contar con al menos dos plazas por unidad.

De ninguna manera es esto cierto; es optimista, pero muy poco probable. Los promotores construyen lo que más dinero genera.

Esto es ingenuo; está claro lo que harán los promotores inmobiliarios con el tiempo, independientemente de la comunidad.

Es necesario establecer límites a cualquier proyecto urbanístico. Un promotor que adquiera un terreno puede construir algo barato y feo para maximizar sus beneficios; lo complicado de este proceso es que primero se modifique la calificación urbanística y, después, pase lo que pase.

No se desea una modificación de la calificación urbanística para construir un edificio de apartamentos de 10 plantas en uno de los únicos espacios verdes abiertos. Aumentará considerablemente el tráfico de coches, incrementará la contaminación y cambiará el aspecto y el ambiente de nuestro, "quizá", tranquilo barrio.

Es IMPRESCINDIBLE abordar las preocupaciones sobre el tráfico. Los niños pequeños ya tienen dificultades para desplazarse con seguridad con los autobuses actuales.

Colesville no está en la Línea Púrpura. Plan poco realista. Me opongo a la rezonificación de cualquier parte de Indian Springs. Nuestro barrio cambiará por completo.

La rezonificación es una forma inteligente de aumentar la diversidad y la asequibilidad de la vivienda, incluso en Indian Springs.

Se necesita un parque público en el complejo de apartamentos Flower Branch, donde antes lo había pero ya no.

La intersección entre University y Wayne/Buckingham NO PUEDE soportar las obras. Ya hay atascos de tráfico de camino a la escuela primaria Montgomery Knolls.

Estas normas deben especificarse ahora.

Más cafeterías, menos tiendas de licores.

Más opciones de vivienda en más lugares. La rezonificación podría ser más ambiciosa.

Nos mudamos a la zona por el carácter histórico de las viviendas. Cualquier nueva construcción debería ser armoniosa, de estilo colonial español.

Soy consciente de que necesitamos más viviendas, pero mi barrio en Indian Springs se construyó en 1940; las calles no son anchas y no pueden soportar más tráfico ni coches aparcados. ¿Por qué no puede el condado considerar la construcción de adosados en lugar de un rascacielos? A mis hijos adultos les gustaría poder vivir en una vivienda adosada.

A menudo, el propietario no es el residente, por lo que muchos podrían perder rápidamente sus hogares.

# Land & zoning

# Uso del suelo y zonificación

ALL EXISTING ART COMMUNITIES ARE SAFELY UNDER MARKED  
ALL NEW AFFORDABLE HOUSING MUST HAVE 2+ STOREYS

## What is zoning?

Zoning is a set of local rules that say what can be built on each piece of land. Some zones allow single family houses, some allow apartment buildings, some allow stores and some allow for a mix of uses – which could look like a coffee shop or grocery store on the first floor of a building and apartment buildings on the upper floors.

## If zoning changes, does that mean the neighborhood will look different?

No. A zoning change does NOT tear anything down, change what's already built, or force anyone to rebuild. All it means is that the rules for that property are updated so that different types of buildings are allowed in the future. The property owner chooses. Nothing actually changes unless a property owner decides to do something.

## What are CR, CRT and CR zones?

These are part of the mixed-use family of zones that allow commercial uses (C) as well as residential (R) uses. Even though the CRN zone can allow a mix of uses, including stores or other commercial uses; for recommendation #1, it will be residential-only. Commercial uses will be allowed, beyond what is already allowed today in residential neighborhoods, such as day care, hair salons, and other service businesses. Projects developed through the CRT zone include community benefits of the development process. For example, on larger sites, parks and public spaces, and streetscape improvements, such as wider, more comfortable sidewalks.

## What is an overlay zone?

An overlay zone adds extra rules on top of the standard zoning. The plan, make sure that new homes fit the neighborhood, buildings are placed correctly on their lots, and development doesn't overwhelm the area.

## ¿Qué es la zonificación?

La zonificación es un conjunto de reglas locales que determinan qué se puede construir en cada terreno. Algunas zonas permiten viviendas unifamiliares, otras permiten edificios de apartamentos, otras permiten tiendas, y algunas permiten una combinación de usos –por ejemplo, una cafetería o tienda en el primer piso y apartamentos en los pisos superiores.

## Si cambia la zonificación, ¿significa que el vecindario se verá diferente de inmediato?

No. Un cambio de zonificación no derriba nada, no cambia lo que ya existe ni obliga a nadie a reconstruir. Solo significa que las reglas para esa propiedad se actualizan para permitir diferentes tipos de edificios en el futuro, si el propietario decide hacerlo. Nada cambia a menos que un propietario elija hacer algo.

## ¿Qué son las zonas CRN, CRT y CR?

Estas zonas forman parte de un grupo de zonas de uso mixto que permiten usos comerciales (C) así como usos residenciales (R). Aunque la zona CRN puede permitir una mezcla de usos, incluyendo tiendas u otros usos comerciales, para la recomendación #1 será solamente residencial. No se permitirán nuevos usos comerciales más allá de lo que ya está permitido hoy en vecindarios residenciales, como guarderías o negocios desde el hogar. Las propiedades desarrolladas bajo la zona CRT deben incluir beneficios comunitarios como parte del proceso de desarrollo. Por ejemplo, en sitios más grandes: nuevos parques y espacios públicos, servicios de vecindario y mejoras a las aceras para hacerlas más anchas y cómodas.

## ¿Qué es una zona superpuesta (overlay zone)?

Una zona superpuesta agrega reglas adicionales encima de la zonificación regular. En este plan, ayudará a garantizar que las nuevas viviendas se adapten al vecindario, que los edificios se ubiquen correctamente en sus lotes y que el desarrollo no sobrecargue el área.

Please have the GMA site as it is - > density + taller bldgs will significantly change the neighborhood

Good ground rules on a city development. Critically looking at the city build, including changes to planning process. What's important about this process is to ensure that plan, what happens happens.

zoning for a 10 story apt building in one of the city's open green spaces is not desired. We need to make sure that the city's policies will change the way we build.

Traffic concerns MUST be addressed. Little kids already struggle to move safely with existing cars.

Why this is here is a strategic decision. Strategic decisions are made by the city.

This is a strategic decision. What developers will do over time is a reflection of the city's strategy.

Collegiate is not on the purple line. Immediate plan. Opposed to zoning out part of urban space. Our neighborhood will be a mix of uses.

Re-zoning is a smart way to increase housing diversity and affordability. Even in urban areas.

Public Park needs to be in the Flower Branch Appart. What's important about this is that we have a public space before we have a residential development.

Public Park needs to be in the Flower Branch Appart. What's important about this is that we have a public space before we have a residential development.

More housing choices in more places. Zoning could be more ambitious.

I think we need more housing that is affordable. In urban areas, we need to make sure that the city's policies will change the way we build.

More coffee shops. Lower liquor prices.

We moved to the area due to the historical nature of the homes. Any new construction should be reminiscent-Spanish Colonial.

In the urban areas, we need to make sure that the city's policies will change the way we build.

The property owner often is not the resident, so they could quickly lose their home.

Public space is important. We need to make sure that the city's policies will change the way we build.

Public space is important. We need to make sure that the city's policies will change the way we build.

## OPORTUNIDADES PARA MÁS TIPOS DE VIVIENDAS A LO LARGO DE LAS PRINCIPALES CARRETERAS Y CERCA DE LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA PÚRPURA

Dejar la zonificación actual tal y como está a lo largo de Flower Ave

¿Por qué no se llevó a cabo un estudio de estructuras históricas para la zona de Colesville? Nosotros queremos eso. Es necesario.

Para ofrecer más opciones a los propietarios, habría que incluir toda la región o el condado. La zona más asequible es la elegida para la remodelación.

En la zona de la estación de Manchester contamos con una maravillosa mezcla de casas, dúplex, etc. Pero no necesitamos más densidad.

Colesville Road no está en la Línea Púrpura. No necesitamos más viviendas a lo largo de Colesville Road, ya es un cuello de botella.

¿Por qué es necesario rezonificar el terreno de la YMCA para dar cabida a un edificio de 10 plantas dentro de un barrio residencial? La altura parece absurda.

El edificio Discovery nos trajo la esperanza de mejoras; no estoy seguro de qué podrían construir los promotores.

¿Cómo se verá afectado el tráfico? ¿Se ha tenido en cuenta tanto a los que se desplazan diariamente al trabajo como a los residentes actuales?

Ya nos enfrentamos a problemas de seguridad relacionados con el tráfico en calles residenciales estrechas (especialmente en Franklin-Hamilton Ave.) Este plan no aborda las preocupaciones existentes y, casi inevitablemente, las agravará.

Necesitamos que la escuela New Hampshire School sea nueva y más grande. Necesitamos que la escuela New Hampshire School sea nueva y más grande.

Me gustaría ver un nuevo edificio escolar en la New Hampshire State School.

Esta propuesta es bastante buena y completa. Más densidad, por favor. Los dúplex, tríplex y pequeños apartamentos contribuirán a aumentar la densidad, lo que generará una mayor demanda de servicios comerciales y zonas más transitables a pie. Los dúplex y tríplex pueden ayudar a atraer a compradores más jóvenes y nuevos al barrio.

¡Las viviendas unifamiliares y multifamiliares son estupendas! ¡Asegúrense de que haya suficiente aparcamiento!

¿Se ha realizado un estudio de estructuras históricas? Nuestras casas tienen 100 años... ¿No es esto obligatorio?

50 pies es una altura excesiva junto a casas de una sola planta

(en respuesta al comentario anterior) ¡Así que no es lo suficientemente alto! A este señor le dan miedo los edificios

Crear nuevas oportunidades locales para que los negocios puedan seguir atendiendo a sus clientes.

Es necesario rezonificar hasta 1/2 milla de las estaciones de transporte público; 1/4 de milla no es suficiente en una crisis de asequibilidad.

Aumentar la oferta de viviendas en Long Branch Village supondría un riesgo para la seguridad. Las casas y las parcelas son pequeñas. El aparcamiento ya es escaso. El acceso desde y hacia la universidad ya es arriesgado, a veces inseguro.

Esta propuesta no rezonifica las zonas más cercanas al transporte público. Este mensaje no tiene sentido.

Aumenten la densidad urbanística en MÁS zonas de nuestro barrio

50-45` es demasiado alto para las zonas propuestas en SOECA/IS. Bloqueará la luz y el aire, y abrumará a las viviendas existentes.

¡NO REZONIFIQUEN, el tráfico ya es malo! ¡Ahora se necesitan 4 semáforos para salir de Franklin!

Llevo más de 40 años viviendo aquí y me preocupa el plan de rezonificación. Vivo en Glenville Rd y creo que están destrozando un barrio estable, de bajos ingresos y diverso.

Llevo 20 años viviendo aquí, pero ahora no podría permitirme mudarme aquí. ¡Más viviendas asequibles y abundantes!

Amplíen la zona de rezonificación. El transporte público debería apoyar las calles y zonas de calidad.

No es razonable que un propietario tenga que derribar su propia casa para construir un dúplex o un triplex.

No están “dando a los propietarios la opción de construir otros tipos de viviendas”, sino que están dando a los promotores la opción y la capacidad de destrozarnos nuestro barrio y obligar a los residentes a vender o a enfrentarse a la pérdida del valor de sus propiedades.

Amplíen la zona de rezonificación. El transporte público debería apoyar las calles y zonas de calidad.

Dentro de 20 años, la mitad de los desplazamientos se realizarán en transporte público y en bicicleta.

La Franklin Ave. y la Hamilton Ave. deberían convertirse en calles de sentido único o en callejones sin salida. ¡Hay problemas diarios con el tráfico de paso y los niños!

Esta es la zona o manzana más densamente poblada de la zona: de Sligo a Leighton en Colesville.

Por favor, devuelvan esta sección a la zona norte y oeste de Silver Spring (o Four Corners).

Me preocupa lo que significa la densidad, es demasiado vago. No más de tres plantas en Colesville.

Schyler en Wayne + Flower, limitar a 35' (triplex)

¿Por qué no abrir más la zona a la vivienda multifamiliar?

Se ha omitido la Y: ¿cuántas viviendas y coches más habrá en el barrio? Demasiados.

Apoyo una densidad de 50 pies de altura a lo largo de Colesville. Gracias

No apoyo la fragmentación del parque Flower Urban para el tráfico vehicular.

¡Es necesario rezonificar aún más cerca de la estación de Long Branch! Se necesitan Plymouth y Walden.

Me gustaría que la zonificación flexibilizada, incluida la CRN, se ampliara a un radio de 1.5 millas o más de la parada de la Línea Púrpura. Esto incluye mi vivienda unifamiliar, actualmente excluida.

Hay una escuela justo aquí. Esta esquina no puede soportar más construcción (University y Buckingham); ya no se ve bien ni se puede girar aquí con los autobuses.

Incluso los dúplex suponen una pérdida de espacio abierto y probablemente más escorrentía cuando se limitan a parcelas individuales.

Preocupación real por el aumento de la densidad de viviendas en el lado sureste de University y Glenville Rd. Parcelas de pequeño tamaño, ya es difícil aparcar en Glenville; un dúplex requeriría 4 plazas fuera de la vía pública, (?) todo el jardín delantero. En University, la SHA ya (?), salida de aparcamiento hacia University para E Wayne Park. ¿Por qué aumentar el número de coches con acceso directo a University? Esta comunidad ya ofrece algunas de las viviendas más asequibles del condado; cualquier demolición para construir dúplex proporcionaría unidades de mayor coste, no menor.

Por favor, límitenlo a TRÍPLEXES con una altura de 34 pies. Las casas adosadas son demasiado altas.

Apoyo este nivel de densidad. Podemos ir más allá de los 48 pies. Gracias

Glenville Rd: rezonificación. Venga a visitar nuestras cuatro (¿espacio?) manzanas; el aparcamiento ya es limitado.

Añadir más entradas directas a la sección de alta velocidad de University es buscar un accidente.

Mayor densidad: rezonifiquen más de nuestro barrio.

En Pickwick Village, entre University y Glenville Rd, el tráfico ya es de sentido único con coches aparcados a ambos lados de la calle. Si esto empeora la situación, no lo hagan.

