

Welcome

to the

**NEW HAMPSHIRE AVENUE
BUS RAPID TRANSIT (BRT)
PLANNING STUDY**

Public Open House

Wednesday, May 14, 2025

Bienvenidos

al

**ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN
DEL SERVICIO DE AUTOBUSES DE TRÁNSITO
RÁPIDO (BRT) FLASH
EN LA AVENIDA NEW HAMPSHIRE**

Sesión Informativa Pública

Miércoles 14 de Mayo de 2025



Presentation

will occur at

7:00 p.m.

The presentation will provide details on the potential BRT build alternatives for the New Hampshire Avenue Corridor

La Presentación

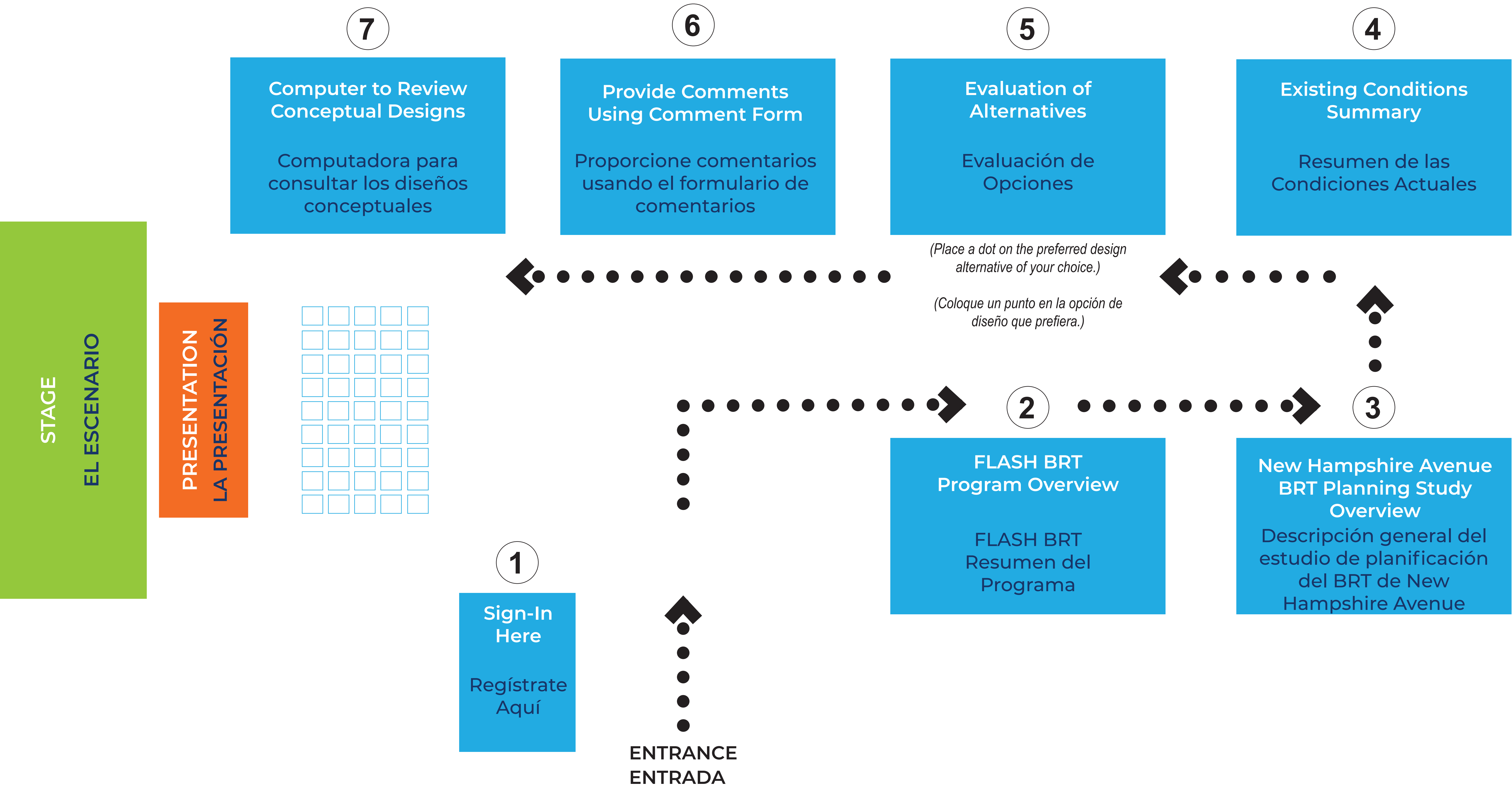
será a las

7:00 p.m.

La presentación ofrecerá detalles sobre las posibles opciones de construcción de BRT del servicio para el corredor de la Avenida New Hampshire



LANGLEY PARK COMMUNITY CENTER HALL | CENTRO COMUNITARIO DE LANGLEY PARK



PROGRAM OVERVIEW
DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA



- LEGEND
ROUTE IN SERVICE
US 29
ROUTES IN DESIGN
MD 355
VEIRS MILL ROAD
IN-SERVICE STOPS
PLANNED STOPS
METRO STATION
PARK AND RIDE
MARC STATION

- PLANNED ROUTES
NORTH BETHESDA
NEW HAMPSHIRE AVE
GEORGIA AVE
RANDOLPH ROAD
UNIVERSITY BLVD
EXTENSION TO HOWARD COUNTY AND MONTGOMERY COLLEGE TAKOMA PARK
FLASH LINES INTERSECT
TWO COLORS DENOTES WHERE TWO ROUTES CONNECT
THREE COLORS DENOTES WHERE THREE ROUTES CONNECT



WHAT IS BUS RAPID TRANSIT (BRT)?

¿QUÉ ES EL TRÁNSITO RÁPIDO POR AUTOBÚS (BRT)?

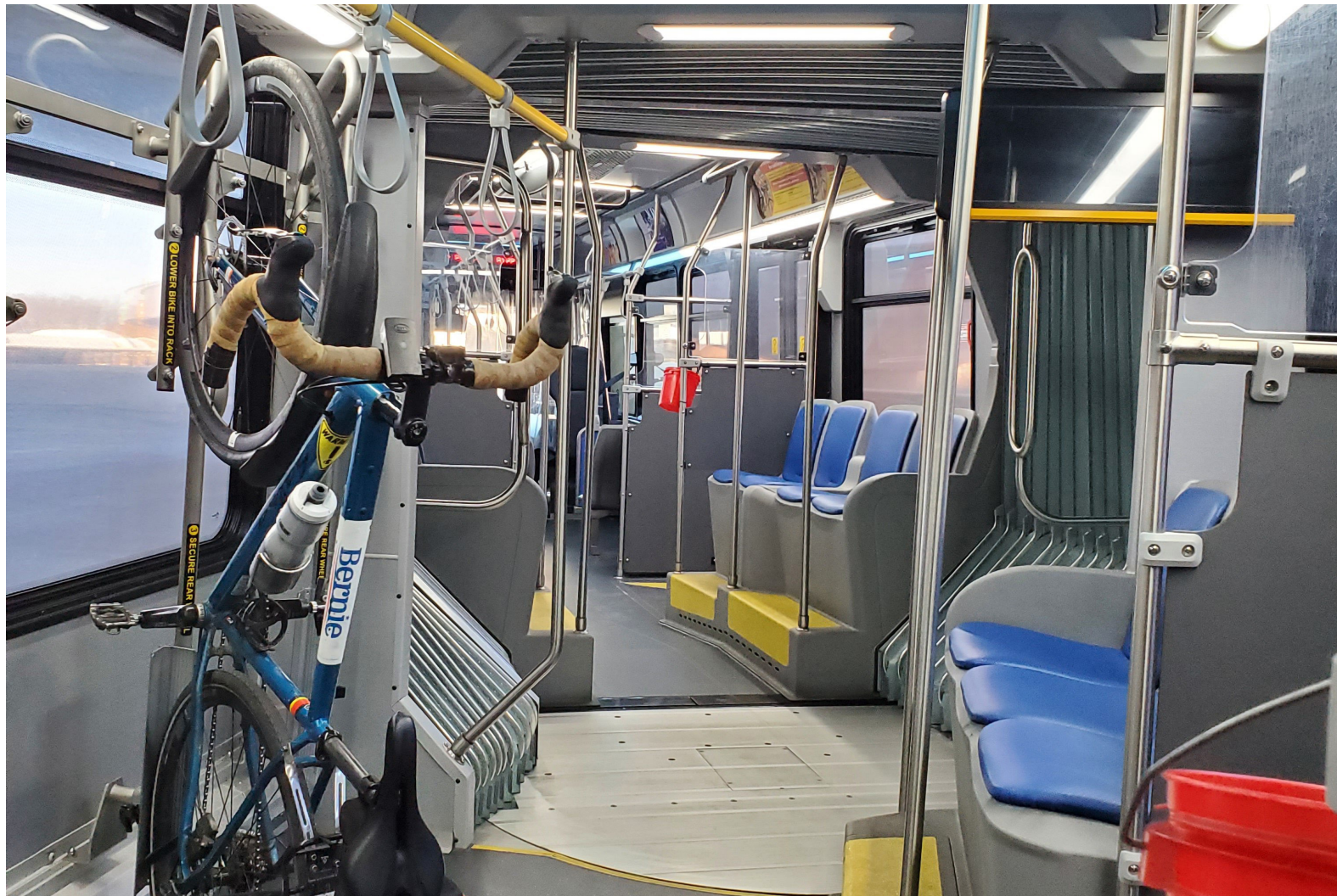
Montgomery County’s Flash Bus Rapid Transit (BRT) is a transit system that will deliver faster, more reliable, and frequent services with the capacity and quality of rail transit. Key components of Flash BRT are shown below:

El sistema de Autobús de Tránsito Rápido (BRT) Flash del condado de Montgomery es un sistema de transporte que ofrecerá servicios más rápidos, frecuentes y confiables, con la capacidad y calidad de un sistema ferroviario. A continuación se muestran los componentes clave del BRT Flash:

Dedicated Bus Lanes
Carriles Exclusivos para Autobuses



Specialized Vehicles
Vehículos Especializados



Modern Stations
Estaciones Mejoradas



Transit Signal Priority
Prioridad Semafórica para Transporte Público



Enhanced Pedestrian and Bicycle Access
Acceso Mejorado para Peatones y Ciclistas



MOBILITY CHOICES
OPCIONES DE MOVILIDAD



Improve access to jobs, activity centers, and community facilities.

Facilitar el acceso a empleos, centros de actividad y servicios comunitarios.

SUSTAINABLE SOLUTIONS
SOLUCIONES SOSTENIBLES



Minimize environmental impacts and utilize cost-effective design.

Reducir al mínimo los efectos ambientales y emplear un diseño económico.

CORRIDOR SAFETY
SEGURIDAD DEL CORREDOR



Improve safety of our streets and the livability and wellness of our communities.

Mejorar la seguridad de nuestras calles, así como la calidad de vida en nuestras comunidades.

ECONOMIC GROWTH
CRECIMIENTO ECONÓMICO



Promote economic development with appealing and functional transit.

Promover el desarrollo económico con un transporte público atractivo y funcional.

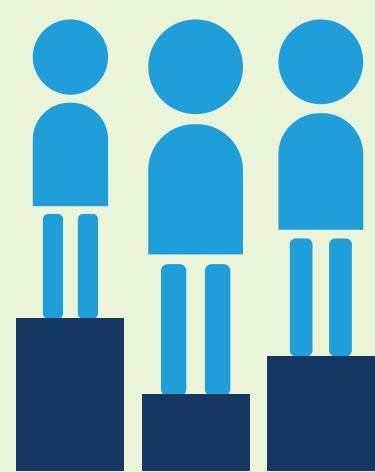
QUALITY SERVICE
SERVICIO DE CALIDAD



Provide a fast, reliable, efficient, and connected transit service.

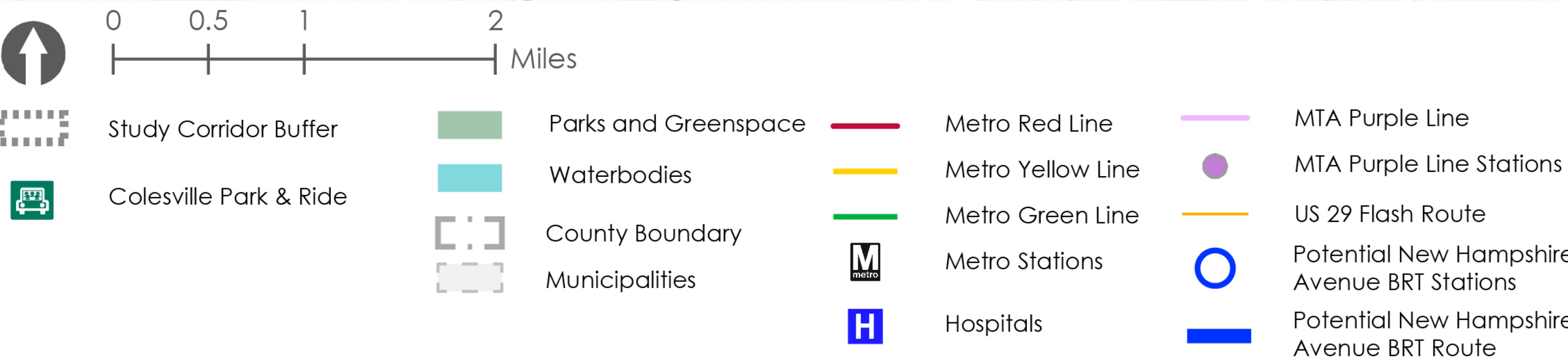
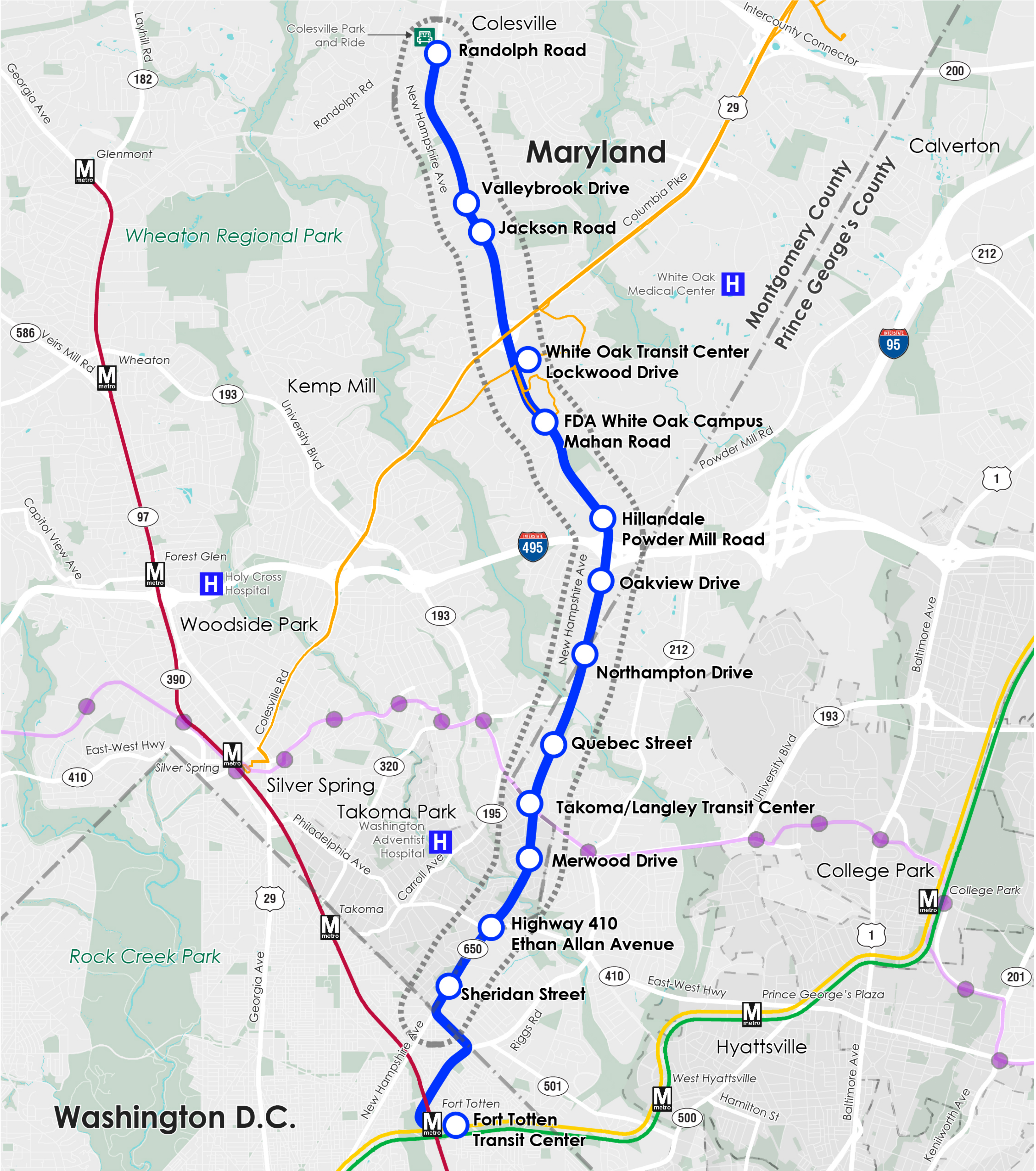
Ofrecer un servicio de transporte rápido, confiable, eficiente y bien conectado.

COMMUNITY EQUITY
EQUITY: EQUIDAD COMUNITARIA



Provide improved and accessible transit service for underserved populations.

Brindar un servicio de transporte más y accesible y justo para comunidades con menos acceso.



PURPOSE | PROPÓSITO

The project will provide...
El proyecto ofrecerá...



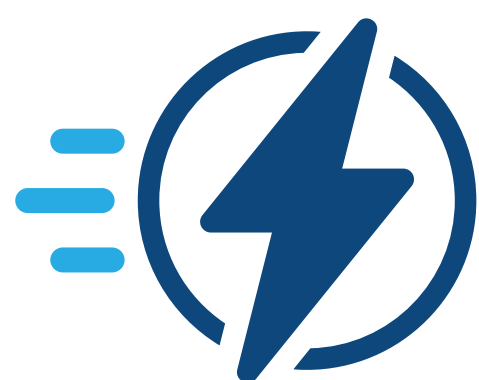
New, high-quality transit options

Nuevas opciones de transporte de alta calidad



More predictable transit arrival time

Tiempos de llegada más confiables



Faster transit travel time

Viajes más rápidos en transporte público



Shorter wait time at stations

Menor tiempo de espera en las estaciones

NEED | NECESIDAD

In order to help...
Para apoyar...



Serve existing high transit ridership

Atender el alto número de pasajeros del transporte público existente



Improve on-time performance and provide consistent travel times

Mejorar la puntualidad y ofrecer tiempos de viaje consistentes



Connect people to job centers and new developments

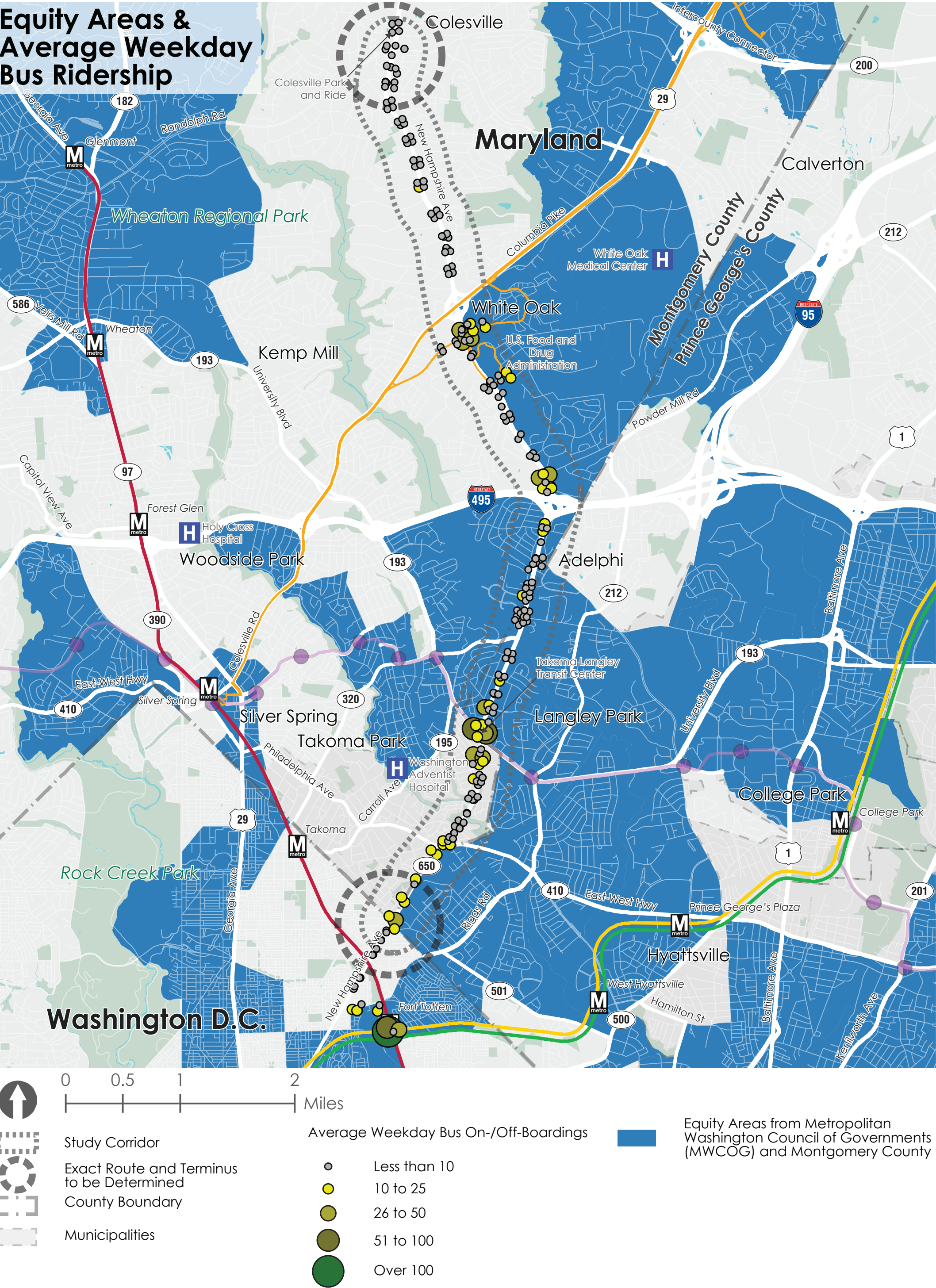
Conectar a las personas con centros de empleo y nuevos desarrollos



