



COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN Y PARQUE DE LA CAPITAL NACIONAL DE MARYLAND

Departamento de Planificación del Condado de Prince George

# Orientación y señalización de Northern Gateway

SEPTIEMBRE DE 2021



# Resumen

<b>Fecha</b>	Septiembre de 2021
<b>Título</b>	Orientación y señalización de Northern Gateway
<b>Autor</b>	Comisión de Planificación y Parque de la Capital Nacional de Maryland
<b>Asunto</b>	Orientación y señalización de Northern Gateway
<b>Fuente de copias</b>	Comisión de Planificación y Parque de la Capital Nacional de Maryland 14741 Governor Oden Bowie Drive Upper Marlboro, MD 20772
<b>Número de serie</b>	223212306
<b>Número de páginas</b>	24

La Comisión de Planificación y Parque de la Capital Nacional de Maryland y la Corporación de Desarrollo Comunitario Northern Gateway desarrollaron un Plan de Orientación y Señalización para identificar oportunidades para que los residentes y visitantes naveguen por el área de Northern Gateway. Estas oportunidades incluyen la implementación de un programa de orientación, que comprende una serie de señales para dirigir a los viajeros a destinos a lo largo de Northern Gateway. Dicha señalización ya está instalada o en desarrollo en varias comunidades en el área metropolitana de Washington, DC, incluidos los vecinos Hyattsville y Takoma Park, así como en Rhode Island Avenue Trolley Trail.

COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN Y PARQUE DE LA CAPITAL NACIONAL DE MARYLAND  
Departamento de Planificación del Condado de Prince George

# Orientación y señalización de Northern Gateway

SEPTIEMBRE DE 2021



Septiembre de 2021

Preparado por VHB y Toole Design Group para  
la Comisión de Planificación y Parque de la Capital Nacional de Maryland,  
Departamento de Planificación del Condado de Prince George

14741 Governor Oden Bowie Drive  
Upper Marlboro, MD 20772

[www.pgplanning.org](http://www.pgplanning.org)

# Comisión de Planificación y Parque de la Capital Nacional de Maryland

Elizabeth M. Hewlett, Presidente  
Casey Anderson, Vicepresidente

## Funcionarios

Asuntha Chiang-Smith, Directora Ejecutiva  
Joseph Zimmerman, secretario-tesorero  
Adrian R. Gardner, consejero general

La Comisión de Planificación y Parque de la Capital Nacional de Maryland (M-NCPPC) es una agencia de dos municipios, creada por la Asamblea General de Maryland en 1927. La autoridad geográfica de la Comisión se extiende a la gran mayoría de los condados de Montgomery y Prince George: el Distrito Regional Maryland-Washington (jurisdicción de planificación M-NCPPC) comprende 1001 millas cuadradas, mientras que el Distrito Metropolitano (parques) comprende 919 millas cuadradas, en los dos condados.

La Comisión tiene tres funciones principales:

- La preparación, adopción y, ocasionalmente, enmienda o extensión del Plan General para el desarrollo físico del Distrito Regional Maryland-Washington.
- La adquisición, desarrollo, operación y mantenimiento de un sistema de parques públicos.
- Solo en el condado de Prince George, el funcionamiento de todo el programa de recreación pública del condado.

La Comisión opera en cada condado a través de una Junta de Planificación nombrada y responsable ante el gobierno del condado. Todos los planes locales, recomendaciones sobre enmiendas de zonificación, administración de reglamentos de subdivisión y administración general de parques son responsabilidad de las Juntas de Planificación.

El Departamento de Planificación del Condado de Prince George:

- Nuestra misión es ayudar a preservar, proteger y administrar los recursos del condado proporcionando servicios de planificación de la más alta calidad y orientación para la gestión del crecimiento y facilitando la participación intergubernamental y ciudadana a través de la educación y la asistencia técnica.
- Nuestra visión es ser un departamento de planificación modelo de personal receptivo y respetado que brinde servicios técnicos y de planificación superiores y trabaje en cooperación con los tomadores de decisiones, los ciudadanos y otras agencias para mejorar continuamente la calidad del desarrollo y el medioambiente y actuar como un catalizador para un cambio positivo.

## JUNTA DE PLANIFICACIÓN DEL CONDADO DE PRINCE GEORGE



Sra. Elizabeth M. Hewlett, Presidenta

Dorothy F. Bailey, Vice-presidenta

Manuel R. Geraldo

William Doerner

A. Shuanise Washington

## JUNTA DE PLANIFICACIÓN DEL CONDADO DE MONTGOMERY



Casey Anderson, presidente

Gerald R. Cichy

Tina Patterson

Partap Verma

# Condado de Prince George



Angela Alsobrooks,  
ejecutiva del condado

## **Consejo del Condado**

El Consejo del Condado tiene tres responsabilidades principales en el proceso de planificación: (1) establecimiento de políticas, (2) aprobación del plan e (3) implementación del plan. Las políticas aplicables se incorporan en los planes de área, los planes funcionales y el plan general. El Consejo, después de celebrar una audiencia sobre el plan adoptado por la Junta de Planificación, puede aprobar el plan tal como fue adoptado, aprobar el plan con enmiendas basadas en el registro público o desaprobar el plan y devolverlo a la Junta de Planificación para su revisión. La implementación es principalmente a través de la adopción del Programa de Mejoras de Capital anual, el Presupuesto anual, el plan de agua y alcantarillado y la adopción de enmiendas al mapa de zonificación.

