



Reunión de equipo comunitario asesor de Bethesda-Chevy Chase

Presentación en línea

14 de abril de 2020

Preguntas & respuestas

Pregunta: ¿Cuál es el uso intencionado de esta fila de zapatas de hormigón (con barras de refuerzo verticales expuestas)? No encuentro estas estructuras de apoyo en ningún mapa o esquema que tengo de la Línea Morada. Parecen ser instaladas en el derecho de vía del sendero Capital Crescent Trail.



Respuesta: Estas son zapatas para las paredes de ruido. El acero expuesto mostrado pernos de anclaje para los postes de acero.

Pregunta: Agradecería un comentario sobre los últimos retrasos según lo informado en el Washington Post. Leí lo que PLTP dijo a la reportera, pero me gustaría una explicación más amplia de PLTP y las partes interesadas en el condado y el estado de lo que este retraso en torno a la “pared de choque” realmente significa en torno a la fecha prevista de apertura y quién pagará los costos adicionales. ¿El montaje de exceso de costos afectará la construcción y apertura del sendero Capital Crescent Trail/Georgetown Branch Trail?

Respuesta: A lo largo del proyecto, Purple Line Transit Partners (PLTP) y el Departamento de Transporte de Maryland Administración de Tránsito de Maryland (MDOT MTA, por sus siglas en inglés) han participado activamente en discusiones para mitigar los impactos de los litigios y las solicitudes de órdenes de cambio tanto en el cronograma del proyecto como en el costo.

MDOT MTA planea abrir el proyecto en dos fases, de la estación New Carrollton Metro de la Línea Morada hasta la estación College Park Metro (seis paradas en total) a finales de 2022 y las 15 estaciones restantes a mediados de 2023. El sendero Capital Crescent Trail probablemente no abrirá hasta que todas las estaciones de la Línea Morada sean operacionales por razones de seguridad y acceso durante construcción activa.

Dadas las negociaciones en curso, no podemos decirle en este momento cómo se verán afectados el costo y el cronograma del proyecto. MDOT MTA no puede hacer más comentarios hasta que se llegue a un acuerdo de solución con PLTP.

Pregunta: ¿Qué tipo de construcción está planificada para acomodar el arroyo en el extremo este de Hamlet Place que desemboca en Coquelin Run? ¿Cuándo comenzará el trabajo en esta parte del proyecto?

Respuesta: Se construirá una alcantarilla para acomodar la corriente. También se construirá una estructura de paso subterráneo con extremos cerrados para la futura conexión del sendero Coquelin Run. La estructura estará diseñada para que termine el "golpe de gracia" cuando comience la construcción futura del sendero. El trabajo en esta área está en espera hasta la aprobación final del Departamento del Ambiente de Maryland (MDE, por sus siglas en inglés) de los planes de gestión de aguas pluviales.

Pregunta: ¿Habrá una barrera de ruido ininterrumpida a lo largo de la alineación cerca de Hamlet Place? ¿Qué tipo de cerca se usará para proteger el acceso al derecho de paso sobre este segmento?

Respuesta: Sí, hay una pared de ruido ininterrumpida a lo largo de la alineación cerca de Hamlet Place. La pared de ruido sirve como barrera para esta parte de la alineación.

Pregunta: En la estación de Bethesda, ¿las paradas de autobús se moverán temporalmente durante la construcción? Si es así, después de la construcción, ¿las paradas de autobús retrocederán en los lugares originales?

Respuesta: Los cambios en la parada de autobús a lo largo de Elm Street, ya sea en una condición temporal o permanente, deberán ser atendidos por la agencia apropiada (WMATA/Ride-On).