Increase connections and access to regional destinations

Aumentar las conexiones y el acceso a destinos regionales

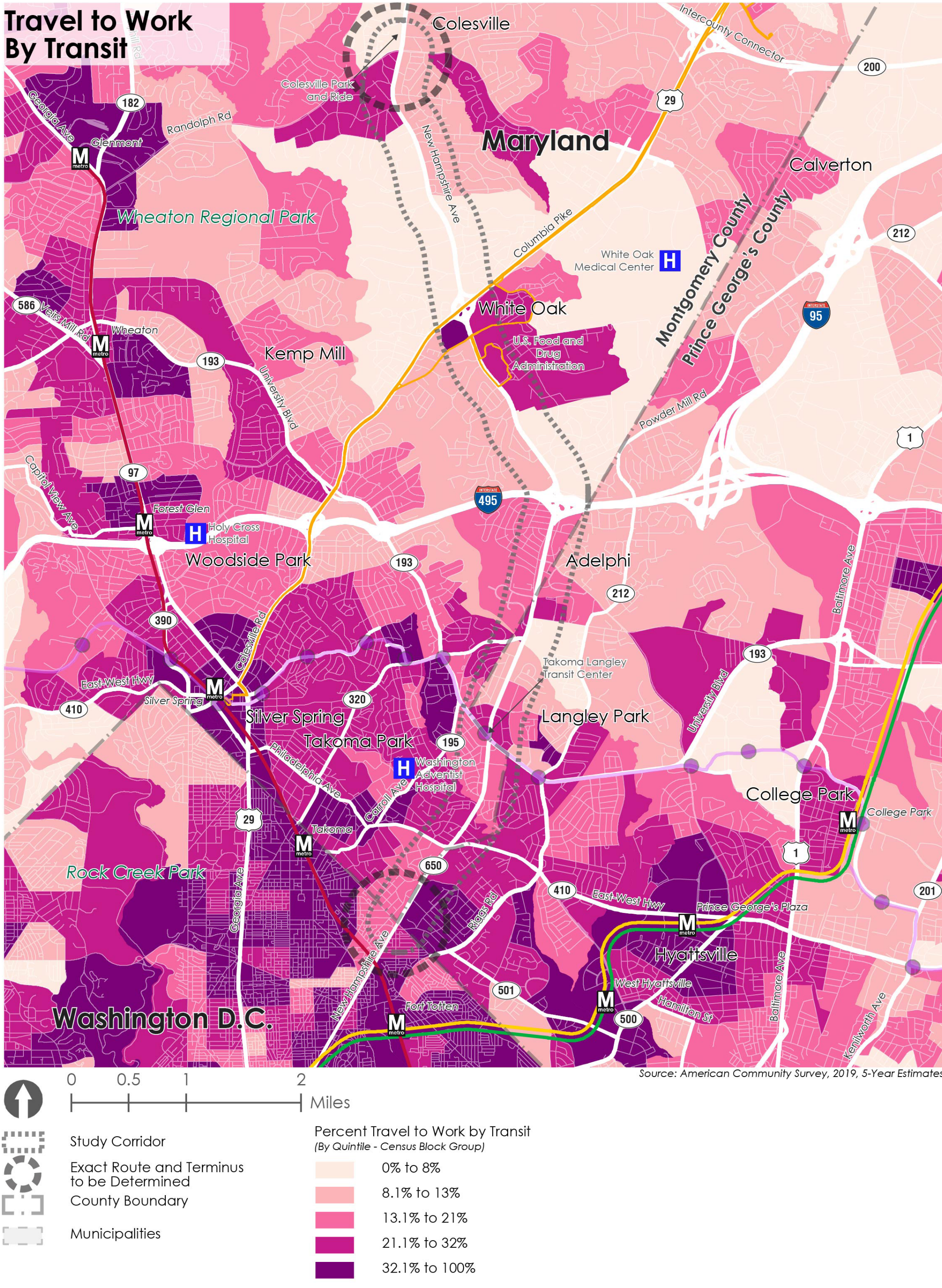
EQUITY AREAS
ZONAS DE EQUIDAD



● About 70% of the corridor is within ½ mile of an equity area.

● Aproximadamente el 70% del corredor está a menos de ½ milla de una zona prioritaria de equidad.

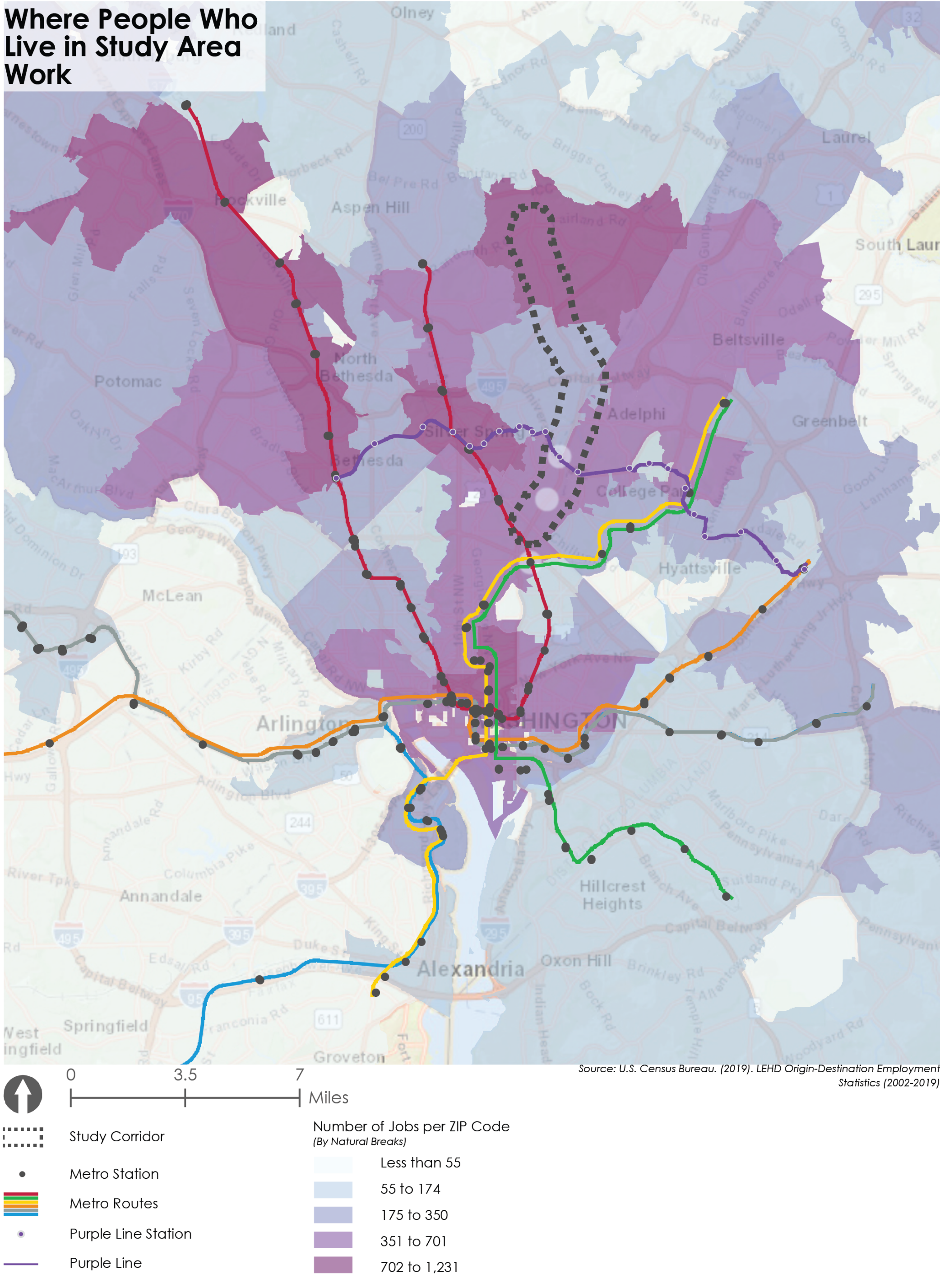
TRANSIT TO WORK
VIAJES AL TRABAJO EN TRANSPORTE PÚBLICO



● High transit ridership in southern part of the corridor.

● Más personas usan el transporte público en el sur del corredor.

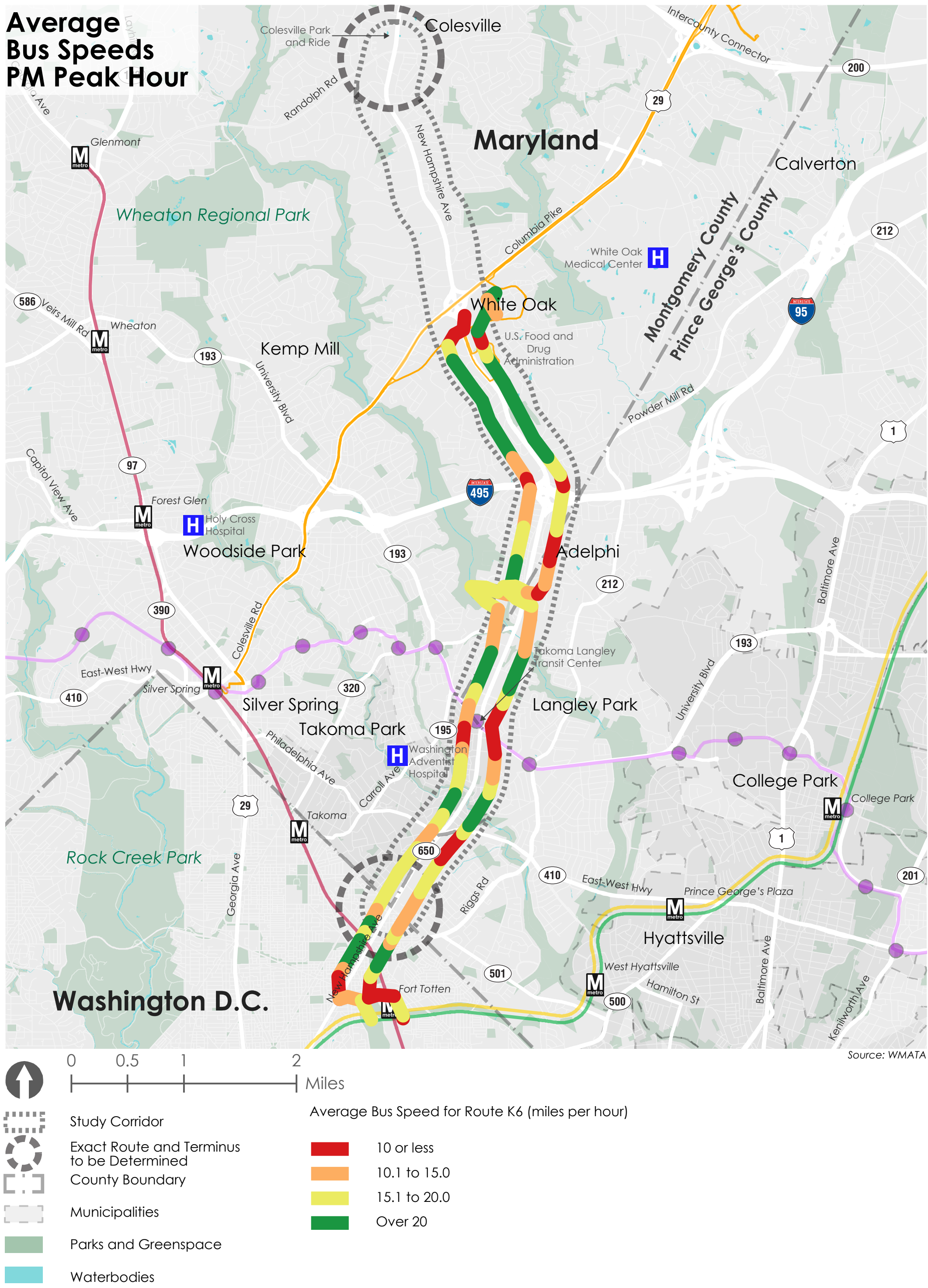
JOB LOCATIONS OF STUDY AREA RESIDENTS
LUGARES DE TRABAJO DE LOS RESIDENTES DEL ÁREA DE ESTUDIO



● 18%-25% of corridor residents have long commutes that are inaccessible by a fast, single-transfer transit ride.

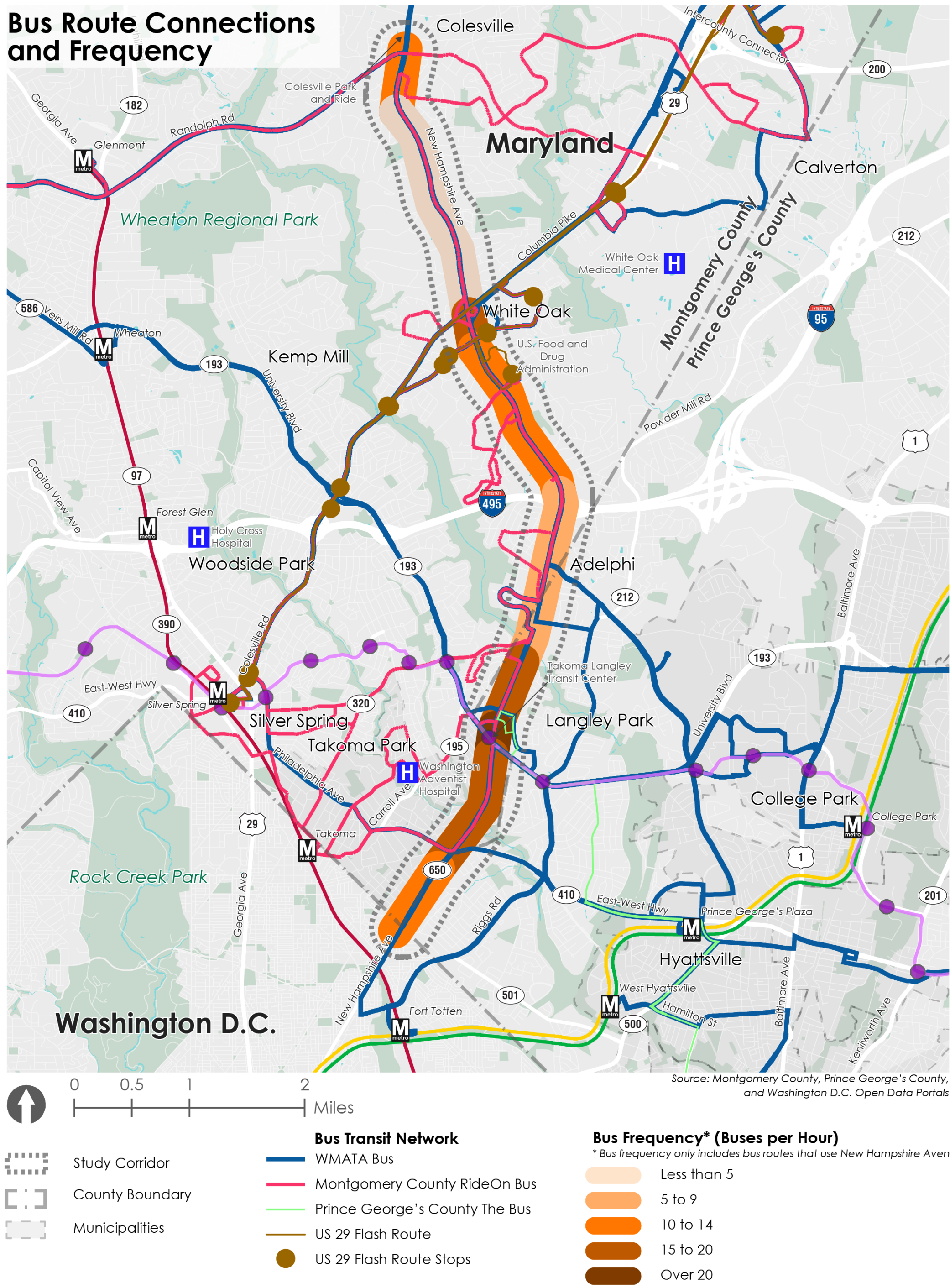
● Entre el 18% y el 25% de los residentes del corredor tienen viajes largos que son inaccesibles mediante un viaje rápido en transporte público de un solo transbordo.

EXISTING AVERAGE BUS SPEEDS
VELOCIDADES ACTUALES DE LOS AUTOBUSES



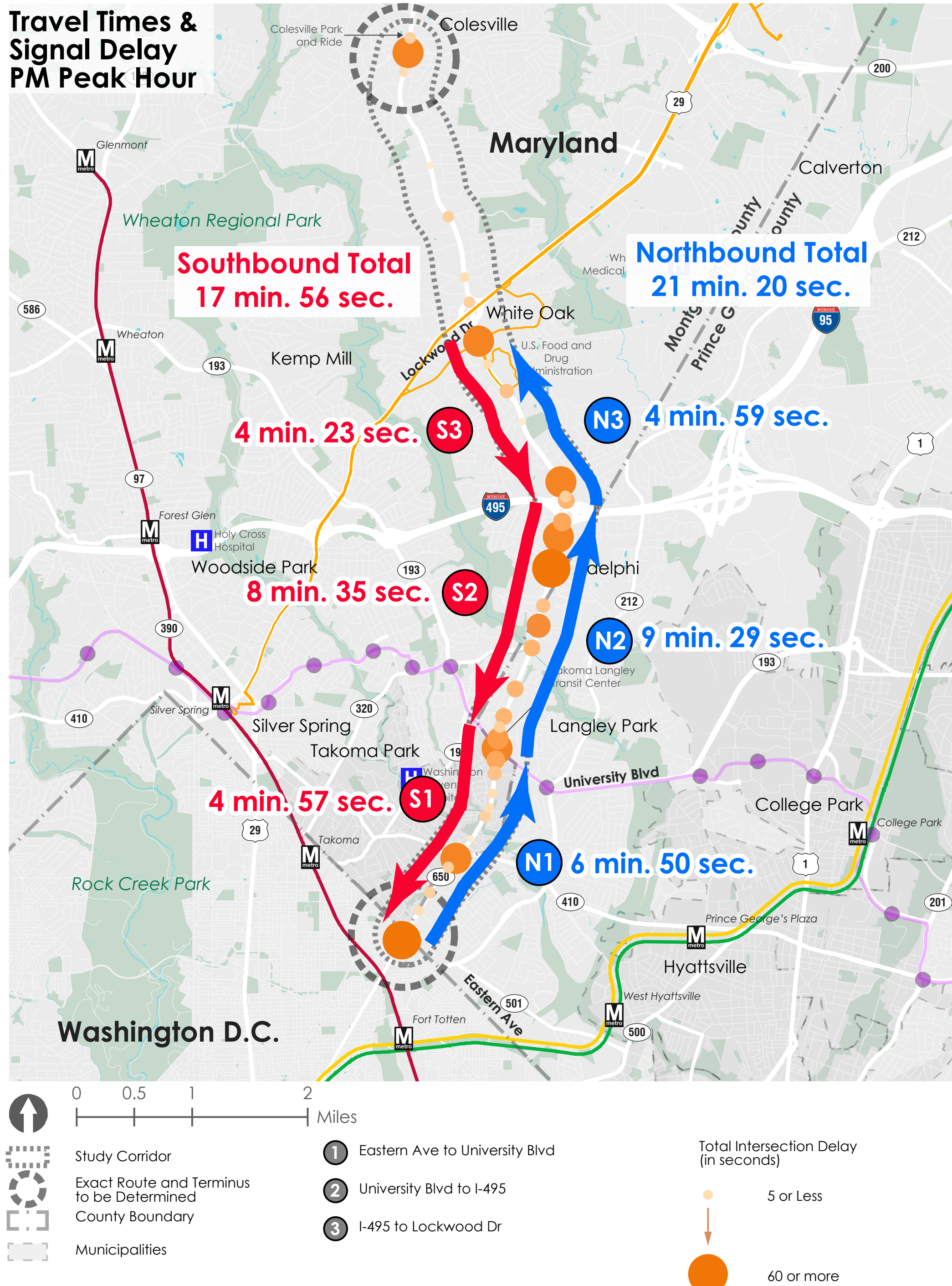
- Existing bus service is often slow and arrives irregularly.
- El servicio de autobús actual suele ser lento, poco confiable e inaccesible.

EXISTING BUS ROUTE CONNECTIONS
CONEXIONES ACTUALES DE LAS RUTAS DE AUTOBÚS



- Multiple high-frequency transit routes use this corridor for short stretches.
- Varias rutas de autobús de alta frecuencia usan este corredor en tramos cortos.