## **MIEMBROS DEL CONSEJO**

Calvin S. Hawkins, II, Presidente General

Thomas E. Dernoga, 1.º Distrito

Deni Taveras, 2.º distrito, Vicepresidente del Consejo

Dannielle M. Glaros, 3.º Distrito

Todd M. Turner, 4.º Distrito

Jolene Ivey, 5.º Distrito

Derrick L. Davis, 6.º Distrito

Rodney C. Streeter, 7.º Distrito

Monique Anderson-Walker, 8.º distrito

Sydney J. Harrison, 9.º Distrito

Mel Franklin, Miembro General

**Secretaria del Consejo:** Donna J. Brown

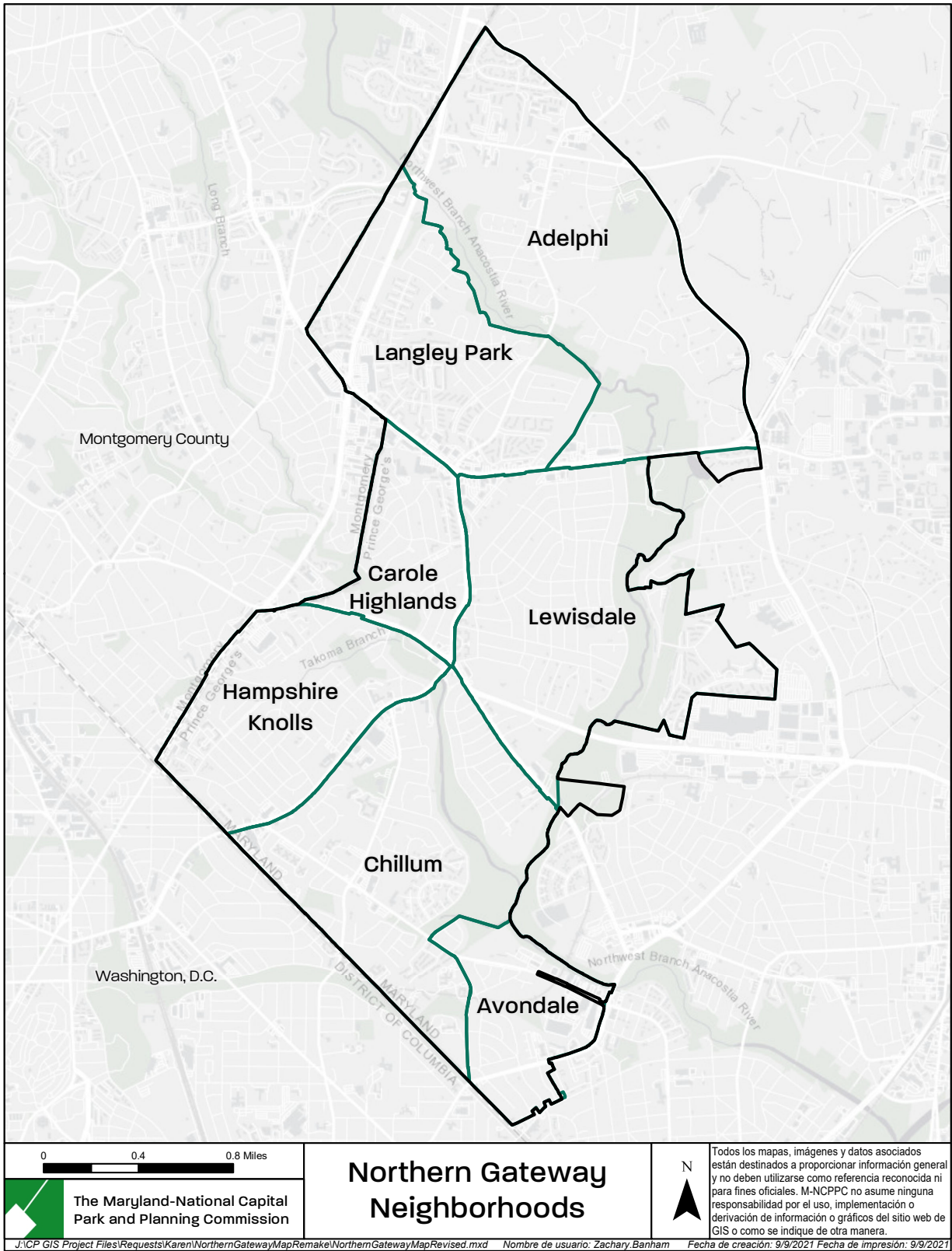
# Índice

Principios y beneficios de orientación .....	11
Criterios de diseño .....	12
Participación de la comunidad.....	15
Concepto de diseño de orientación recomendado .....	18
Señalización direccional para peatones y ciclistas .....	19
Quioscos .....	20
Marcadores de millas y señalización de puntos de interés ....	22
Fondos.....	22
Próximos pasos e implementación .....	22



Colaboración comunitaria en la reunión del 30 de enero de 2020.

