



**Reunión #4 del equipo asesor comunitario Riverdale Park/Glenridge/New Carrollton  
Oficina de proyecto de la Línea Morada  
Preguntas & respuestas  
30 de abril de 2019**

**Pregunta: ¿Podrán erigir rotulación peatonal en español?**

Respuesta: Rotulación en español ha sido erigido en algunos lugares. Si usted cree que hay lugares particulares en donde la comunidad se beneficiaría de rotulación, favor de dejarnos saber.

**Pregunta: ¿Tendrá la pared de retención en Veterans Parkway diseño?**

Respuesta: No, la pared de contención en Veterans Parkway será de concreto de grado simple.

**Pregunta: ¿Qué tipo de barrera de sonido será disponible a los residentes del vecindario Hanson Oaks?**

Respuesta: Refiera a Archivo Adjunto A.

**Pregunta: ¿Porque razón es que MTA recientemente aprendió que la Línea Morada está siendo construida en sima de una cañería?**

Respuesta: Estamos tomando toda precaución para garantizar que la cañería no sea impactada ya sea por la construcción o por la operación del tren. Durante la planificación de la Línea Morada, tomaron precaución de asegurar que la cañería Adelphi sea protegida. Los estudios preliminares de ingeniería hallaron que era posible que la instalación de operaciones y mantenimiento (OMF, por sus siglas en ingles) de la Línea Morada tendría conflicto con la cañería. A esa altura en el proceso, MDOT MTA anticipo que una porción de la cañería de 66 pies en la yarda futura de Glenridge tendría que ser reubicada, aunque aún planeaban que la porción de la cañería reubicada permanecería en la yarda de Glenridge. Mientras finalizaban el diseño de la yarda, el equipo del concesionario del estado, Purple Line Transit Partners, produjeron un nuevo diseño que evito este conflicto y eliminaron la necesidad de reubicar.

Aun más recientemente, la Comisión Sanitario Suburbano de Washington (WSSC, por sus siglas en inglés) se preocuparon de que su cañería, la cual normalmente se ubica cinco a diez pies debajo la tierra, sería 20 a 29 pies debajo la tierra al nivelarse la zona para la nueva yarda de ferrocarril. Aunque MDOT MTA pudo demostrar que, del punto de vista ingeniería, no era problemático, WSSC se mantuvieron preocupado de que la nueva profundidad de la cañería afectaría su habilidad de reaccionar rápidamente a cualquier problema que podría surgir en el futuro. MDOT MTA entendió este razonamiento y recientemente acordó a reubicar la cañería Adelphi afuera de la yarda de ferrocarril. Además, MDOT MTA ha acordado que WSSC tendrá acceso a la yarda 24 horas al día y 7 días la semana y dirigió al contratista remover todas materiales de la cañería las cuales pudieran afectar la respuesta de WSSC en

caso de un problema de mantenimiento. PLTP es también dirigido a proveer información a WSSC sobre cualquieras actividades de construcción que podrán ocurrir cerca de donde está ubicada la cañería.

**Pregunta: Ha habido un aumento en accidentes de tráfico, mayormente en MD 450. ¿Qué se podrá hacer sobre esto?**

Respuesta: La Administración de Carreteras Estatales del Departamento de Transportación de Maryland (MDOT SHA, por sus siglas en inglés) ha estado atendiendo estos asuntos, incluyendo la instalación de una cabeza semafórica. Varias solicitudes de orden de trabajo de MDOT SHA han sido entregados para dispositivos adicionales para estas preocupaciones. Se está considerando tiempo verde adicional, entendiéndose más tiempo de avance, en la dirección al sur sobre MD 410 a MD 450.

**Pregunta: MD 410 se congestiona frecuentemente debido a construcción de la Línea Morada. ¿Podrán ajustar el tiempo de los semáforos para acomodar el tráfico?**

Respuesta: El carril de la mano derecha de dirección al sur de MD 410 entre Riverdale Road y Ellin Road está cerrado a largo plazo para construcción de la Línea Morada. El cierre de carril es necesario para construir la línea. En esta zona, el equipo de la Línea Morada está construyendo la pared de retención, reubicando servicios públicos, e iniciando la excavación del base e instalación de servicios públicos subterráneos de la instalación de operación y mantenimiento en Glenridge.

