



# LIGHT RAIL NEWS

NOTICIAS SOBRE EL TRANVÍA LIGERO

SUMMER 2006  
Verano 2006

## Opening date approaches for Maintenance and Storage Facility

One of the more visible signs of progress toward METRO's December 2008 operation date is the skyward rise of the Maintenance and Storage Facility from vacant land near Sky Harbor Airport. The facility, located near State Route 143 and Loop 202, will eventually become the hub of light rail operations.

"The Maintenance and Storage Facility will be ready when the first light rail vehicle arrives in late 2006," says Brian Buchanan, deputy project manager for METRO's Facilities Engineering Section. "The three main structures and the yard work are already 75 percent complete."

Construction began in the summer of 2005 with the transfer of 600,000 cubic yards of dirt to the site to level the ground. Following the big fill, crews began framing buildings and installing track. Most of this

summer's work will center on completing the exteriors of the facility's three main structures, the Maintenance of Way, Maintenance of Equipment and Light Rail Vehicle Wash buildings. General contractor on the project is Sundt/Stacy & Witbeck, a joint venture of Sundt Construction of Phoenix and Stacy & Witbeck of Alameda, Calif.

"It's exciting to see the buildings take shape and to be getting closer to our move-in date," says Joe Marie,

METRO director of operations and maintenance. "In the next year and a half, METRO's main focus will evolve from a construction organization to an operating entity. As the site takes shape it's a visible sign we're on our way to passenger operations. It won't be long before we're in the facility making preparations for integrated

*Continued on next page*



Site plan



Maintenance of Equipment building elevation

Maintenance & Storage Facility

## Se acerca la apertura de las Instalaciones para Mantenimiento y Almacenamiento

Uno de los signos más visibles de progreso con miras al inicio de operaciones del Metro en diciembre del 2008, es la construcción de las Instalaciones para Mantenimiento y Almacenamiento que se levanta en los terrenos baldíos cercanos al Aeropuerto de Sky Harbor. Esta instalación, ubicada cerca de la Carretera Estatal 143 y del Loop 202, se convertirá eventualmente en un centro vital para las operaciones del tranvía ligero.

"Las Instalaciones para Mantenimiento y Almacenamiento estarán listas para cuando llegue el primer tranvía ligero a finales del 2006", manifestó Brian Buchanan, gerente adjunto de proyectos para la Sección de Instalaciones de Ingeniería del METRO. "Ya se ha completado un 75% del trabajo de las tres estructuras principales y de las de vías".

La construcción se inició en el verano del 2005 con el traslado de 600.000 yardas cúbicas de tierra al lugar del proyecto, para nivelar el suelo. Después de este gran relleno, los equipos empezaron a trabajar en la armazón de los edificios y la instalación de las vías. Gran parte del trabajo de este verano se centrará en completar las fachadas de las instalaciones de las tres estructuras principales, los edificios de Mantenimiento de las Vías, Mantenimiento de Ingeniería y Lavadero para Vehículos del Tranvía Ligero. El contratista general del proyecto es Sundt/Stacy &



Witbeck, una empresa conjunta de Sundt Construction of Phoenix y Stacy & Witbeck of Alameda, Calif.

"Es emocionante ver como los edificios van tomando forma a medida que nos acercamos a la fecha en que podremos ocuparlos", dijo Joe Marie, director de operaciones y mantenimiento de METRO. En el próximo año y medio el enfoque de METRO pasará de ser una organización de construcción a ser una entidad operativa. A medida que el proyecto se materializa se vislumbra que vamos por buen camino hacia un servicio operativo para pasajeros. No falta mucho para que estemos en las instalaciones preparándonos para llevar a cabo pruebas integradas, operaciones previas a recibir ingresos y finalmente servicios con ingresos".