**Mapa 1.** Mapa del área de estudio de Northern Gateway





## Introducción

# Northern Gateway comprende siete comunidades no incorporadas dentro de Beltway en el Distrito 2 Concejal del Condado de Prince George: Adelphi, Avondale, Carole Highlands, Chillum, Hampshire Knolls, Langley Park y Lewisdale.<sup>1</sup>

La Corporación de Desarrollo Comunitario Northern Gateway (NGCDC) se estableció para aumentar la calidad de vida y estimular el desarrollo económico en estos diversos vecindarios. Northern Gateway incluirá tres futuras estaciones de tren ligero Purple Line y dieciséis líneas de autobús. Las comodidades regionales incluyen la Universidad de Maryland, College Park, la estación de metro Prince George's Plaza en el Mall at Prince George's y el sistema de senderos mantenido por la Comisión de Planificación y Parque Nacional Capital de Maryland (M-NCPPC).

Varias comunidades incorporadas circundantes, como Hyattsville dentro del condado y Takoma Park en el condado de Montgomery, ya tienen o están considerando programas o sistemas de orientación y señalización. Como área no incorporada, Northern Gateway no tiene las ventajas que tienen los municipios para implementar dichos programas, que generalmente brindan señalización direccional para que los viajeros (peatones, ciclistas, usuarios de tránsito y automovilistas) accedan a destinos en el área y refuerzan la identidad de la comunidad. Para alcanzar estos objetivos, el NGCDC solicitó la asistencia del Departamento de Planificación de Prince George. Northern Gateway tiene una alta tasa de uso del transporte público y un alto porcentaje de hogares sin automóviles. Proporcionar señalización de orientación para peatones y ciclistas ayudará a orientar a estos usuarios tanto dentro de la comunidad como hacia sus otros destinos.

En 2020-2021, los residentes y los líderes empresariales se comprometieron a brindar sus ideas y recomendaciones sobre los elementos del plan de señalización que serían beneficiosos y resonarían en las comunidades locales. El resultado del compromiso es este informe, que incluye una plantilla de diseños de señalización que se pueden implementar en Northern Gateway.

Las siguientes secciones de este informe proporcionan documentación de las reuniones de la comunidad, información de antecedentes sobre los elementos clave del diseño del sistema de orientación, conceptos ilustrativos de los diseños finales recomendados y una discusión de las posibles fuentes de financiación y los próximos pasos.



Señalización de orientación en Hyattsville, Maryland

<sup>1</sup> Para obtener una descripción de estas comunidades y cómo evolucionaron, consulte el Estudio de la Comunidad Greater Chillum de 2013 en <https://www.mncppc.org/498/Greater-Chillum-Community-Study>. Los códigos postales no se alinean exactamente con los límites de las comunidades de Northern Gateway. El Servicio Postal de los Estados Unidos (USPS) asigna el área de Northern Gateway a Hyattsville o Adelphi. El USPS recomienda evitar el uso de los nombres de vecindarios de Langley Park, Avondale y Lewisdale.

## OBJETIVOS DE ORIENTACIÓN PARA NORTHERN GATEWAY

- Ayudar a conectar a los viajeros con la variedad de destinos en el área
- Proporcionar nombres consistentes para los vecindarios constituyentes.
- Mantener la información sobre los letreros simple y fácil de entender
- Mantener un movimiento eficiente para que los usuarios lleguen a sus destinos
- Proporcionar una dirección predecible, lo que significa que los usuarios esperan ver estas señales en los cruces clave y en los destinos.
- Divulgar información de forma progresiva con letreros que indiquen la proximidad de los destinos a intervalos consistentes

Señalización direccional en Alexandria, Virginia



# Principios y beneficios de orientación

El propósito básico de la orientación es proporcionar información que ayude a guiar a los viajeros a sus destinos y pueda aumentar la identidad de la comunidad y estimular el desarrollo económico. Los miembros de la comunidad informaron que se identificaron más fuertemente con las áreas incorporadas circundantes, como Hyattsville, que con su propio vecindario en Northern Gateway. (Otras comunidades incorporadas cercanas incluyen University Park, College Park, Riverdale Park, Mount Rainier, Takoma Park en el condado de Montgomery y vecindarios adyacentes en el Distrito de Columbia).

Los siguientes son beneficios clave de un programa de orientación y cómo se aplican en Northern Gateway:



## **Aumenta el valor de una red de transporte.**

La orientación a través de señalización reconoce el uso de la red de transporte por parte de todos los usuarios, peatones, ciclistas, automovilistas y usuarios de transporte público.



## **Ayuda a las personas a identificar y navegar rutas deseables entre destinos.**

Northern Gateway comprende muchas calles sinuosas que pueden resultar confusas para los viajeros. La orientación a través de señalización puede dirigir a los viajeros a rutas para destinos clave.