MDOT SHA ha estado observando activamente la intersección de MD 410 con MD 450 con la ayuda del equipo de operaciones del sistema de señalización de la Oficina de Tráfico y Seguridad (OOTS, por sus siglas en inglés). El equipo de operaciones del sistema de señalización de ha optimizado la sincronización del semáforo y el equipo es frecuentemente actualizado sobre el rendimiento de la intersección.

**Pregunta: ¿Cuál es el programa para la nueva calle conectando con Quesada Road? ¿Quién será su dueño y quien lo mantendrá?**

Respuesta: A esta altura, construcción de la nueva calle está programada comenzar en el otoño del 2019. Mantenimiento de la calle se tendrá que determinar.

**Pregunta: El tráfico saliente del Baltimore-Washington Parkway al MD 410 se tarda. ¿Pudieran modificar los semáforos para permitir más tiempo?**

Respuesta: MDOT SHA ha creado una solicitud de servicio para revisar la sincronización de los semáforos asociados con las rampas del Baltimore-Washington Parkway hacia MD 410 Riverdale. El proceso de revista de semáforos pudiera tomar hasta 30 días para completar.

**Pregunta: Aguas pluviales se han acumulado en la intersección de Ellin Road con Hanson Oaks Drive y es difícil salir por esta calle. ¿Se podrá arreglar esto?**

Respuesta: PLTC y MDOT SHA han parchado esta zona, limpiado el desagüe existente, e instalado drenaje adicional donde necesario. La próxima vez que la zona reciba lluvias fuertes, PLTC inspeccionará la zona otra vez para determinar si se requiere medidas adicionales.

**Pregunta: ¿Cuándo se instalará la calle de grava en frente de la propiedad de Refreshing Spring?**

Respuesta: Una calle de grava para PEPCO será instalada en este lugar el próximo año.

**Pregunta: ¿Cuándo reconfigurara Mustang Drive y 63rd Avenue en una calle sin salida?**

Respuesta: Las calles serán reconfiguradas el próximo año.

**Pregunta: La zona cerca de la estación futura de Glenridge vera gran actividad peatonal. ¿Habrá planes para construir un puente peatonal ahí?**

Respuesta: No hay planes de construir un puente peatonal en la estación de Glenridge. A lo largo del alineamiento de 16.2 millas, el proyecto reconstruirá y anchará aceras para que cumplan con los requisitos del ADA, en donde sea posible. Se tomará cada esfuerzo de motivar los peatones a cruzar en los cruces en las intersecciones semaforizadas.

**Pregunta: ¿Adónde irá la pista del tren en Ellin Road?**

Respuesta: La pista del tren ligero serán empotrado en los carriles de afuera de Ellin Road, permitiendo que ambos los vehículos de tren ligero y automóviles usen la anchura completa de Ellin Road. Un semáforo en Hanson Oaks Drive será construido como parte del proyecto.

**Pregunta: ¿Con la actualización de la página de web, nos tendremos que reinscribir para recibir notificaciones de construcción?**

Respuesta: No. Si usted se ha inscrito anteriormente para recibir notificaciones de construcción, no tendrá que inscribirse de nuevo.

**Pregunta: ¿Le darán prioridad de semaforización a los vehículos de tren ligero?**

Respuesta: La mayoría de los semáforos a lo largo del corredor no darán preempción al tren ligero, es decir los semáforos no cambiaran a verde antes de que llegue el tren al semáforo. A lo largo de la mayoría del alineamiento, el tren ligero tendrá prioridad de semaforización, es decir los semáforos permanecerán verde unos segundos más si el tren se está acercando al semáforo.

**Pregunta: ¿Cuál es el programa para las obras en Ellin Road? ¿Afectará el segundo cierre a la distancia que se podrá transitar en carro sobre Harkins Road?**

Respuesta: Se anticipa que la primera fase del cierre de Ellin Road se reabrirá antes del primero de octubre de 2019. La segunda fase se ha retrasado debido a problemas de semáforo en Veterans Parkway y Ellin Road y una cañería de 60 pulgadas que se tiene que reubicar. Los residentes podrán entrar y salir de Harkins Road en pies y por carro. El edificio del IRS no será afectado.