Las personas que lo apoyan parecen proceder de zonas que ya cuentan con una gran diversidad de viviendas, en comparación con Indian Spring, que está compuesto íntegramente por viviendas unifamiliares, y ustedes proponen cambiar eso de forma radical con este plan.

No se debe cambiar a la ligera el aspecto y el ambiente de todo un barrio. Todas estas zonas se están agrupando sin tener en cuenta su individualidad ni por qué la gente se ha sentido atraída por cada una de ellas.

Las calles Worth y las vecinas son demasiado estrechas. Las tuberías de agua no son suficientes.

Viviendas cómodas.

¡Todas las nuevas viviendas asequibles deben tener al menos dos plazas de aparcamiento por unidad!  
Todo el mundo trabaja y conduce.

El formato de 50 pies es muy elevada en comparación con nuestras viviendas en Worth. Nos encontramos en la ladera de Colesville.

Permitan el microcomercio (cafeterías, peluquerías, etc.) fuera de esas zonas CRN para que los negocios muy pequeños puedan satisfacer la demanda derivada del plan de desarrollo.

No, estos planes no reflejan nuestras necesidades y deseos en Indian Spring.

Cualquier cosa más grande que un dúplex en Colesville Rd o en las calles adyacentes es demasiado grande.

Es habitual que haya más tráfico en esta zona.

Ya existen enormes preocupaciones por el tráfico en Franklin Ave/Hamilton. Hasta que no se aborden, es imposible considerar un aumento de la densidad (lo que provocaría más tráfico).

El aparcamiento es una gran preocupación para la gente. Por favor, aborden este tema de forma explícita. Estas viviendas deben contar con 1,5-2 plazas por vivienda.

Colesville Rd — 8000 blocks... se encuentra MUCHO MÁS ALTO que Worth Ave, situada debajo/detrás de ella. Una altura permitida de 50 pies DOMINARÍA el barrio situado detrás... Serían más bien unos 70 pies de altura respecto al barrio.

Este plan colapsará una vía ya de por sí congestionada.

Rotundamente no. Ya expresamos nuestras preocupaciones en el plan sectorial de los años 80. Aceras, tráfico local, controles de revalorización de la vivienda, acaparamiento de terrenos para construir por parte de promotores que viven en otros lugares, uso excesivo de los parques: esto no lo está abordando.

Esta zona se siente abandonada y olvidada (University Blvd).

Siempre que este tipo de proyectos preserven el carácter y no sean perjudiciales, porque va a suceder de todos modos.

Ninguna de estas opciones de vivienda será asequible y solo creará una mayor densidad en nuestro barrio con una pérdida de espacios abiertos, un aumento del tráfico y más escorrentía.

Se requieren retiros. No a las propiedades unidas. No a más viviendas que no sean dúplex. Se requieren aparcamientos. Se requiere retención de agua.

Todas las viviendas de Franklin Ave. son de estilo colonial español; las nuevas construcciones deben respetar el espíritu y la arquitectura de la calle.

La ISCA no puede gestionar la zonificación propuesta más allá de viviendas unifamiliares y dúplex. El aparcamiento y el tráfico ya son un difíciles. La zonificación propuesta no es sostenible.





## MAYOR FLEXIBILIDAD PARA LOS LUGARES DE CULTO, LAS INSTITUCIONES COMUNITARIAS Y LAS VIVIENDAS PARA PERSONAS MAYORES A FIN DE RENOVAR LOS EDIFICIOS, AMPLIAR LOS SERVICIOS Y AÑADIR VIVIENDAS.

No se debe dar por sentado que todos los lugares de culto están relacionados con la comunidad en la que se encuentran. Indian Spring no tiene nada que ver con The Well.

La urbanización masiva del terreno de la YMCA elimina un espacio verde significativo y añadiría problemas de tráfico y aparcamiento, además de eliminar el pequeño cinturón verde que rodea Indian Spring.

¿Qué es lo que, concretamente, no es compatible con los lugares de culto actuales?

Los cambios de zonificación propuestos para las viviendas unifamiliares y multifamiliares actuales de Bradford, Plymouth, Geren y Hartwell no son realistas ni apropiados para ese tipo de calles residenciales. La zona ya no puede soportar el volumen actual de vehículos. Aumentar la densidad creará problemas significativos con una situación de aparcamiento que ya es problemática. Eliminar zonas verdes para ganar plazas de aparcamiento no es adecuado.

¡Hay que abordar el problema del tráfico!

El condado debería comprar los terrenos de Y para ampliar el parque Indian Spring Terrace y no rezonificarlos para hacerlos más atractivos para los promotores inmobiliarios. Mantengan R-60 tal y como se pretendía originalmente, para preservar los espacios abiertos.

No hay razón para presionar en zonas densas a los comercios de una sola planta para que construyan viviendas (apartamentos sobre los locales comerciales).

La zona alrededor de Y podría aprovecharse mejor como un espacio verde más funcional, con oportunidades de crecimiento tanto para el propio Y como para otros tipos de viviendas, pero no con los cambios de zonificación de viviendas que se proponen actualmente.

Muchas partes de Colesville ya cuentan con negocios, pero se trata de pequeños edificios de una sola planta. ¿Por qué centrarse en cambiar zonas residenciales bonitas cuando hay zonas subdesarrolladas cerca?

No hay objeciones a apoyar a las iglesias, las instituciones comunitarias y las viviendas para personas mayores. Pero lo que necesitan es una atención comprometida y creciente a los parques y las zonas recreativas, así como a las viviendas asistidas asequibles. No más densidad, que es lo que esto propugna.

¿Cuál es un ejemplo de una comunidad que tenga una calle muy transitada y que se haya vuelto más acogedora al construir edificios de apartamentos altos en esa carretera tan transitada?

Los lugares de culto del distrito de Colesville son nuevos y no parecen interesados en el barrio ni implicados.

El espacio verde desaparecerá si se permiten los edificios altos. Estaremos a su sombra.

Este es un barrio residencial local; nos mudamos aquí por el ambiente de pequeña comunidad para nuestros hijos. No destruya esto.

No es necesario rezonificar para atender a la diversidad y a las comunidades desatendidas. Eso es ridículo.

Estoy de acuerdo en que ya hay demasiado tráfico. Adelante, desarrollen White Oak: más terreno, más barato.

Maximicen la ubicación conjunta de viviendas en terrenos públicos. Modifiquen la zonificación según sea necesario para llevarlo a cabo.

Estoy muy emocionado. ¡Gracias por aclarar el plan de la YMCA! Sería útil contar con una explicación más detallada sobre la rúbrica.

No hay suficiente infraestructura para soportarlo. Las carreteras son demasiado estrechas.

No a la construcción de viviendas en Y. El campo abierto es un activo.

Esto va a ser un desastre de tráfico y destruirá un fantástico espacio verde.

¿Por qué permitir que la comunidad pierda Y?

Es difícil considerar una nueva zonificación hasta que se aborden las preocupaciones de seguridad existentes en relación con el tráfico.

Mantenga los terrenos de Y como R-60 para que no resulten más atractivos para los promotores inmobiliarios.

Esta zona del plan es claramente demasiado grande, dadas estas perspectivas polarizadas. ¡NO se trata de la misma comunidad!

YMCA: Preocupación por el número de viviendas, el aparcamiento y el tráfico. Pérdida de espacios verdes

YMCA: Preocupación por el tráfico y la congestión en las calles del barrio

Es necesario establecer directrices sobre superficies impermeables y requisitos de cobertura arbórea.

¿Existe algún plan para un centro de entretenimiento o espectáculos, ya sea cubierto o al aire libre?

Aumento de la población, aumento del tráfico, menos espacios verdes y más escorrentía, Y la vivienda no será asequible (no se puede imponer eso). Plan terrible.

Es necesario tener en cuenta el aparcamiento y las calles estrechas.

Pero, ¿cómo aliviarán los carriles bus propuestos los carriles ya congestionados de University Blvd durante las horas punta? Además de eso, ¿hay espacio para árboles tal y como se muestra en los bocetos del artista?

# 2

## More flexibility for places of worship, community institutions and senior housing to update buildings, expand services and add housing

## Más flexibilidad para lugares de culto, instituciones comunitarias y viviendas para personas mayores para actualizar edificios, ampliar servicios y agregar vivienda

### Why are we recommending this?

- Places of worship and community organizations matter in this community. Many already provide food distribution, childcare, or gardens, but their buildings are often outdated or unable to meet their current needs.
- Updated zoning would give them more flexibility to renovate, expand services, and use more of their land—something several local organizations are already exploring.
- With housing costs rising, partnerships with nonprofits, faith communities, and government are essential to creating more affordable housing, especially near transit.

### ¿Por qué estamos recomendando esto?

- Los lugares de culto y las organizaciones comunitarias son importantes en esta comunidad. Muchos ya ofrecen distribución de alimentos, cuidado infantil o jardines comunitarios, pero sus edificios suelen estar desactualizados o no pueden satisfacer sus necesidades actuales.
- La actualización de la zonificación les daría mayor flexibilidad para renovar, ampliar servicios y construir en sus terrenos—algo que varias congregaciones ya están explorando.
- Con el aumento de los costos de vivienda, las alianzas con organizaciones sin fines de lucro, comunidades de fe y agencias públicas son esenciales para crear más viviendas asequibles, especialmente cerca del transporte público.

### What we're recommending:

Rezone most places of worship, community institutions, and senior housing to the Commercial Residential Neighborhood (CRN) zone or Commercial Residential Town (CRT) zone.

### Lo que estamos recomendando:

Los lugares de culto y las organizaciones comunitarias son importantes en esta comunidad. Muchos ya ofrecen distribución de alimentos, cuidado infantil o jardines comunitarios, pero sus edificios suelen estar desactualizados o no pueden satisfacer sus necesidades actuales.

Don't assume all places of worship relate to the community they are in - Inman Sprng has nothing to do with The Hill

This is local Residential Neighborhood use more here because of the small community that live around children, Dorthel, etc

Massive site of major in town and eliminates many of the old and would add more housing and jobs

What specifically are they trying to achieve? Not support?

zoning is not used to serve churches and communities. This is ridiculous

space w/ top when traffic already there. Go and develop White Oak - more land - cheaper

Maximize collection of housing on public land. Change zoning as necessary to get it done.

Traffic must be addressed

The remaining changes proposed for current zoning family housing and multi-family housing in Broadford, Pleasanton, Greenwood, etc. are not the same as the current zoning. The existing zoning already cannot sustain the current vehicle population. Adding more significant zoning code changes will create significant public safety issues. Planning departments for more housing from current

Many parts of Coleville already have businesses. But through small-scale, small buildings what focus on changing beautiful residential areas when these underdeveloped areas are nearby?

No objection to supporting churches, community institutions and senior housing. But with every need is a community planning concern. More parking and recreation areas, and affordable and mixed housing for more density options. What is the objective?

The places of worship in Coleville district are needed and don't seem interested in the neighborhood or revitalized

County should buy 100+ fields to expand Ind in 50 terms to make more attention to developers

The area around the city could be better utilized as a more vibrant area. This is an opportunity for growth for the city itself and other types of housing, just not the current proposed zoning changes.

What is an example of a community that has been made more welcoming and livable by getting a tall apartment building on their city block?

THE GREEN SPACE WILL BE GONE IF THE TALL BUILDINGS ARE ALLOWED. WE WILL BE IN THEIR SHADOW.

there's no reason to pressure areas to pressure more retail. (Abandoning) about retail

5 JHT



**COMMUNITY METER**  
**MEDIDOR COMUNITARIO**

Do these recommendations reflect the needs and priorities of your community?

¿Estas recomendaciones reflejan las necesidades y prioridades de su comunidad?

Yes  
Sí

Somewhat  
En parte

No  
No

Tell us more. What works well? What could be improved or added?

Cuéntenos más: ¿Qué funciona bien? ¿Qué podría mejorar o agregarse?

This plan area is clearly too big given the planned parcels. These are not the same community!

YMCA  
- concern w/ number of units, parking + traffic.  
- loss of green space.

YMCA  
- concerns w/ traffic + congested on neighborhood streets.

Need to have impervious surface guidelines and tree canopy requirements.

Is there a plan for an entertainment/performance center, cooler water or outdoor?

Increased parking increased traffic less green space more run off. Affordable housing will not be affordable (rent market plan).

## OPORTUNIDADES PARA MÁS VIVIENDAS Y COMERCIOS DE BARRIO CERCA DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

El transporte público es estupendo, pero también necesitamos más aparcamiento.

¡Estoy muy ilusionado con la Línea Púrpura! ¿Más viviendas, comercios y accesibilidad peatonal?

Es difícil construir y gestionar un mejor transporte público con más aparcamiento. No podemos construir comunidades transitables si hay más aparcamiento.

En mi opinión, más viviendas y un mejor transporte público reducen la congestión. Gracias

¿Qué pasa con el tráfico? Más personas = más tráfico. No veo nada que aborde esta realidad.

(en referencia al diagrama de un pequeño edificio de apartamentos de uso mixto) Esto sería estupendo a lo largo de Colesville.

¡Hay que permitir una mayor densidad! Rezonificar en un radio de 0.5 millas de las estaciones de la Línea Púrpura.

# 3

## Opportunities for more housing and neighborhood retail near transit

## Oportunidades para más vivienda y comercio de barrio cerca del transporte público

### Why are we recommending this?

**There is not enough housing that people can afford.** More housing would help create more housing – especially in places that make sense, like near transit. For larger properties, we’ve also proposed recommendations to ensure that deeply affordable units are included as part of new development.

**To create better parks, gathering spaces and neighborhood amenities.** In mixed-use CRT and CR zones, new development over 10,000 square feet or 5 FAR (floor area ratio) has to provide public benefits. This can help bring new parks or plazas, neighborhood services, and improvements to the sidewalks to make them wider and safer.

### What we’re recommending:

Rezone larger multi-family properties (more than 50 units) to Commercial Residential Town (CRT) zone or the Commercial Residential (CR) zone and some smaller multi-family properties to the Commercial Residential Neighborhood (CRN) zone

Think creating one block use residential (URR) is making too much the north side of Urr Ave is equivalent to a blocks.

