



Reunión #6 de equipo comunitario asesor de Gran Lyttonsville/Woodside Presentación en línea - 5 de noviembre de 2020 Preguntas & respuestas

A continuación, se muestra la lista de preguntas y respuestas discutidas durante la presentación CAT en línea del 5 10 de noviembre de 2020.

Pregunta: ¿Esperan que cambie alguna parte del diseño del proyecto ahora que el acuerdo P3 se ha finalizado?

Respuesta: El estado del acuerdo P3 está en disputa y es parte de un litigio pendiente. Independientemente del resultado del litigio, Purple Line no espera ningún cambio de diseño.

Pregunta: ¿Es posible acelerar la finalización de cierta infraestructura en y alrededor del proyecto que es perjudicial para la comunidad?

Respuesta: El estado está evaluando la construcción en toda la alineación, incluyendo las áreas de prioridad de la comunidad local. MDOT MTA está trabajando activamente con los contratistas de diseño, construcción y fabricación para que el proyecto siga avanzando. Nuestro enfoque está en completar el diseño, los permisos y el trabajo sin terminar, como pavimentación, drenaje de aguas pluviales y otros proyectos de servicios públicos que se están llevando a cabo a lo largo del corredor de la Línea Morada. Seguimos comprometidos a trabajar con la comunidad y las empresas locales para colaborar y encontrar oportunidades para minimizar los impactos lo mejor que podamos. Si el estado puede avanzar razonablemente el trabajo más allá de los servicios públicos utilizando el grupo disponible de contratistas, el estado lo hará.

Pregunta: ¿Qué nuevos plazos generales podemos esperar para la finalización de varios aspectos del proyecto de lo que PLTC planeó?

Respuesta: El estado administrará la construcción de la Línea Morada hasta que se incorpore un nuevo contratista de diseño y construcción. Aún no tenemos una nueva cronología.

Pregunta: ¿Existe un plan de contingencia por si se agota el financiamiento para terminar el proyecto? ¿Cómo se cerrarían/restaurarían los sitios de trabajo para que no sigan siendo una llaga abierta en nuestra comunidad?

Respuesta: El estado tiene la intención de completar el proyecto Línea Morada.

Pregunta: ¿Cuál es la perspectiva de buscar asistencia federal adicional, al haber un cambio en el liderazgo ejecutivo a nivel federal?

Respuesta: La participación federal en el proyecto Línea Morada incluye un Acuerdo de Subvención de Financiamiento Total (FFGA, por sus siglas en inglés) de \$900 millones y acceso a préstamos de la Ley de Innovación y Financiamiento de Infraestructura de Transporte (TIFIA, por sus siglas en inglés). El estado no prevé asistencia federal adicional para el proyecto Línea Morada.

Pregunta: ¿Cuál es el acuerdo con el sistema escolar sobre la construcción durante el año escolar?

Respuesta: La Línea Morada tiene actividades de construcción cerca de la escuela primaria Rosemary Hills, escuela intermedia Silver Spring International y escuela primaria Sligo Creek. La Línea Morada no llevará a cabo actividades de construcción ruidosas y perturbadoras mientras los niños estén en la escuela.

Pregunta: ¿Se superpondrán el cierre del puente Talbot Avenue y el cierre del puente Spring Street? Como sabe, si se superponen, esto dificultará que las personas asistan a los servicios religiosos. ¿Qué pasos está tomando para evitar este problema?

Respuesta: El proyecto Línea Morada no tiene la intención de que el puente Spring Street se cierre mientras el puente Talbot Avenue esté cerrado.

Pregunta: ¿Existe alguna coordinación/colaboración con CSX, MARC y otros servicios ferroviarios para determinar y controlar los niveles de ruido una vez que la Línea Morada esté operativa? Los trenes generalmente hacen sonar sus bocinas al menos seis veces cuando se acercan a cruces ferroviarios y estaciones. ¿Se aplicará lo mismo a la estación Lyttonsville de la Línea Morada? Actualmente, no hay mucho ruido de las bocinas de los trenes, pero nos preocupa que esto cambie una vez que haya una nueva estación. Hay muchas casas con ventanas que dan directamente a las vías.

Respuesta: La Línea Morada se está coordinando con CSX en reuniones mensuales y está trabajando en numerosos problemas relacionados con el corredor de Lyttonsville y continuando hacia 16th Street. La interfaz con MARC es un poco más fácil ya que todos somos parte de MDOT MTA, pero esa coordinación también está en curso.

El problema es la seguridad en las intersecciones de carreteras y ferrocarriles. La Administración Federal de Ferrocarriles prescribe el nivel de actividad con respecto al sonido de la bocina: dos largos, uno corto y uno largo, el sonido de la bocina a un nivel de 90 decibeles. Esa es la práctica estándar en la industria del ferrocarril; sin embargo, hemos podido trabajar con ciertos pasos a nivel, para tener algunos enfoques alternativos a esta aplicación con el sonido de la bocina. A medida que la Línea Morada entre en funcionamiento, examinaremos todas las oportunidades para abordar los problemas de ruido y el procedimiento de cómo sonarán las bocinas en los pasos a nivel que atraviesan comunidades como Lyttonsville. Tenga en cuenta que el sonido de la bocina en general es una medida de seguridad. Aunque estos pasos a nivel serán pasos con puertas automáticas con luces de advertencia y una campana, se emplearán todas las medidas de seguridad para proteger al público de los trenes en movimiento. Trabajaremos para minimizar estos impactos tanto como sea posible mientras mantenemos la seguridad.