**Pregunta: ¿Como accederán los residentes a Veterans Parkway desde Ellin Road?**

Respuesta: El semáforo en esta intersección será modificado para permitir que los residentes accedan a Veterans Parkway desde Ellin Road.

**Pregunta: ¿Ha cambiado la fecha de comienzo de servicio?**

Respuesta: MDOT MTA anticipa que el proyecto entrara en servicio a finales de 2022.

**Pregunta: ¿Podrían modificar la sincronización de los semáforos en la intersección de Annapolis Road y Veterans Parkway?**

Respuesta: Hay varias fases de cambios de Mantenimiento de Tráfico (MOT, por sus siglas en inglés) que permiten construcción en la intersección con MD 450. La primera fase de cambios incluye construcción de un segundo carril de giro a la izquierda en MD 410 en dirección hacia el oeste y girando hacia MD 450. Esta fase comenzara en mayo de 2019. Después de la primera fase, varios cambios de MOT se llevarán a cabo para permitir construcción por la intersección. Entre la intersección y durante los cambios de MOT habrá reubicaciones requeridas de las líneas de agua y gas antes que se construya la pista.

MDOT SHA ha estado activamente observando la intersección con la asistencia del equipo de operaciones del sistema de semaforización de la Oficina de Tráfico y Seguridad (OOTS, por sus siglas en inglés). El equipo de operaciones del sistema de semaforización de OOTS ha optimizado la sincronización de la señalización y el equipo es actualizado sobre el rendimiento de la intersección frecuentemente.

**Pregunta: ¿Podrán erigir rotulación que lea “Do Not Block Intersection” o No Bloquear Intersección a lo largo de Kenilworth Avenue?**

Respuesta: MDOT SHA ha examinado los patrones de tráfico a lo largo de Kenilworth y cree que un rotulo de ese tipo es justificado en Kenilworth Avenue en donde se encuentra con Nicholson Street. Se ha entregado una solicitud de orden de trabajo para un rotulo en este sitio.

**Pregunta: ¿Dónde se pueden encontrar las respuestas a las preguntas que surgieren en las reuniones de CAT?**

Respuesta: Respuestas a las preguntas son publicadas en nuestro sitio de web en la página Community Advisory Teams: [www.purplelinemd.com/public-involvement/community-advisory-teams-cats](http://www.purplelinemd.com/public-involvement/community-advisory-teams-cats)

**Pregunta: ¿Que se puede hacer para disuadir a los motoristas de manejar sobre los medios no pavimentados?**

Respuesta: PLTC ha acordado a investigar si se puede instalar barreras llenadas con agua para disuadir a los motoristas de hacer giros ilegales.

**Pregunta: Los motoristas están abusando el carril en medio en la intersección de Annapolis Road y Harkins Road porque el tráfico en el carril de giro a la izquierda se tarda. ¿Como se podrá atender esto?**

Respuesta: El problema aparece ser uno de aplicación de ley. MDOT SHA ha avisado a la estación del primer distrito del condado de Prince George's en Hyattsville de este problema para más vigilancia.

**Pregunta: ¿Cuáles son las mejoras peatonales generales programadas para las zonas de las estaciones?**

Respuesta: En donde posible, el proyecto reconstruirá y anchará las aceras para que cumplan con los requisitos del ADA. Además, todas las intersecciones serán reconstruidas con semáforos peatonales de cuenta regresiva. El proyecto también construirá carriles de bicicletas a lo largo de la mayoría de las carreteras estatales.

**CAT Preguntas & Respuestas**

**Archivo Adjunto A**

**Pregunta de miembro de CAT: ¿Qué tipo de barrera de sonido será disponible para los residentes del vecindario de Hanson Oaks?**