F is hard to build and require better transit with more parking. Not every building has a committee if there is more parking.

transit is great, we also need more parking

I'm so excited about the Purple Line! More housing + retail + walkability!

More housing and better transit - reduces congestion in my opinion. Thank you!

What about traffic? more people = more traffic. I see nothing that addresses that.

### ¿Por qué estamos recomendando esto?

**No hay suficiente vivienda que las personas puedan costear.** Esto ayudaría a crear más vivienda, especialmente en lugares donde tiene más sentido, como cerca del transporte público. Para las propiedades más grandes, también proponemos recomendaciones para asegurar que se incluyan unidades profundamente asequibles como parte de los nuevos desarrollos.

**Crear mejores parques, espacios de reunión y servicios de barrio.** En las zonas de Uso Comercial Residencial (CRT y CR), los nuevos desarrollos de más de 10,000 pies cuadrados o con un índice de aprovechamiento del suelo (FAR) mayor a 0.5 deben proporcionar beneficios públicos. Estos pueden incluir nuevos parques o plazas, servicios de vecindario y mejoras en las aceras para hacerlas más anchas y seguras.

### Lo que estamos recomendando:

Cambiar la zonificación de propiedades multifamiliares grandes (más de 50 unidades) a la zona de Uso Comercial Residencial de Ciudad (CRT) o de algunas propiedades multifamiliares más pequeñas a la zona de Uso Comercial Residencial de Vecindario (CRN).

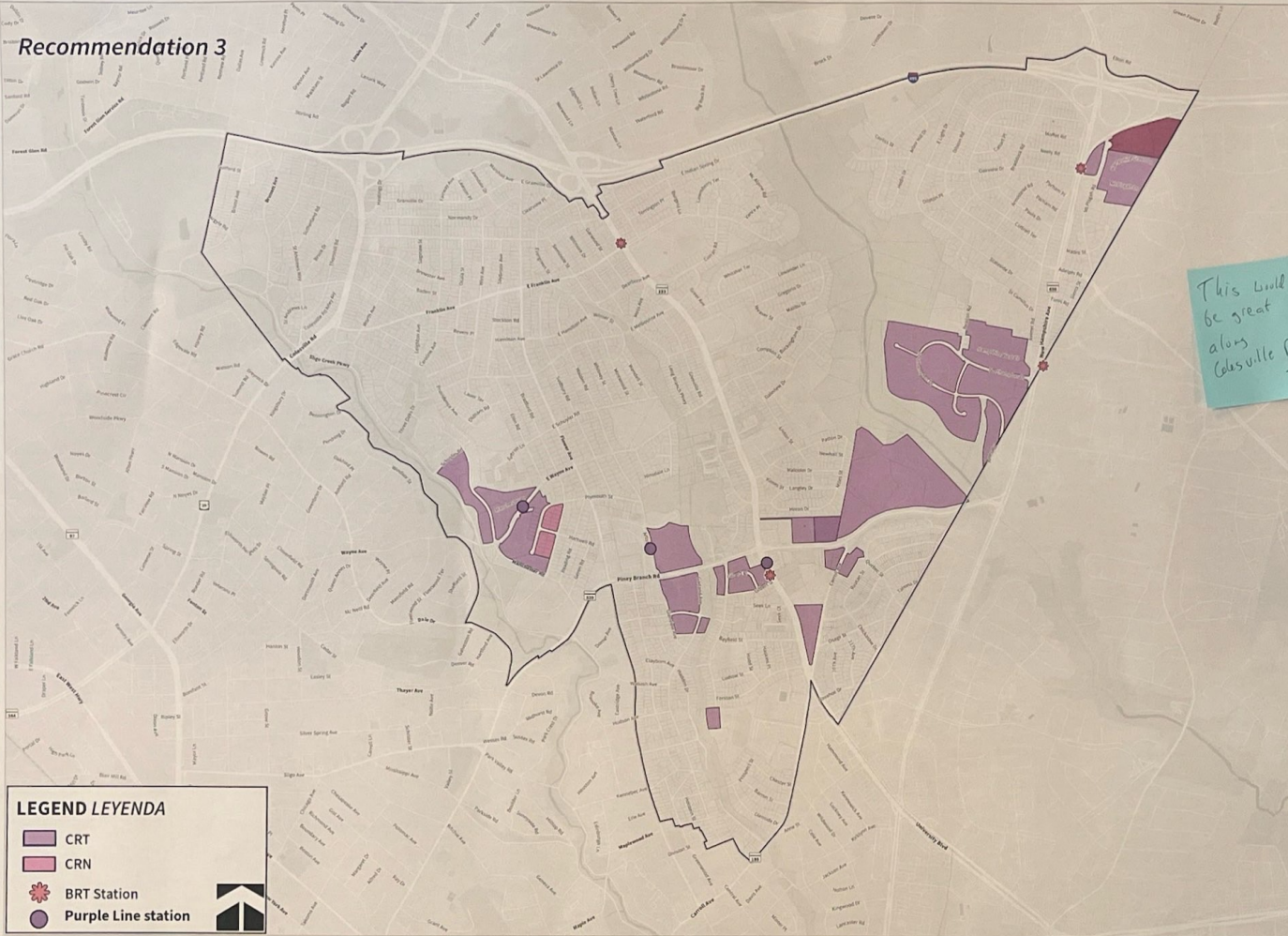
### Feedback from the Planning Board:

- Consider heights and transitions near the Manchester Place Purple Line station.

### Comentarios de la Junta de Planificación:

- Considere las alturas y las transiciones cerca de la estación de la Línea Púrpura de Manchester Place.

### Recommendation 3



**LEGEND LEYENDA**

- CRT
- CRN
- BRT Station
- Purple Line station



**COMMUNITY METER**  
**MEDIDOR COMUNITARIO**

**Do these recommendations reflect the needs and priorities of your community?**  
*¿Estas recomendaciones reflejan las necesidades y prioridades de su comunidad?*

**Yes**  
*Sí*



**Somewhat**  
*En parte*

**No**  
*No*

**Tell us more. What works well? What could be improved or added?**  
*Cuéntenos más: ¿Qué funciona bien? ¿Qué podría mejorar o agregarse?*

*Need to take  
for more density  
leisure with  
Columbus Rd.*

## OPORTUNIDADES PARA MÁS VIVIENDAS Y COMERCIOS DE BARRIO EN LONG BRANCH.

Ya hay demasiada congestión de tráfico; esto creará más en la concurrida arteria y en el barrio. Plan terrible: no está bien pensado.

¿¿¿APARCAMIENTO??? ¡SE NECESITA UN ESTUDIO DE TRÁFICO! Especialmente en Piney Branch (En respuesta al comentario anterior) ¡No, no lo necesitamos! La densidad y el transporte público favorecen los desplazamientos sin coche. ¡Esa es la solución al tráfico!

Hay lugares más adecuados para la vivienda, incluso a lo largo de Colesville Rd hacia Silver Spring.

Me preocupa la equidad de los objetivos de vivienda aquí. Parece desproporcionado entre los distintos distritos.

Se necesita un centro de salud en la zona para atender a la comunidad.

Esta no es la razón por la que nosotros o nuestros vecinos nos mudamos a Indian Spring y nos quedamos allí. El barrio es tranquilo y apacible, y debería seguir siéndolo.

La rezonificación cerca de la estación de la Línea Púrpura debería permitirse a una mayor distancia de las estaciones. Unas pocas manzanas o un barrio no son suficientes para construir más viviendas y crear comunidades totalmente transitables a pie.

Las comunidades de apartamentos existentes tienen una grave falta de plazas de aparcamiento. Todo el mundo trabaja y todo el mundo conduce. Las nuevas viviendas asequibles deben contar con al menos dos plazas por unidad.

Podría tolerarse la construcción de dúplex a lo largo de Colesville Rd, pero no se apoya ningún cambio fuera de Colesville Rd.

Las calles podrían dividirse con caracteres diferentes. Pérdida del carácter del barrio. Los cambios de zonificación en las calles o en los límites de las propiedades podrían comprometer el carácter.

No se tiene en cuenta la inundabilidad, el aparcamiento ni las infraestructuras.

# 4

## Opportunities for more housing and neighborhood retail in Long Branch

## Oportunidades para más vivienda y comercio de barrio en Long Branch

### Why are we recommending this?

- **To create better public spaces and community amenities.** Mixed-use zoning requires community benefits. This can include new parks and public spaces, and wider, more comfortable sidewalks.
- **Need for more housing and more affordable housing.** Our county is experiencing a significant gap between the housing that people need and the housing that is currently available. Updating our zoning can help by allowing more homes to be built near transit and in appropriate commercial areas, creating opportunities for a wider range of households.

### What we're recommending:

- **Keep the mixed-use zoning adopted in the 2013 Long Branch Sector Plan.**

The map shown here highlights properties that had their zoning updated in 2013.

### ¿Por qué estamos recomendando esto?

- **Crear mejores espacios públicos y comodidades comunitarias.** La zonificación de uso mixto requiere beneficios para la comunidad. Estos pueden incluir nuevos parques y espacios públicos, así como aceras más anchas y cómodas.
- **Necesidad de más vivienda y vivienda más asequible.** Nuestro condado está experimentando una brecha significativa entre la vivienda que la gente necesita y la vivienda que está actualmente disponible. Actualizar nuestra zonificación puede ayudar permitiendo la construcción de más viviendas cerca del transporte público y en áreas comerciales apropiadas, creando oportunidades para una gama más amplia de hogares.

### Lo que estamos recomendando:

- **Mantener la zonificación de uso mixto adoptada en el Plan Sectorial de Long Branch de 2013.**

El mapa que se muestra aquí destaca las propiedades cuya zonificación se actualizó en 2013.

### Recommendation 4



Way too much traffic congestion already - this will create more on busy arteries + in the neighborhood - terrible plan - not well thought out

PARKING ???  
NEED A TRAFFIC / STUDY  
ESP TRINITY BRANCH

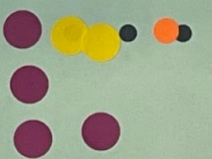
Density + Transit Support  
No we don't. That's the solution to traffic!



### COMMUNITY METER MEDIDOR COMUNITARIO

Do these recommendations reflect the needs and priorities of your community?  
¿Estas recomendaciones reflejan las necesidades y prioridades de su comunidad?

Yes  
Sí



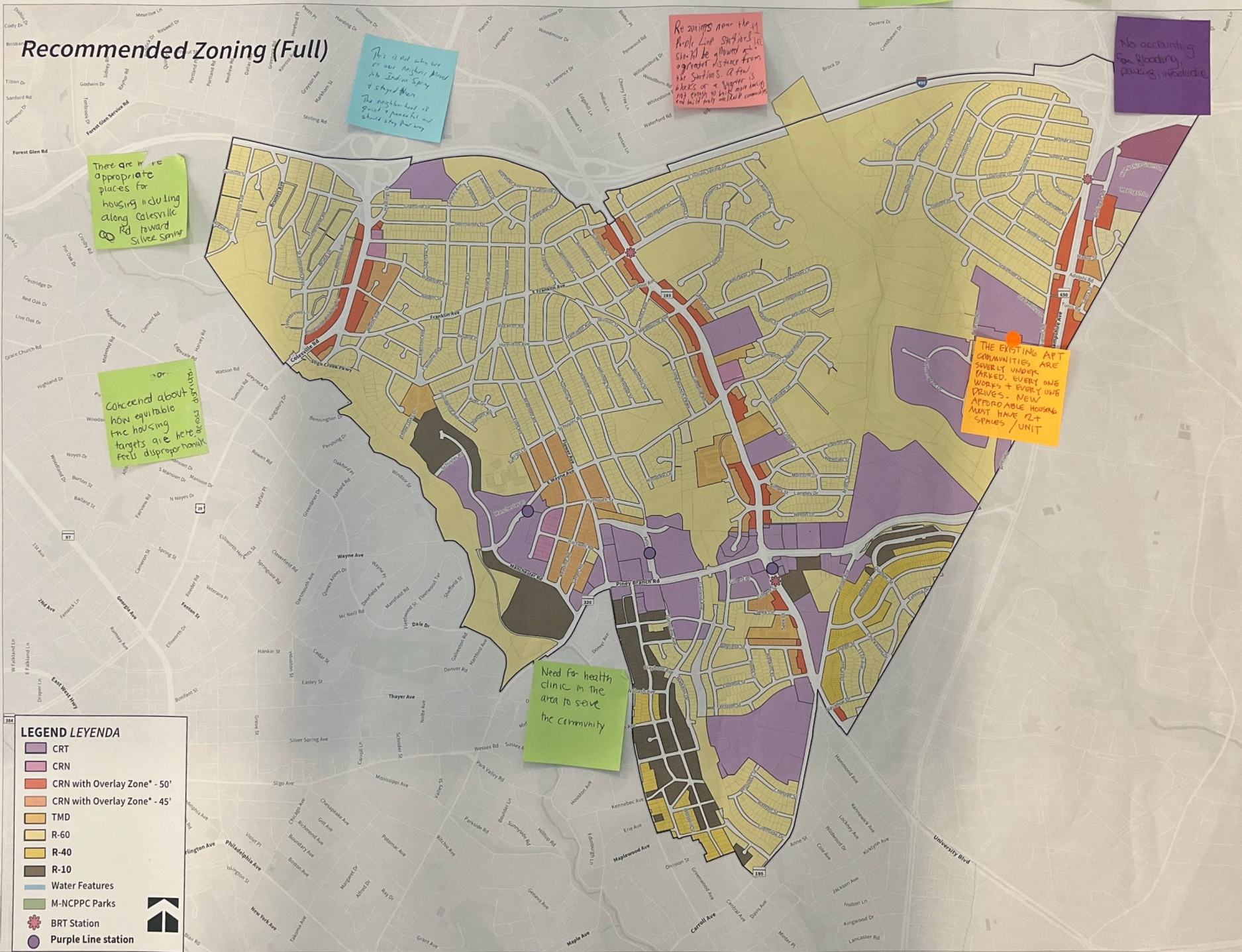
Somewhat  
En parte

No  
No



Tell us more. What works well? What could be improved or added?  
Cuéntenos más: ¿Qué funciona bien? ¿Qué podría mejorar o agregarse?