TRAVEL TIMES AND SIGNAL DELAYS
TIEMPOS DE VIAJE Y DEMORAS POR SEMÁFOROS

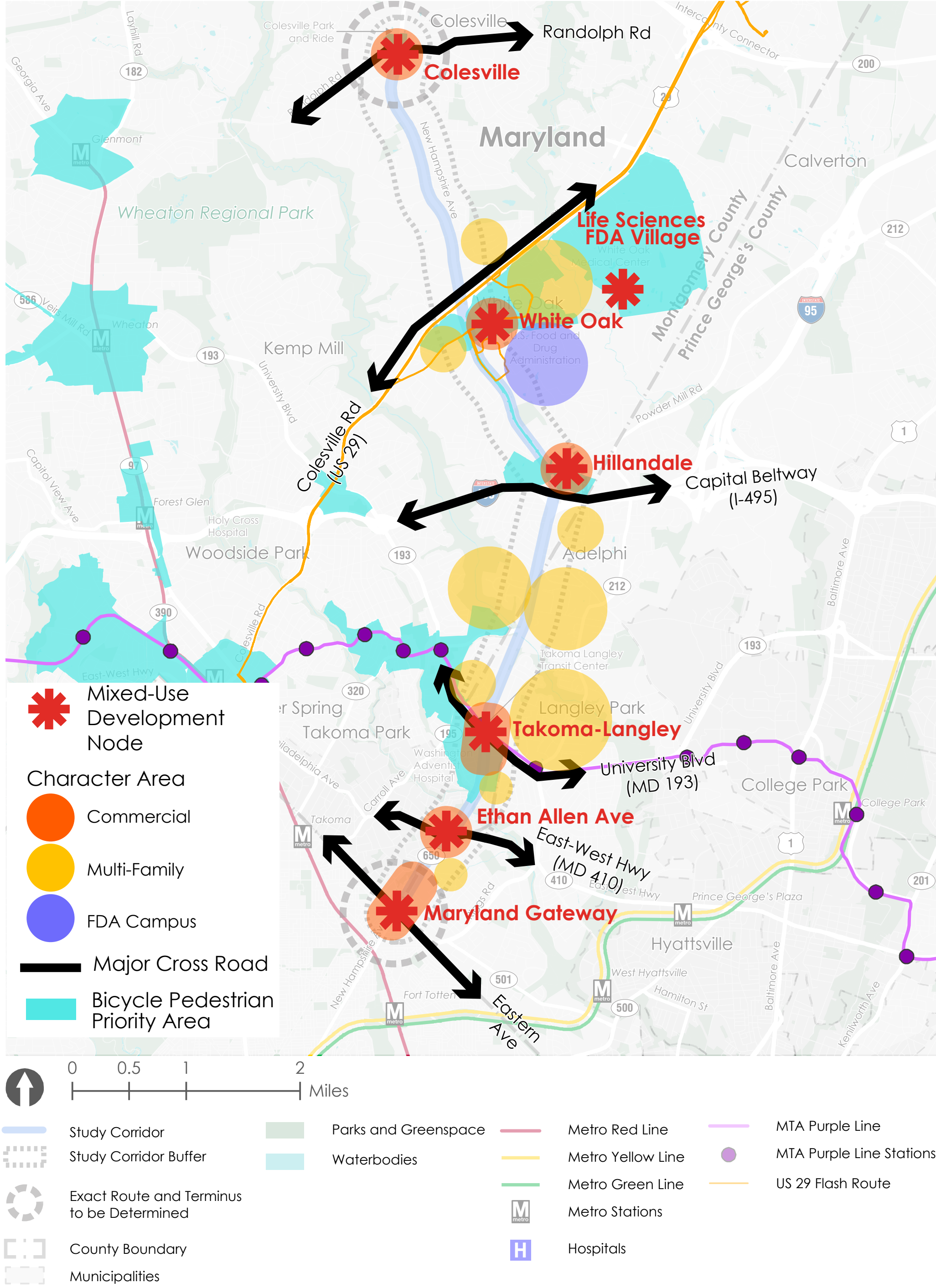


- A limited roadway network causes delay at major intersections and along the central part of the corridor.
- Una red vial limitada provoca demoras en las principales intersecciones y a lo largo de la parte central del corredor.

KEY FINDINGS: LAND USE & MULTIMODAL ACCESS

PRINCIPALES HALLAZGOS: USO DEL ESPACIO Y ACCESO MULTIMODODAL

LAND USE SYNTHESIS ZONAS Y ACTIVIDADES EN EL CORREDOR



Land use is mostly residential with community-focused commercial nodes.

La zona es principalmente residencial, con centros comerciales que atienden a la comunidad.

BICYCLE AND PEDESTRIAN FACILITIES ESPACIOS PARA BICICLETAS Y PEATONES



Sidewalks are narrow and often lack separation from fast vehicular traffic; pedestrian crossings are infrequent and limited to major signalized intersections.

Las banquetas son angostas y, en muchos casos, no tienen separación del tráfico rápido; los cruces peatonales son poco frecuentes y se encuentran principalmente en semáforos grandes.

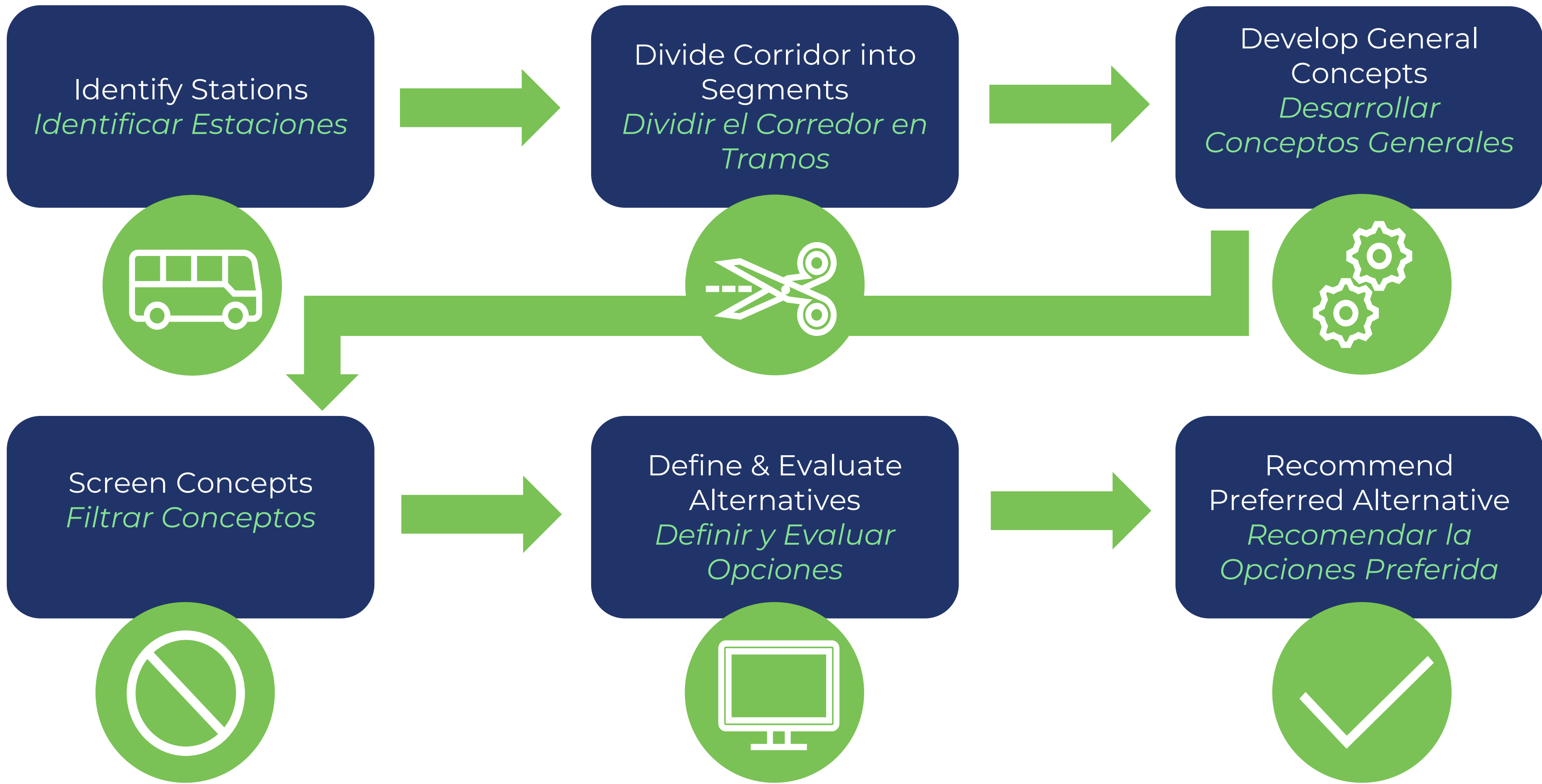
BUS STOP AMENITIES CONDICIONES DE LAS PARADAS DE AUTOBÚS



Few bus stops have amenities such as shelters, benches, or lighting. Bus ridership is high at East-West Highway (MD 410), Takoma-Langley, and Lockwood Drive.

Pocas paradas de autobús tienen refugios, bancas o iluminación. Muchos usuarios se concentran en East-West Highway (MD 410), Takoma-Langley y Lockwood Drive.

DESIGN DEVELOPMENT APPROACH
 PROCESO DE DESARROLLO DEL DISEÑO



EVALUATION CRITERIA - Each alternative is evaluated based on the following criteria
 CRITERIOS DE EVALUACIÓN - Cada opción se evalúa con base en los siguientes criterios.

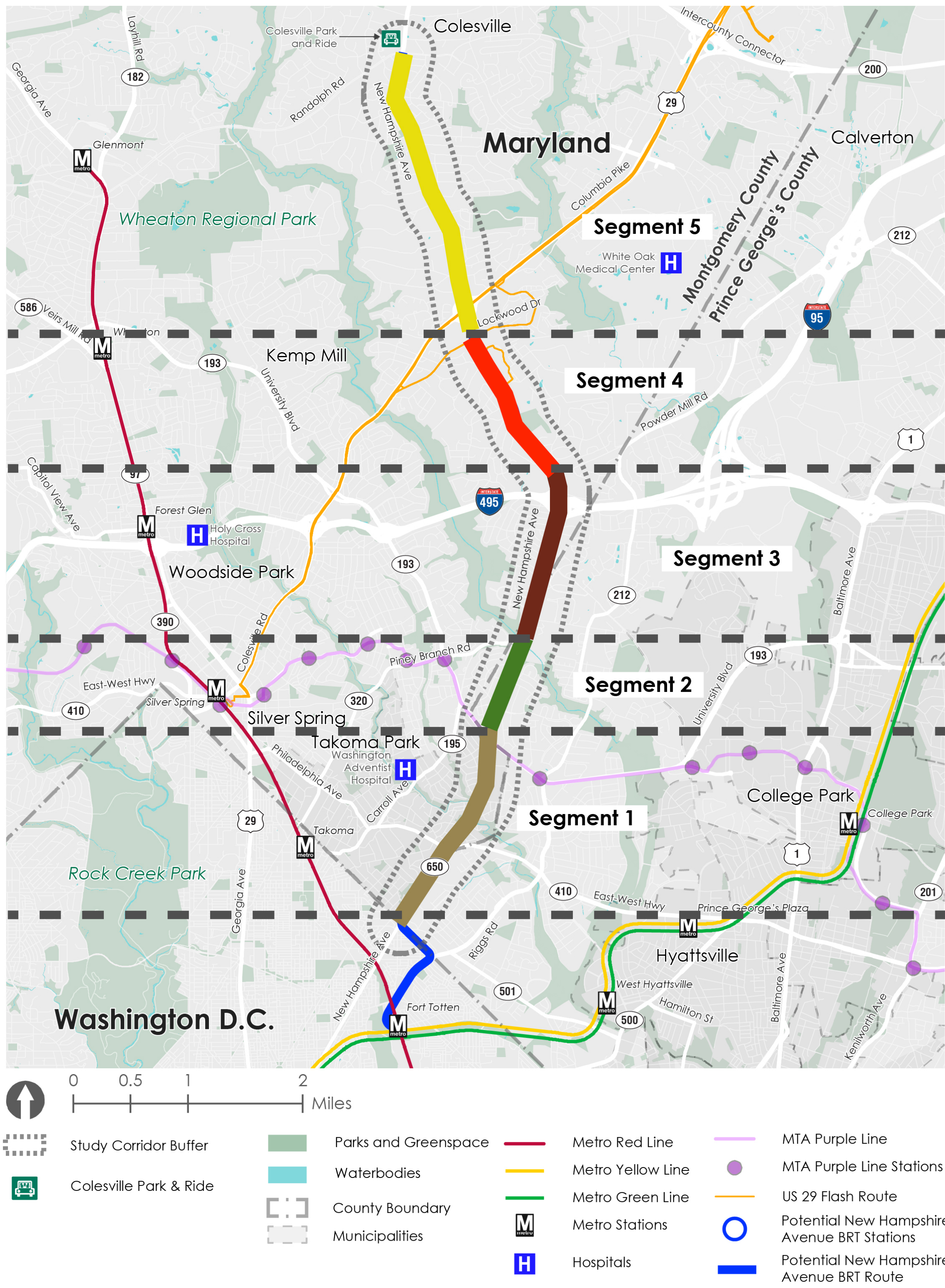
Measures of Effectiveness Cómo se mide el impacto	
	Flash BRT Travel Time Tiempo de Viaje en el Flash BRT
	Local Bus Travel Time Tiempo de Viaje en el Autobús Local
	General Traffic Travel Time Tiempo de Viaje en el Tráfico General
	Construction Cost Costo de Construcción
	Property Impact Impacto en las Propiedad

The effectiveness of each alternative is explained in the colors and descriptions that follow on all boards.
 En los colores y las descripciones que siguen se muestra qué tan bien cumple cada opción con los objetivos del BRT.

Green means that BRT goals are well achieved. Verde significa que los objetivos del BRT se cumplen bien.
Orange means that BRT goals are somewhat achieved. Naranja significa que los objetivos del BRT se cumplen parcialmente.
Red means that BRT goals are not achieved. Rojo significa que las metas del BRT no se han alcanzado bien.

CORRIDOR SEGMENTATION | TRAMOS DEL CORREDOR

- Segment 1/Segmento 1 - Eastern Ave to University Blvd
- Segment 2/Segmento 2 - University Blvd to Piney Branch Rd
- Segment 3/Segmento 3 - Piney Branch Rd to Powder Mill Rd
- Segment 4/Segmento 4 - Powder Mill Rd to Lockwood Dr
- Segment 5/Segmento 5 - Lockwood Dr to Randolph Rd



ALTERNATIVE 1 - MIXED TRAFFIC WITH QUEUE JUMPS (QJ)

OPCIÓN 1 – TRÁFICO MIXTO CON PRIORIDAD EN SEMÁFOROS

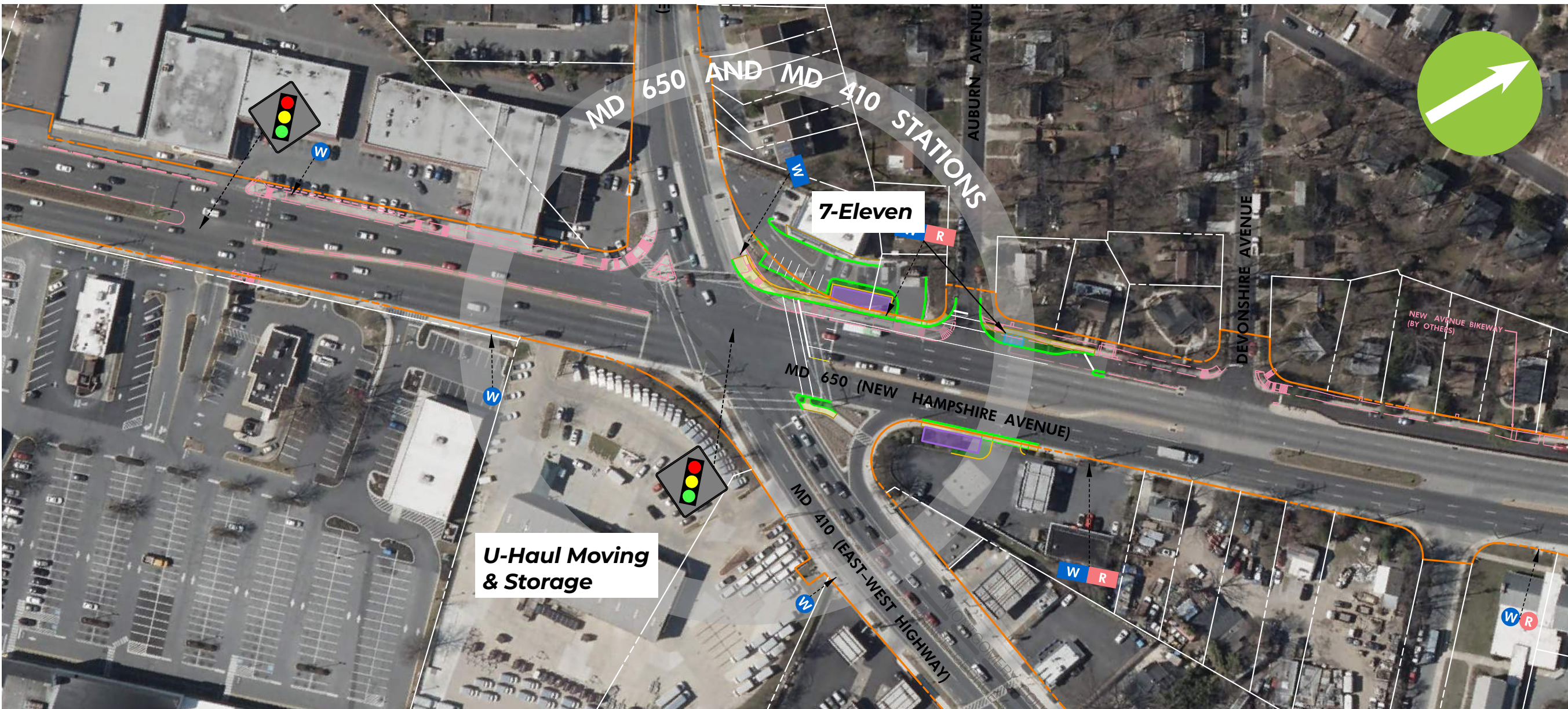
This board illustrates concepts at key intersections along the corridor for Alternative 1.

Este panel ilustra fragmentos del diseño conceptual en intersecciones clave a lo largo del corredor para la Opción 1.

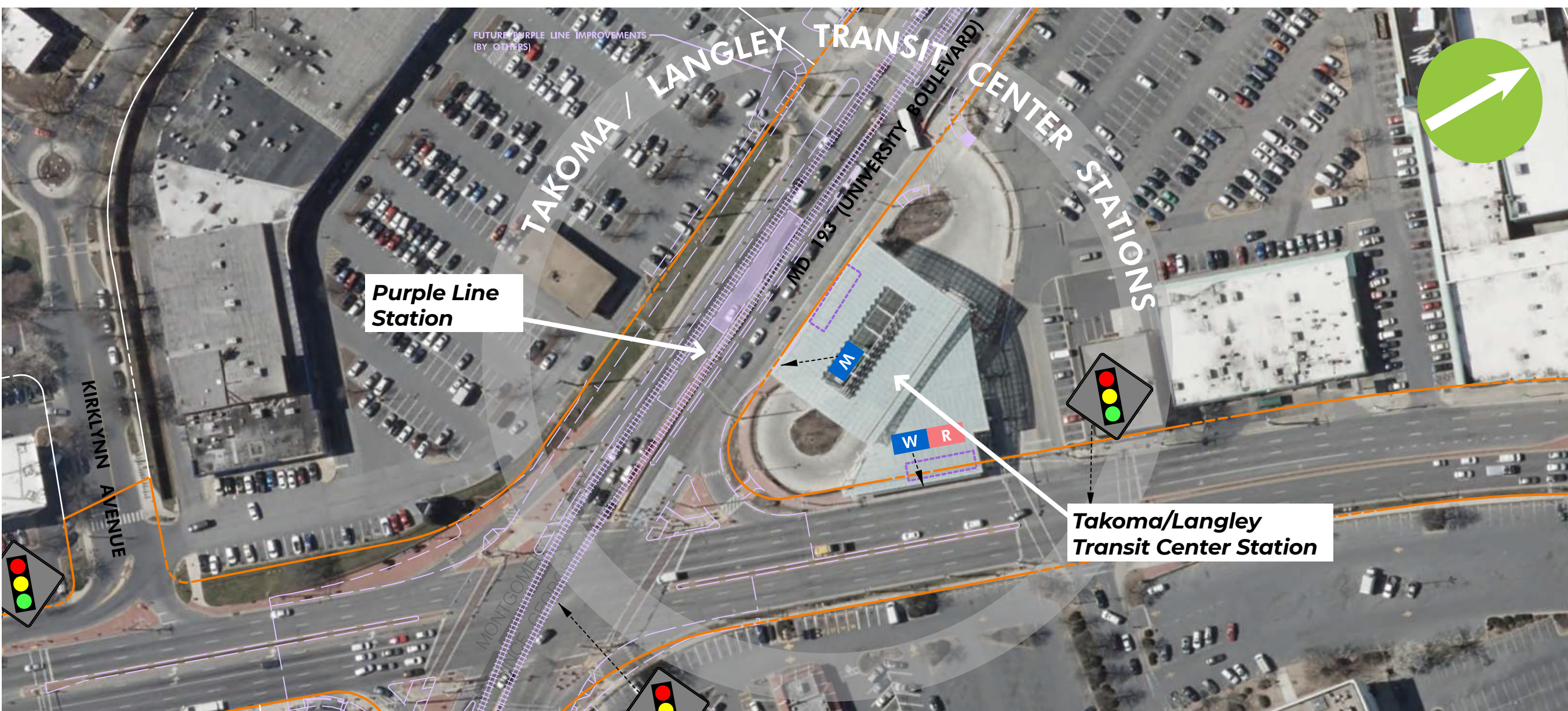
Alternative 1 Key Map
Opción 1 Plano Clave



