

Antecedentes

La Interestatal 270 (I-270) es una carretera interestatal de 34.7 millas entre la I-495 y la I-70 que conecta Bethesda y Frederick. La autopista se construyó entre 1953 y 1960, inicialmente como parte de la I-70 S hasta que se designó como I-270 en 1975. En septiembre de 2017, el gobernador Hogan anunció una asociación público-privada (P3) que agregaría carriles de peaje adicionales a los carriles de propósito general existentes en la I-495 y la I-270, poniendo en riesgo hogares, vecindarios y negocios cerca de las autopistas. Este sería el proyecto P3 más grande de América del Norte; Los acuerdos contractuales entre el Estado y las empresas privadas serán por un plazo de 50 años.

Ampliar autopistas no funciona.

En la década de 1980, la I-270 se había ganado una reputación como una de las carreteras más congestionadas de la región. Para resolver este problema, I-270 se amplió a doce carriles. Pero ampliar las autopistas no es una solución a largo plazo para la congestión. Una y otra vez, hemos visto que el tráfico empeora y abruma la capacidad adicional en cuestión de años. Cuando los nuevos carriles se abrieron al tráfico en octubre de 1990, el Washington Post informó que "la I-270 debería ser capaz de manejar el crecimiento del tráfico durante el año 2010". Pero el beneficio realmente solo duró cinco años, y antes de que hubiera pasado una década, el tráfico era tan malo o peor que antes. Para 1999, la congestión en el camino creció hasta los niveles proyectados para 2010. Un artículo de 1999 del Washington Post descubrió que "ahora, menos de ocho años después de que se terminó el proyecto, la carretera se ha reducido nuevamente a lo que un funcionario llamó "un estacionamiento rodante ". El Departamento de Transporte de Maryland (MDOT) anunció su Plan de alivio de tráfico para reducir la congestión del

tráfico al agregar cuatro carriles de peaje a los carriles existentes de uso general. Pero ensanchar las carreteras en realidad no alivia la congestión. Puede parecer lógico que agregar más carriles reduciría el tráfico, pero lo que realmente sucede es que más carriles atraen a más conductores y el tráfico se acumula nuevamente. El tráfico llenará el espacio vacío. Se llama demanda inducida, y se ha documentado en todo el país y en todo el mundo. La última lista de "embotellamientos" de autopistas del Grupo de Investigación de Interés Público de EE. UU., Que señala proyectos costosos que harían poco para resolver problemas y desviar fondos de mejores soluciones, incluyó la propuesta P3 de \$ 9 mil millones de Maryland para I-270 e I-495.

¿Qué es un proyecto P3?

Una asociación P3 es una forma de financiar proyectos de infraestructura pública con fondos del sector privado, comúnmente para proyectos como el transporte, con la entidad privada realizando muchas de las funciones que normalmente lleva a cabo el gobierno. Los P3 brindan a los gobiernos una mayor flexibilidad para financiar proyectos, pero a expensas de mayores costos para el proyecto (ya que el financiamiento privado es más costoso que el público) y con frecuencia con reducciones en el control estatal sobre sus propios activos y riesgos financieros asumidos por el Estado.

El programa propuesto I-495 y I-270 P3 agregaría cuatro carriles de peaje administrados privatizados. Las compañías recuperarían sus inversiones recaudando peajes de los automovilistas que usan los carriles administrados, lo que genera preocupaciones sobre el costo de viajar en estos carriles y la responsabilidad financiera del Estado si los ingresos por peajes no cubren los costos del inversor privado. Cuanto más caro sea el proyecto, mayores serán los peajes para cubrir los costos. El Comité de Acción sobre Tránsito estima que los

peajes para nuevos carriles agregados a la I-270 al norte de Shady Grove podrían llegar a \$ 41 por viaje.

MDOT reunió más de 2,200 comentarios públicos sobre el proyecto y luego publicó en silencio un compendio y un resumen de ellos. Cuando se les preguntó por las 15 alternativas que MDOT presentó, las principales preferencias del público fueron las soluciones tecnológicas para gestionar mejor el tráfico, el tren pesado y ligero, el contraflujo (una forma de carril reversible) y no hacer cambios. El tema que obtuvo el segundo mayor apoyo en general fue el tránsito. Sin embargo, solo unos días después de publicar este resumen, MDOT anunció que había decidido dejar de considerar las opciones más preferidas y, en cambio, centrarse solo en diferentes formas de agregar carriles.

La Legislatura en Maryland

un proyecto de ley se somete a muchos pasos antes de convertirse en ley y la participación ciudadana en todo el proceso es clave. Si un legislador elige patrocinar un proyecto de ley, este se presenta al comité correspondiente para su consideración. Se alienta a los ciudadanos a presentar sus puntos de vista sobre los proyectos de ley propuestos por correo o por comparecencia personal y pueden dar testimonio en las audiencias del comité en apoyo u oposición al proyecto de ley. DontWiden270.org apoya la legislación para bloquear la ampliación de la I-270 y establecer estándares más altos para los principales proyectos viales. Desafortunadamente, la legislatura de Maryland de 2019 y 2020 se dirigió a casa sin promulgar ninguna legislación que requiera que el gobernador o el MDOT cambien sus planes para agregar carriles de peaje administrados a la I-495 y la I-270. Pero hemos hecho de este un

tema mucho más candente para muchos legisladores. En la Asamblea General de Maryland de 2019, el Delegado Kumar Barve, que representa al Distrito 17 del Condado de Montgomery, trasladó un proyecto de ley, HB 1091, de su Comité de Medio Ambiente y Transporte y a través de la Cámara. HB 1091 habría creado una supervisión básica para proyectos de transporte con financiación privada. Sin embargo, en última instancia, la senadora Nancy King, que representa al Distrito 39 del condado de Montgomery y preside el Comité de Presupuestos e Impuestos del Senado, mató a HB 1091. Los proyectos de ley apoyados por Dontwiden270.org no tuvieron mejores resultados en la sesión legislativa de Maryland de 2020. Varios proyectos de ley relacionados con la supervisión del proceso de presolicitud del proyecto fueron aprobados por la Cámara, pero no pudieron aprobar el Senado antes de que la Asamblea General de Maryland se aplazara debido a la pandemia de Covid-19 en curso.

¿Que sigue?

La Asamblea General vuelve a reunirse en enero de 2021. Los legisladores están redactando proyectos de ley para promulgarlos tan pronto como la Asamblea General esté en sesión. Necesitan escuchar el mensaje de que proteger nuestras casas y vecindarios debe ser la máxima prioridad tan pronto como se ceda la próxima sesión. La siguiente es la línea de tiempo actual publicada por MDOT: • Verano 2020: Publicación del borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) analizar los diversos impactos de las opciones que MDOT está considerando y hacer comentarios públicos sobre el DEIS. • Primavera de 2021: se completará el EIS: este es el momento en que el Estado puede tomar una decisión formal sobre el proyecto. • Primavera-Verano 2021: selección del

contratista. Aprobación de la Junta de Obras Públicas del acuerdo P3. Adjudicación y ejecución del acuerdo P3.