## **Refuerza el sentido local del lugar y la identidad general del área.**

La orientación a través de señalización tiene el potencial de agregar identidad visual a un área. Por ejemplo, el Rhode Island Trolley Trail cuenta con un quiosco con un elemento decorativo que refuerza la historia del sendero, en este caso, el sistema de trolebuses que alguna vez discurría a lo largo de la alineación del actual camino multiusos.



## **La orientación a través de señalización a escala de ciclistas y peatones promueven los viajes activos**

Señalización que delimita caminos para peatones y ciclistas, como las señales existentes en Sligo Creek Trail que ayudan a brindar a los usuarios una mejor idea de cómo llegar de un lugar a otro dentro del

vecindario. En un área con instalaciones peatonales limitadas, la señalización puede dirigir a los peatones a rutas con aceras.



## **Bajos costos y fácil implementación**

La señalización básica de orientación es fácil de implementar; un letrero de metal y un poste / soporte de montaje son los elementos necesarios para un letrero de orientación. Sin embargo, las señales deben estar bien diseñadas y ubicadas estratégicamente para que los usuarios se dirijan a un camino lógico y predecible a través de un vecindario. La orientación a través de señalización puede volverse compleja y costosa en función de los materiales utilizados y la adición de elementos decorativos. Por ejemplo, el letrero de orientación (a la izquierda) en Alexandria, Virginia con un marco de soporte grande y más decorativo.



Quiosco  
en Rhode  
Island  
Trolley Trail

# Criterios de diseño

Los estándares utilizados por los planificadores e ingenieros de transporte dictan el diseño de la orientación a través de señalización. La edición de Maryland de 2011 del Manual sobre dispositivos uniformes de control de tráfico (MDMUTCD) proporciona normas y pautas reglamentarias para el diseño y la colocación de señales de guía comunitarias en el condado de Prince George. Para las señales de señalización de bicicletas, además de las señales de guía MDMUTCD "Serie D", el manual MDMUTCD permite el desarrollo de señales de orientación de la comunidad únicas y proporciona una guía para su desarrollo y ubicación. Las señales de orientación de identidad específicas de la comunidad deben aplicarse de manera uniforme para garantizar una ruta fácilmente identificable. El MDMUTCD no proporciona orientación ni normas para las señales de guía para peatones, lo que permite flexibilidad en su desarrollo e implementación. Los letreros de señalización de la comunidad no están destinados a proporcionar orientación a los destinos principales.

La orientación a través de señalización también puede reflejar las necesidades de la comunidad. Los residentes expresaron su deseo de mejorar el perfil de las siete comunidades que componen el Northern Gateway. El Northern Gateway CDC tiene una identidad de marca que utiliza una paleta policromada destinada a transmitir la diversidad del área. Sin embargo, se debe tener cuidado para evitar ciertos colores. El uso de colores de esta paleta no debe entrar en conflicto con los estándares MDMUTCD.

Teniendo en cuenta los estándares de MDMUTCD y la opinión de la comunidad, el equipo del proyecto desarrolló la plantilla de señalización de orientación recomendada. La plantilla se dirige a usuarios motorizados y no motorizados de la red de transporte.

El MDMUTCD también limita el número de destinos en las señales de orientación vehicular a tres. (Los viajeros que operan vehículos motorizados a gran

## COLORES PROHIBIDOS EN LA SEÑALIZACIÓN DE ORIENTACIÓN DE LA COMUNIDAD

- Rojo
- Naranja
- Amarillo
- Amarillo-verde fluorescente
- Rosa fluorescente
- Púrpura

## TIPOS DE DESTINOS EN LA SEÑALIZACIÓN DE ORIENTACIÓN

- Barrios o distritos
- Escuelas
- Colegios y universidades
- Centros Comunitarios
- Bibliotecas
- Parques
- Estaciones de tránsito
- Comercio
- Hospitales

velocidad no deben recibir demasiada información). Recomendar lo que debería figurar en la orientación a través de señalización en Northern Gateway requería un enfoque estratégico. La Figura 1 describe una jerarquía de lo que se mostraría en la señalización de orientación con el principio fundamental de que los usuarios no necesitan ver un destino local en una señal hasta que estén cerca de él. Cuando los usuarios están lejos, están más interesados en conocer la dirección de un distrito o barrio (Nivel 1). A medida que ingresan al distrito o vecindario, el Nivel 2, puntos de referencia o destinos regionales populares, comienzan a aparecer en la señalización. Una vez que los usuarios estén bien dentro de un vecindario, los destinos locales de Nivel 3 aparecerán en la señalización, ya que estos lugares son más relevantes dentro de esta área geográfica más pequeña.