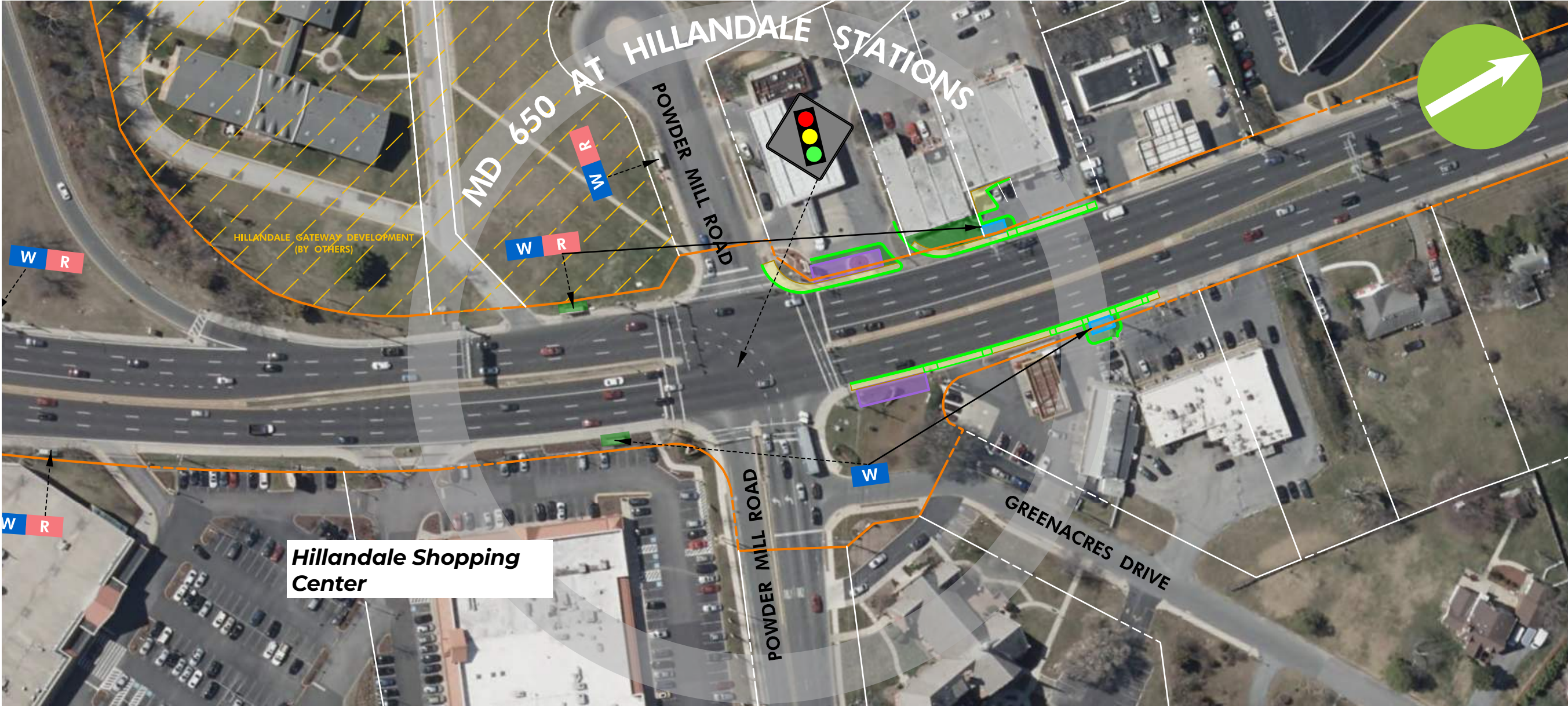
1 MD 650 New Hampshire Ave and MD 410 Ethan Allen Ave



2 MD 650 New Hampshire Ave and Takoma Langley Transit Center



3 MD 650 New Hampshire Ave and I-495 Beltway



4 MD 650 New Hampshire Ave and White Oak Transit Center (Lockwood Dr)



LEGEND	
EXISTING RIGHT-OF-WAY	PROPOSED RETAINING WALL
EXISTING PROPERTY LINE	PROPOSED MILLING AND RESURFACING
PROPOSED CURB / MEDIAN	PROPOSED FULL DEPTH PAVEMENT
PROPOSED SHARED USE PATH	PROPOSED REMOVAL OF IMPERVIOUS AREA
PROPOSED BUS LANE	EXISTING TRAFFIC SIGNAL
PROPOSED CONCRETE / SIDEWALK	PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
PROPOSED BRIDGE / BRIDGE REDECKING	WMATA BUS STOP
PROPOSED FLASH BUS STATION	RIDE ON BUS STOP
PROPOSED LOCAL BUS STOP	WMATA BUS STOP WITH SHELTER
	RIDE ON BUS STOP WITH SHELTER

ALTERNATIVE 1 - MIXED TRAFFIC WITH QUEUE JUMPS (QJ)

OPCIÓN 1 – TRÁFICO MIXTO CON PRIORIDAD EN SEMÁFOROS

In Alternative 1 FLASH buses will travel in mixed traffic with queue jump lanes at intersections. Queue jump (QJ) lanes enable the buses to bypass or ‘skip’ the congestion at intersections as shown in the image below.

En la Opción 1, los autobuses FLASH circulan en tráfico mixto con carriles especiales que les permiten avanzar en los semáforos y evitar la congestión.

Key Map / Plano Clave



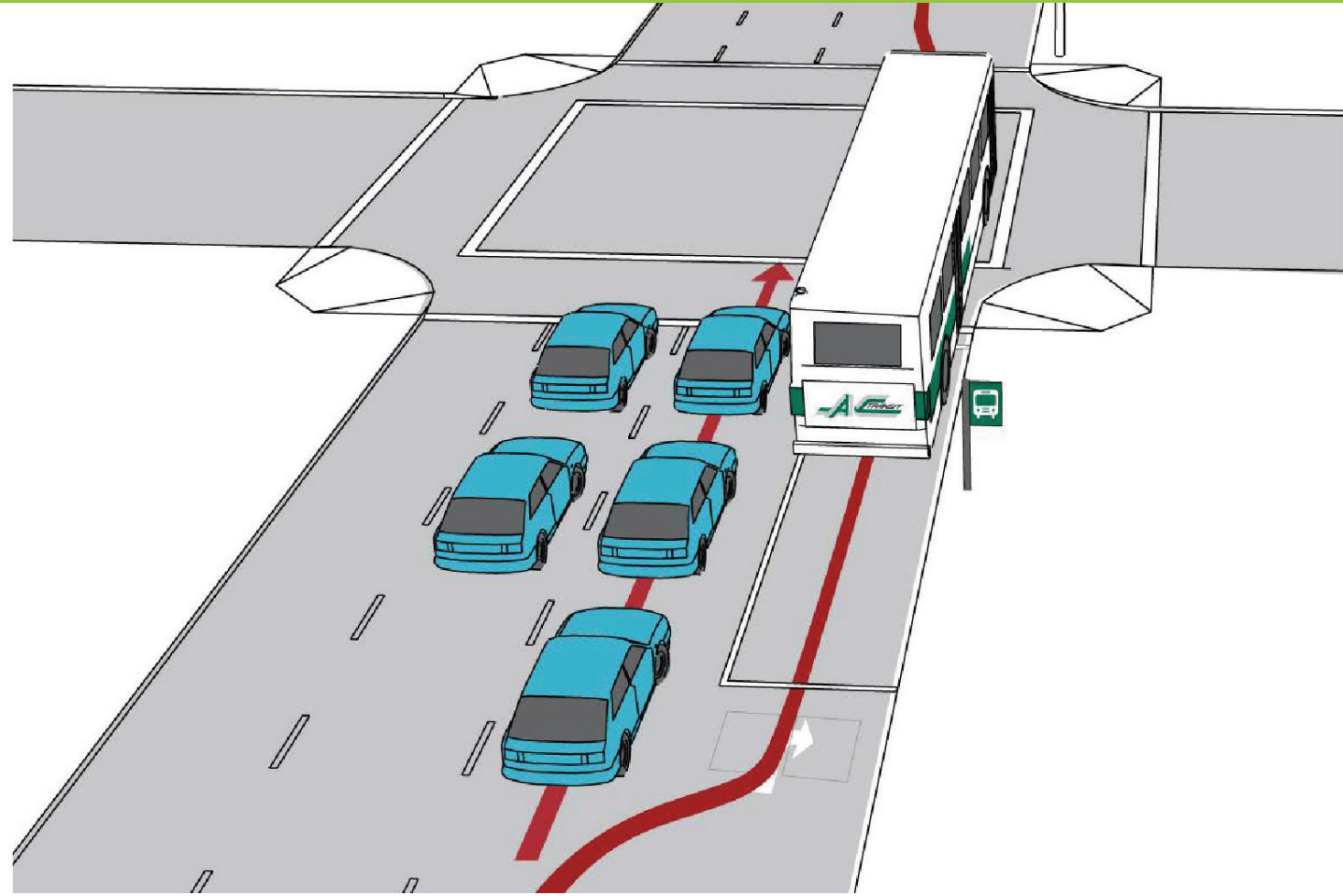
Scoring Table / Criterios De Evaluación

		Poor Slower as compared to other alternatives due to mixing with general traffic	Insuficiente Más lento en comparación con otras alternativas debido a la mezcla con el tráfico general
1	Flash BRT Travel Time Tiempo de Viaje en el Flash BRT		
2	Local Bus Travel Time Tiempo de Viaje en el Autobús Local	Fair	Regular
3	General Traffic Travel Time Tiempo de Viaje en el Tráfico General	Good Travel by car is faster	Bueno Viajar en carro sigue igual
4	Construction Cost Costo de Construcción	Low	Bajo
5	Property Impact Impacto en las Propiedad	Low	Bajo

Mixed Traffic / Tráfico Mixto

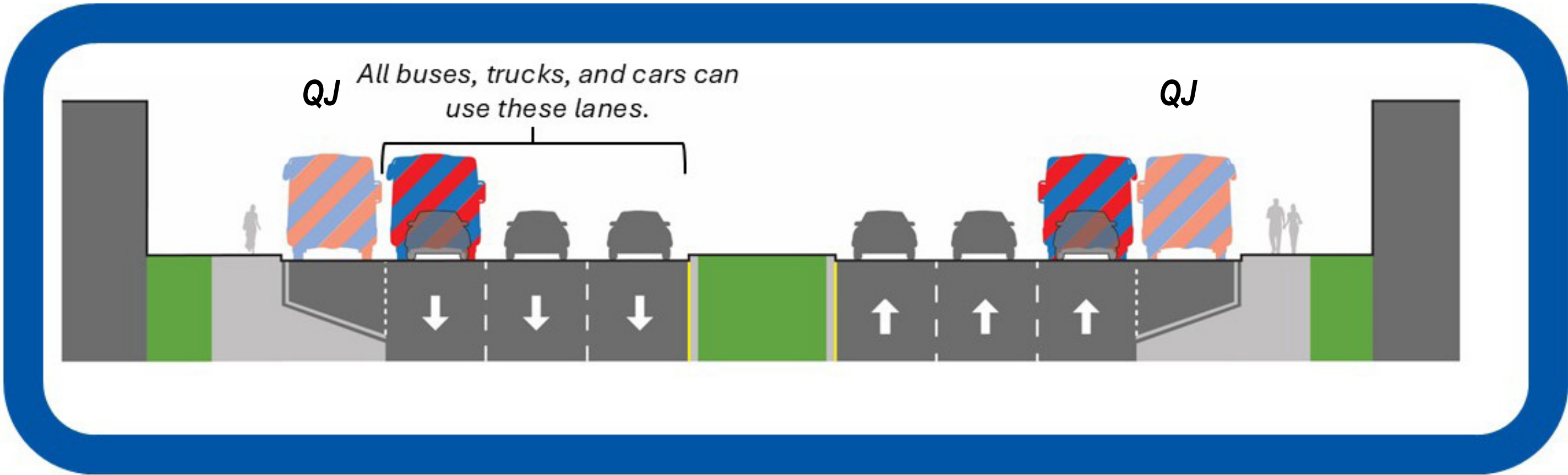


Mixed Traffic with Queue Jumps (QJ) / Tráfico Mixto Con Prioridad En Semáforos



Typical Lane Diagram Ejemplo de carriles en esta sección

Mixed Traffic with Queue Jump (QJ) from Eastern Ave to Randolph Rd



Place a green dot here ● if you prefer this alternative

Coloque un punto ● en la opción de diseño que prefiera

Place any additional comments here

Por favor, deje sus comentarios aquí

ALTERNATIVE 2 - MIXED TRAFFIC AND CURBSIDE LANES
OPCIÓN 2 - TRÁFICO MIXTO CON CARRILES LATERALES



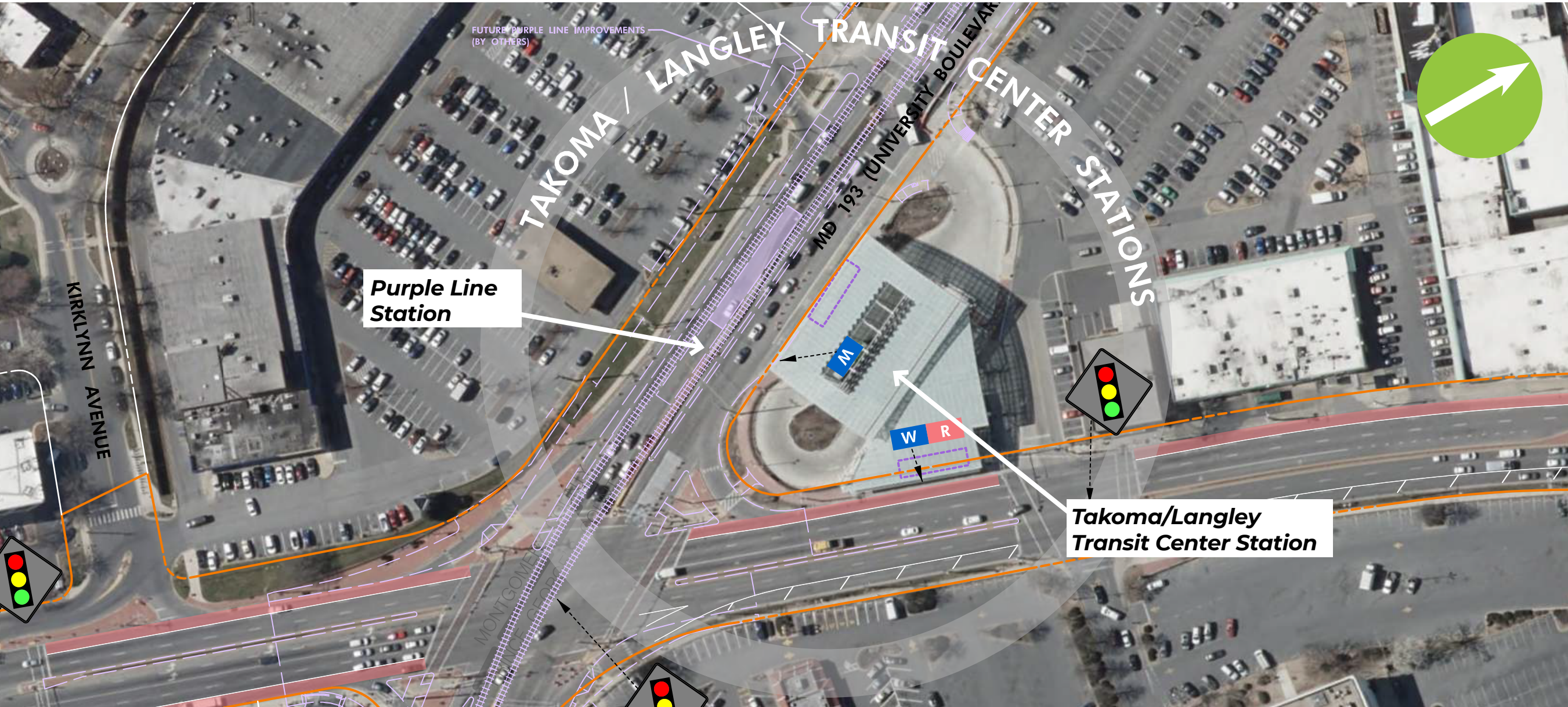
This board illustrates concepts at key intersections along the corridor for Alternative 2.
Este panel ilustra fragmentos del diseño conceptual en intersecciones clave a lo largo del corredor para la Opción 2.
Alternative 2 Key Map
Opción 2 Plano Clave



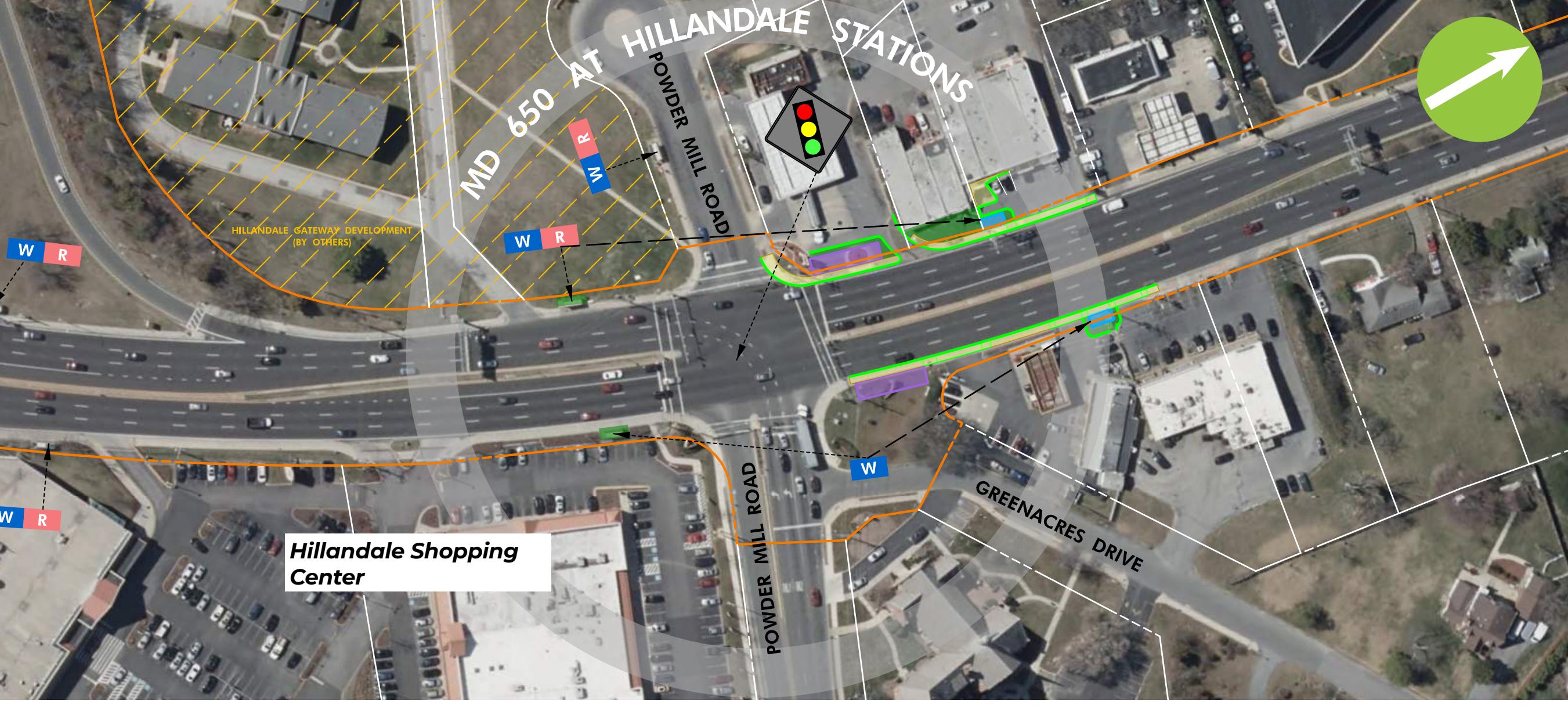
1 MD 650 New Hampshire Ave and MD 410 Ethan Allen Ave



2 MD 650 New Hampshire Ave and Takoma Langley Transit Center



3 MD 650 New Hampshire Ave and I-495 Beltway



4 MD 650 New Hampshire Ave and White Oak Transit Center (Lockwood Dr)



Table with 2 columns: Legend items and descriptions. Includes items like Existing Right-of-Way, Proposed Retaining Wall, Existing Traffic Signal, and various bus stop types.

ALTERNATIVE 2 - MIXED TRAFFIC AND CURBSIDE LANES

OPCIÓN 2 - TRÁFICO MIXTO CON CARRILES LATERALES

In Alternative 2 FLASH buses will travel in curbside bus lanes in the southern part and transition to mixed traffic in the northern part of the corridor.

En la Opción 2 los autobuses FLASH circularán en tráfico mixto en la parte norte del corredor y, al sur, usarán carriles exclusivos para autobuses junto a la acera.

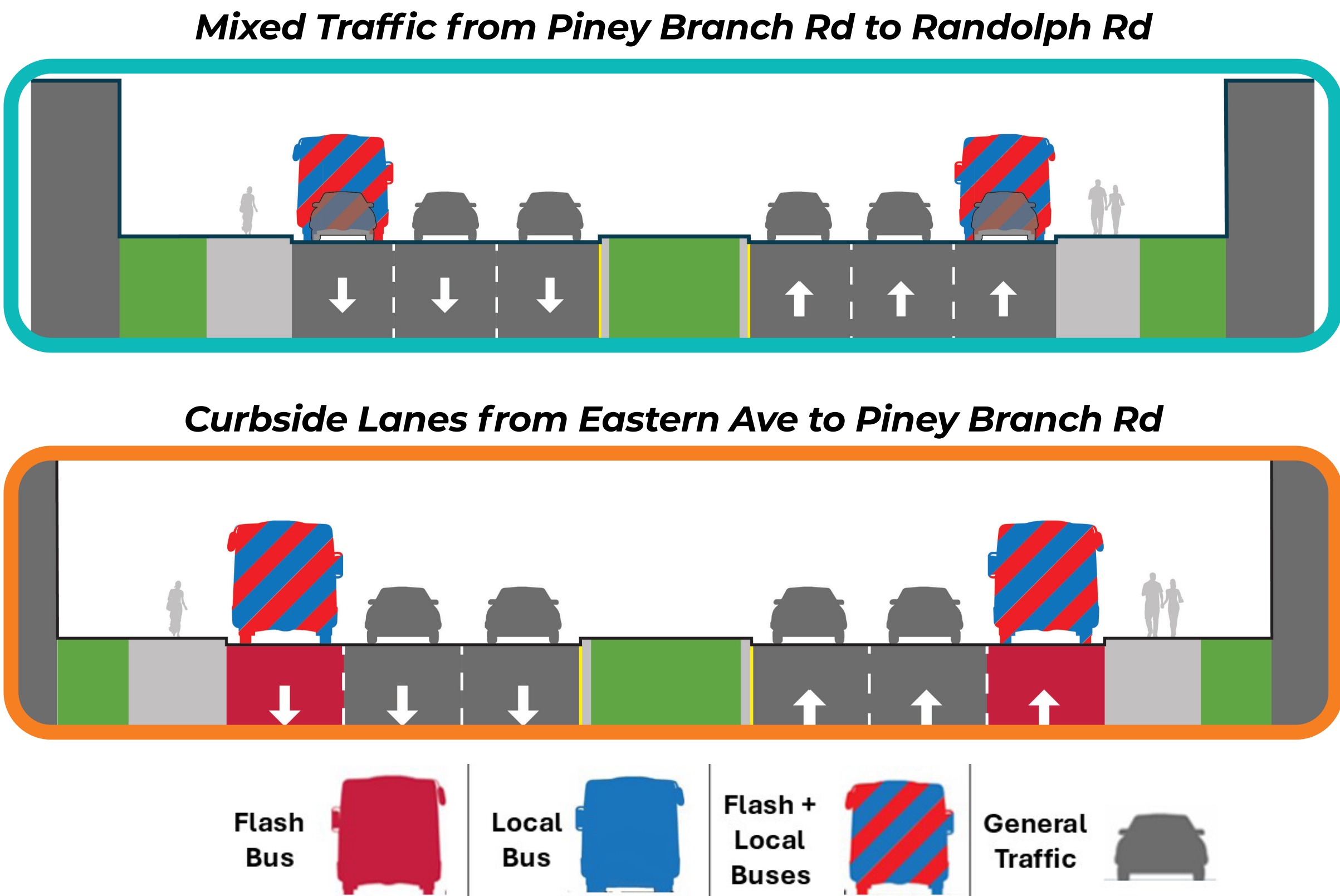


Scoring Table / Criterios De Evaluación			
1	Flash BRT Travel Time Tiempo de Viaje en el Flash BRT	Fair Dedicated curbside lanes allow FLASH BRT buses to go faster	Acceptable Carriles exclusivos permiten que los autobuses FLASH BRT vayan más rápido
2	Local Bus Travel Time Tiempo de Viaje en el Autobús Local	Good Dedicated lanes increase bus speeds	Bueno Los carriles exclusivos aumentan la velocidad de los autobuses
3	General Traffic Travel Time Tiempo de Viaje en el Tráfico General	Fair Traveling by car remains the same	Acceptable Viajar en carro sigue igual
4	Construction Cost Costo de Construcción	Low	Bajo
5	Property Impact Impacto en las Propiedad	Low	Bajo



Typical Lane Diagram

Ejemplo De Carriles En Esta Sección



Place a green dot here ● if you prefer this alternative

Coloque un punto ● en la opción de diseño que prefiera

Place any additional comments here

Por favor, deje sus comentarios aquí

ALTERNATIVE 3 - MEDIAN LANES
 OPCIÓN 3 – CARRILES EXCLUSIVOS PARA AUTOBUSES EN EL CENTRO DE LA VÍA



This board illustrates concepts at key intersections along the corridor for Alternative 3.

