



Plan de reducción de costos



El gobernador de Maryland Larry Hogan dirigió al equipo de la Administración de Transito del Departamento de Transportación de Maryland (MDOT MTA, por sus siglas en inglés) a conducir una revisión exhaustiva de la Línea Morada con el fin de encontrar maneras de reducir los costos del proyecto. Como resultado, algunos requisitos han sido cambiados para proveer más flexibilidad y reducir costos. Muchos de estos cambios no serán notables, pero algunos sí. Aquí siguen las medidas del plan de reducción de costos que tendrán cambios visuales u operacionales notables.

Resumen de medidas del plan de ahorro de costos

ARQUITECTURA Y TRATAMIENTOS ESTÉTICOS

- Refinamientos especiales no son requeridos para las paredes de retención.
- Numero de plantaciones de árboles en estaciones reducido.
- El pabellón en Riverdale Park y en el Centro de Transito de Silver Spring reducidos y simplificados.

ARTE-EN-TRANSITO

- El presupuesto de Arte-en-Transito ha sido reducido a \$6.1 millones y será distribuido a lo largo del alineamiento.

NIVELES DE SERVICIO

- Los trenes operaran a una frecuencia de cada 7.5 minutos durante la hora pico en vez de cada 6 minutos.

GESTIÓN DE TRÁFICO DURANTE CONSTRUCCIÓN

- Para permitir la compleción rápida y eficiente de la construcción, horas de trabajos extendidas y cierres de carriles temporales adicionales serán permitidos en ciertas carreteras.
- Requiere que el Plan de Gestión de Transportación (TMP, por sus siglas en inglés) sea sometido y revisado por los condados y el estado.

ESTRUCTURAS

- El puente parabólico de acero estándar que fue anteriormente especificado ya no es necesario. El diseño final del puente sigue requiriendo coordinación con la Comisión Capital Nacional de Planificación y Parque de Maryland y la Comisión Capital Nacional de Planificación.
- Las paredes de retención serán permitidas de bajo de la vía férrea en la estación de Riverdale Park. Si paredes de retención son usadas, una pasarela de por los menos 10 pies de anchura será proporcionada debajo de la estación para conectar a East-West Highway con 57th Avenue.

ACCESO A LA ESTACIÓN

- Habrá un elevador en vez de dos en la estación de Connecticut Avenue, el Centro de Transito de Silver Spring y la estación de Manchester Place.

VÍA FÉRREA

- Vía Férrea Verde ya no es requerida.

TALLERES Y ALMACENES

- Instalaciones de mantenimiento y almacenamiento necesitan solamente ser equipados al principio de construcción con equipo requerido para la flota inicial de trenes ligeros.

Lista completa de medidas del plan de ahorro de costos

ARQUITECTURA Y TRATAMIENTOS ESTÉTICOS

1. Requisitos para los refinamientos de las paredes de retención reducidos para permitir refinamientos arquitecturales estándares.
2. Paisajismo en las estaciones es reducido en donde no sea requerido como gestión de aguas pluviales o para orientación.
3. Flexibilidad adicional es proveída para tratamientos arquitecturales de las estaciones. Cambios incluyen:
 - Permitiendo materiales transparentes no vidrio en vez de vidrio en cada pabellón de las estaciones.
 - Permitiendo acristalamiento enmarcado en vez de vidrio apoyado en puntos.
 - Permitiendo paneles planos en vez de acristalamiento curvo/arqueado en cada pabellón de las estaciones.
 - Permitiendo paredes concretas en vez de paneles metales en algunos lugares.
 - Permitiendo gabinetes pintados de utilidades en vez de acero inoxidable.
 - Permitiendo cantidad reducida de vidrio en recintos de ascensores.
4. Acristalamiento enmarcado en vez de acristalamiento apoyado en puntos es permitido para la fachada de la estructura de ventilación en Bethesda.
5. La escalera de salida de la estación de Connecticut Avenue puede ser al aire libre en vez de encerrado.
6. Requisito que haya un plataforma completamente encerrada en Riverdale Park y Silver Spring es eliminado; pabellón estándar de estación es proveída.
7. Flexibilidad adicional es proveída para el diseño de polos catenarios en un numero limitado de lugares.
8. Flexibilidad adicional es proveída para la arquitectura de la fachada en la instalación de Lyttonsville.

ARTE

9. El subsidio de arte del proyecto es reducido por 50%.

FLOTA DE VEHÍCULOS DE TREN LIGERO

10. La flota inicial de vehículos de tren ligero será para servicio de hora pico de cada 7.5 minutos en vez de servicio de hora pico de cada 6 minutos.