**Figura 1.** Niveles de destinos en la señalización de orientación

## ¿Qué destinos puedo esperar ver en un cartel?



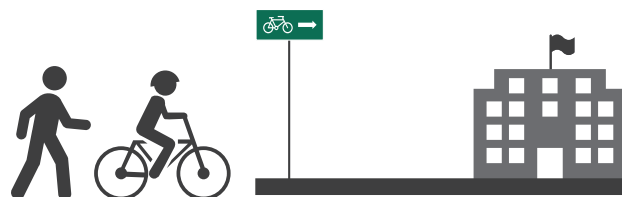
### **Nivel 1: Distritos y barrios**

Ejemplos: Washington, DC, centro de Silver Spring



### **Nivel 2: Lugares de interés y atracciones específicos**

Ejemplos: Estaciones de tránsito, parques regionales



### **Nivel 3: Destinos locales**

Ejemplos: Parques, escuelas

# Participación de la comunidad

El Departamento de Planificación del Condado de Prince George celebró dos reuniones comunitarias para recopilar opiniones sobre los diseños. La primera reunión comunitaria se llevó a cabo en persona el 30 de enero de 2020 en el Centro Comunitario de Langley Park, donde los asistentes tuvieron la oportunidad de aprender sobre los principios de orientación e interactuar con los miembros del equipo del proyecto. Se dispuso de traducción al español en tiempo real. Durante la reunión, las partes interesadas expresaron un gran interés en fortalecer la identidad de Northern Gateway y sus comunidades constituyentes. Los asistentes también indicaron que la señalización de orientación es deficiente en el área de Northern Gateway y estaban interesados en mejoras que facilitarían a los peatones y ciclistas navegar por la comunidad. Los residentes también indicaron que usan herramientas móviles y en línea para sus necesidades de navegación.

Para captar la colaboración adicional de la comunidad de aquellos que no pudieron asistir a la reunión, el Departamento de Planificación administró una encuesta en inglés y en español en el sitio web del proyecto durante febrero y marzo de 2020. Los encuestados expresaron opiniones similares a las de la reunión en persona en enero.

El equipo del proyecto desarrolló conceptos iniciales de señalización de orientación basados en los comentarios de la reunión de la comunidad y la encuesta. El equipo consultó con el Departamento de Obras Públicas y Transporte del Condado de Prince George (DPW & T) y la Administración de Carreteras del Estado de Maryland (MD SHA) para confirmar que los conceptos propuestos son consistentes con las políticas del condado y del estado y cumplen con las pautas del MDMUTCD.

En la segunda reunión comunitaria realizada en formato virtual el 30 de enero de 2021, el equipo del proyecto presentó tres alternativas para la señalización de orientación. Cada alternativa incluía conceptos para señalización de orientación para peatones y bicicletas, quioscos para mostrar información, marcadores de millas y señalización de puntos de interés.

El equipo del proyecto incorporó las respuestas de estas reuniones de la comunidad en un concepto final recomendado de señalización de orientación que se presenta en la siguiente sección.

## HALLAZGOS CLAVE DE LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Los encuestados de la comunidad dieron gran importancia a los siguientes conceptos para guiar el desarrollo de la señalización de orientación para Northern Gateway:

### Identidad del vecindario

- Incorporar el nombre del área Northern Gateway en la señalización para construir la marca comunitaria.
- Mostrar de manera prominente los siete vecindarios del área
- Agudeza visual
- Proporcionar señalización fácil de leer con distinción de color que se adapta a una variedad de habilidades visuales

### Distancia versus tiempo

- Como los usuarios tienen diferentes capacidades físicas, los marcadores de distancia son más útiles que el tiempo de viaje en la señalización.

### Señalización multilingüe

- Apoyar el español como segundo idioma en la señalización

### Reconocer la historia

- Incorporar marcadores y letreros interpretativos para reconocer y conmemorar la historia del área.

### Iluminación

- Proporcionar iluminación para la señalización según sea necesario

# Concepto de diseño de orientación recomendado

El concepto de diseño de orientación recomendado incluye una serie de letreros para peatones y ciclistas, quioscos en ubicaciones clave para orientar a los usuarios, letreros de marcadores de millas para usar en rutas designadas y letreros de puntos de interés que resaltan los destinos clave y las comodidades culturales. Estos diseños incorporan, cuando es factible, recomendaciones de la comunidad que enfatizan la identidad del vecindario, la agudeza visual, métricas de distancia para la señalización de orientación, el uso de inglés y español, el reconocimiento de puntos de interés históricos y la iluminación según sea necesario. Los conceptos también cumplen con los requisitos de la Administración de Carreteras del Estado del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA) y del Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico de Maryland (MDMUTCD).

Entre los elementos de orientación se encuentra la incorporación del logo de Northern Gateway y el nombre del barrio en el que se ubica el letrero. El diseño multicolor del logotipo, como se muestra en

**Figura 2.** Logotipo de Northern Gateway CDC



la Figura 2, sugiere la diversidad de la comunidad y sirve como un elemento fundamental unificador del concepto de señalización de orientación.

La Figura 3 muestra la familia de letreros recomendados, con los letreros de señalización direccional para peatones y bicicletas a la izquierda, los quioscos en el medio y los letreros de marcador de milla y puntos de interés a la derecha. Cada letrero incluye el logotipo de Northern Gateway o utiliza su paleta de colores, pero excluye los colores que no cumplen con los estándares MDMUTCD. La siguiente sección describe los diversos elementos de orientación con mayor detalle.