Pregunta: Hay una nueva tercera vía corta en el derecho de paso de CSX desde el puente de Talbot Avenue hasta el puente de Lyttonsville Place. ¿Qué es eso?

Respuesta: La tercera pista es una pista de almacenamiento que se ha construido para permitir que CSX tenga flexibilidad para sus operaciones. Si tienen un problema de mantenimiento y necesitan sacar un tren de la línea principal, pueden moverlo a la vía de almacenamiento.

Pregunta: El puente de Talbot Avenue está significativamente elevado desde la calle adyacente en el lado norte del puente. ¿Alguien puede comentar sobre los cambios de construcción que se necesitarán en la calle para administrar el drenaje y suavizar la bajada del puente para vehículos?

Respuesta: El diseño y la construcción del nuevo puente de Talbot Avenue están avanzando bien. El giro en el nuevo puente no será tan cerrado como antes, y se conectará hasta el nivel de la calle a una distancia razonable de la escuela primaria Rosemary Hills. Una vez que se hayan construido muros de contención a ambos lados de la carretera, se construirán la carretera y el sistema de drenaje para llegar al puente. Antes de la construcción de la pared, se deben completar los postes de servicios públicos y la reubicación de las líneas de agua.

Pregunta: Los apartamentos Barrington han sufrido daños debido a la tala de árboles. Hemos experimentado deslizamientos de lodo en la piscina y un ligero derrame en una comunidad cercana. ¿Quién es la mejor persona para buscar ayuda?

Respuesta: Envíe un correo electrónico a Gary Witherspoon a GWitherspoon1@mdot.maryland.gov o outreach@purplelinemd.com.

Pregunta: ¿Estarán las paredes sobre la carretera al lado de la vía? ¿Cómo funcionará el drenaje de agua para los propietarios en 4th Avenue, donde su propiedad linda con la carretera?

Respuesta: Por lo general, todos los diseños dirigirán el agua hacia los desagües lejos de la comunidad. Todos los diseños tienen en cuenta la superficie impermeable y no permiten el drenaje sin dirección.

Pregunta: ¿Se completará pronto la conexión de aguas pluviales debajo de las vías CSX cerca de Ballard?

Respuesta: No se prevé que este trabajo esté completo en el corto plazo.

Pregunta: Muchos estudiantes usan identificaciones de estudiantes para obtener viajes gratis en los autobuses RideOn. ¿Se aplica la misma política a la Línea Morada?

Respuesta: MDOT MTA no ha determinado la política de tarifas para la Línea Morada, ni la forma de las tarifas reducidas. Dentro de un año de comenzar el servicio de ingresos, sabremos más.

Pregunta: Park Sutton ha experimentado un ligero derrame debido a la remoción de árboles cerca de Barrington Apartments.

Respuesta: Desafortunadamente, hubo que quitar árboles para hacer la alineación a través del área. Nunca estamos felices de quitar un árbol; sin embargo, se hizo de acuerdo con el cumplimiento ambiental; y la reforestación es parte del proyecto general. Desafortunadamente, la reforestación no resulta en el reemplazo de árboles uno por uno. El condado también tiene un programa que puede suministrar árboles para áreas que no afectan la alineación (<https://www.montgomerycountymd.gov/green/trees/tree-montgomery.html>).

Si las luces son causadas por nuestras actividades de construcción, entonces absolutamente queremos saberlo y mitigarlo de inmediato en la medida de lo posible. Si las luces son causadas por equipos fuera de la Línea Morada, háganoslo saber e intentaremos ver si podemos coordinarnos para conseguirle ayuda.

Pregunta: ¿Ve alguna dificultad en la eventual conversión del terreno entre Michigan Avenue y Kansas Avenue que bordean las vías desde el área de almacenamiento de construcción hasta el parque? ¿Cuándo sucederá esto? ¿Podemos reunirnos con su arbolista y representante junto con representantes del MCDOT y el Departamento de Parques para discutir la ubicación de los árboles a lo largo del sendero y en el nuevo parque?

Respuesta: No anticipamos ninguna dificultad en la conversión del terreno entre Michigan Avenue y Kansas Avenue que bordean las vías del área de almacenamiento de la construcción a un parque. La conversión sucederá cuando la construcción llegue a su fin y el sistema de tren ligero esté en funcionamiento. El plan de instalaciones para este nuevo parque del vecindario será desarrollado por el Departamento de Parques del Condado de Montgomery (<https://www.montgomeryparks.org/projects/directory/lyttonsville-area-future-neighborhood-park-project/>)

Pregunta: ¿Es posible cambiar el diseño de la instalación de manejo de aguas pluviales de Stewart Avenue? A los residentes les gustaría verlo utilizado como un parque comunitario, simplemente diseñado para ser un servicio para el vecindario.

Respuesta: La Línea Morada no espera ningún cambio de diseño. La instalación de manejo de aguas pluviales de Stewart Avenue fue contemplada como una instalación a nivel de superficie, pero el diseño se cambió para ser una instalación subterránea a fin de cumplir con los requisitos reglamentarios del código de estanques 378 de Maryland. Los diseños muestran que la mayor parte del área estará compuesta por bóvedas de contención de agua subterránea y filtros de arena. Solo habrá dos pies de tierra entre el suelo y las estructuras subterráneas, lo que proporcionará espacio insuficiente para las raíces de los árboles. El área estará bellamente ajardinada con pastos y arbustos; y no se utilizará de ninguna manera como lugar de almacenamiento.