GESTIÓN DE TRÁFICO DURANTE CONSTRUCCIÓN

11. Horas de trabajo extendidas y cierres de carriles adicionales serán permitidos en las carreteras de la Administración de Carreteras Estatales del Departamento de Transportación de Maryland (MDOT SHA, por sus siglas en ingles).
12. Horas de trabajo extendidas, cierres adicionales de carriles, y cierres potenciales de puentes serán permitidos para ciertos carreteras y puentes de los condados.
13. La Universidad de Maryland proveerá flexibilidad adicional para cierres de carriles de largo plazo durante construcción en el campus.
14. El condado de Montgomery tomará un rol más grande en proveer el sendero alternativo interino Capital Crescent Trail.

LONGITUDES DE PLATAFORMAS

15. Las plataformas de las estaciones deben ser diseñada a una longitud de 200 pies, pero pueden ser construidas a una longitud menor siempre y cuando sirvan al tren más largo del Concesionario.

REQUISITOS DE OFICINA DE GESTIÓN DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN

16. Una oficina de MDOT MTA es requerida en vez de tres.
17. Requisito que la oficina de proyecto sea ubicada al este de New Hampshire Avenue es eliminado.

CARRETERAS

18. Carriles compartidos no requerirán remplazo de pavimento de anchura completa; los límites del remplazo de pavimento de profundidad completa no se extenderán a cubrir parches de utilidades públicas.

Lista completa de medidas del plan de ahorro de costos (a continuación)

ESTRUCTURAS

19. Los puentes del tren ligero y el sendero Capital Crescent Trail sobre la calle del desarrollador en la estación de Connecticut Avenue son reducidos desde 60 pies a 40 pies.
20. El puente estándar sobre Rock Creek es permitido (en vez de un puente parabólico de viga de caja de acero). El Concesionario tendrá que obtener las aprobaciones necesarias del Comisión Capital Nacional de Planificación y Parque de Maryland y la Comisión Capital Nacional de Planificación para el diseño del puente.
21. Paredes de relleno retenido son permitidas en la estación de Riverdale Park. Si el Concesionario elige construir la estación con relleno retenido, tendrá que proveer una pasarela peatonal a nivel de la calle de por lo menos 10 pies de anchura, conectando directamente East-West Highway con 57th Avenue.
22. Requisito que la estructura aérea del tren ligero acomode ensanchamiento futuro de Kenilworth Avenue y East-West Highway es eliminado.
23. Los requisitos de deformación de la pared de retención (asentamiento superficial) son modificados para permitir un pie adicional de asentamiento.
24. Los estándares de pintura de MDOT SHA pueden ser aplicados a puentes en el condado de Montgomery.

SISTEMAS

25. Uno de dos elevadores es eliminado en cada una de las siguientes estaciones: Connecticut Avenue, Centro de Transito de Silver Spring, y Manchester Place.
26. Requisitos funcionales para el Centro de Respaldo de Control de Operaciones son reducidos.
27. Cajas de llamadas y otras características de seguridad en las estaciones de la Universidad de Maryland serán proveídas por otros.
28. Equipo portable o instalado temporalmente para medición de comodidad del pasajero es permitido en vez de la instalación permanente de un sistema de grabación de evento.
29. Requisito de precableado de cámaras de vehículo de tren ligero montadas en techos es modificado.
30. Estándares de detección de obstrucción de puertas de vehículo de tren ligero son clarificados.

VÍA FÉRREA

31. Balasto se puede usar en los lugares en donde Vía Férrea Verde era anteriormente requerida.
32. Diseño tiene que acomodar una tercera vía férrea en Riggs Road en el futuro, pero construcción de la tercera vía férrea es opcional.

CONDUCTOS DE LA UTILIDAD DE TRANSPORTE Y CABLES DE FIBRA ÓPTICA

33. Requisito de un cable de respaldo de fibra óptica es eliminado.
34. La conexión redundante de fibra óptica a la red de MDOT en Bethesda es eliminada.
35. Conductos de repuesto reducidos a tres.
36. Conducto de epoxy reforzado por fibra en vez de conducto rígido en todos los puentes y pasos superiores bajo el control del Concesionario del estado es permitido.

UTILIDADES

37. Espacios verticales para utilidades de electricidad y comunicaciones son reducidos a 2 pies con 6 pulgadas.
38. MDOT MTA proveerá el Concesionario con un estudio antes de construcción de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) de las alcantarillas de la Comisión Sanitario Suburbano de Washington (WSSC, por sus siglas en inglés).

TALLERES Y ALMACENES

39. Taller de mantenimiento solamente necesita ser equipado con maquinaria requerido para atender la flota inicial de vehículos.
40. Las vías férreas de la yarda de almacenamiento siguen necesitando ser diseñadas para una flota que provee servicio de tren hasta cada cinco minutos, pero construcción inicial solo necesita ser construida para la flota inicial de vehículos.
41. Cumplimiento con el estándar de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental Plata (LEEDS, por sus siglas en inglés) es opcional.