Figura 3. Descripción general del diseño recomendado

# NORTHERN GATEWAY

## SISTEMA DE WAYFINDING: PROYECTO DE CONCEP

11'  
10'  
9'  
8'  
7'  
6'  
5'  
4'  
3'  
2'  
1'

<b>NG</b> NORTHERN GATEWAY	
ADELPHI	
↑ Destination Destino	0.7 MI
← Destination Destino	2 MI
Destination Destino	3.1 MI →

<b>NG</b> NORTHERN GATEWAY	
ADELPHI	
←	Destination Destino Destino

<b>NG</b> NORTHERN GATEWAY	
ADELPHI	
↑	Destination Destino Destino



Bicicleta / Ped direccional

Girar

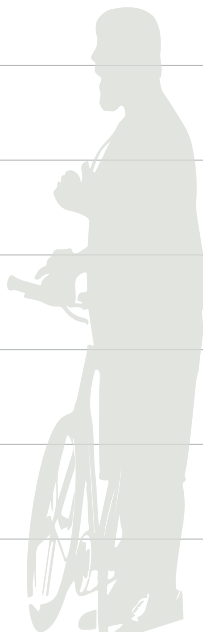
Confirmación



TO 2



Slim Kiosk



Quiosco



Marcador de millas



Punto de interés

# Señalización direccional para peatones y ciclistas

La señalización para peatones y ciclistas (Figura 4) tiene el tamaño adecuado y está diseñada para no abrumar a los usuarios. Al igual que con otros letreros de carreteras, estos estarían hechos de aluminio o acero inoxidable, asegurados a un poste de metal, montados aproximadamente a 10 pies sobre el nivel del suelo y retrorreflectantes: reflejando la luz de regreso a su fuente, ayudando a hacerlos visibles en la oscuridad. La parte superior del letrero presenta el logotipo de Northern Gateway y el nombre de uno de los siete vecindarios en los que se encuentra el letrero, dirigiéndose a los deseos de las partes interesadas de aumentar el conocimiento del área y fortalecer la identidad de la comunidad.

Debajo del elemento decorativo se encuentra el elemento direccional de la señalización para peatones y bicicletas. Aunque el MDMUTCD no proporciona orientación ni normas para las señales para peatones, las normas limitan el número de destinos en dicha señalización a tres, y este diseño recomendado refleja esta limitación. Las flechas grandes señalan a los usuarios en la dirección del destino. La jerarquía de flechas de guía de MDMUTCD coloca los destinos

en línea recta en la parte superior de las señales de destinos múltiples, los destinos para girar a la izquierda se ubican debajo de los destinos en línea recta y los destinos para girar a la derecha debajo. Las flechas de giro a la izquierda y hacia adelante se colocan a la izquierda del texto de destino, pero las flechas de giro a la derecha se colocan a la derecha del texto de destino. Los nombres en inglés y español de los destinos se proporcionan en diferentes colores. Junto al destino se muestran las distancias en millas. Las distancias fraccionarias se muestran en décimas de milla.

La señalización para peatones y ciclistas se colocará estratégicamente a lo largo de Northern Gateway, no en todas las carreteras. Estas señales funcionarán mejor en rutas clave. Una ruta clave para peatones o bicicletas se define como tal en función del número de instalaciones y senderos existentes o planificados. Estos incluyen senderos fuera de la vía pública y rutas designadas para peatones y ciclistas que figuran en el borrador del Plan Estratégico de Senderos del Condado de Prince George de 2016, y / o de las opiniones de la comunidad que identificaron rutas populares entre los residentes del vecindario.



**Figura 4.**  
Primer plano  
de señalización  
de orientación  
para peatones y  
ciclistas

# Quioscos

Los quioscos están diseñados para proporcionar recursos ubicados centralmente para obtener información sobre el área inmediata y ayudar a los usuarios a orientarse. Los quioscos Northern Gateway se proponen para áreas ocupadas con peatones y ciclistas, como las estaciones de la línea púrpura, centros comunitarios y grupos minoristas clave. Los quioscos están diseñados para que la información se pueda leer en varios niveles, por ejemplo, de pie o a la altura de una silla de ruedas. El diseño de quiosco recomendado para Northern Gateway se muestra en la Figura 5. Una versión más pequeña está diseñada para espacios más reducidos. Al igual que la señalización direccional, ambas incluyen un elemento decorativo en la parte superior. Además del nombre del vecindario en el letrero, se incluiría el nombre de la ubicación donde se encuentra el quiosco, como un centro comunitario o una estación de tránsito, para ayudar a orientar a los usuarios. El quiosco puede apoyarse sobre postes metálicos o una base de hormigón; la elección dependerá del costo y las condiciones del terreno.

Un componente principal del quiosco es un mapa del área inmediata que indica dónde se encuentra el usuario. El mapa también usará íconos para indicar las ubicaciones de los destinos del vecindario, como escuelas, parques, iglesias y tiendas. El uso de iconos en lugar de texto ayuda y la lista de ubicaciones y distancias en inglés y español se adapta a una variedad de usuarios multilingües. El mapa incluye círculos concéntricos que muestran radios de un cuarto y medio de milla. El mapa también se puede complementar con señalización interpretativa para educar a los usuarios sobre el área inmediata.