# Recommended Zoning (Full)



Could tolerate duplexes along Catesville Rd, but does not support any change off Catesville Rd.

stress could be still less of a problem in neighborhood character - change in zone of streets or property lines could compromise character.

Residings near the People Line Station (CRN) should be allowed to a greater distance from the station. A few blocks or a specific address to allow more density and build out the CRN community.

No accounting for flooding, parking, infrastructure.

This is not why we are here. The neighborhood is beautiful and should stay that way.

There are no appropriate places for housing including along Catesville Rd toward Silver Spring.

Concerned about how equitable the housing targets are here, feels disproportionate.

THE EXISTING APT COMMUNITIES ARE SPHERLY UNDER PERSED. EVERY ONE WORKS + EVERY ONE NEEDS. NEW AFFORDABLE HOUSING MUST HAVE 2+ SPACES / UNIT.

Need for health clinic in the area to serve the community.

**LEGEND LEYENDA**

- CRT
- CRN
- CRN with Overlay Zone\* - 50'
- CRN with Overlay Zone\* - 45'
- TMD
- R-60
- R-40
- R-10
- Water Features
- M-NCPPC Parks
- BRT Station
- Purple Line station

## VIVIENDA: OPCIONES, ASEQUIBILIDAD Y CALIDAD

¡No hay otro lugar donde poner esto! Añadan normas para que los residentes no tengan que pagar más impuestos sobre la propiedad.

Este es el objetivo más débil que se puede concebir. Ustedes quieren más crecimiento, más gente, más comercio accesible, pero no más viviendas asequibles de las que ya existen. Realmente terrible.

Zonas como la antigua tienda Sears en White Oak ofrecen excelentes áreas cerca de la línea Púrpura para la reconversión de solares en desuso.

El plan para SOECA/IS acabaría, de hecho, con la vivienda asequible y con los inquilinos actuales de Colesville.

Más viviendas de todo tipo en todas partes.

No se deben fragmentar los barrios unifamiliares existentes a lo largo de Colesville Rd y la YMCA.

Los diversos complejos (dúplex o tríplex) no son necesariamente asequibles. A menudo se construyen con un nivel de lujo, por lo que resultan menos asequibles que la vivienda original.

No en zonas donde hay viviendas unifamiliares. Construyan dúplex, etc., en zonas comerciales reconvertidas.

No echen a los propietarios actuales.

¿Por qué no destinar la zona de Wayne Ave a dúplex y apartamentos?

Está justo en la Línea Púrpura, algo que no ocurre en Colesville. No se ha realizado NINGÚN análisis de impacto sobre si el corredor de Colesville proporcionará viviendas “asequibles”, cuál será el impacto en el tráfico y ¡Colesville no está en la Línea Púrpura!

¿Por qué se consideraría que una rezonificación para un edificio de 10 plantas en Colesville, donde se encuentra el YMCA, está cerca del transporte público? ¿Han considerado el impacto de la ampliación del BRT en la pérdida de carriles para dar cabida a estas unidades adicionales?

Este plan NO prevé viviendas asequibles; es muy ingenuo. No se puede obligar a los promotores de las calles afectadas a ofrecer viviendas “asequibles”; esto es una artimaña, solo quieren recaudar más impuestos.

Más bien, introduzcan cambios en toda la zona que permitan una mayor densidad incremental y dúplex en todo el territorio, en lugar de en áreas limitadas.

¿Cómo aumenta la asequibilidad el plan? La zonificación no aborda esto.

¿Por qué no reutilizar los terrenos de White Oak? Ya están zonificados para los tipos de vivienda que incluye su plan y están cerca de la Línea Púrpura.

Ojalá la vivienda asequible formara parte del plan —quizá solo en la propiedad de Y—; todo lo demás será a precio de mercado y eso no ayuda.

Esto no ayuda en absoluto a los residentes mayores de Indian Springs. Hace que dar un paseo sea peligroso debido al tráfico —¡los mayores sí que salen a pasear!

¡Dejen que el barrio de Colesville sea su caso de prueba para ver cómo eliminar la zonificación de viviendas unifamiliares y demostrar que funciona! No se limiten a rezonificar unas pocas calles: rezonifiquen todo el área y luego establezcan un límite máximo de unidades que se puedan reurbanizar cada año o algo similar.

(en referencia al comentario anterior^) Sí, toda la comunidad debería ser el proyecto piloto con un límite máximo. Se presta demasiada atención a una zona pequeña.

Ofrezcan formas más creativas para que la comunidad en general pueda permitirse viviendas multigeneracionales, etc. Los promotores inmobiliarios no harán esto.

¿Alguno de ustedes (palabra ilegible) en los centros recreativos comunitarios? La inscripción se abre a las 9 de la mañana y, a las 10, las clases ya están completas. ¿Dónde van a poner más centros recreativos?

No parece haber políticas detrás de las palabras. La rezonificación es la única medida. No hay nada que realmente proporcione viviendas asequibles o evite el desplazamiento.

El aparcamiento y la seguridad de las calles son muy importantes.

Nos gustaría imponer restricciones a la fusión de parcelas. La fusión de parcelas por parte de los promotores no genera asequibilidad.

¿Cuáles son las opciones de formato que podrían mitigar el impacto de esto? ¿Pueden dar ejemplos?

La reurbanización hacia viviendas de alta densidad no debería realizarse a expensas de los barrios unifamiliares existentes.

No se puede considerar el aumento de la densidad sin tener en cuenta también el aparcamiento, el tráfico y la seguridad.

La rezonificación al alza y una mayor densidad de viviendas en Colesville Rd no sería una opción para los propietarios, sino una bendición para los promotores.

Es necesario que haya más diálogo con la comunidad de Colesville, como creo que se puede deducir por el color de las pegatinas de este Consejo. ¡Los dúplex, los tríplex y las ADU son estupendos! Hay cosas que nos gustan y sugerencias que tenemos.

Renovar todas las viviendas.

Long Branch y Takoma Park demuestran cómo la vivienda de uso mixto CONVIVE BIEN.

Sin pérdidas netas, todos los inquilinos se verían desplazados.

Pero necesitamos control de las rentas.

Será mejor contar con control de las rentas.

CONTROL DE RENTAS: Las nuevas viviendas deben incluir aparcamiento.

Más ayuda alimentaria para las familias más vulnerables y para las mujeres embarazadas.

Que no suban las rentas y que, durante las obras, se proporcione un lugar seguro a las personas.

El coste de la vivienda es demasiado alto. Las condiciones de la vivienda son malas. No se realiza mantenimiento. Los servicios son más caros (luz, agua, etc.) — El coste de la vivienda es demasiado alto. Las condiciones de la vivienda son malas. No hay mantenimiento. Los servicios son más caros (electricidad, agua, etc.).

Las opciones de vivienda deben ajustarse al plan de desarrollo comercial (palabra ilegible) para mejorar la calidad de vida.

Muy pocas personas se desharán de sus coches, incluso si pueden tomar la Línea Púrpura para ir al trabajo.

Está bien, pero que no aumenten la renta.

(en referencia al objetivo de no reducir la oferta de viviendas asequibles) Es muy importante.

Todos los complejos de apartamentos existentes carecen de plazas de aparcamiento suficientes. Cualquier nueva vivienda asequible debe contar con al menos dos plazas por unidad.

No se talen árboles a menos que el propietario haya dado su consentimiento.

(Palabra ilegible) viviendas asequibles para las nuevas generaciones.

Llevo 20 años viviendo aquí y me encanta... pero ahora no podría permitirme mudarme aquí. Más tipos de vivienda y más asequibles.

Esta es una presentación MUY sesgada del plan, que solo destaca los beneficios.

La vivienda asequible NO son viviendas de alquiler, sino la propiedad de la vivienda (podrían ser pisos en propiedad sin gastos de comunidad).

No talen ningún árbol que se encuentre en los parques o a lo largo de los caminos actuales.

Ya es caro ahora. Dejen que la gente construya edificios de varias viviendas para satisfacer la demanda, utilicen la línea Púrpura

SIN PÉRDIDA NETA: Modificar de esforzarse por garantizar a garantizar. ¿Cuáles son las herramientas para propiedades específicas?

Estoy de acuerdo con los valores, pero no con el plan. Hay 40 000 personas esperando “vivienda asequible”: si se convence a los promotores de que reserven el 15 % de las viviendas, eso supone muchas viviendas que requieren edificios para proporcionar alojamiento a 40 000

# Housing: Choices, Affordability and Quality

## Vivienda: Opciones, Asequibilidad y Calidad

### What We Heard

- Fears that the area will become more expensive and long-time residents won't be able to afford to live in the area, after the Purple Line opens
- Many renters live with overcrowding, mold, pests, or poor maintenance
- Homeowners are divided, some welcome more housing near transit; others prefer smaller-scale options.

Do not remove trees unless the property owner has given consent.

No other place to put this: add rules that residents do not have to pay more property taxes!

Other make changes more meaningful to area that allow more residential, duplex/triplex/rebuild in other areas.

There has been NO impact analysis on whether the (Colesville) corridor will provide "affordable" housing, what the impact will be on the area, and the purple line!

### Lo que escuchamos

- Temor generalizado a la pérdida de vivienda asequible y al desplazamiento a medida que se completa la Línea Morada.
- Muchos inquilinos viven con hacinamiento, moho, plagas o falta de mantenimiento.
- Los propietarios, en general, dan la bienvenida a más viviendas cerca del transporte; otros prefieren opciones de menor escala.

Already someone from last people built multi-unit but most demand use public space.

This is the underlying... you will have to... more supply... affordable housing... try harder.

Why not zone Wayne estate for duplex + apts - its right on the purple line colesville isnt -

Why would a new unit... not to... YMCA... have you considered the impact of the B&E... to support these multi-unit units?

### What We Propose

#### Preserving and expanding affordable housing options

Preservar y ampliar las opciones de vivienda asequible

#### Creating opportunities for more housing and more types of housing

Crear oportunidades para más vivienda y más tipos de vivienda

#### Improving housing quality and safety

Mejorar la calidad y seguridad de la vivienda

How does plan increase affordability zoning does not address this

Housing choices should match commercial development skills plan to improve quality of life

Areas like the old Smedley... repair... (by some location)

Plan for Smedley... would actually drive out affordable housing... existing renters in colesville.

Long Branch and Lakewood... demonstrate how mixed size housing COEXIST WELL

NO NET LOSS - Reviso from... What are the tools for specific projects?

More housing of all types everywhere

Don't break up existing single-family neighborhoods along Colesville Rd + at Park

- No Net Loss of affordable housing
- Preservation and rehabilitation of small apartment buildings
- Encourage Right-to-return and relocation support during redevelopment.
- More deeply affordable homes (for those making <50% of the area median income)
- More duplexes, triplexes, townhomes, and entry-level condos.
- Larger, affordable units for families (2-3 bedroom MPDUs)
- More housing above or near churches and public facilities like libraries or community centers.
- Consistent code enforcement.

### Lo que proponemos

- Permitir más dúplex, triplex, casas en hilera y departamentos de nivel inicial.
- Promover MPDUs más grandes (2-3 habitaciones) para familias.
- Explorar agregar vivienda sobre o cerca de instalaciones públicas como bibliotecas o comunitarios.
- Apoyar la política de No Pérdida de vivienda asequible.
- Preservación y rehabilitación de edificios pequeños de apartamentos (2 a 10 unidades).
- Promover el derecho a permanecer y apoyo para la reubicación durante la reurbanización.
- Incentivar viviendas más profundamente asequibles (<50% del AMI).
- Aplicación coherente del código de vivienda.

So important

Without Net Loss Every Tenant Displaced

This plan does not provide for affordable housing - very narrow... you can not mandate that developers or impacted streets put forward "nettable" housing - This is a road you don't want to take.

I've lived here for 20 years + love it... but couldn't afford to move here now... here types of housing + more affordable.

The various "places" are not necessarily affordable. Often they are built to be luxury levels so less affordable than the original home.

Not in area where there are single family homes... But more duplex etc in commercial repurposed areas.

In my area people will get rid of their cars even if they can't... People don't want.

Establecimiento que no aumenten la Perifera

Don't kick out existing homeowners.

renovar todas las viviendas

# Housing: Choices, Affordability and Quality

## Vivienda: Opciones, Asequibilidad y Calidad

Noting not to propose lead on White Oak. Already zoned for the type of housing that plan makes sense to be to pay for it.

I agree with the values but not the plan. There are too many people waiting for affordable housing! If developers are responsible to seek out K12 units that in a lot of units that need built to provide to all people with housing.

I wish that by now part of the plan might be on the proposal of programing that will be market rate + that doesn't help.

But we need Rent Control!

This is a very based representation of the plan, only noting benefits.

Let Covelloville neighborhood be your test case for how to remove SF zoning + make it show market! Don't just update a few streets + open all of us + then put an overlay cap of it that can't be developed even if you want.

YES. The entire community should be the pilot w/ a cap to make things more affordable.

Can't consider increase density without also considering parking, traffic, safety.

### Why it matters

### Por que es importante

- Prevents displacement and helps long-time residents stay.
- Helps multigenerational, growing, and extended families find the right home.
- Expands access to stable, affordable housing for working families.
- Supports and protects households most vulnerable to housing market pressures.
- Helps maintain the diversity that defines East...

In howay Does this help elderly in Spring residents if make taking a walk walk due to traffic (elderly walk)

- Previene el desplazamiento y ayuda a que los residentes de larga data puedan quedarse.
- Ayuda a familias multigeneracionales, en crecimiento y extendidas a encontrar la vivienda adecuada.
- Amplía el acceso a vivienda estable y asequible para familias trabajadoras.
- Brinda apoyo y protección a los hogares más vulnerables a las presiones del mercado de vivienda.
- Ayuda a mantener la diversidad que define esta área sea única.

Opening a denser housing in Covelloville would be a choice at home owners, it would be a brain redeveloping.

More dense need to happen with the Covelloville Community as I think you can tell by the lots of the streets on this Board. I don't know if you are great! Agree. The way to be a developer on here.

offer more creative ways for the larger community to be able to afford multi-generational or developers will not do this.

It will be better to have Rent Control!

ALL OF THE EXISTING APARTMENT COMPLEXES ARE UNDER PARKED. ANY NEW AFFORDABLE HOUSING MUST HAVE 2+ SPACES/UNIT. I agree!!