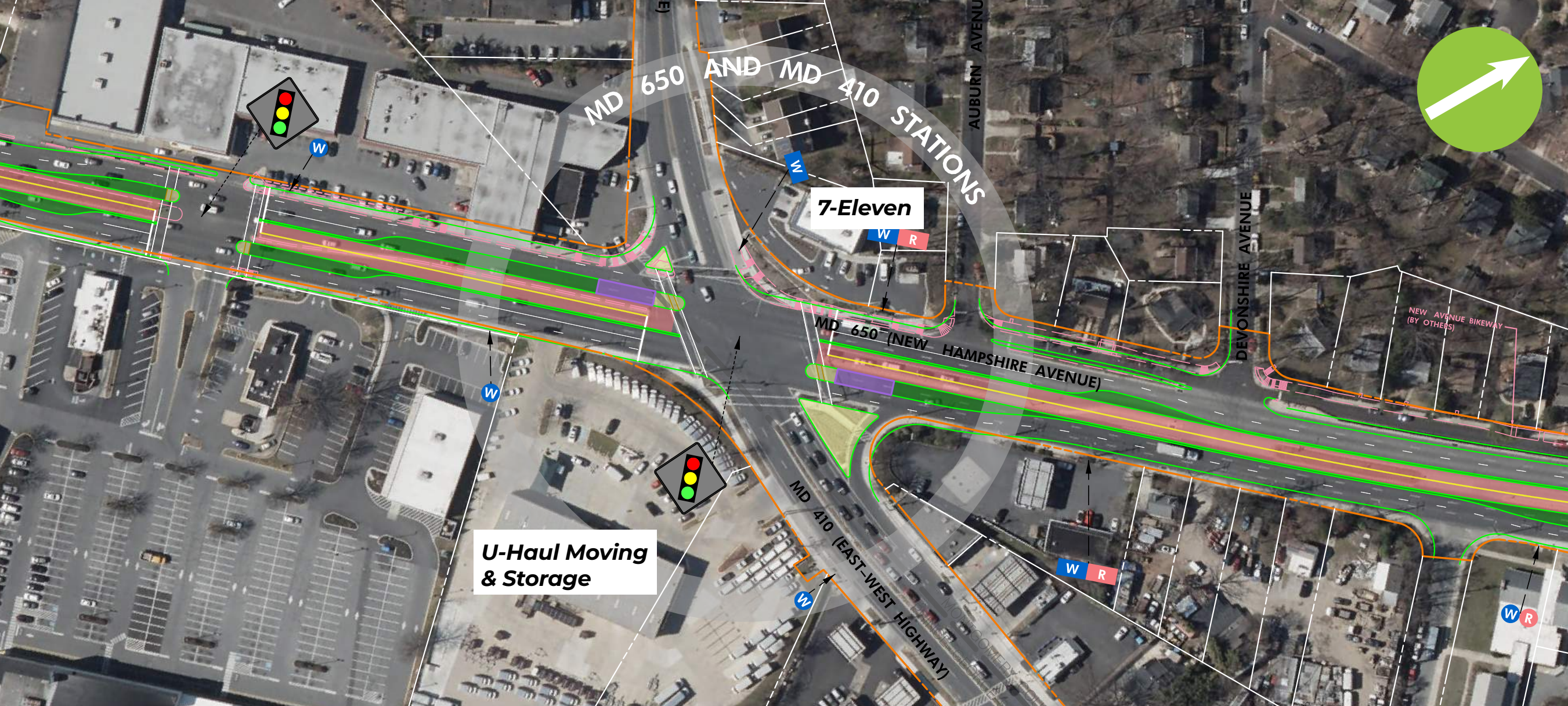
 Este panel ilustra fragmentos del diseño conceptual en intersecciones clave a lo largo del corredor para la Opción 3.

 Alternative 3 Key Map
 Opción 3 Plano Clave

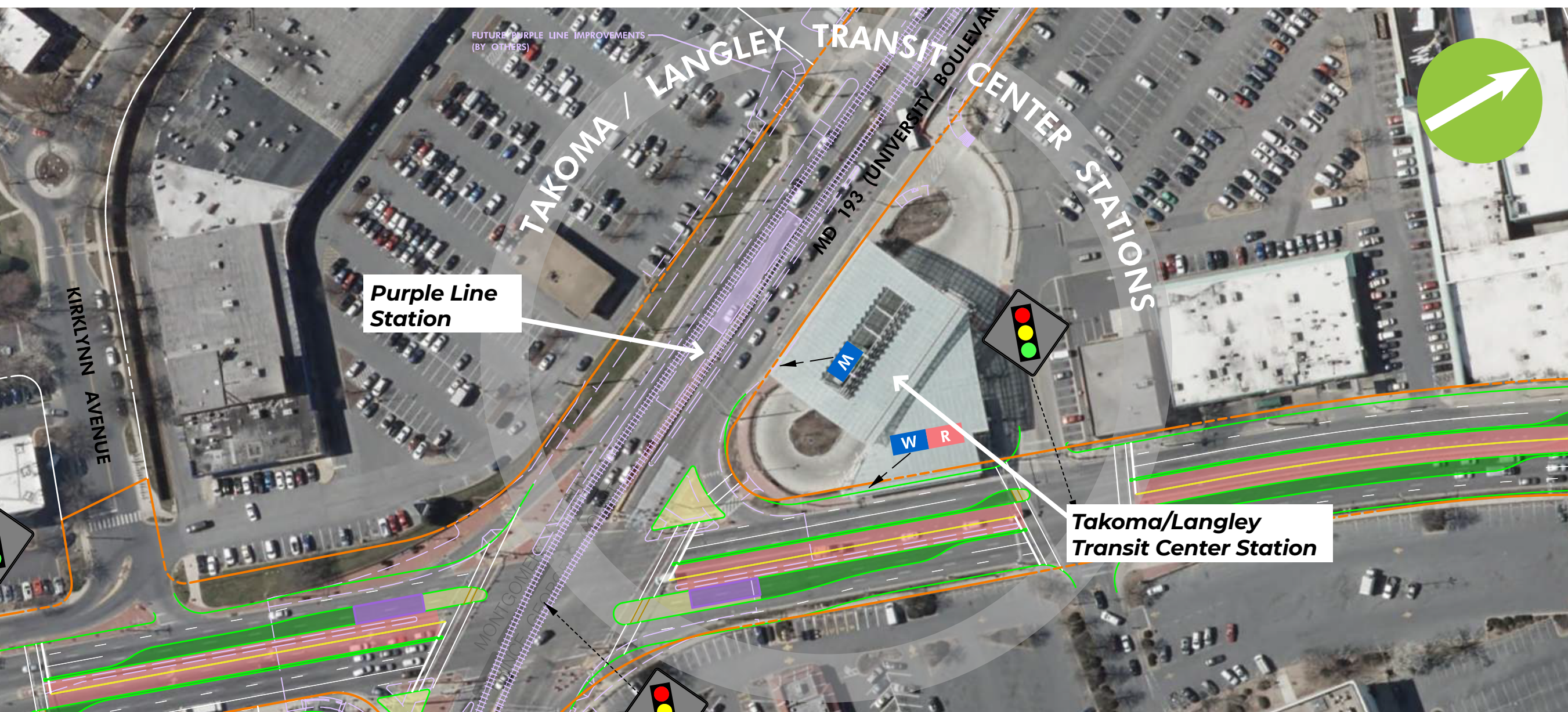


LEGEND	
	EXISTING RIGHT-OF-WAY
	EXISTING PROPERTY LINE
	PROPOSED CURB / MEDIAN
	PROPOSED SHARED USE PATH
	PROPOSED BUS LANE
	PROPOSED CONCRETE / SIDEWALK
	PROPOSED BRIDGE / BRIDGE REDECKING
	PROPOSED FLASH BUS STATION
	PROPOSED LOCAL BUS STOP
	PROPOSED RETAINING WALL
	PROPOSED MILLING AND RESURFACING
	PROPOSED FULL DEPTH PAVEMENT
	PROPOSED REMOVAL OF IMPERVIOUS AREA
	EXISTING TRAFFIC SIGNAL
	PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
	WMATA BUS STOP
	RIDE ON BUS STOP
	WMATA BUS STOP WITH SHELTER
	RIDE ON BUS STOP WITH SHELTER

1 MD 650 New Hampshire Ave and MD 410 Ethan Allen Ave



2 MD 650 New Hampshire Ave and Takoma Langley Transit Center



3 MD 650 New Hampshire Ave and I-495 Beltway



4 MD 650 New Hampshire Ave and White Oak Transit Center (Lockwood Dr)



ALTERNATIVE 3 - MEDIAN LANES

OPCIÓN 3 – CARRILES EXCLUSIVOS PARA AUTOBUSES EN EL CENTRO DE LA VÍA

In Alternative 3 FLASH buses will travel in two median bus lanes in the southern part, a single median bus lane in the middle part, and transition to mixed traffic in the northern part of the corridor.

En la Opción 3, los autobuses FLASH circularán por carriles exclusivos en el centro de la vía en la parte sur del corredor, un solo carril central en la parte media, y cambiarán a tráfico mixto en la parte norte, justo antes de llegar a Columbia Pike.

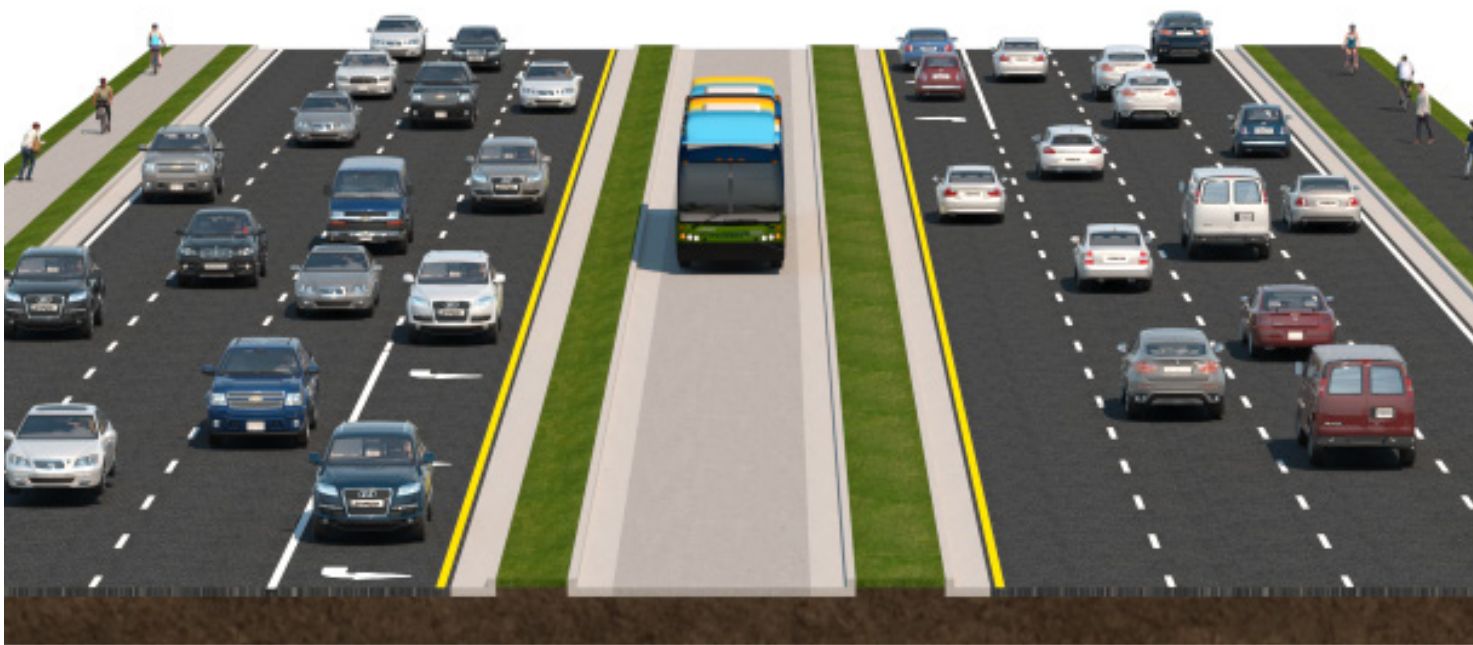
Key Map / Plano Clave



Scoring Table / Criterios De Evaluación

		Good	Bueno
1	Flash BRT Travel Time Tiempo de Viaje en el Flash BRT	Dedicated curbside lanes allow FLASH BRT buses to go faster	Los carriles exclusivos en el centro permiten que los autobuses Flash BRT vayan más rápido
2	Local Bus Travel Time Tiempo de Viaje en el Autobús Local	Poor Mixing with local traffic causes slower speeds	Insuficiente Viajar en coche sigue igual
3	General Traffic Travel Time Tiempo de Viaje en el Tráfico General	Fair Traveling by car remains the same	Aceptable La mezcla con el tráfico local causa velocidades más lentas
4	Construction Cost Costo de Construcción	High Construction of median lanes is costly	Alto La construcción de carriles centrales es costosa
5	Property Impact Impacto en las Propiedad	High Median lanes required additional land acquisition	Alto Los carriles centrales requieren la adquisición de terreno adicional

Single Median Lane / Carril Central Único

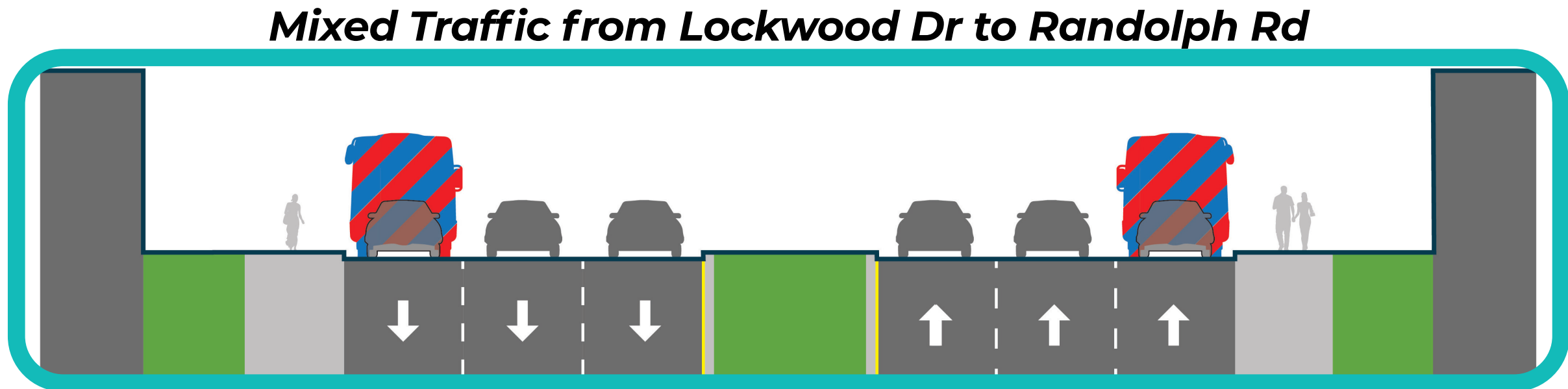


Median Lanes / Carriles Centrales

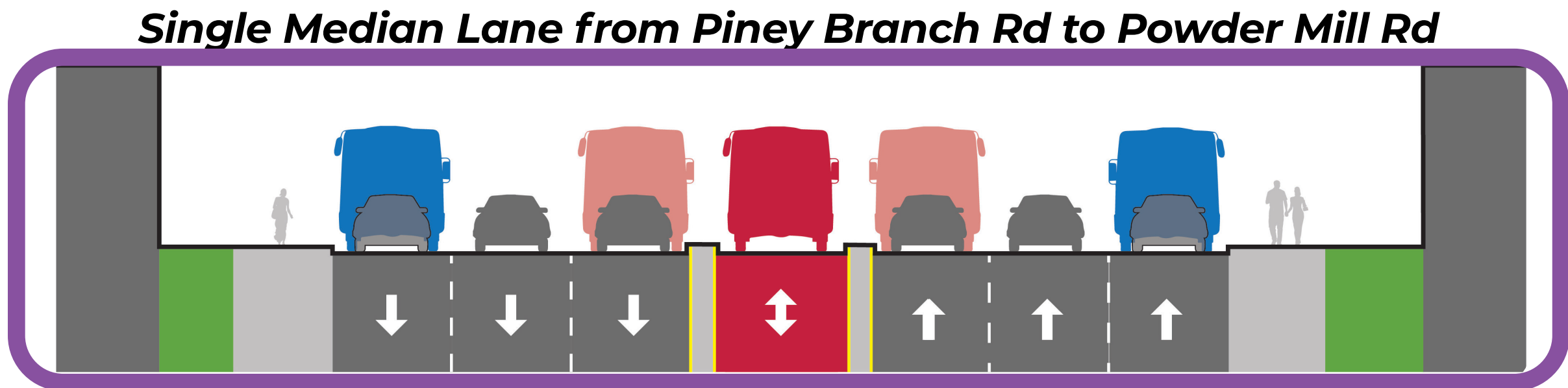


Typical Lane Diagram

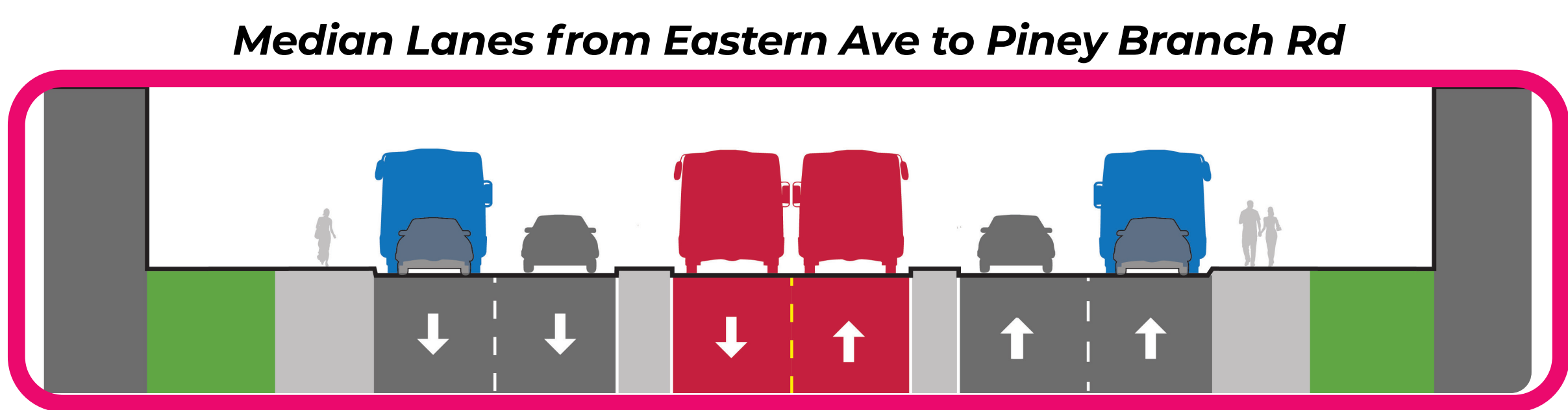
Ejemplo De Carriles En Esta Sección



Single median lanes are used where space is limited. This lane always goes the same direction as rush hour traffic, switching directions at midday.



En zonas con poco espacio, se usa un solo carril exclusivo para autobuses en el centro. Este carril cambia de dirección según la hora pico.



When there are one or two Flash median lanes, boarding will also occur in the median. Local buses stay in the outside lanes.

Cuando hay uno o dos carriles exclusivos para autobuses en el centro, los pasajeros subirán y bajarán ahí. Los autobuses locales se mantienen en los carriles exteriores.