Los quioscos están ubicados fuera de la calzada y no deben ser leídos por un usuario en movimiento; la retrorreflexión no es necesaria. Sin embargo, los comentarios de la comunidad indicaron que es necesario que los quioscos se vean fácilmente. Si no hay una fuente de luz, como la que proporciona un centro comercial o una estación de tránsito, los quioscos se pueden equipar con elementos de iluminación sobre el letrero

y se pueden alimentar mediante paneles solares de conexión.

Las opciones para mejorar la interactividad de los quioscos incluyen la instalación de pantallas táctiles y la información del tiempo de espera del tránsito en tiempo real. Las pantallas táctiles brindan la flexibilidad de incluir idiomas adicionales y pueden adaptarse fácilmente a cambios en la información, mientras que un letrero de información estática podría quedar obsoleto rápidamente. Además, un quiosco interactivo puede incorporar información interpretativa complementaria sobre el vecindario. Autoalimentar los quioscos aumentará sus costos.

**Figura 5.** Primer plano de un quiosco, a la derecha y un quiosco pequeño, a la izquierda



# Marcadores de millas y señalización de puntos de interés

Los marcadores de millas, que se muestran en la Figura 6, indican en qué parte de una ruta específica se encuentra el usuario.

La señalización del marcador de millas requiere una red de rutas con puntos de inicio y finalización designados para cada ruta. Si Northern Gateway CDC establece una red de rutas comunitarias para peatones y ciclistas, los marcadores de millas serán útiles para orientar a estos usuarios.

Oportunidades adicionales para instalar letreros de marcadores de millas estarían en los senderos del parque, incluidos Northwest Branch Trail y Sligo Creek Trail; sin embargo, como estos senderos son parte de una red de senderos más grande mantenida por el Departamento de Parques y Recreación del Condado de Prince George, los marcadores de distancia de Northern Gateway en estos senderos no deben entrar en conflicto con ninguna señalización establecida y marcas de distancia. El marcador de millas recomendado es un letrero de metal de perfil delgado que utiliza la misma paleta de colores que los letreros direccionales y los quioscos, incorpora la iconografía de Northern Gateway y se apoya en postes de metal. El letrero también presenta el uso de números más grandes que los ciclistas que viajan rápidamente pueden leer más fácilmente.

Un letrero de punto de interés le anuncia al usuario que ha llegado a un destino de la comunidad. El letrero presenta un nombre de punto de interés fácil de leer y un espacio para incluir información interpretativa para educar a los usuarios sobre la importancia de la ubicación. El nombre del vecindario y la iconografía de Northern Gateway se incluyen en la señalización para ayudar a reforzar la identidad

de la comunidad y se usa la misma paleta de colores que los otros carteles en la familia de orientación. Preferiblemente, estos letreros se colocarían en los niveles típicos de los ojos de los peatones para mayor visibilidad. Los quioscos están diseñados para que la información pueda ser leída a varias alturas, tanto por peatones como por usuarios de sillas de ruedas.

**Figura 6.** Primer plano del marcador de millas, izquierda y punto de interés, derecha, señalización



# Fondos

Debido a que Northern Gateway es un área no incorporada, el condado deberá proporcionar los fondos para la instalación y el mantenimiento de la señalización de orientación. La señalización de orientación en los derechos de paso de la Administración de Carreteras del Estado de Maryland también requerirá la aprobación del estado. El costo de un programa de señalización de orientación dependerá de su alcance y complejidad. La complejidad dependerá de si los letreros se instalan en postes y estructuras existentes o en nuevos postes o estructuras; el uso de señalización de pasarela emblemática; la cantidad de quioscos y si son estáticos o electrónicos; y los materiales utilizados para estos carteles. Para un área del tamaño de Northern Gateway, es posible que un programa completo de orientación pueda costar entre \$250,000 y \$500,000.

Debido a que el presupuesto del Condado para la señalización de caminos se limita a la señalización estándar, la instalación de señalización especializada para Northern Gateway requerirá obtener fondos adicionales a través de una o más de las siguientes formas:

- Financiamiento dedicado para este programa en el presupuesto del condado;
- Uso de fondos de subvenciones de Northern Gateway CDC; y/o
- Esfuerzos de recaudación de fondos de empresas y/o residentes locales.

Los posibles programas de financiación para la señalización de orientación incluyen:

- Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de Maryland (DHCD) Sostenible Fondos de Desarrollo Económico del Capitolio Nacional de las Comunidades;
- Subvenciones de Maryland Bikeways del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT); y
- Subvenciones de Impacto Comunitario de la Autoridad de Ingresos del Condado de Prince George.

Cualquier señalización de orientación ubicada en una propiedad privada requeriría una servidumbre de mantenimiento; el condado sería responsable del mantenimiento. Alternativamente, si el propietario de una propiedad privada está dispuesto a financiar la instalación y el mantenimiento de la señalización de orientación de Northern Gateway, tal vez a través de un programa de patrocinio, las señales deben ser consistentes con el diseño final adoptado.