APPROPRIATE DENSITY IS NOT RENTING UNITS, IT IS HOME OWNERSHIP (COST OF CAPITAL)

Redevelopment to denser housing should not be at expense of existing single-family neighborhood.

Do not remove any trees that are in the parks or along the current paths.

que no seban las zonas y que cuando hagan las construcciones que les protejan un lugar seguro para personas.



### COMMUNITY METER MEDIDOR COMUNITARIO

Do these recommendations reflect the needs and priorities of your community? ¿Estas recomendaciones reflejan las necesidades y prioridades de su comunidad?



What are the overlay options that could blunt the impact of this? Can you give examples?

Tell us more. What works well? What could be improved or added?  
Cuéntenos más: ¿Qué funciona bien? ¿Qué podría mejorar o agregarse?

Want to see if you participate in community like Covelloville. Registration open soon by the construction site. What are we doing next?

There don't seem to be politics behind the language. Re-zoning is the only action, nothing to actually provide affordable housing or prevent displacement.

Rent control + Now units must be w/ parking.

mas apoyo de alimentos a las familias mas vulnerables + a las embarazadas.

Parking + safety of streets is so important.

We would like to put restrictions in on combining lots. Developers combining lots does not create affordability.

-Costo de vivienda es demasiado alto  
-Beneficios de vivienda son muchos. No hacen mantenimiento.  
-Servicios son muy caros (luz, agua, etc)



## TRANSPORTE: MÁS OPCIONES Y FORMAS DE MOVERSE CON SEGURIDAD

Por favor, que no haya aceras en las calles que no las necesitan (callejones sin salida, etc.), incluida Hamilton Ave.

Indian Spring duplicaría el tráfico y se volvería insegura para las personas mayores y los niños.

Sería FANTÁSTICO que los peatones pudieran cruzar la circunvalación desde Blair hasta la YMCA, especialmente si la YMCA permanece en nuestra comunidad.

Se necesita una acera en Worth, entre Franklin y Sligo Creek Parkway, para conectar el sendero de uso mixto de Franklin con el sendero de Sligo Creek y para proteger a las personas del tráfico de paso a lo largo de Worth. ¡Gracias!

¿Podemos instalar iluminación respetuosa con los insectos y no inundar los barrios de luz? Ya hay demasiada.

Todos estamos a favor de que las aceras se construyan tal y como pide la comunidad local y de que se conserven los árboles. No impongan el plan: háganlo con nosotros.

A menos que se exija a los complejos (dúplex o tríplex) que proporcionen dos plazas de aparcamiento por vivienda (especialmente cuando se construyan dentro de un barrio, y no, por ejemplo, en University Blvd o Colesville), su construcción supondrá un enorme inconveniente de aparcamiento para los residentes actuales.

Colesville parece una idea de última hora. ¿Qué hay de las aceras en Worth hasta Sligo Creek? No se propone ninguna parada de BRT, no hay beneficios.

No hay espacio para más tráfico en las estrechas calles de Indian Springs. No hay acceso al BRT.

Se necesita un puente peatonal en la calle (palabra ilegible) que conecte Wayne Ave con Long Branch Creek.

Este plan está a medio hacer: no se ha realizado ningún estudio que aborde el impacto; la gente seguirá utilizando el coche y, al menos en el corredor de Colesville, el aumento del tráfico causado por la recalificación hará que sea más peligroso caminar.

No hay transporte público cerca de Indian Springs y no todos los medios de transporte son iguales. Existen estudios sobre las personas dispuestas a utilizar el autobús frente al tren ligero y frente al metro.

Es necesario considerar el impacto de la re zonificación en el tráfico de Colesville Rd y Four Corners.

Impactos del tráfico en las calles del barrio cuando el tren circula por Wayne. Colesville está fuera de control, especialmente en Dale Dr. Muchos coches se desvían por Franklin como alternativa a la circunvalación.

El carril central para autobuses en Colesville perjudica al resto del tráfico, incluidos los autobuses Ride On y Metro.

Menuda pesadilla. Este es un barrio ya congestionado; un carril para autobuses lo congestiona aún más.

Reducir la anchura de la calzada y aumentar la densidad fomenta una mayor congestión. Una mayor congestión expone a un mayor peligro a los peatones que intentan cruzar las intersecciones.

Se necesitan alcantarillados y espacio para las personas si van a mudarse 2000.

Se necesitan mejoras de seguridad en Colesville Rd, no más tráfico debido a una mayor densidad de viviendas en Colesville Rd. o en el campo de Y.

¡Más de 1000 personas no cabrán en nuestro barrio aunque todas vayan en autobús!

Su idea de casas adosadas de 35 pies dará sombra a los paneles solares.

Recomiendo un carril bici que conecte con el sendero Northwest Branch alrededor de Buckingham.

Las zonas más afectadas por el cambio son aquellas que ya aportan densidad a los barrios. Los planes amenazan con reducir la asequibilidad de estas zonas.

Se necesita un transporte público con furgonetas flexibles, no autobuses de ruta fija.

Esto solo fomentará el uso de Hartwell como vía de atajo, ya que el tráfico se acumulará en Wayne y Flower.

¿Hay alguna posibilidad de que podamos crear un camino peatonal para los tramos “faltantes” de Worth entre Brewster y Normandy? Ayudaría a conectar las viviendas con la YMCA y la YMCA con Sligo Creek. ¡Gracias!

Hubo en su día un plan para construir un puente peatonal sobre la 495 entre la zona de la YMCA y el instituto Blair. Quizá sea demasiado caro, pero supondría un ENORME beneficio para la comunidad en cuanto a la seguridad de los peatones y los estudiantes.

Esto estaría muy bien, pero ¿qué conectaría?

No añadan una parada de BRT en Colesville, cerca de SOECA/IS.

¡Más aceras en todas las calles!

Conectar con carriles y caminos protegidos para ciclistas y peatones.

Se necesitan nuevos planes de aceras que financien formas creativas de conservar la cubierta arbórea existente; sustituir árboles de más de 60 pies por plantones no protege la cubierta ni alivia el calor del verano.

El transporte y la seguridad peatonal son muy importantes, así como un mayor acceso para caminar, espacio para los autobuses y carriles para ciclistas.

Los autobuses deberían circular con mayor frecuencia.

Estoy de acuerdo en que necesitamos aceras seguras y que se incluyan cruces con señales manuales o semáforos entre intersecciones distantes. Además, POR FAVOR, diseñen con vegetación y árboles para proporcionar sombra.

El semáforo “HAWK” en Plymouth y Flower es una gran mejora para la seguridad; ¿hay alguna forma de instalar más de estos en Long Branch?

Las aceras son IMPRESIONANTES.

Calles más iluminadas. Condiciones más seguras para los peatones. Mejor iluminación. Condiciones más seguras para caminar.

Hay muchas formas de evitar talar un árbol Y construir una acera, si se utilizan los materiales adecuados. Utilicen también salientes en las aceras.

Controlen las rentas.

Los usuarios del transporte público no causan atascos. El Ride On abarrotado que tomé para venir a esta reunión retira coches de la carretera.

Que haya más autobuses con frecuencia, como la línea 24, y que la línea 14 circule todo el día y a todas horas.

Cualquier cambio en las aceras que requiera la tala de árboles debe discutirse con antelación con los propietarios de los terrenos y los árboles afectados.

¡Los carriles para autobuses y bicicletas son una buena idea!

¿Qué van a hacer con todos los árboles, con la naturaleza? ¿De dónde vendrá el aire fresco? Lo necesitamos. ¿Qué van a hacer con los árboles y la naturaleza? ¿De dónde saldrá el aire fresco? Lo necesitamos.

Carriles exclusivos para autobuses.

Cualquier decisión de instalar una acera que pueda requerir la tala de un árbol debe discutirse de antemano con cualquier persona cuya propiedad se vea afectada. Utilicen salientes y/o asfalto para proteger los árboles.

Animen al Departamento de Transporte (DOT) a no seguir adelante con la “Propuesta Prioritaria de Bradford Rd” para el programa de aceras. El lado oeste de la manzana comprendida entre los números 8700 y 880 de Bradford Rd ya cuenta con una acera. El lado este no necesita una.

Las aceras cumplen con la ADA. Recaben opiniones de la comunidad de personas con discapacidad sobre las necesidades específicas a nivel local.

Asegúrense de que haya tantos árboles compartidos como sea posible.

Más carriles para ciclistas con separación física.

Por favor, mantengan la entrada por la izquierda desde Piney Branch hacia el centro comunitario, no un giro en U en University Blvd.

Los senderos pavimentados que cruzan carreteras de varios carriles no siempre cuentan con semáforos. Algunas intersecciones tienen luces intermitentes que no son eficaces para detener el tráfico.

No parece que haya espacio suficiente para una calle compartida sin ocupar terreno a ambos lados.

Proporcione árboles y una cubierta de sombra para evitar el efecto isla de calor.

Me parece muy bueno lo que se propone para el transporte.

Instalen un semáforo en Northwest Park.

Semáforo en Northwest Park en la entrada, por favor. Se evitarían muchos accidentes. Se podrían evitar muchos accidentes.

Semáforo en la entrada a Northwest Park.

Piensen detenidamente en el paisaje urbano de Plymouth, que ya se cerró.

¡Paso de peatones protegido en Melbourne/Uni!!!

Más carriles para bicicletas.

Las redes integrales y conectadas de aceras y carriles para ciclistas se utilizan más y son más seguras.

Más. ¡Se necesita más espacio para peatones y ciclistas en el plan!

Se necesita mejorar el acceso para ciclistas y peatones desde Long Branch hasta Four Corners.

Mejorar el cruce del arroyo Long Branch. No hay ningún cruce accesible para ciclistas entre el centro comunitario y la parte alta de Long Branch Park.

(en respuesta a la recomendación sobre el carril bus) No, va a generar más tráfico del que ya tenemos.

Llevo años sin poder circular por Flower, Piney Branch, University, en Langley Park, etc. Por favor, no destrocen University Blvd entre Colesville y Piney durante mucho tiempo. No podemos conducir a ningún sitio sin encontrarnos con obras.

Los carriles bus son una medida importante contra la congestión. Lo quiero.

¡Los carriles bus son absolutamente necesarios!

Rotonda

Reduzcan los límites de velocidad en los barrios; por ejemplo: las calles de Kilmorach tienen un límite de 25 mph, igual que Carroll Ave-Main Road.

No impongan aceras en los barrios. Muchos de nosotros disfrutamos de nuestras calles sin ellas.

# Transportation: More Choices and Ways to Get Around Safely

## Transporte: Más opciones y maneras de desplazarse con seguridad



Please no sidewalks on roads that do not need them (dead end, etc) including Hamilton Ave

More sidewalks on all roads!

Indian Spring would have 3x traffic + become unsafe for elderly + children

pedestrian walking across Redway from Plur to YMCA would be safe. especially if there were a crosswalk

Connect with Protected Bike Path on Lanes / Paths

REDUCE SPEED LIMITS IN NEIGHBORHOODS. Ex. streets in Kilbourne are 25mph that is the same as Carroll Ave - main road

Encourage DOT to not limit through with the Bradford Pl Priority Program for the sidewalk Program. - The west side of 2300 and 2350 Bradford Pl block already has a sidewalk. The east side does not have one.

Need a sidewalk on North Main Franklin + Siro. Great thing to connect Franklin and on that to the Creek Trail and to keep people safe from cut-through traffic along with that!

This plan is half failed - There has not been any study to address impact people will still use car and at least for the 10 mile corridor we have traffic caused by the existing road that is still there.

There are many ways to prevent cutting down a tree AND put in a sidewalk. If you use the right material Also use bump outs

Traffic impacts on neighborhood streets when train runs on wayne. Caledonia is out of control especially at Dale Dr. Many cars go onto Franklin as an alternate to the Beltway.

Control de Pista

Improve crossings on Long Branch Creek. There's no a complete as to head bicycling. It's better for the community. There are a lot of people that use the bridge.

Sempre en la Entrada a Northpark

### What We Heard

### Lo que escuchamos

- People want to walk safely to parks, schools
- Crossing major roads feels unsafe and uncomfortable.
- Many neighborhood streets lack sidewalks; lighting is inconsistent

- Las personas quieren caminar a parques, escuelas, tiendas y al transporte público.
- Las personas que caminan en las vías principales se sienten inseguro y incómodo.
- Las calles de los vecindarios carecen de iluminación; la iluminación es inconsistente.



### What We Propose

### Lo que proponemos

- Improve access and transportation safety for people biking, and rolling to Purple Line stations, planned Bus Rapid Transit stations, and schools.
- Provide wider sidewalks and more protected pedestrian crossings along major roads through transportation corridors.
- Make improvements that stop vehicles to allow people to cross the road safely.
- Install sidewalks on neighborhood streets - prioritizing areas near transit, parks and schools.
- Add more bikeways connecting neighborhoods to transit.

- Mejorar el acceso y la seguridad del transporte para las personas que caminan, andan en bicicleta o se desplazan en silla de ruedas hacia las estaciones de la Línea Morada, las estaciones planificadas de Autobús de Tránsito Rápido (BRT) y las escuelas.
- Proporcionar aceras más anchas y cruces peatonales protegidos con mayor frecuencia en vías principales mediante mejoras de transporte que detengan los vehículos para permitir que las personas crucen la calle con seguridad.
- Agregar más ciclovías que conecten los vecindarios con el transporte público.

Can we do insect friendly lighting + not flood neighborhood as bright. There's too much already.

All for side walks along roads is the local community asks and that preserves trees. Do not impose the physical on the physical.

Onwalk are ADA compliant. Get input from the disabled community for the specific need on a local level.

DO NOT INCREASE SIDEWALKS ON NEIGHBORHOODS. Many of us enjoy our streets without them.

There is no public transit nearby Indian Spring and not all forms of transport are equal. There are studies on proper villages to use buses or light rail or trams.