Un estudio de impactos de ruido fue completado como parte de la declaración final de impacto ambiental (FEIS, por sus siglas en inglés) para la Línea Morada de acuerdo con los pautas y procedimientos de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Transito (FTA, por sus siglas en inglés). Como prescrito por el FTA, el Informe Técnico de Ruido de agosto 2013 identifica propiedades sensibles a ruidos que podrían ser impactadas negativamente por las operaciones de la Línea Morada, mide los niveles existentes de ruido ambiental en el exterior en cada receptor sensible a ruidos, estima niveles de exposición a ruido relacionado con el proyecto en cada receptor y compara los niveles predicho de ruido con los criterios de impactos de ruido de FTA. Para los niveles existentes de ruido, grabaron métricas de ruido por 24 horas entre enero 2011 y junio 2012. Todas las calculaciones estimadas de ruido para las operaciones de la Línea Morada fueron derivadas asumiendo operaciones de línea sobre un sistema de dos pistas y basadas en el tiempo promedio entre dos vehículos transitando en la misma dirección, alineamiento/perfil de pista, velocidad de tren como establecido para el proyecto a lo largo del día, tal como la adición de paneles de faldas vehiculares (para reducir el ruido por 8 dB causado por el interacción de las ruedas presionado los rieles) at todos los trenes.

Los niveles existentes de ruido recibidos por el receptor de ruido en Hanson Oaks (receptor M-52) midieron 67 dB(A), mientras que el ruido proyectado relacionado con el proyecto con el alineamiento de 2009 a lado de la comunidad de Hanson Oaks fue calculada a 63 dB(A). Es importante notar que el alineamiento sobre cual se basó el Informe Técnico de Ruido ha sido rediseñado, tal que el alineamiento bajo construcción esta mas lejos de Hanson Oaks. Una explicación más amplia del cambio del alineamiento a lado de la comunidad de Hanson Oaks sigue abajo.

Además, Apéndice A – la Clarificación de marzo 2014 de Resultados del Análisis de Ruido de la Línea Morada del Récord de Decisión del FEIS (en inglés: Further, Appendix A – the March 2014 Clarification of the Results of the Purple Line Noise Analysis of the FEIS Record of Decision), identifica la exposición total de ruido (ruido existente más ruido proyectado) como 68 dB(A), lo cual representa un aumento de 1 dB(A) al nivel existente de ruido. Como resultado, basado en el Informe Técnico de Ruido de la Línea Morada, los niveles de ruido relacionado con el proyecto calculado para el receptor de ruido en Hanson Oaks (receptor M-52) no excederá el limite de impacto de FTA. Como tal, medidas adicionales de reducción de ruido, como paredes de ruido, no son justificadas para ningunas residencias ubicado en Hanson Oaks.

Como notado arriba, el alineamiento previo del 2009 al lado de la comunidad de Hanson Oaks, en lo cual se basó las métricas y calculaciones en el Informe Técnico de Ruido de 2013, fue cambiado durante una fase de diseño del proyecto subsecuente y más detallada. A la altura del estudio de ruido, el alineamiento propuesto consistía en una línea céntrica de pista más cercana (pista de dirección al este) a la comunidad que era 63 pies de distancia de la residencia más cercana en Hanson Oaks. Sin embargo, como resultado del cambio en diseño del alineamiento a lado de Hanson Oaks, la línea céntrica de la pista (en dirección al este) ahora será entre 103 a 105 pies de distancia de la residencia más cercana en

Hanson Oaks. El alineamiento presente, lo cual está bajo construcción a lo largo de la comunidad de Hanson Oaks, provee pistas empotradas en los carriles de afuera de Ellin Road, en donde transitará los trenes de la Línea Morada en tráfico mixto.

Adicionalmente, los niveles altos de exposición a ruido de la Línea Morada que fueron predichos para el alineamiento de 2009 fueron debido mayormente a los sonidos de la bocina del tren, los cuales ya no son necesarios para los trenes transitando por Ellin Road. La razón es que un semáforo, en vez de puertas de cruce de ferrocarril, es planeado para la intersección de Ellin Road con Hanson Oaks para acceso comunitario mejorado.

Ya que construcción de barreras de sonido no era justificado basado en el diseño del alineamiento cuando el Reporte Técnico de Ruido de 2003 fue conducido, y debido a los cambios adicionales al diseño que han sido implementados desde ese tiempo para que los trenes operen más lejos y la falta de necesidad para sonidos de bocina de tren, la solicitud de la comunidad para barreras adicionales de ruido no es justificado y, por lo tal, no está incluido en los planes de la Línea Morada.