Place a green dot here ● if you prefer this alternative

Coloque un punto ● en la opción de diseño que prefiera

Place any additional comments here

Por favor, deje sus comentarios aquí

ALTERNATIVE 4 - ADDITIONAL MEDIAN LANES

OPCIÓN 4 – MÁS CARRILES EXCLUSIVOS EN EL CENTRO DE LA VÍA

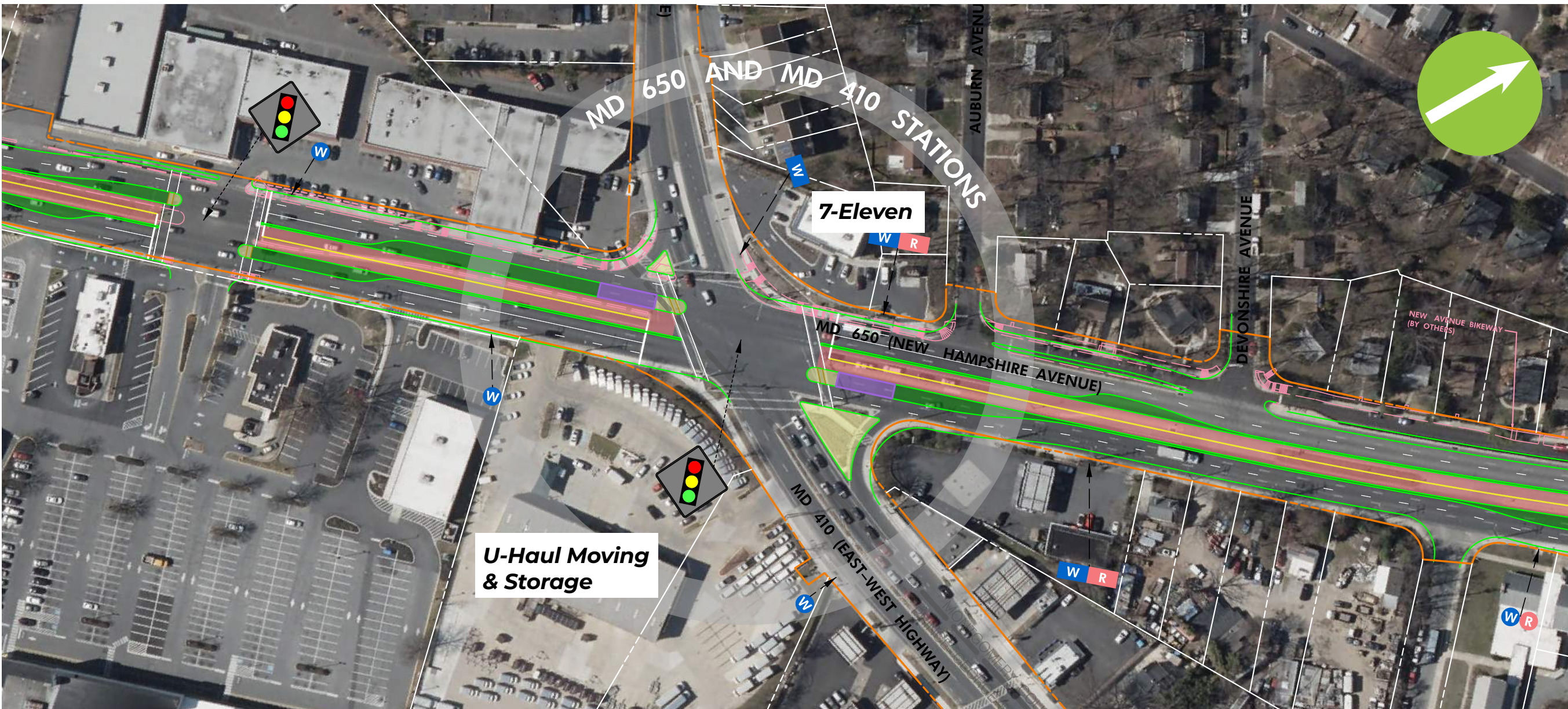
This board illustrates concepts at key intersections along the corridor for Alternative 4.

Este panel ilustra conceptos en intersecciones clave a lo largo del corredor para la Opción 4.

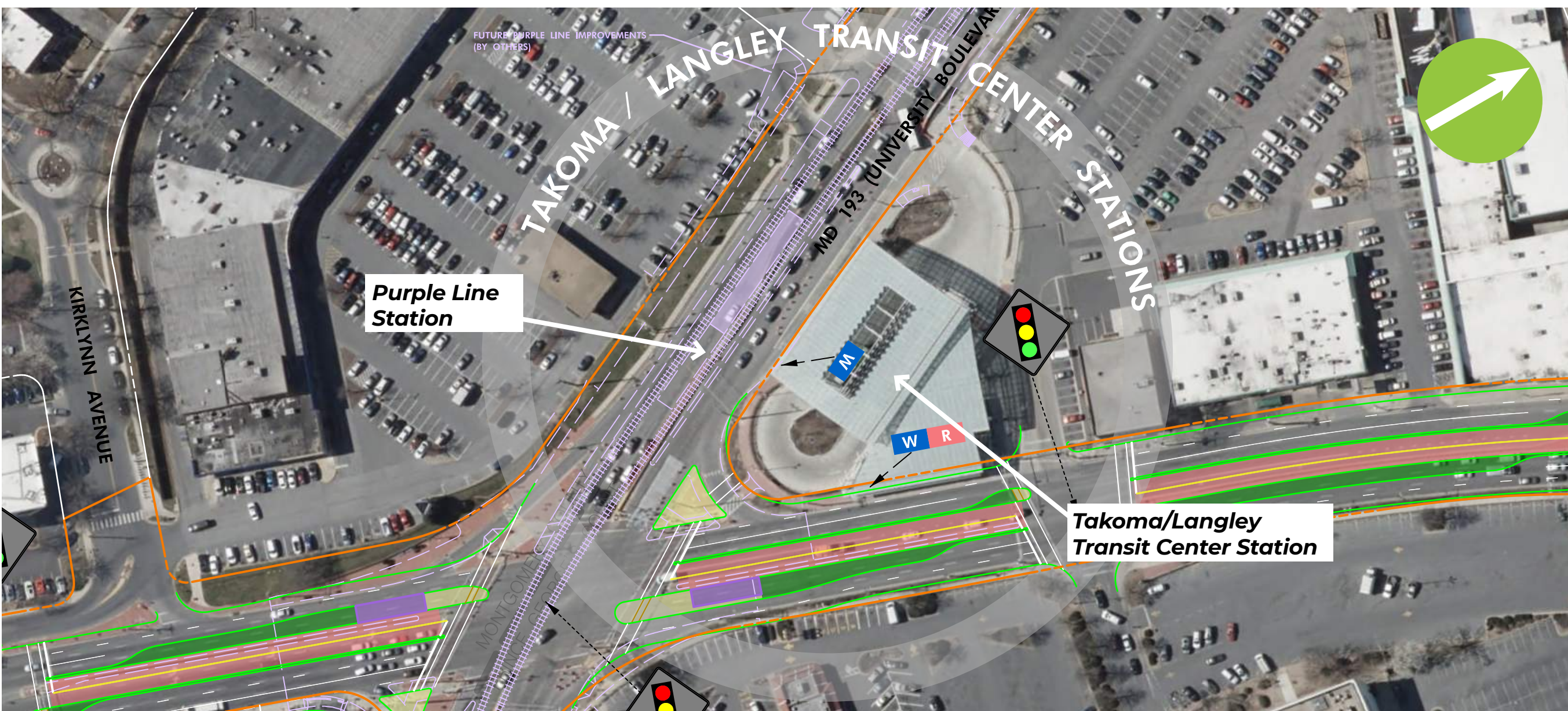
Alternative 4 Key Map
Opción 4 Plano Clave



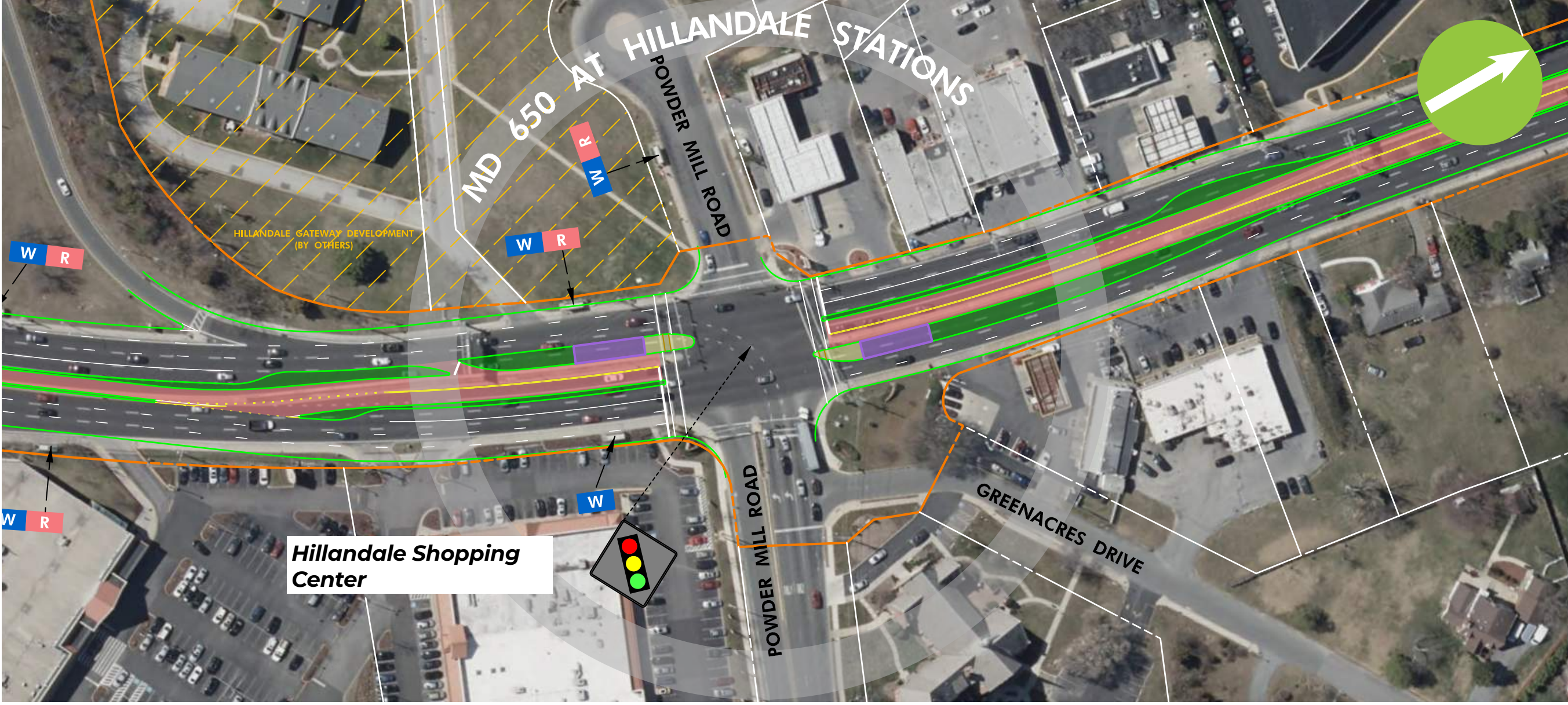
1 MD 650 New Hampshire Ave and MD 410 Ethan Allen Ave



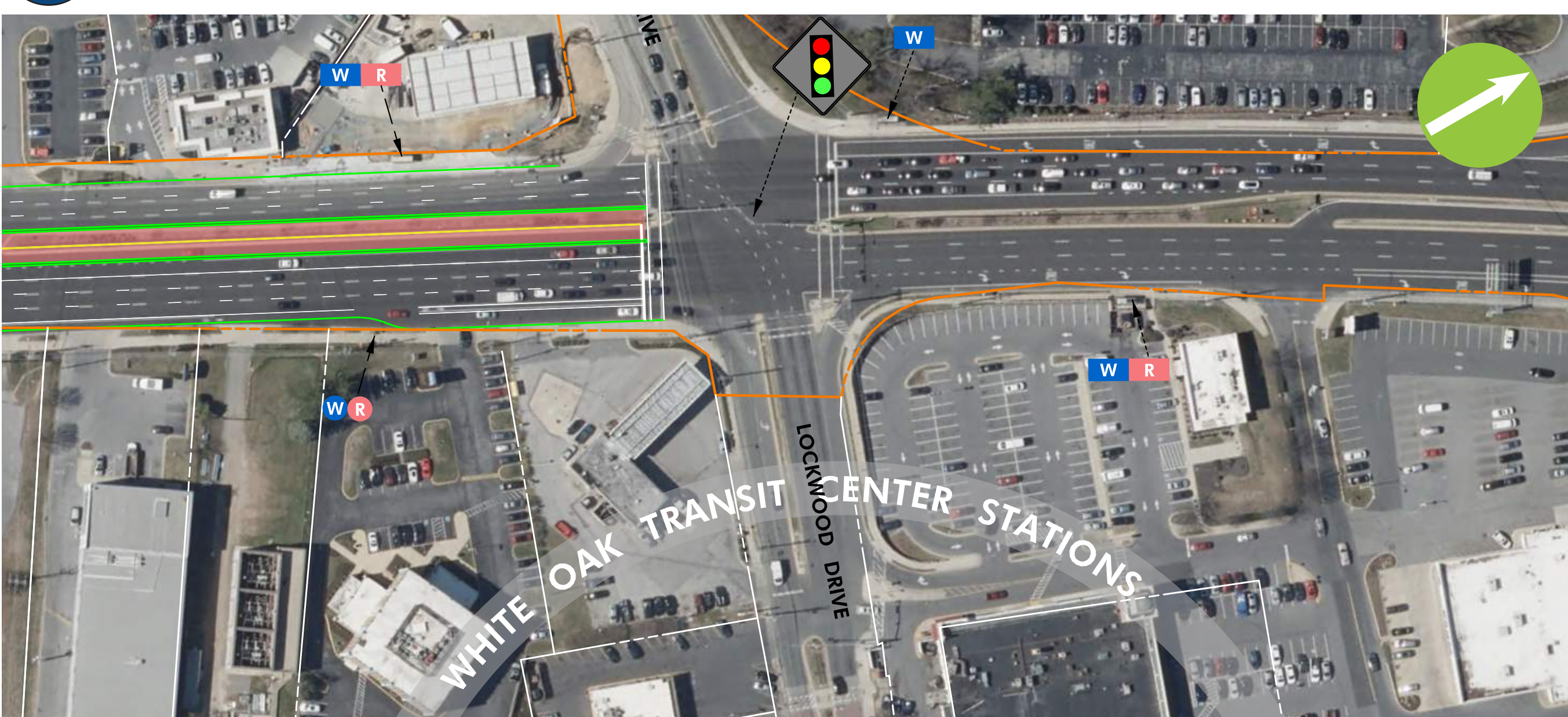
2 MD 650 New Hampshire Ave and Takoma Langley Transit Center



3 MD 650 New Hampshire Ave and I-495 Beltway



4 MD 650 New Hampshire Ave and White Oak Transit Center (Lockwood Dr)



LEGEND	
	PROPOSED RETAINING WALL
	PROPOSED MILLING AND RESURFACING
	PROPOSED FULL DEPTH PAVEMENT
	PROPOSED REMOVAL OF IMPERVIOUS AREA
	EXISTING TRAFFIC SIGNAL
	PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
	WMATA BUS STOP
	RIDE ON BUS STOP
	WMATA BUS STOP WITH SHELTER
	RIDE ON BUS STOP WITH SHELTER
	PROPOSED CONCRETE / SIDEWALK
	PROPOSED BRIDGE / BRIDGE REDECKING
	PROPOSED FLASH BUS STATION
	PROPOSED LOCAL BUS STOP

ALTERNATIVE 4 - ADDITIONAL MEDIAN LANES

OPCIÓN 4 – MÁS CARRILES EXCLUSIVOS EN EL CENTRO DE LA VÍA

In Alternative 4 FLASH buses will travel in two median bus lanes in the southern part, transition to a single median bus lane between I-495 and US 29, and then back to two median bus lanes before merging with mixed traffic in the northern part.

En la Opción 4, los autobuses FLASH circularán en carriles exclusivos en el centro de la vía en la sección sur, harán una breve transición a un solo carril central de un solo sentido entre la I-495 y la US 29, y luego volverán a usar carriles centrales de doble sentido antes de integrarse al tráfico mixto cerca de Columbia Pike. Esta opción incluye más tramos con carriles centrales de doble sentido que de un solo sentido.

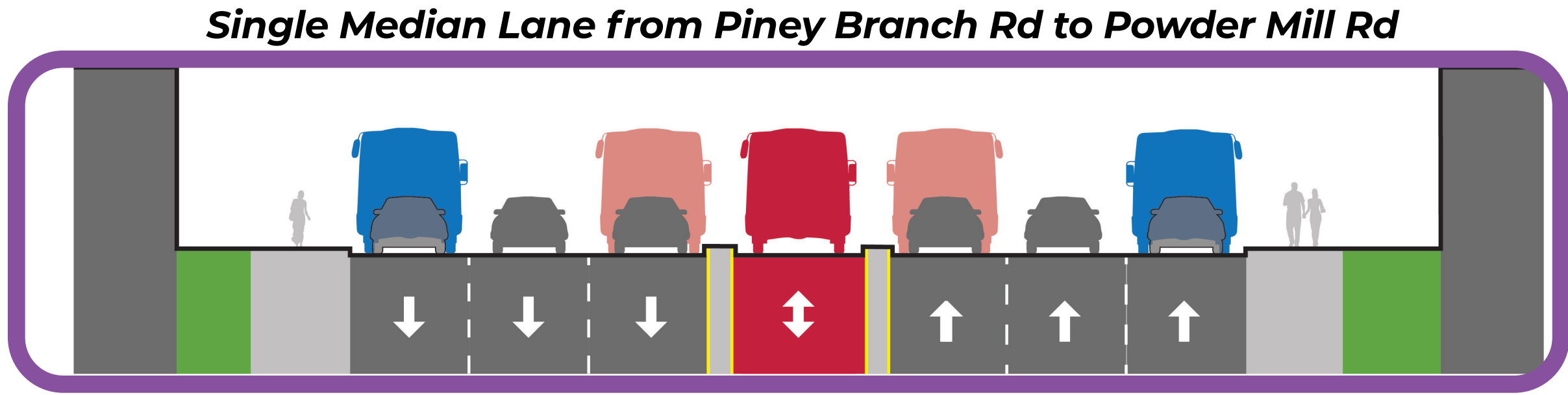
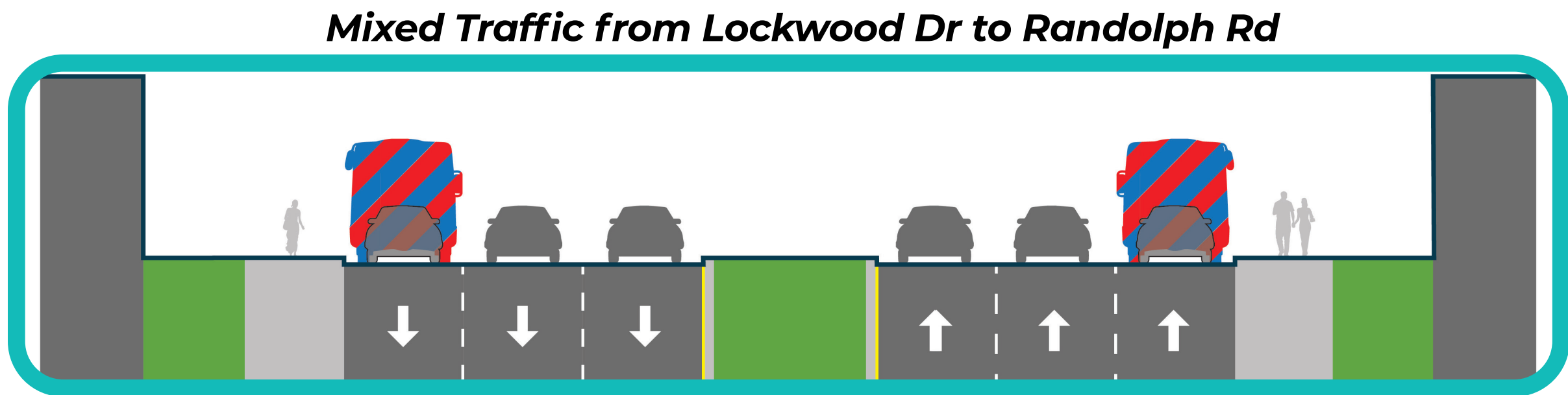


Scoring Table / Criterios De Evaluación			
1	Flash BRT Travel Time Tiempo de Viaje en el Flash BRT	Good <i>Dedicated curbside lanes allow FLASH BRT buses to go faster</i>	Bueno <i>Carriles exclusivos permiten que los autobuses FLASH BRT vayan más rápido</i>
2	Local Bus Travel Time Tiempo de Viaje en el Autobús Local	Poor <i>Mixing with local traffic causes slower speeds</i>	Insuficiente <i>La mezcla con el tráfico local causa velocidades de autobús más lentas</i>
3	General Traffic Travel Time Tiempo de Viaje en el Tráfico General	Poor <i>Traveling by car remains the same</i>	Insuficiente <i>Viajar en coche se vuelve más lento</i>
4	Construction Cost Costo de Construcción	High <i>Construction of median lanes is costly</i>	Alto <i>La construcción de carriles centrales es costosa</i>
5	Property Impact Impacto en las Propiedad	High <i>Median lanes required additional land acquisition</i>	Alto <i>Los carriles centrales requieren la adquisición de terreno adicional</i>

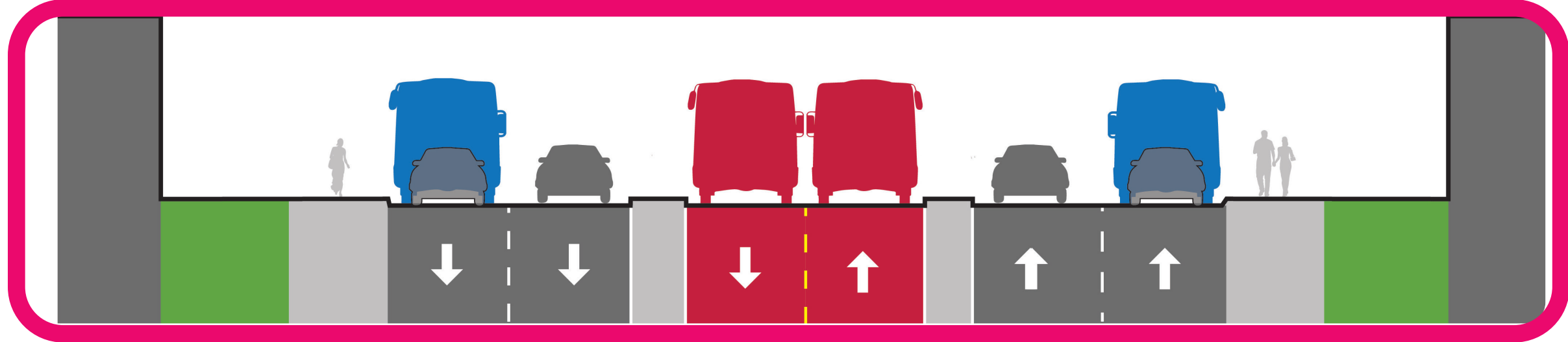


Typical Lane Diagram

Ejemplo De Carriles En Esta Sección



Median Lanes from Eastern Ave to Piney Branch Rd & Powder Mill Rd to Lockwood Dr



Single median lanes are used where space is limited. This lane always goes the same direction as rush hour traffic, switching directions at midday.