Need to consider impact of upturn on traffic on Caliente Rd and Fox Lanes

Semafor en narwes Pav en la Entrada Por Favor Seleccionar Elixir modas accidentes

Need new sidewalk plans to find creative ways to leave existing tree canopy - replanting 60+ trees w/ saplings doesn't protect the canopy or prevent them summer heat

PROTECTED SIDEWALKS AT INTERSECTIONS +2

Es muy importante el trasporte de la seguridad Peatonal y como acceso por bicicleta para los buses y la casa para las bicicletas

Make bike lanes safer

Buses van con más seguridad

Please keep left entrance from River Branch at Community Center not entrance on Lewis Blvd

Agree that we need safe sidewalks + crossings. Crossing with manual signals/light should be included between distant intersections. Also, PLEASE design with green growth trees to provide shade

### COMMUNITY METER

Do these recommendations reflect the needs and priorities of your community? / Estas recomendaciones reflejan las necesidades y prioridades de su comunidad?

Yes / Sí  Somewhat / En parte  No / No

Tell us more. What works well? What could be improved or added? / Cuéntenos más. ¿Qué funciona bien? ¿Qué podría mejorar o agregarse?

Me parecen muy bueno lo que se propone para el transporte

Unless 'doses' are required to provide 2 parking spots per unit (especially when built within a neighborhood) not an ego trip (Blair or Caliente) if other construction will create a huge parking area for existing residential area

Sidewalks are AWESOME

The Caliente area like an afterthought what about sidewalks on north to sligo creek? No BRT stop proposed. No vehicles

There is no space for more traffic on narrow BRT in Indian Spring. NO BRT ALLOWED

More bike lanes w/ physical separation

Calles mas iluminadas. caminar mas seguros por las calles

NEED a pedestrian bridge. Structure made connecting way to Long Branch

Un semafor en los northwest part

# Transportation: More Choices and Ways to Get Around Safely

## Transporte: Más opciones y maneras de desplazarse con seguridad

Station

# 3

Estación



### We Propose Lo que proponemos

• Add dedicated bus lanes through repurposing existing vehicle lanes on University Boulevard between I-495 and Piney Branch Road.

• Agregar carriles exclusivos para autobuses mediante la reutilización de carriles existentes para vehículos en University Boulevard entre la I-495 y Piney Branch Road.

• Improve east-west travel for people walking and biking with a new bicycle and pedestrian connection over the Northwest Branch Trail attached to the I-495/Capital Beltway bridge.

• Mejorar los viajes de este a oeste para peatones y ciclistas con una nueva conexión para bicicletas y peatones sobre el Northwest Branch Trail, conectada al puente de la I-495/Capital Beltway.

• Redesign Hartwell Road into a low-speed shared street for pedestrians, bicyclists and vehicles, better connecting the Manchester Place Purple Line Station and Flower Avenue Urban Park.

• Rediseñar Hartwell Road como una calle compartida de baja velocidad para peatones, ciclistas y vehículos, mejorando la conexión a la estación Manchester Place de la Línea Morada y el parque urbano Flower Avenue.

Any changes to sidewalks that require removal of trees should be discussed ahead of time so whose it properly & how it will affect.

NEED SERVICE SEWERS AND SPACE FOR PEOPLE IF 2000 WILL MOVE IN

I have not been able to drive on Flower Ave. Road between Colson Rd and the Yards! Please do not tear up this Blvd. We are a long time to get to work.

que hagan mas buses seguras como el 29 que es hora el 14

1000+ people WON'T FIT IN OUR NEIGHBORHOOD EVEN IF THEY ALL TAKE A BUS !!!

Paved trails that intersect roads do not always have traffic lights. Some intersections have blinking lights that are not effective for stopping all cars.

Bus lanes are an important anti-congestion measure. I would like to see...

Need safety improvements on Colson Rd. Not more traffic from deer hunting on Colson Rd or O Y Hills.

bus lanes + bike lanes are good!

Reconnect bike trail to connect to Northwest Branch trail around Buckingham

YOUR IDEA OF 35 FT+ HOVES WILL SHADE SOLAR PANELS.

Traffic circle

Doesn't look like there's enough room for a shared street without taking property on both sides.

Carriles exclusivos para buses más

The most impacted areas are those that already have low density & plans mean to increase density of the area.

need flex van public transit not fixed route buses.



### Why It Matters

- Improves safety for all people, particularly those most vulnerable
- Offers more people ways to get around without a car
- Improves access to parks, schools and other destinations
- Less reliance on cars in areas with limited parking

### Por qué es importante

- Mejora la seguridad para todas las personas, especialmente para las más vulnerables.
- Ofrece a más personas opciones para desplazarse sin depender del automóvil.
- Mejora el acceso a parques, escuelas y otros destinos importantes
- Reduce la dependencia del automóvil en áreas con estacionamiento limitado.

Transit riders do not cause traffic. The parked Prius On I-495 is this morning taking cars off road.

What a nightmare this is already congested neighborhood. Abs lane congests more.

this would be cool, but what would it connect?

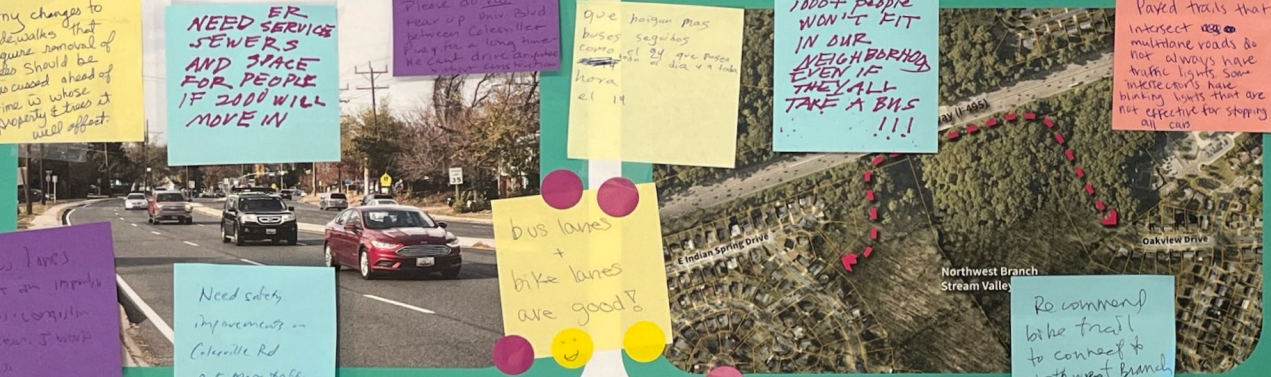
Do not add a BRT stop on Colson Rd near SEB / IS.

FINA THROAT OF THE NEIGHBORHOOD MUST REMAIN CLOSED

Any chance we could make an pedestrian path at the various sections of North Branch (Buckingham and Buckingham) would help connect to the park and more to city center.

There was once a plan for a pedestrian bridge across I-495 between the area and Blue Hill. Putting the expansion would be a HUGE opportunity to connect the area to the city center.

Any decisions to put in a sidewalk that would potentially require removal of a tree should be discussed ahead of time so whose property will be impacted. Use stopouts and/or reflect to protect trees.



LEGENDA

Planned Purple Line	Línea morada planificada
Purple Line Station	Estación de la línea morada
Neighborhood Greenway	Vía verde residencial
Trail	Sendero
Connection	Conexión
Water Features	Características hídricas
M/NCMPC Parks	Parques M/NCMPC

## DESARROLLO ECONÓMICO

Esto vuelve a poner de relieve lo enormemente diferentes que son las zonas de este plan y que no deberían tratarse todas exactamente igual. No todas las carreteras principales son iguales.

Los obstáculos son los altos costes de alquiler, el aparcamiento limitado y la escasez de locales vacíos. Su respuesta es un nuevo desarrollo para crear más aparcamiento. Esto es una locura. Solo las empresas nacionales pueden permitirse ofrecer más aparcamiento, como Giant o Safeway. Lo que está ocurriendo aquí es que cada vez más compañías están colocando carteles que amenazan con (impuestos municipales?)

¡Necesitamos una tienda de comestibles mejor!

También es necesario contar con un plan para atraer a compañías con empleos bien remunerados.

Excelente para la comunidad de Long Branch; por desgracia, no tan bueno para Indian Springs; vayan a White Oak y disfruten del desarrollo urbanístico allí; hay de sobra; no se metan.

El impacto para Indian Springs es terrible; no necesitamos ni queremos comercios minoristas en nuestro tranquilo barrio.

Que haya espacios para los pequeños comerciantes.

Las propuestas parecen confusas. Sea cual sea el plan, los escaparates deberían estar en las aceras y el aparcamiento en la parte trasera. Esto creará un ambiente de calle comercial.

¡Más aparcamiento!

¿Le parece buena idea crear espacios?

Es una muy buena idea crear incentivos.

Locales comerciales asequibles con plazas de aparcamiento.

Más aparcamiento.

Más promoción para estos pequeños negocios.

Mejorar el atractivo exterior. Atraer cafeterías y mejorar la calidad del comercio.

No hay suficiente aparcamiento para implantar comercios en planta baja en Bradford Rd, Plymouth St, Hartwick Rd y Wayne Ave. Las propuestas de rezonificación de esas propiedades multifamiliares existentes deberían eliminarse.

Es necesario reutilizar la antigua tienda de muebles CASA.

Es importante porque la economía crece para los (palabra ilegible) locales.

Necesitamos más aparcamientos y que no tengan ningún coste.

Tiendas de comida saludable en Northwest Park.

Creo que sería muy bueno crear un programa de marketing para los negocios históricos.

Me parece una buena idea crear negocios a precios asequibles.

¿Más zonificación para vivir y trabajar?

Microcomercio en zonas residenciales, por favor.

Sí para Long Branch, no para Indian Spring.



## MEDIOAMBIENTE: COMUNIDADES MÁS VERDES Y SALUDABLES

No necesitamos problemas de escorrentía ni la pérdida de espacios verdes debido a la rezonificación y la reurbanización de los terrenos de Y.

Protejamos la cubierta arbórea. Los árboles de este barrio son lo que lo hacen especial. No lo perdamos.

La urbanización en Indian Spring equivale a una peor salud física, mental y ambiental. Sin parque + mala idea. Más contaminación.

Indian Spring es un desarrollo en las zonas equivocadas.

Indian Springs tiene graves problemas de agua.

Al construir apartamentos en los actuales espacios verdes, no estamos dando prioridad al medio ambiente.

Efectivamente: la planificación de MC no tiene ni idea de planificación. Vuelvan a la historia y estudien al urbanista Frederick Olmstead.

¡Esto contradice por completo su plan! Están eliminando nuestro espacio verde para construir un edificio de apartamentos de 10 plantas.

Además de la asequibilidad, una de las razones por las que apoyo una mayor densidad de viviendas es que DEBEMOS preservar nuestros espacios naturales, especialmente a lo largo de los arroyos.

(en respuesta a “preocupaciones sobre inundaciones, aguas pluviales y pérdida de árboles”) Una urbanización más densa, por definición, no logra esto.

Si uno de los objetivos es optimizar los espacios verdes, ¿por qué se recomienda rezonificar el gran espacio verde de la YMCA en lugar de urbanizar en otro lugar o reutilizar el espacio de los edificios existentes?

¿Existen disposiciones para proteger los árboles maduros cuando se lleve a cabo la reurbanización?

Asegúrense de que la iluminación de las urbanizaciones (públicas y privadas) cumpla con las recomendaciones de cielo oscuro y no genere contaminación lumínica.

Los edificios de la YMCA de Indian Spring eliminan el espacio verde. Esto no tiene sentido.

Me encantaría ver una cubierta arbórea y espacios con sombra como este alrededor o cerca de la estación de la Línea Púrpura de Long Branch.

(en respuesta a “más superficies porosas, tejados verdes y elementos creativos para las aguas pluviales”) Los promotores no harán esto de forma voluntaria. Debe formar parte de los nuevos requisitos de diseño. Incentivos o sanciones.

¡Añadan University Blvd y New Hampshire Ave a la lista de árboles prioritarios y de sombra adicional!

Me gusta la renovación del arroyo de Long Branch y la pasarela desde la biblioteca hasta el centro comunitario.

Necesitamos más fondos para crear más huertos comunitarios.

Que todos los barrios cuenten con carriles seguros para peatones y ciclistas hacia Long Branch/Sligo y senderos.

Creen nuevas oportunidades para que los negocios locales puedan seguir atendiendo a sus Apoyen los esfuerzos y promover los negocios de Long Branch —Creen nuevas oportunidades para que los negocios locales puedan seguir atendiendo a sus clientes. Apoyen los esfuerzos y promover los negocios de Long Branch.

Dispongan que se creen o creen huertos comunitarios.

Por favor, añadan tantos elementos de gestión de aguas pluviales como sea posible.

Dejen el espacio de la YMCA VERDE; no urbanicen el terreno.

Por favor, conserven y planten árboles.

No más bolsas de plástico ni pajitas de plástico.

Utilicen elementos de diseño de edificios sostenibles.

Más áreas limpias. Más áreas frescas. Más áreas verdes. Más áreas limpias. Más áreas frescas. Más áreas verdes.

Una urbanización más densa —con un diseño bien pensado— favorece (¿el crecimiento ecológico?) — ¡Me encanta!

Se necesitan árboles urgentemente en la acera de University Blvd.

Preservar la belleza natural de la zona; me preocupan los impactos medioambientales asociados al puente de Wayne a E Wayne.

Se va a construir una nueva acera a lo largo de Plymouth Street y nos preocupa que se talen los árboles grandes para construirla.

A falta de desarrollo o reurbanización, ¿qué están haciendo para ayudar con los problemas medioambientales actuales? (por ejemplo, las inundaciones)

¿Podemos obligar a los promotores a mejorar la infraestructura de gestión de aguas pluviales de las propiedades situadas inmediatamente más arriba o río arriba de su proyecto (como se hace en Washington D.C.)?

¡Lo verde es bueno!

¡El parque (¿Central?) es precioso! También Indian Springs/YMCA.

(haciendo referencia al comentario anterior^) ¡De acuerdo! Ya de por sí no tenemos suficiente en la comunidad “azul”.

Las inundaciones aumentarán con un suelo menos permeable y el DPS permite DEMASIADAS excepciones.

Necesitamos abogar más por una ley de medio ambiente saludable (Ley CHERISH).

Necesitamos más fondos para crear huertos comunitarios.