Una vez terminadas, las Instalaciones para Mantenimiento y Almacenamiento darán cabida a las operaciones de trabajo de 200 personas y a un equipo de mantenimiento conformado por operadores, mecánicos, personal de limpieza, técnicos de señalización, elec-

tricitas de energía de tracción, personal para el mantenimiento de las vías y de las instalaciones. Los únicos empleados operativos que no estarán ubicados en esta instalación serán los controladores, los cuales trabajarán en el Centro de Control Vial ubicado en el 302 N. First Ave., cerca del Centro de Control de los autobuses, para asegurar una perfecta integración entre estos dos modelos de tránsito.

Las Instalaciones para Mantenimiento y Almacenamiento están diseñadas para ser eficientes y permitir en un futuro una posible expansión a medida que el sistema de METRO crezca. Tienen espacio suficiente para reparaciones pesadas y para trabajo de revisión, un montacargas de 10 toneladas para movilizar partes y equipos, y cuentan con un taller de chapa y pintura que ofrece servicio completo incluyendo una cabina para pintura pulverizada. Entrepisos de gran longitud permitirán que el personal tenga acceso al equipo del techo del vehículo y un sistema de mon-

*Continúa en la página siguiente*

## A very important date

Light rail will make it, thanks to planning

Tom Simplot, chairman of the METRO board of directors

Light rail was recently in the news for something we didn't expect. Reports that the system was lagging behind in several areas were a surprise to us and probably to you. It was surprising because METRO is set to be operational in 2008. Giving the project a failing grade two and a-half years from completion doesn't take into account the many ways such a massive construction project loses-and gains-ground.

As board chairman of METRO and a Phoenix city councilman with miles of track in my district, light rail's success is a personal concern. And as a resident who lives blocks away from light rail construction, I often share the traffic frustrations with other central Phoenix residents and commuters as we await the new businesses, new activity and new efficiency the METRO system promises.

Constructing the 20-mile light rail starter line from scratch here in the Valley is a huge undertaking, with a \$1.4 billion price tag. As we've heard time and again, there are many parts to this project. What we all need to remember is that any massive enterprise has delays and times to catch up. The Phoenix City Council got a clear statement from METRO Chief Executive Officer Rick Simonetta: the train will arrive-on time and on budget. What may not have been clear is the reasoning behind that assurance.

Just as extensive utility relocation, unexpected discovery of archaeological sites and lengthy discussions with property owners along the line can slow the project down, other factors can speed our process up. Focusing manpower and modifying construction schedules can keep us on time.

There is always the element of chance in everything we do. Economies slump, concrete and steel become more expensive. Weather and accidents can halt work unexpectedly. Like any construction project, timelines ebb and flow. The cities that will benefit from this voter-approved project, however, will continue to rely on the team of transit experts who will get us to the end of the line: on budget and on time.



Tom Simplot

## Una fecha muy importante

Gracias a la planeación, el tranvía ligero será una realidad

Tom Simplot, presidente de la junta directiva de METRO

El tranvía ligero fue noticia hace poco por razones inesperadas para nosotros. A nosotros, y posiblemente a ustedes también, nos sorprendieron los informes que decían que el sistema estaba retrasado en muchas de sus áreas. Nos sorprendimos pues está presupuestado que METRO sea funcional en el 2008, y con dos años y medio de anticipación ya se le está dando una calificación deficiente sin tener en consideración la forma en que un proyecto de construcción masiva como este pierde y gana terreno.

Como presidente de la junta de METRO y como concejal de la ciudad de Phoenix, con muchas millas de vías en mi distrito, el éxito del tranvía ligero es una preocupación personal. Además, como un residente que vive a pocas cuadras de la construcción del tranvía ligero, comparto con frecuencia las frustraciones del tráfico con otros residentes del centro de Phoenix y con personas que manejan hasta esta área para trabajar, mientras esperamos que se cumplan las promesas del sistema METRO en materia de nuevos negocios, nueva actividad y nueva eficiencia.