En zonas con poco espacio, se usa un solo carril exclusivo para autobuses en el centro. Este carril cambia de dirección según la hora pico.

When there are one or two Flash median lanes, boarding will also occur in the median.

Local buses stay in the outside lanes.

Cuando hay uno o dos carriles exclusivos para autobuses en el centro, los pasajeros subirán y bajarán ahí. Los autobuses locales se mantienen en los carriles exteriores.

Place a green dot here ● if you prefer this alternative

Coloque un punto ● en la opción de diseño que prefiera

Place any additional comments here

Por favor, deje sus comentarios aquí

HYBRID ALTERNATIVE
OPCIÓN HÍBRIDA

In the Hybrid Alternative FLASH buses will travel in curbside bus lanes in the southern part, in mixed traffic with queue jumps in the middle section, transition back to curbside bus lanes between I-495 and US 29, and merge into mixed traffic in the northern part of the corridor. Queue jump (QJ) lanes enable the buses to bypass or ‘skip’ the congestion at intersections as shown in the image below.

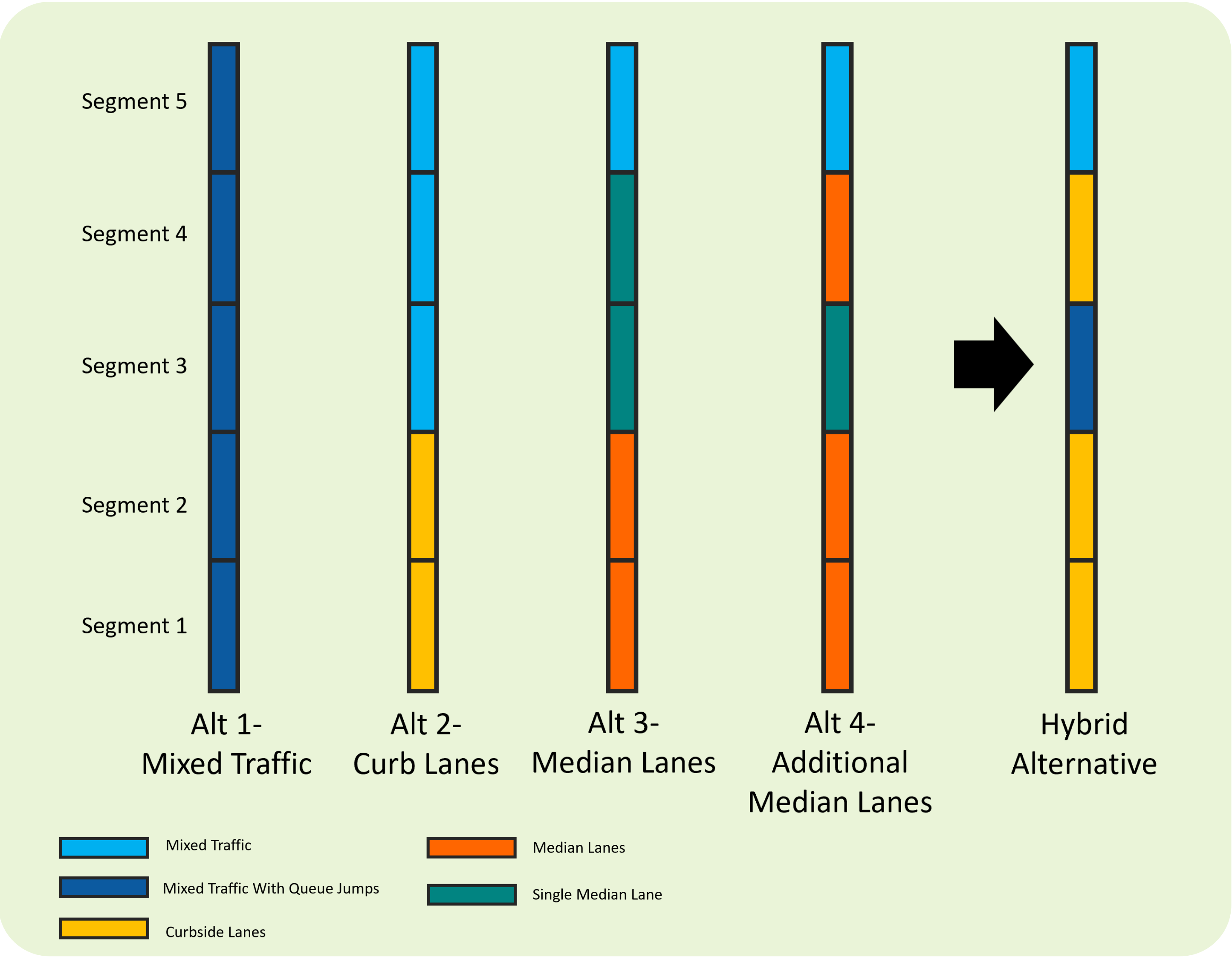
En la Opción Híbrida, los autobuses FLASH circularán por carriles exclusivos junto a la acera en la parte sur, en tráfico mixto con carriles que permiten a los autobuses evitar la congestión vehicular en las intersecciones en la sección central, volverán a carriles junto a la acera entre la I-495 y la US 29, y se incorporarán al tráfico mixto en la parte norte del corredor.

Approach to Develop a Hybrid Alternative

Enfoque para Desarrollar una Opción Híbrida

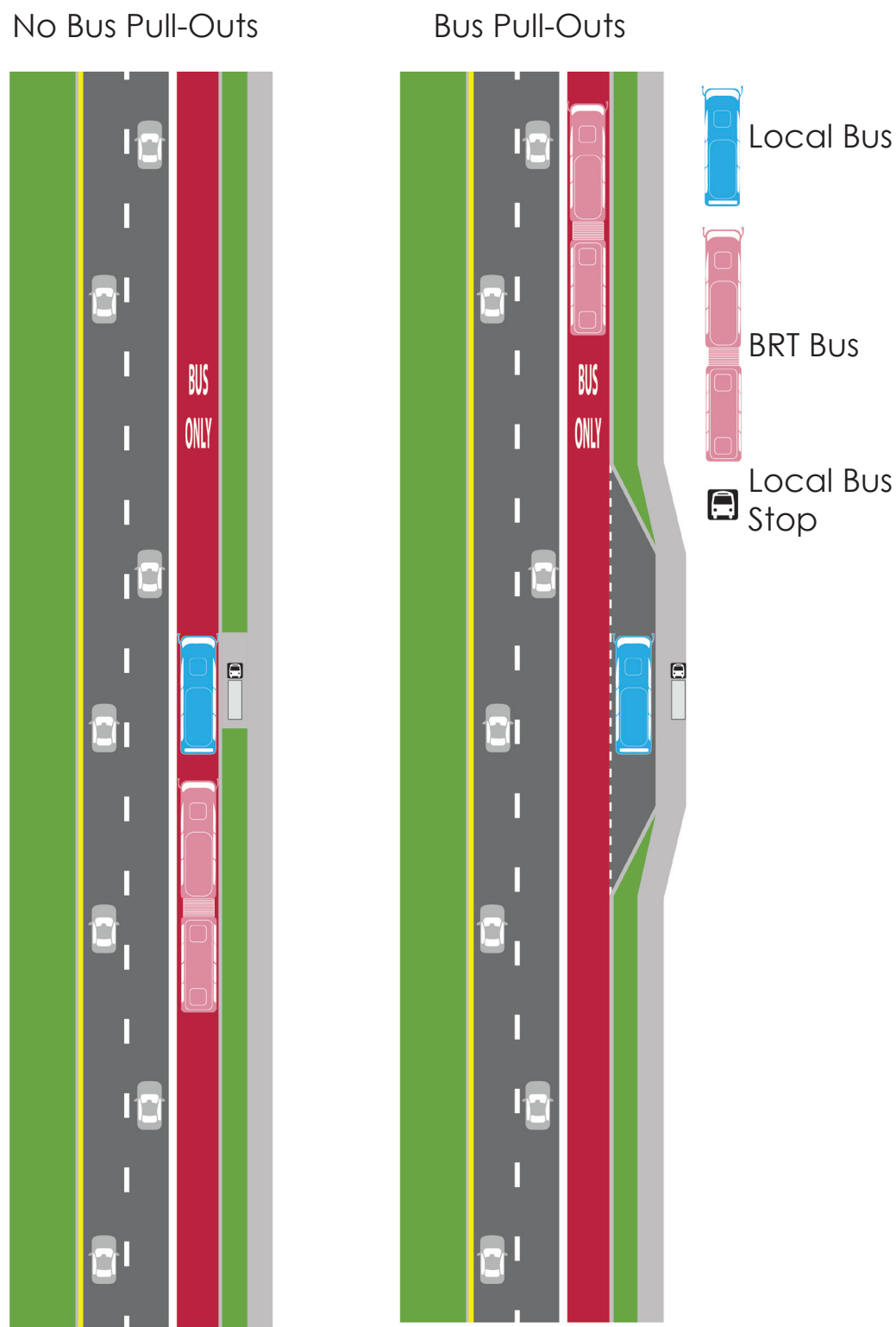
The Hybrid Alternative was assembled by combining the best performing segments across alternatives.

La alternativa híbrida se armó combinando los segmentos con mejor desempeño entre las alternativas.



The Hybrid Alternative includes bus pull-outs at certain local bus stops so that Flash BRT buses may pass local buses.

La alternativa híbrida incluye paradas de autobuses en ciertas paradas de autobuses locales para que los autobuses Flash BRT puedan pasar a los autobuses locales.

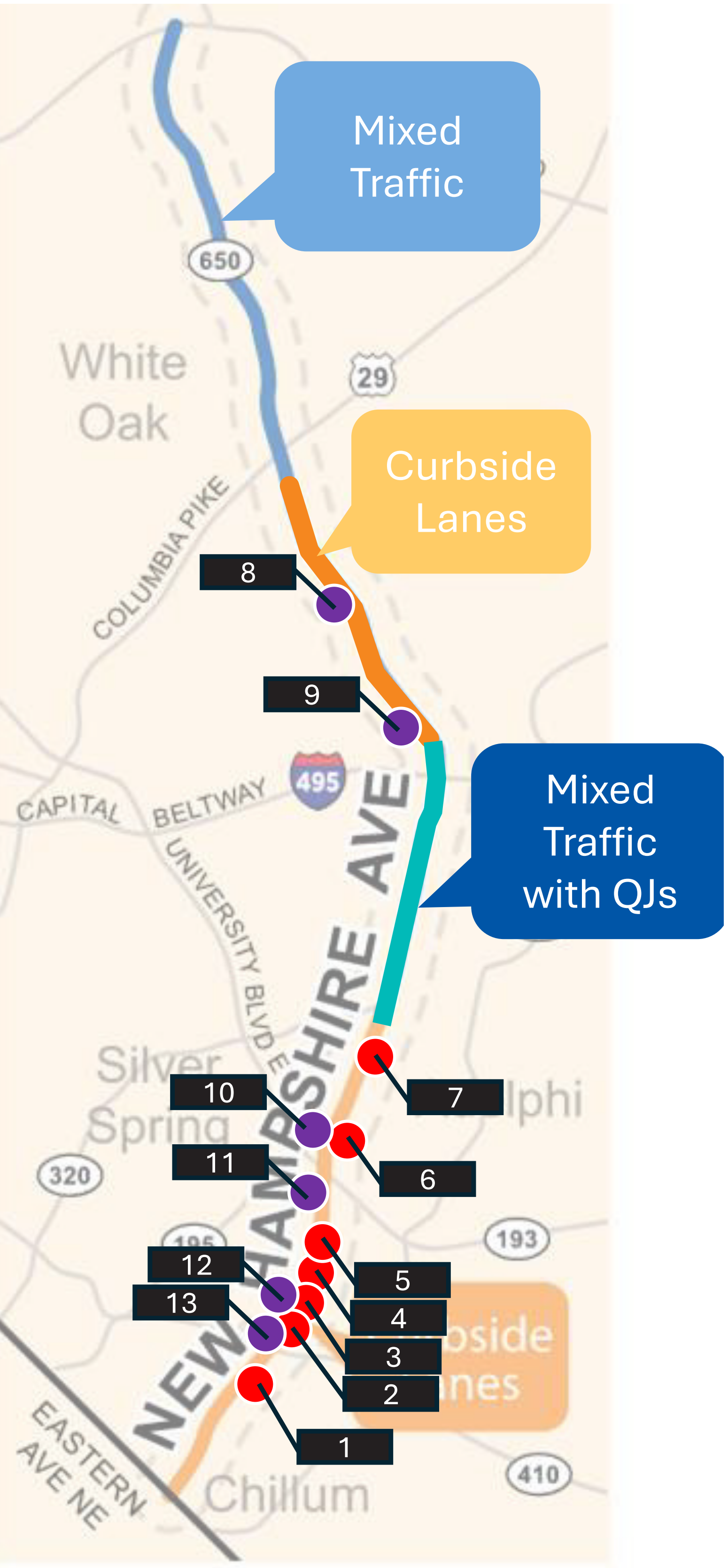


Potential Locations of Bus Pull-Outs
Ubicaciones Potenciales para Bahías de Autobús

No.	Location Cross Street	Direction
1	Belford Pl	Northbound
2	Kentland Ave	
3	Larch Ave	
4	W Sligo Creek Pkwy	
5	Erskine St	
6	Merrimac Dr	
7	Quebec St	
8	Chalmers Rd	Southbound
9	Overlook Dr	
10	Merrimac St	
11	Holton La	
12	Larch Ave	
13	Devonshire Rd	

Map of Potential Bus Pull-Out Locations

Mapa de posibles ubicaciones de parada de autobuses



This board illustrates concepts at key intersections along the corridor for the Hybrid Alternative.

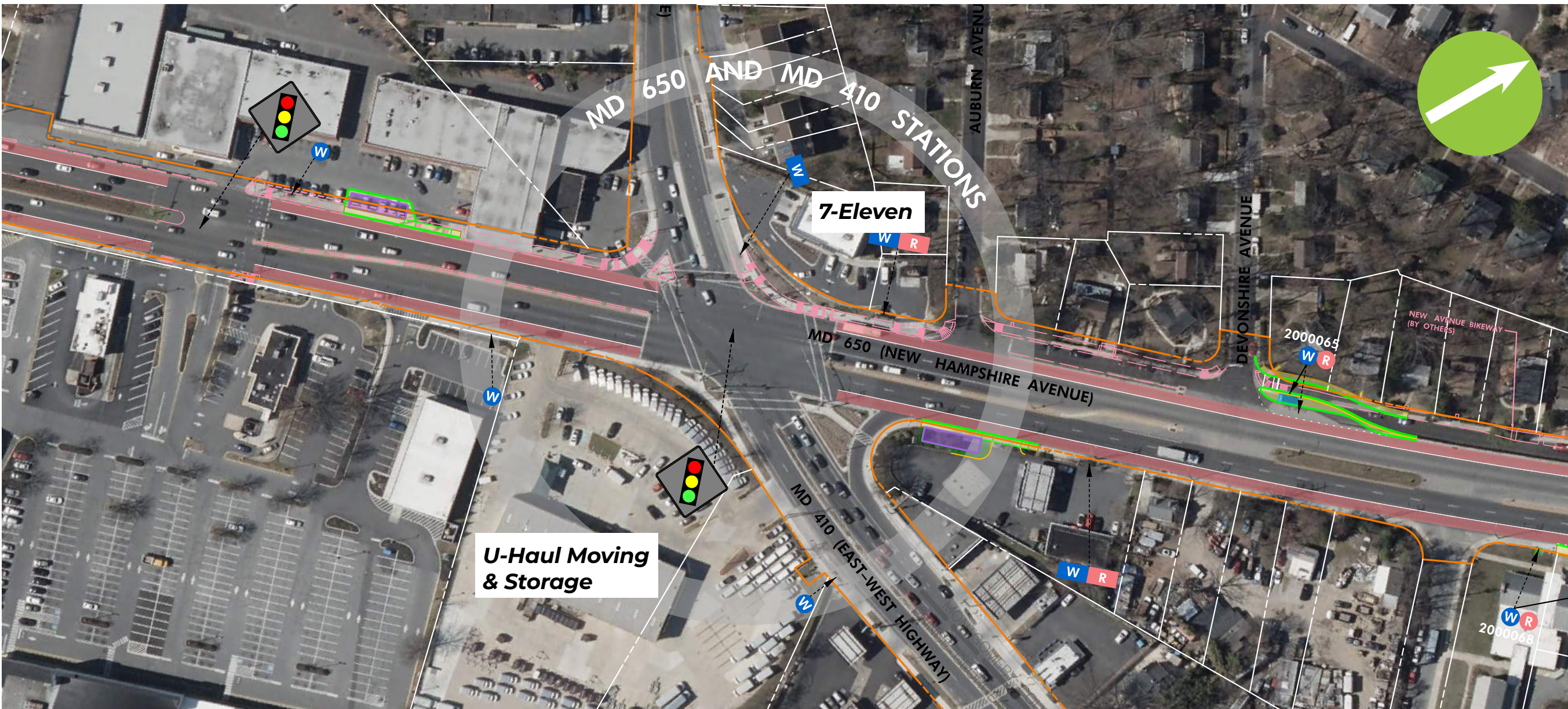
Este panel ilustra conceptos en intersecciones clave a lo largo del corredor para la Opción Híbrida

Hybrid Alternative Key Map
Opción Híbrida Plano Clave

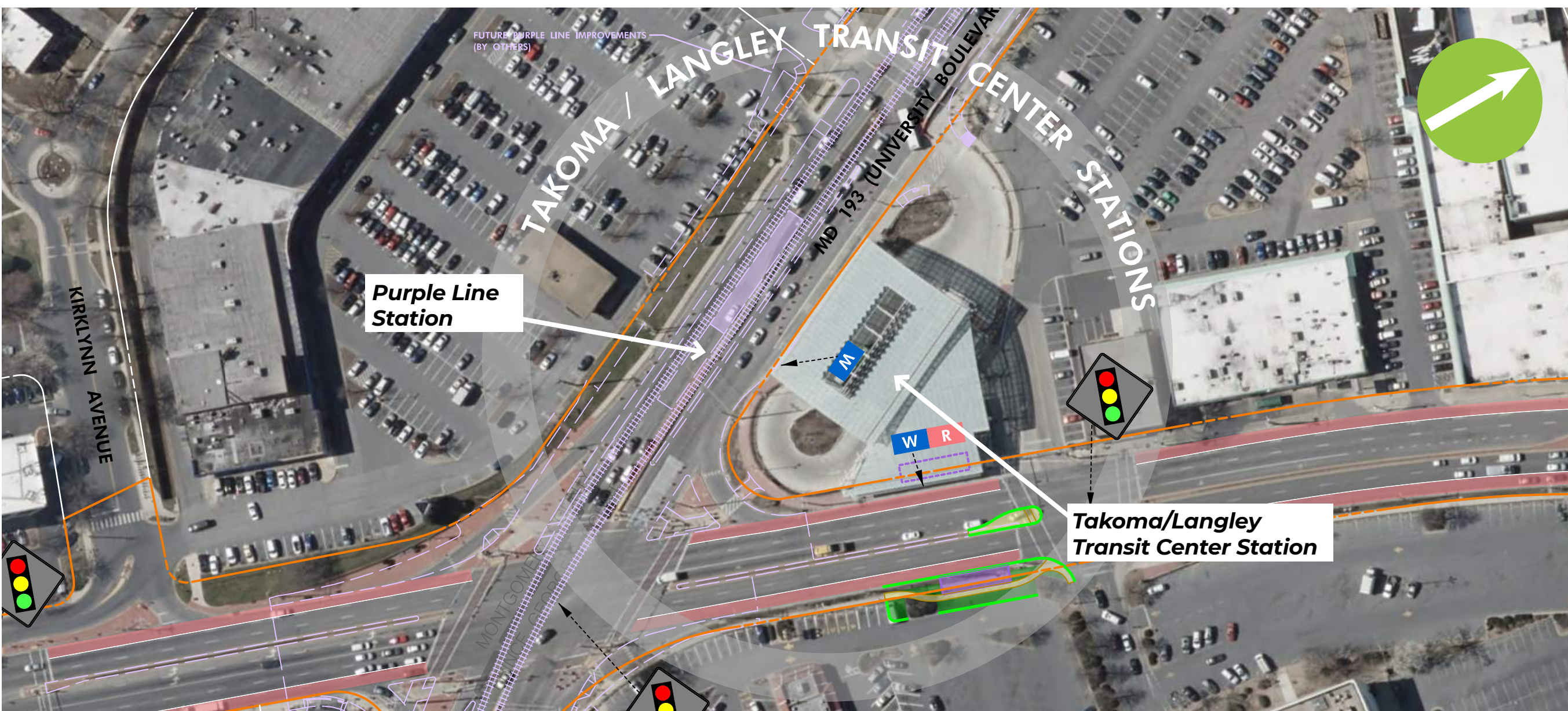


LEGEND	
	EXISTING RIGHT-OF-WAY
	EXISTING PROPERTY LINE
	PROPOSED CURB / MEDIAN
	PROPOSED SHARED USE PATH
	PROPOSED BUS LANE
	PROPOSED CONCRETE / SIDEWALK
	PROPOSED BRIDGE / BRIDGE REDECKING
	PROPOSED FLASH BUS STATION
	PROPOSED LOCAL BUS STOP
	PROPOSED RETAINING WALL
	PROPOSED MILLING AND RESURFACING
	PROPOSED FULL DEPTH PAVEMENT
	PROPOSED REMOVAL OF IMPERVIOUS AREA
	EXISTING TRAFFIC SIGNAL
	PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
	WMATA BUS STOP
	RIDE ON BUS STOP
	WMATA BUS STOP WITH SHELTER
	RIDE ON BUS STOP WITH SHELTER