# Environment: Greener, Healthier Communities

## Medio Ambiente: Comunidades Más Verdes y Saludables

Dense Development - with thoughtful design - supports ecological goals - Low!!

Dense development by definition does not achieve this

If you are at the corner is to optimize corner space, why is there a recommendation to create the street corner space for the space instead of developer's expense or equipment business building space?

Flooding will be increased with less permeable ground and DPS allows for TOO MANY deviations

Every Neighborhood HAS SAFE Ped/Bike Paths To Lunch/Shop and Parks



### What We Heard

- Concerns about flooding, stormwater, and tree loss.
- Need for more shade, green spaces, and places to grow food.



### What We Propose

- Protect and restore forests and streams.
- Plant more native trees and shrubs.
- Create "cool streets" with shaded sidewalks connecting parks and important destinations
- More porous surfaces, green roofs, and creative stormwater features.
- Expand and support places to grow and buy food, including community gardens, rooftop farms, and farmers markets.
- Using sustainable building design elements

### Lo que escuchamos

- Preocupaciones sobre inundaciones, el manejo de aguas pluviales y la pérdida de árboles.
- Necesidad de más sombra, espacios verdes y lugares para cultivar alimentos.

### Lo que proponemos

- Proteger y restaurar los bosques y arroyos. Plantar más árboles y arbustos nativos.
- Crear "calles frescas" con aceras sombreadas que conecten con parques y destinos importantes.
- Incorporar más superficies permeables, techos verdes y soluciones creativas para el manejo de aguas pluviales.
- Ampliar y apoyar espacios para cultivar y comprar alimentos, incluidos jardines comunitarios, granjas en azoteas y mercados de agricultores.
- Utilizar elementos de diseño de edificios sostenibles.

Are there provisions to protect native trees when redevelopment happens?

Would love to see tree cover & shaded space like this around near Long Branch PL station

Developers will not do this voluntarily. Need to be part of new design requirements. Location of pavements (most porous surfaces, green roofs & creative stormwater features)

Necesitamos más \$ para crear jardines comunitarios.

Building in India Spring/UMCA Park takes away green space. This makes no sense

Please preserve & plant trees

Clear areas open for trees, pero que los espacios de propiedad se conviertan a sus clientes. Reservar los espacios para preservar los espacios de Long Branch

Have create community garden

All University Blvd + New Hampshire Ave to priority tree + additional shade list!!

LIKE RENOVATION OF LONG BRANCH STREAM + WALKWAY FROM LIBRARY TO COMMUNITY CTR

Necesitamos abogar más por una ley de medio ambiente Saludable. [LEY CHERISH!]

Need trees desperately on Univ Blvd sidewalk

Make sure private development public lighting adheres to dark sky res + no light pollution

Please add an such stormwater management elements as you can.

Necesitamos más fonda para crear más jardines comunitarios

Utilizar elementos de diseños de edificios sostenibles

mas areas verdes mas areas frescas mas areas verdes

Leave UMCA space GREEN do not develop the site

### Nature-Based Design Elements

### Elementos de diseño basados en la naturaleza



Calles y aceras sombreadas



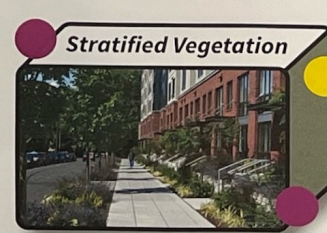
Superficies permeables



Techos verdes



Gestión integrada de aguas pluviales



Vegetación estratificada



Agricultura urbana



## PARQUES: PARQUES SEGUROS Y ACOGEDORES PARA TODOS

Amplíen el parque Indian Spring Terrace hacia los campos de la Y —¡No los reurbanicen! ¡No aumenten su zonificación!

Esto va en contra de lo que proponen para Indian Springs: nos encantan nuestros parques, no nos los quiten.

Sligo Creek parece ser ignorado como parte vital de los parques de la zona sureste del distrito de Colesville. Existen muchos problemas de seguridad al caminar por Worth Ave.

Se propone un desarrollo excesivo para el distrito de Colesville. Si se permite a Y desarrollar su propiedad, queremos que se impongan límites a la densidad. No queremos vías de acceso a Fairway Ave; estamos perdiendo demasiado espacio verde.

El desarrollo en el parque de la YMCA va en contra de esta idea.

Entonces, ¿por qué se recomienda rezonificar el espacio de la YMCA, que se utiliza ampliamente como espacio verde? ¿Cómo puede ser esta la mejor solución?

El plan prevé eliminar el gran espacio verde de la YMCA y “mejorar” el minúsculo espacio de Hastings, que está encajonado entre carreteras y que nunca utilizamos. ¿Por qué? ¿En qué sentido es eso una visión de futuro?

Se necesita un camino peatonal (preferiblemente iluminado) para ayudar al barrio de Long Branch a llegar a la parada de la Línea Púrpura junto a la biblioteca.

Reimaginen el espacio verde de la Y para un mayor disfrute y refinamiento. Consideren la posibilidad de crear un punto de encuentro en el espacio de la YMCA.

Conserven los parques existentes: el campo de la YMCA es un TESORO para nuestra comunidad. El parque de Hastings nunca se utiliza y es peligroso llegar hasta él.

Debido a su tamaño y a su proximidad a dos carreteras muy transitadas y a la circunvalación, hay límites a lo que se puede hacer con el pequeño parque de Hastings. Dicho esto, los vecinos lo aprovechamos bastante. Béisbol, fútbol americano, fútbol: muchos niños (palabra ilegible).

El espacio verde detrás de la YMCA es básicamente el único espacio verde que tenemos: ¡por favor, no lo conviertan en viviendas! Si quieren construir sobre el terreno de la YMCA, no hay problema.

Las avenidas Worth y Hamilton son senderos de animales desde Sligo Creek hasta la zona recreativa de Indian Spring. No construyan más apartamentos ni aumenten el tráfico.

Mejoren la accesibilidad de las calles que rodean los parques.

Por favor, terminen el parque Long Branch/Wayne (¡diseñado en 2017!) con un paso para bicicletas que cruce la avenida Wayne.

Más inspección y mantenimiento de los edificios colindantes.

¡NECESITAMOS baños e instalaciones de agua en nuestros maravillosos parques! ¡Parque de Long Branch Creek, parques de Sligo Creek!

¡Los niños están ORINANDO en todos los árboles porque no hay baños!

Mejores parques y zonas de juego, y vías seguras para llegar a los parques.

Necesitamos parques iluminados y seguros a lo largo del sendero Long Branch.

Nos encanta Sligo Creek, ¡pero a menudo huele a alcantarilla! (Y también E. coli). Sería estupendo solucionar esto a largo plazo.

Añada más semáforos cuando los senderos crucen carreteras de varios carriles. Las luces intermitentes no son suficientes.

Detengan los autobuses escolares vacíos, los camiones y los vehículos comerciales en Sligo Creek; añadan señales de PARE.

Por favor, mantengan informados a los Amigos de Sligo Creek de las actividades para que podamos favorecer el arroyo.

Por favor, mantengan a los Amigos de Sligo Creek al tanto de las novedades.

Que los parques cuenten con máquinas para hacer ejercicio.

Que los parques de Northwest Park cuenten con un gimnasio.

También nos encantan las mejoras en Long Branch. Por favor, amplíen el sendero Long Branch desde el Centro Comunitario hasta Franklin Ave. Quizás también un enlace con el sendero NW Branch.

Parques más limpios. Parques más seguros. Parques cuidados y verdes: parques más limpios. Parques más seguros. Parques bien mantenidos y más ecológicos.

Consideren la posibilidad de establecer conexiones entre el valle del arroyo Long Branch y los senderos de NW Branch.

Por favor, consideren la posibilidad de trasladar el inicio del sendero desde el final de Oakview Drive hasta la antigua piscina.

¡Me encanta!

Dejen los espacios verdes tal como están.

¡Hagan que todas las canchas de béisbol estén iluminadas por la noche!

Apoyen la renovación de parques y canchas.

# Parks: Safe, Welcoming Parks for Everyone

## Parques: Parques seguros y acogedores para todas las personas

Add more traffic lights when there's cross multi-lane roads. Flashing lights are not enough.

Stop early school buses, make commercial vehicles on Sligo Creek add stop signs.

Development in YMCA Park is counter to this idea.

WE NEED bathroom, restroom, and water facilities at our wonderful park! Long Branch Creek Trail Park, Sligo Creek Park! The kids are PEERING on all these trees bc there are no restrooms!

### What We Heard

- People love parks especially Sligo Creek and the stream valley parks.
- Desire safer parks and more places to gather.
- Trails contribute to the greater pedestrian network.

### Lo que escuchamos

- A la gente le encantan los parques, especialmente Sligo Creek y los parques del valle del arroyo.
- Deseo de contar con parques más seguros y más espacios para reunirse.
- Los senderos contribuyen a una red peatonal más amplia.

Better parks + playgrounds + safe ways to get to parks

### What We Propose

- Create new parks, public spaces and improve access to existing parks and trails.
- Improve visibility and access points.
- Add public art to reflect community identity.
- Continue to partner with local organizations such as Friends of Sligo Creek, Neighbors of Northwest Branch, and local groups for stewardship.

WE ALSO LOOK INTO IMPROVING TRAILS TO LONG BRANCH. PEDESTRIAN TRAIL BRANCH - GAIL TO WEST SIDE. TRUNKLINE AVE. MAYBE ALSO A CONNECTION TO NW BRANCH TRAIL.

THIS WHY IS THE RECOMMENDATION TO BEHAVE THE YMCA SPACE TRAILS BEING USED AS OPEN SPACE? RECOMMEND THE REPAIRS?

Need a pedestrian path (preferably paved) to take the long branch trail. Also, there are many obstacles to people walking to Sligo Creek Park.

Expand Indian Spring terrace Park into the Y fields - don't pedestrianize them! Don't up zone them!

This is counter to what you are proposing for Indian Spring - we love our parks. Don't take them away.

Que los parques tengan más arte para hacer espacios.

Necesitamos parques iluminados y seguros. Long Branch Trail.

Parques más limpios. Parques más seguros. Parques cuidados y verdes.

Que en los parques de Northwest Branch tengan un espacio.

### Why It Matters

- Parks feel more welcoming and attractive.
- Supports cultural expression and community pride.
- Encourages families to use parks more often.

Please keep Friends of Sligo Creek informed of activities so we can support the creek.

Plan has removed the large open space at the "Park" and "enhancing" the Habitat policy. Along this is a connection between roads and use near the why? How is that forward-looking?

### Por qué es importante

- Hace que los parques se sientan más acogedores y atractivos.
- Apoya la expresión cultural y el orgullo comunitario.
- Fomenta que las familias usen los parques con mayor frecuencia.

Too much development proposed for Glenview District. If Y is allowed to develop their property, what limits on density in an area west of the road west of the road into Forestburg Ave. We're losing too much green space.

Sligo Creek seems to be ignored as a vital part of those in the Northwest District. There is a lot of safety issues for walking from work to

+ Inspección y mantenimiento de los edificios antiguos.



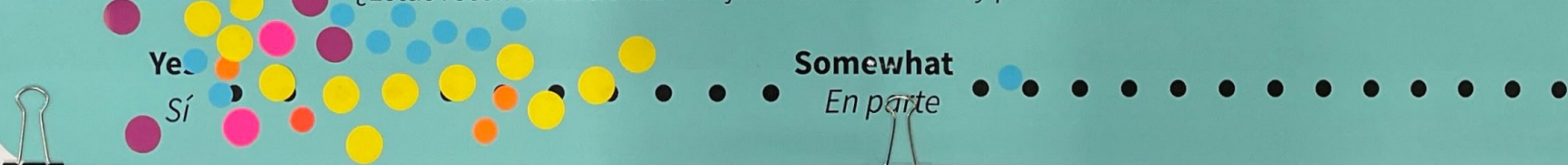
Do these recommendations reflect the needs and priorities of your community?

¿Estas recomendaciones reflejan las necesidades y prioridades de su comunidad?

Yes  
Sí

Somewhat  
En parte

No  
No



# Parks: Safe, Welcoming Parks for Everyone

Parques: Parques seguros y acogedores para todas las personas

Station  
**5**  
Estación

Remagine the greenspace at the end of Oakview Drive for greater enjoyment and refinement. Consider a gathering spot at the 45-acre

Preserve existing parks. The VUCA Band is a treasure in our community. The existing park is near road. Unlikely to get to

due to the tree and proximity to 2 bus routes and the Metro. There are multiple ways to get to the park. There are bus routes, but they are not frequent. There are also bike routes. There are also walking routes. There are also wheelchair accessible routes.

The green space below the MCA is beautiful. It is the only green space we have - please don't turn it into housing! If you want to build on the MCA, please build a park. There are many ways to do this. There are many ways to do this.

PLEASE CONSIDER MOVING THE TRAIL HEAD FROM THE END OF OAKVIEW DRIVE TO THE FORMER POOL

Love it!

Worth Ave is a beautiful animal path from Sligo Creek to the bottom Spring rec area. Don't add apartments and more vehicles

Improve accessibility of streets around park

MAKE ALL BASEBALL COURTS LIT AT NIGHT!



## COMMUNITY METER MEDIDOR COMUNITARIO

Tell us more. What works well? What could be improved or added?  
Cuéntenos más: ¿Qué funciona bien? ¿Qué podría mejorar o agregarse?

CONSIDER LINKAGES BTW LONG BRANCH STREAM VALLEY AND NW BRANCH TRAILS

Please finish Long Branch Valley Park. Please finish Long Branch Valley Park. Please finish Long Branch Valley Park. Please finish Long Branch Valley Park.

Please keep friends of Sligo Creek in the loop for developments.