La señalización de orientación en el centro de Bethesda, arriba a la derecha, es un ejemplo de un



Señalización en el centro de Bethesda



Señalización del puerto nacional

programa que utiliza fondos generados dentro del área local. Los ingresos de los estacionamientos y porciones de los impuestos a la propiedad dentro del Distrito Urbano de Bethesda se dirigen al programa de orientación, mercadeo y mantenimiento y embellecimiento de calles. La formación de un BID (Business Improvement District) en Northern Gateway podría lograr resultados similares. (Consulte el Apéndice para obtener información sobre los BID).

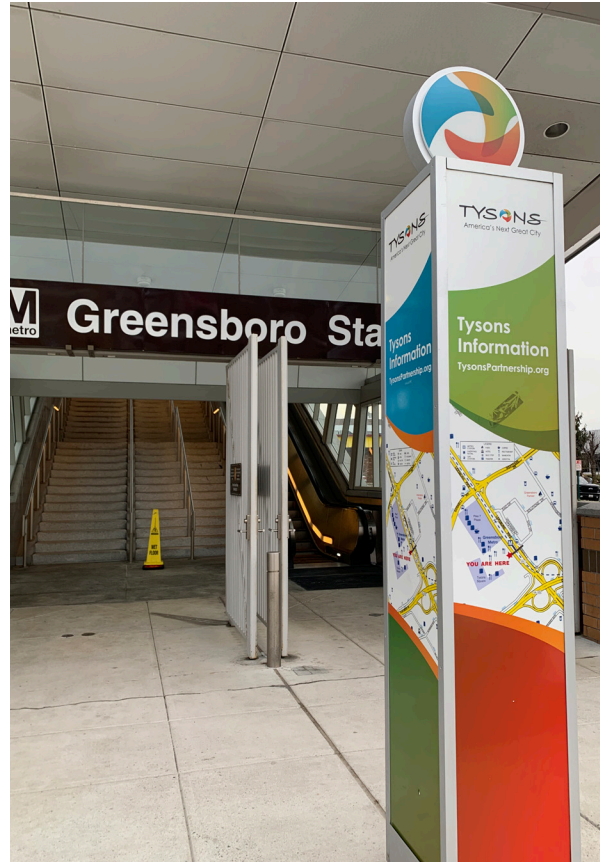
La señalización de orientación financiada por el desarrollador en una propiedad privada en National Harbor, arriba, es atractiva, pero no puede servir como un ejemplo no realista de soluciones de orientación en el ámbito público.

## Próximos pasos e implementación

Dadas las limitaciones presupuestarias actuales para el condado y Northern Gateway CDC, y la incertidumbre de las posibles subvenciones federales, estatales y del condado, es razonable un enfoque incremental para la implementación del programa de orientación. Un enfoque por fases puede priorizar los letreros en ubicaciones en niveles, comenzando con las áreas de mayor actividad de tráfico vehicular o peatonal y terminando en las ubicaciones menos activas, o según la importancia de la atracción/punto de interés. Debido a la importancia de construir una identidad para los siete vecindarios dentro de Northern Gateway, cada vecindario debe recibir un tratamiento de señalización de orientación. Una priorización inicial de las ubicaciones de señalización de orientación puede incluir lo siguiente:

- Estaciones de la Línea Violeta
- Puntos de entrada clave en Northern Gateway y los siete vecindarios (ver Mapa 1 en la página 8)
- Grupos minoristas clave
- Principales rutas de viaje dentro de un radio de media milla de los destinos anteriores.

Si la señalización inicial solo está ubicada en puntos clave de interés y no en ninguna ruta principal de viaje, primero se deben instalar quioscos que brinden información sobre el área circundante. Esto incluye un mapa general del vecindario, como el que se encuentra fuera de la estación de metro de Greensboro en la línea plateada del metro de Washington en Tysons, Virginia.



Señalización en la estación de Greensboro en la línea plateada del metro de Washington

# Agradecimientos

Sr. Andree Green Checkley	Director de Planificación
Derick Berlage	Subdirector Interino de Planificación
Kipling Reynolds, AICP	Jefe de la División de Planificación Comunitaria

## Miembros principales del equipo del proyecto

Sr. Frederick Stachura	Supervisor, Sección de Revitalización de Vecindarios, División de Planificación Comunitaria
Karen Mierow, AICP	Gerente de Proyecto, División de Planificación Comunitaria

## Asistencia técnica y administrativa

Carly Brockinton	Especialista en publicaciones, División de Servicios de Gestión, Sección de Publicaciones
Michael Jackson	Coordinador de planificación, Sección de transporte del condado
Daniel Sams	Coordinador de planificación, División de planificación comunitaria

El Departamento de Obras Públicas y Transporte del Condado de Prince George (DPW&T)  
Administración de carreteras del estado de Maryland

## Consultores

VHB  
Grupo de diseño Toole

## Agradecimientos especiales a:

Corporación de Desarrollo Comunitario Northern Gateway



 LA COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN Y PARQUE DE LA CAPITAL NACIONAL DE MARYLAND  
**Departamento de Planificación del Condado de Prince George**  
[www.pgplanning.org](http://www.pgplanning.org)