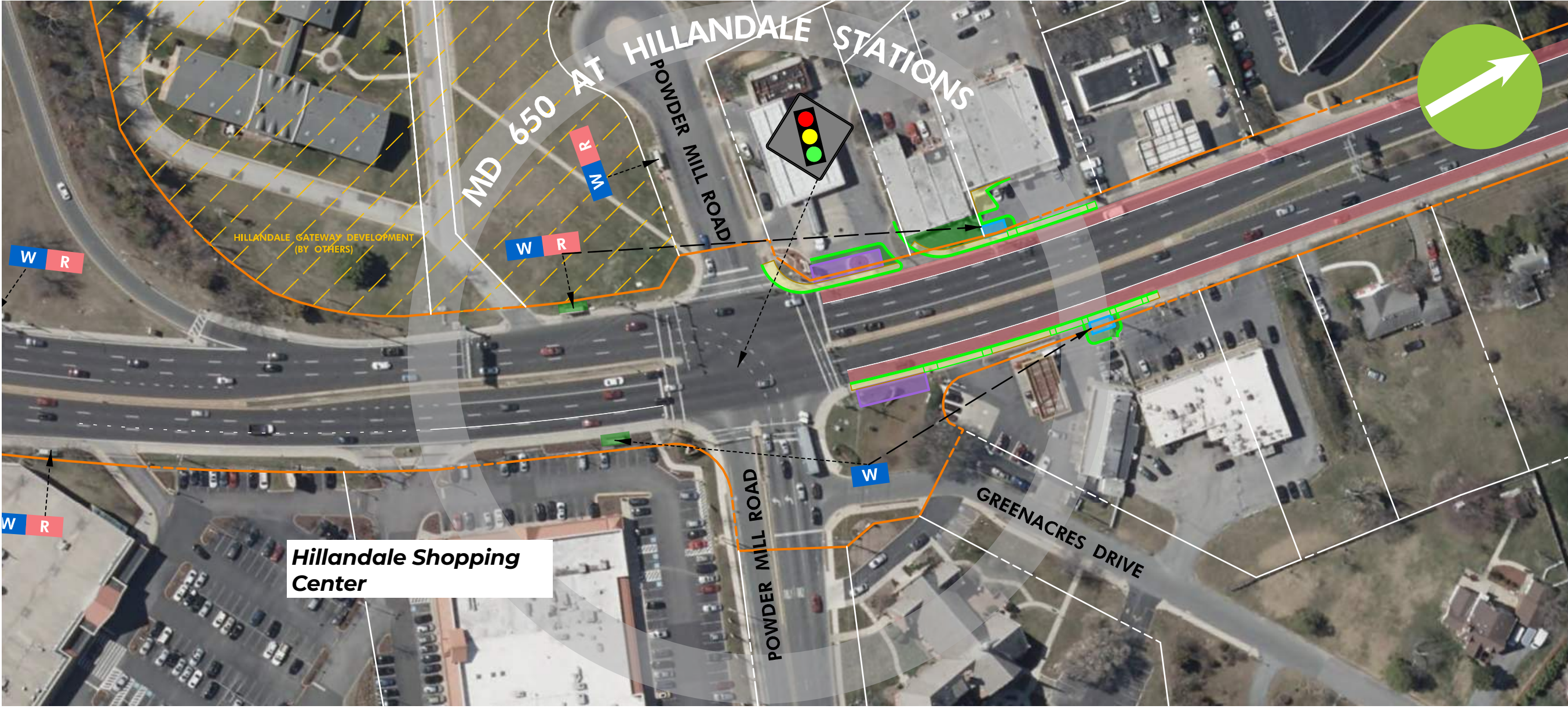
1 MD 650 New Hampshire Ave and MD 410 Ethan Allen Ave



2 MD 650 New Hampshire Ave and Takoma Langley Transit Center



3 MD 650 New Hampshire Ave and I-495 Beltway



4 MD 650 New Hampshire Ave and White Oak Transit Center (Lockwood Dr)



In the Hybrid Alternative FLASH buses will travel in curbside bus lanes in the southern part, in mixed traffic with queue jumps in the middle section, transition back to curbside bus lanes between I-495 and US 29, and merge into mixed traffic in the northern part of the corridor. Queue jump (QJ) lanes enable the buses to bypass or ‘skip’ the congestion at intersections as shown in the image below.

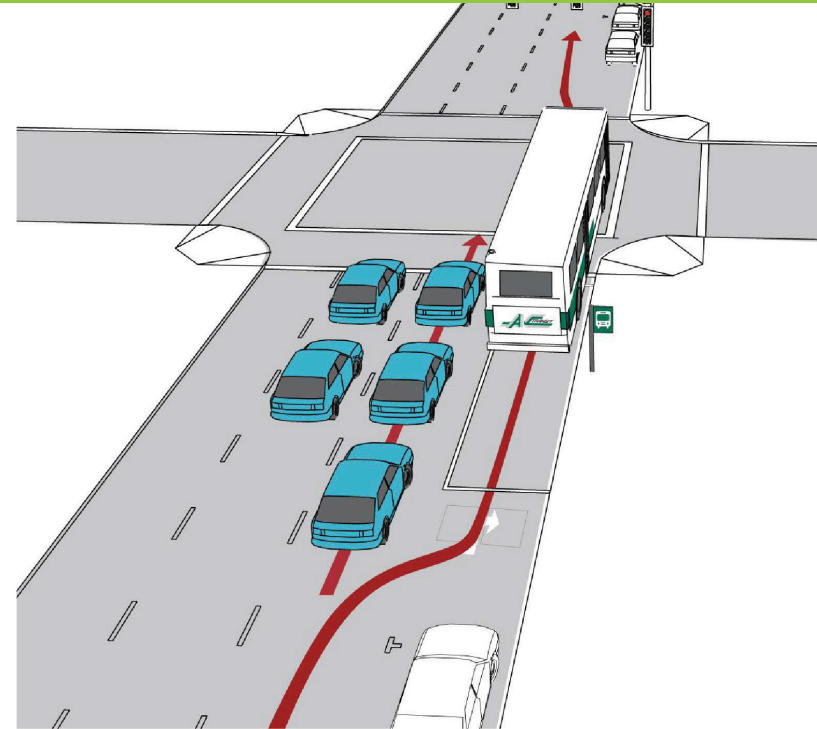
En la Opción Híbrida, los autobuses FLASH circularán por carriles exclusivos junto a la acera en la parte sur, en tráfico mixto con carriles que permiten a los autobuses evitar la congestión vehicular en las intersecciones en la sección central, volverán a carriles junto a la acera entre la I-495 y la US 29, y se incorporarán al tráfico mixto en la parte norte del corredor.

Key Map / Plano Clave



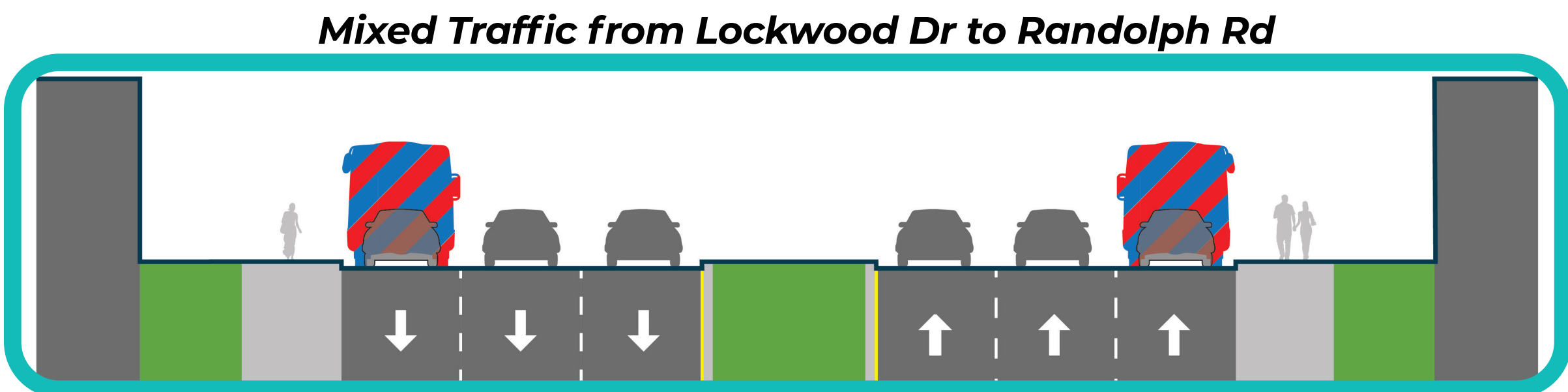
Scoring Table / Criterios De Evaluación			
1	Flash BRT Travel Time Tiempo de Viaje en el Flash BRT	Good <i>Dedicated curbside lanes allow FLASH BRT buses to go faster</i>	Bueno <i>Carriles exclusivos permiten que los autobuses FLASH BRT vayan más rápido</i>
2	Local Bus Travel Time Tiempo de Viaje en el Autobús Local	Good <i>Dedicated curbside lanes allow local buses to go faster</i>	Bueno <i>Los carriles exclusivos en el borde de la calzada permiten que los autobuses locales vayan más rápido</i>
3	General Traffic Travel Time Tiempo de Viaje en el Tráfico General	Fair <i>Traveling by car remains the same</i>	Aceptable <i>Viajar en coche sigue igual</i>
4	Construction Cost Costo de Construcción	Low <i>Construction of median lanes is costly</i>	Bajo <i>La construcción de carriles centrales es costosa</i>
5	Property Impact Impacto en las Propiedad	Low	Bajo

Mixed Traffic with Queue Jumps (QJ) / Tráfico Mixto Con Prioridad En Semáforos

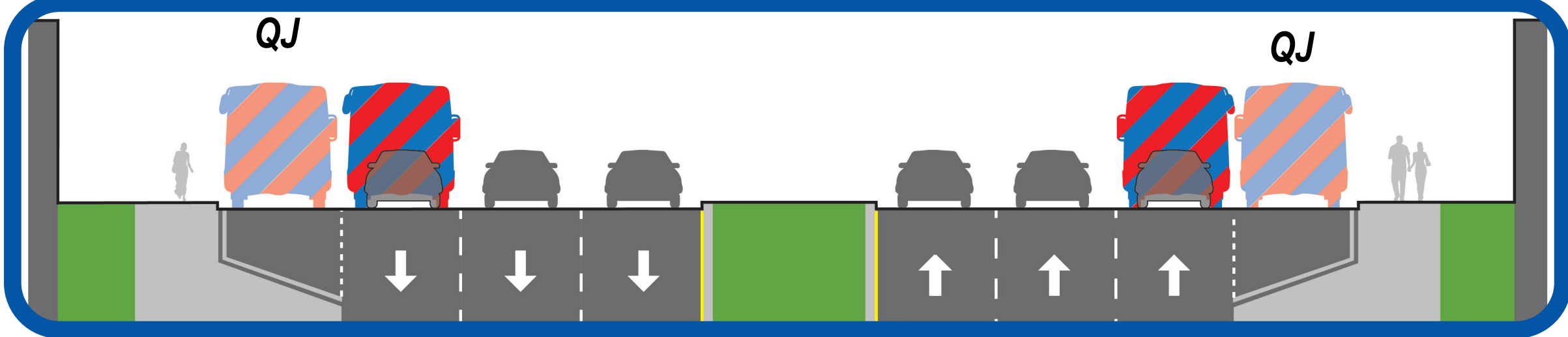


Typical Lane Diagram

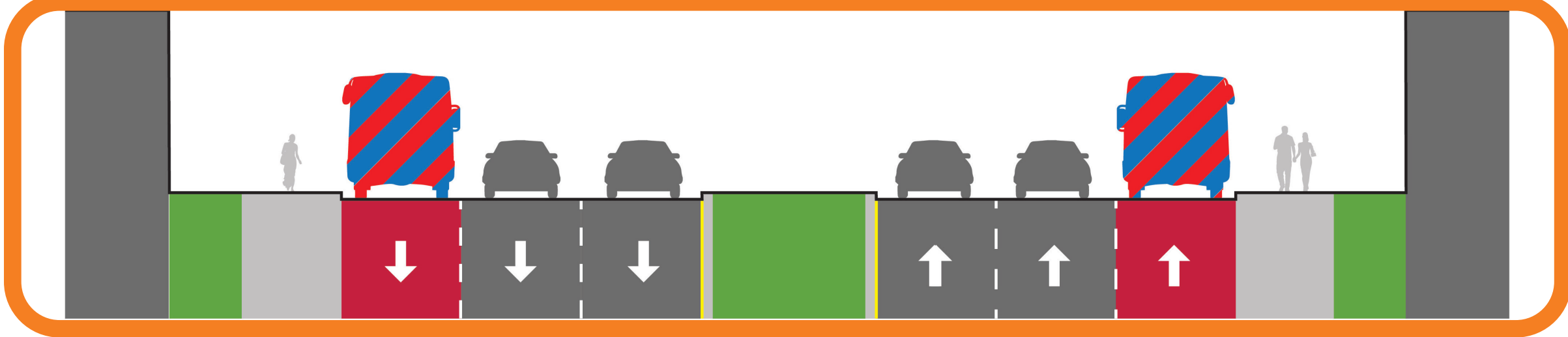
Ejemplo De Carriles En Esta Sección



Mixed Traffic with Queue Jumps (QJ) from Piney Branch Rd to Powder Mill Rd



Curbside Lanes from Eastern Ave to Piney Branch Rd and From Powder Mill Rd to Lockwood Dr



Flash Bus Queue Jump (QJ)

Flash BRT + Local Buses

General Traffic

Place a green dot here ● if you prefer this alternative

Coloque un punto ● en la opción de diseño que prefiera

Place any additional comments here

Por favor, deje sus comentarios aquí

SUMMARY OF DESIGN ALTERNATIVES
RESUMEN DE OPCIONES DE DISEÑO



All alternatives assume a northbound BRT stop on New Hampshire Avenue and not in the Takoma Langley Transit Center

NOTES: All timings mentioned here are representative of peak period commute round trip (AM Southbound + PM Northbound) between Sheridan Street and Mahan Road (5 Miles)

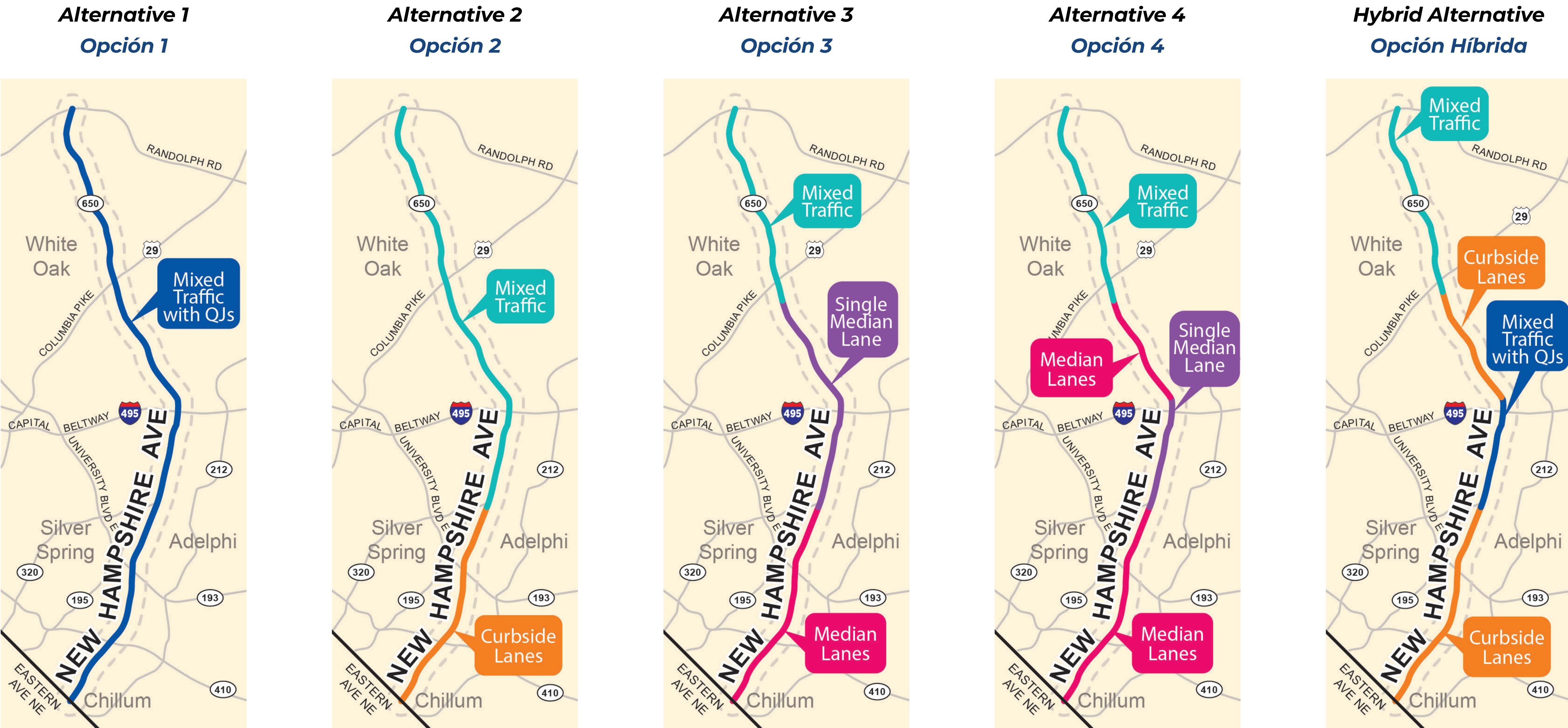
Construction costs include costs for design

Property impacts include ROW for roadway and stormwater

NOTAS: Todos los tiempos mencionados aquí son representativos del viaje de ida y vuelta en hora pico (AM en dirección sur + PM en dirección norte) entre Sheridan Street y Mahan Road (5 millas).

Los costos de construcción incluyen los costos de diseño.

Los impactos a la propiedad incluyen el derecho de vía para la carretera y las aguas pluviales



How to interpret the table

Guía para entender el resumen de opciones de diseño

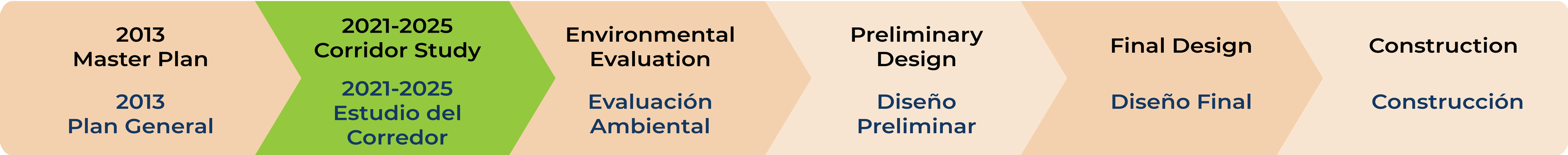
Green means that BRT goals are well achieved. Verde significa que los objetivos del BRT se cumplen bien.

Orange means that BRT goals are somewhat achieved. Naranja significa que los objetivos del BRT se cumplen parcialmente.

Red means that BRT goals are not achieved. Rojo significa que las metas del BRT no se han alcanzado bien.

	Measures of Effectiveness Cómo se mide el impacto	No Build Opción de no construir	Alternative 1 Opción 1		Alternative 2 Opción 2		Alternative 3 Opción 3		Alternative 4 Opción 4		Hybrid Alternative Opción Híbrida	
1	Flash BRT Travel Time Tiempo de Viaje en el BRT	N/A	Poor Insuficiente	47.3 mins	Fair Aceptable	43.1 mins	Good Bueno	36.4 mins	Good Bueno	36.3 mins	Good Bueno	33.4 mins
2	Local Bus Travel Time Tiempo de Viaje en el Autobús Local	62.6 mins	Fair Aceptable	47.0 mins	Good Bueno	43.2 mins	Poor Insuficiente	64.7 mins	Poor Insuficiente	67.5 mins	Good Bueno	38.2 mins
3	General Traffic Travel Time Tiempo de Viaje en el Tráfico General	48.0 mins	Good Bueno	31.3 mins	Fair Aceptable	45.7 mins	Fair Aceptable	47.5 mins	Poor Insuficiente	50.2 mins	Fair Aceptable	39.9 mins
4	Construction Cost Costo de Construcción	N/A	Low Bajo	13.4 million / mile	Low Bajo	12.1 million / mile	High Alto	53.7 million / mile	High Alto	52 million / mile	Low Bajo	16.4 million / mile
5	Property Impact Impacto en las Propiedad	N/A	Low Bajo	4.2 acres	Low Bajo	1.7 acres	High Alto	26.1 acres	High Alto	24.0 acres	Low Bajo	4 acres

Funding not identified for future efforts
No se ha identificado financiación para esfuerzos futuros.



MAY 2025
MAYO DE 2025

WE ARE HERE
ESTAMOS AQUÍ

NEXT STEPS
PRÓXIMOS PASOS

*Planning Board
and
County Council
Review in
Summer/Fall 2025*

Take our survey!



¡Participe en la encuesta!

Visit our website with the link below:
Visite nuestro sitio web con el enlace de abajo:

tinyurl.com/NewHampshireBRT

Thank You!

¡Gracias!

MC DOT
Montgomery County Department of Transportation

FLASH
NEW HAMPSHIRE AVE