- LEGEND LEYENDA**
- Proposed New Larger Parks & Public Spaces (upon redevelopment)  
Propuesta de nuevos parques y espacios públicos más grandes (tras la reurbanización)
  - Proposed New Park Entry  
Entrada propuesta para un nuevo parque
  - Potential New Trail  
Posible nuevo sendero
  - Improvements on Existing Parks (M-NCPPC) Mejoras en parques existentes (M-NCPPC)
  - Improvements on Existing Open Space Mejoras en espacios abiertos existentes
  - Potential Public Spaces through Redevelopment Posibles espacios públicos mediante la reurbanización
  - Placemaking "Gathering Spot" Locations Ubicaciones de "lugares de encuentro" para la creación de espacios
  - Plan Boundary Límite del plan

DISTRICT OF COLUMBIA

CITY OF TAKOMA PARK

## LUGARES DE REUNIÓN: ¡LLEGARÁ A EASTERN SILVER SPRING ESTE MES DE MAYO!

Con los cambios recomendados para Indian Springs, especialmente en el YMCA, habrá DEMASIADO tráfico como para disfrutar de este espacio. Además, esto NO es comparable al espacio que el plan recomendaba eliminar.

Mejorar Hastings está bien, pero también es fundamental conservar el espacio del parque cerca de la YMCA.

¡Por favor, no cambien Hastings! A los niños del barrio les gusta Hastings Parklet. Mis hijos jugaron allí durante años; ahora lo hace una nueva generación de niños. Dado su tamaño y ubicación, creo que actualmente se le da un uso óptimo. Los adultos no se quedan allí, salvo para cuidar a sus hijos.

Salven todo el espacio verde de la propiedad de la YMCA. Permitan que la YMCA construya solo en altura, no en superficie. Pero no demasiado alto. Este barrio es antiguo y las calles no pueden soportar mucho más tráfico.

El parque Hastings es muy pequeño, está junto a una carretera muy transitada y es peligroso llegar hasta él. Renovar esto en lugar del espacio verde de la YMCA reduciría drásticamente las zonas abiertas utilizadas por personas y animales.

Añadan actividades que fomenten la reunión en estos espacios. Permitan la participación de las empresas de la comunidad.

Nuestros jóvenes necesitan algo más que espacios de “juego” para reunirse. ¿Dónde pueden realizar prácticas profesionales para que los oficios sean una prioridad?

¿Por qué no se incluyó el parque Flower Urban?

¿Por qué el parque Indian Springs Terrace no es una prioridad? 30 acres según Google.

# Gathering Spots: Coming to Eastern Silver Spring this May!

## Espacios de Encuentro: ¡Llegan al Este de Silver Spring este mayo!



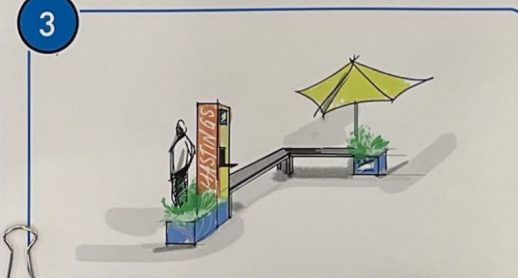
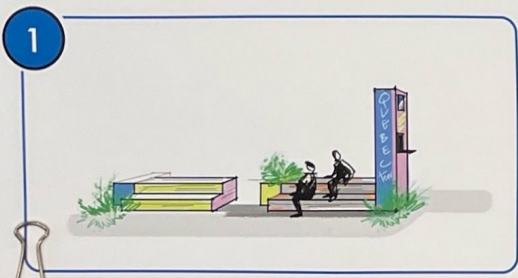
Montgomery Planning's Placemaking team is creating four temporary gathering spots in Eastern Silver Spring to encourage social connection, physical activity, and community feedback, in existing park spaces.

Each gathering spot may include seating, signage, landscaping, art, and other amenities, with designs that reflect the surrounding community. These temporary installations will be in place for up to six months and will help spark ideas and conversations about potential long-term improvements that can be recommended in the Eastern Silver Spring Communities Plan.

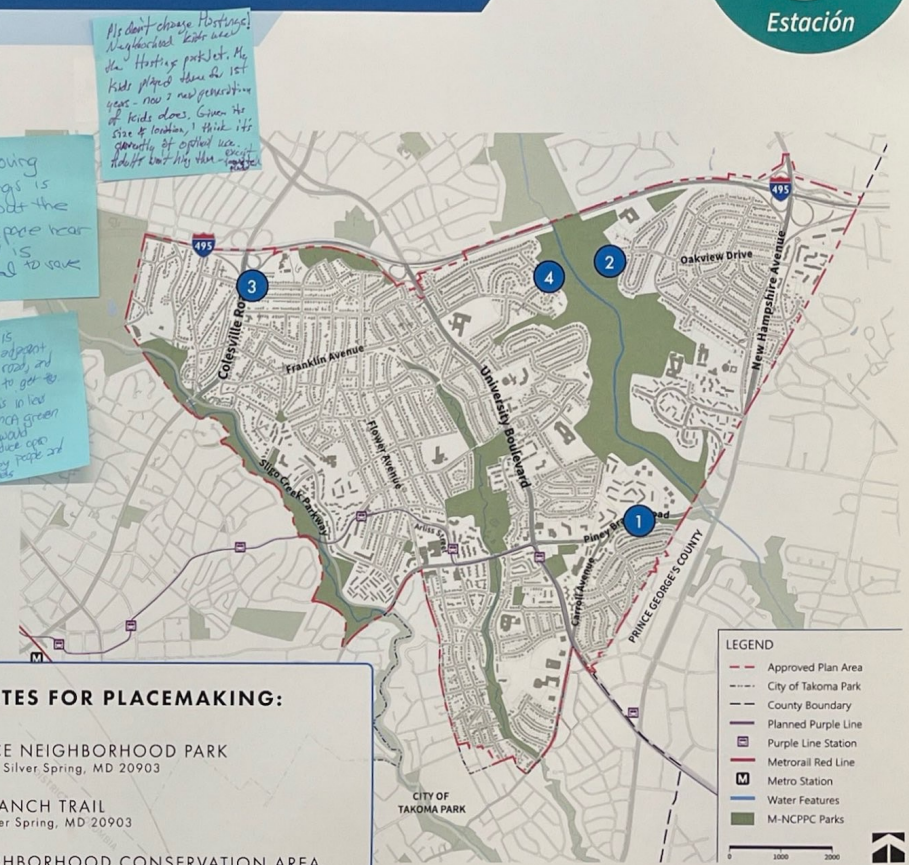
El equipo de Placemaking de Montgomery Planning está creando cuatro espacios temporales de encuentro en el Este de Silver Spring para fomentar la conexión social, la actividad física y la participación de la comunidad, en espacios de parques

...espacio de encuentro contará con asientos, señalización, paisajismo, arte y otras comodidades, con diseños que reflejan la comunidad circundante. Estas instalaciones temporales permanecerán en su lugar hasta por seis meses y ayudarán a generar ideas y conversaciones sobre posibles mejoras a largo plazo que podrán recomendarse en el Plan de Comunidades del Este de Silver Spring.

### Initial Concepts / Conceptos iniciales



- PRIORITY PARKS SITES FOR PLACEMAKING:**
- 1** QUEBEC TERRACE NEIGHBORHOOD PARK  
1040 Quebec Terrace, Silver Spring, MD 20903
  - 2** NORTHWEST BRANCH TRAIL  
1102 Oakview Dr, Silver Spring, MD 20903
  - 3** HASTINGS NEIGHBORHOOD CONSERVATION AREA  
300 Granville Dr, Silver Spring, MD 20901 *0.4 acre*
  - 4** FRANKLIN KNOLLS NEIGHBORHOOD PARK  
9507 McAlpine Rd, Silver Spring, MD 20901



**LEGEND**

- Approved Plan Area
- City of Takoma Park
- County Boundary
- Planned Purple Line
- Purple Line Station
- Metro Station
- Metro Red Line
- Water Features
- M-NCPPC Parks

Add activities to spark gathering in these spaces. Allow local community business involvement.

Improving Hastings is fine but the park space near the Y is critical to save too.

Hastings Park is very small adjacent to a busy road, and requires to get to. Retain this in low cost. Which green space would radically reduce open areas used by people and animals.

Save all the green space on the Y property. Only allow the Y to build upwards not out. But not too high. This neighborhood is old and the streets can't handle more traffic.

As don't change Hastings Neighborhood Park area. Hastings parklet. Make kids play area for 1st grade - now 2nd grade. Give the size of location. I think it's possible to get it. Adults but my idea.

with the best... changes to... especially... there will be... much traffic... This is also... plans to... parking.

Why was FRANKLIN KNOLLS PARK NOT INCLUDED?

Why isn't Indian Springs Terrace Park a priority? 30 acres according to Google.

Our young people need more than "play" spaces to gather. Where can they appreciate to be for trades a party the next.

## INSTALACIONES COMUNITARIAS: LUGARES SEGUROS Y ACOGEDORES PARA TODOS

Esto indica que los centros recreativos y las piscinas comunitarias se utilizan mucho. Yo utilizo el Long Branch Center y la piscina está demasiado llena para mi gusto; su propuesta que se muestra aquí para mejorar el uso excesivo: NADA.

Apoyar a las organizaciones religiosas. Que se mantengan, pero sin construir grandes facilidades de viviendas. Algo pequeño estaría bien.

¿Por qué añadir viviendas supone una mejora para los centros recreativos? No necesitamos que las viviendas desplacen a la YMCA.

Con vías seguras y accesibles para llegar hasta allí.

No todas las instituciones religiosas participan en la comunidad en la que se encuentran. Yo recomendaría cautela en el uso del término “fe” y centrarme en la comunidad.

Amplíen la piscina de Long Branch y creen una piscina tanto cubierta como al aire libre: está en la Línea Púrpura, mejora la comunidad y el acceso, como en el centro de la ciudad.

Nos encanta la biblioteca de Long Branch.

Cámaras de seguridad en los parques para evitar suicidios y vandalismo.

La presencia policial empeora la seguridad de la comunidad. ¡Policía = ICE y miedo!

Comisaría: ¿qué pruebas hay de que esto mejore la seguridad y el bienestar de las personas negras, indígenas y de color (BIPOC)?

Subcomisaría ORIENTADA A LA COMUNIDAD, sensible a nuestra comunidad diversa.

Nos encanta la biblioteca de Long Branch.

No construyan en el campo de Y.

# Community Facilities: Safe, Welcoming Places for All

## Instalaciones comunitarias: Espacios seguros y acogedores para todas



We ♥ Long Branch Library @

This states that community rec centers and pools are heavily used. We are long branch center and pool is so crowded for my contact. Your proposal should have to improve the service - NOTHING

With safe and accessible ways to get here

### What We Heard

- Need more safe, welcoming spaces—especially for youth. *Don't build on the y field then*
- Community facilities (Rec Center, Library, Pool) are heavily used and loved.



### What We propose

- Improve facilities, expand programming and add housing.
- Support faith-based and nonprofit organizations.
- Improve safety through better design and the creation of a 7th Police District or local sub-station

EXPAND LONG BRANCH POOL + CREATE BOTH INDOOR/OUTDOOR POOL - IT IS ON THE PUBLIC LINE - IMPROVES COMMUNITY + ACCESS LIKE DOWNTOWN

Support the faith based orgs. to stay but not to build large housing facilities. Small would be ok

Why is adding housing an improvement to rec centers? We don't need housing crowding out the rec.

Community oriented sub station - sensitive to our diverse community

### Why It Matters

- Ensures community facilities are accessible, modern, and supportive.
- Makes the community safer.
- Maximizes use of public land for public benefit.

Police Station, what is evidence that this improves safety + use being for a BIPOC?

### Lo que escuchamos

- Se necesitan más espacios seguros y acogedores, especialmente para jóvenes.
- Las instalaciones comunitarias (centro recreativo, biblioteca, piscina) son muy utilizadas y valoradas.

We love Long Branch Library



### Lo que proponemos

- Mejorar las instalaciones, ampliar los programas y añadir viviendas
- Apoyar a organizaciones religiosas y sin fines de lucro.
- Mejorar la seguridad mediante un mejor diseño y la creación de un 7.º Distrito de Policía o una subestación local.

Not all faith-based institutions participate in the community where they are. I would caution the use of faith and religion in community.



Cameras de Seguridad en los parques para evitar suicidios y vandalismo

Policing worsens community safety. Police = ICE + fear

### Por qué es importante

- Garantiza que las instalaciones comunitarias sean accesibles, modernas y bien mantenidas.
- Hace que la comunidad sea más segura.
- Maximiza el uso del suelo público para el beneficio público.



Do these recommendations reflect the needs and priorities of your community?

¿Estas recomendaciones reflejan las necesidades y prioridades de su comunidad?



## ¿HAY ALGO MÁS QUE DESEEN QUE SEPAMOS? ¿NOS ESTAMOS OLVIDANDO DE ALGO?

Me preocupa mucho que nuestras carreteras no puedan adaptarse al aumento del tráfico. La congestión ya es una pesadilla.

Asunto: Folleto “Lo que hemos escuchado” — Lo que falta: una gran preocupación por la rezonificación de Worth Ave, que incluiría Brewster, Brewster Ct., Leighton Ave. y Leighton Ct.

Asunto: Folleto “Lo que hemos escuchado”: Preocupación significativa por la urbanización del terreno de Y.

Esta ha sido una experiencia muy frustrante. En cada Consejo se plantearon cuestiones, la mayoría de las cuales reflejaban nuestras preocupaciones, pero no se ofrecieron soluciones. Por ejemplo, en el caso de los comercios existentes, se señalaron los elevados costes de alquiler, la falta de aparcamiento y la ausencia de plazas de aparcamiento libres. La respuesta fue que se permitiera una zonificación de alta densidad y que las nuevas construcciones resolverían el problema. Por favor, eso no hará más que agravar los problemas mencionados anteriormente. Esto ocurrió en todas las estaciones.

Me preocupan mucho el tráfico, el aparcamiento y, sobre todo, la seguridad al caminar por nuestro barrio.

¡Me encantan mis vecinos y estoy deseando dar la bienvenida a los nuevos! Espero que todos podamos desplazarnos de forma segura a pesar de los conductores imprudentes.

Ha sido una experiencia muy frustrante. Quería hablar con los ingenieros, los bibliotecarios, los responsables del centro recreativo y el responsable de presupuestos. Los urbanistas no pudieron responder a ninguna pregunta técnica. Cuando se les presionaba, se excusaban diciendo “buen punto”, “lo anotaré”, “no es mi campo” o, simplemente, “solo soy urbanista, no me encargo de la ejecución”.

Organicen otra jornada de puertas abiertas.