Empezar desde cero la construcción de las 20 millas de la línea inicial del tranvía ligero aquí en el Valle es un proyecto de gran magnitud, con un costo de \$1.4 billones. Como ya hemos escuchado muchas veces, este proyecto consta de muchas partes. Lo que todos debemos recordar es que cualquier empresa masiva tiene sus demoras y sus momentos para ponerse al día. Rick Simonetta, Director Ejecutivo de METRO expresó claramente ante el Concejo de la ciudad de Phoenix: el tranvía llegará a tiempo y se mantendrá dentro del presupuesto. Lo que no quedó tan claro es el razonamiento que hay detrás de esa afirmación.

Al igual que la reubicación de los servicios públicos, el descubrimiento inesperado de sitios arqueológicos y las largas discusiones con dueños de propiedades a lo largo de la línea pueden retrasar el proyecto, mientras que otros factores pueden acelerar el proceso. Concentrando la mano de obra y modificando los horarios de construcción podemos mantenernos dentro del margen de tiempo.

El azar siempre juega un papel en todo lo que hacemos. Las economías pueden caer en profundas de presiones, el concreto y el acero pueden subir de precio. El clima y los accidentes pueden detener el trabajo inesperadamente. Como en todo proyecto de construcción, los cronogramas tienen un flujo y reflujo. Sin embargo, las ciudades que se beneficiarán de este proyecto aprobado por votación seguirán confiando en el equipo de expertos de tránsito que lo llevarán a término: a tiempo y manteniéndose dentro del presupuesto.

## Opening date approaches

-Continued from front page

testing, pre-revenue operations and ultimately revenue service."

When finished, the Maintenance and Storage Facility will house a 200-person operations and maintenance team comprising operators, mechanics, cleaners, signal technicians, traction power electricians, track maintainers and facility maintenance personnel. The only operations employees who will be headquartered elsewhere will be controllers, who will work at the Rail Control Center at 302 N. First Ave., near the Bus Control Center, to ensure seamless integration of the two modes of transit.

The Maintenance and Storage Facility is designed for efficiency and for possible expansion to accommodate future growth of the METRO system. It has enough room for heavy repair and overhaul work, a 10-ton freight elevator to move parts and equipment, and features a full-service body shop complete with a paint spray booth. Full length mezzanines will give crews access to vehicle roof equipment and an in-floor hoist system will allow mechanics to lift two vehicles at a time.

METRO's first two light rail vehicles will arrive at the facility in December 2006, with a grand opening celebration planned for February 2007.

## Construction update

### Line Section 1

Beginning at 19th Avenue and Montebello and ending at Camelback Road and Central Avenue

Progress to date on LS-1 includes replacement of SRP irrigation pipeline at 19th Avenue and Camelback Road, removal of curbs and sidewalks in that area, and storm drain extensions on Camelback. Grading has begun on Camelback Road in preparation for curb, gutter and sidewalk work, and for road widening.

### Line Section 2

Central Avenue, from Camelback to McDowell

Work in the past quarter involved utility reconstructions on the east side of Central Avenue, removal of curbs and sidewalks along the east side of Central between Camelback and Indian School roads, and utility relocations south of Indian School Road. Construction is also underway on the western half of the new Grand Canal bridge.

### Line Section 3

Beginning at Central Avenue and McDowell, ending at Washington / Jefferson and 28th Street

Line Section 3 constitutes most of the downtown Phoenix area including Copper Square. In the past three months, crews built seven of thirteen station platforms and the first downtown-area track at the intersection of Central and Adams. Rail installation at the Deck Park Bridge south of McDowell Road is in progress and new traffic control signals are being installed. Private utility relocations are 80 percent complete.

### Line Section 4

Washington and Jefferson Streets, from 28th Street to the Tempe Town Lake Bridge

Guideway construction has begun on Washington Street, east of 58th Street while street widening continues east of 44th Street. The north half of the Grand Canal bridge has been completed, and station foundation construction is underway throughout the section.

### Tempe Town Lake Bridge

The bridge is near completion with the installation of the artwork lighting and painting in progress. The bridge will be turned over to the Line Section 4 contractor in July for rail installation.

### Line section 5

From the Town Lake Bridge through Tempe, ending in Mesa

Much of the work involves utility relocation, roadway and track construction. Archeological findings along this section have kept METRO and the contractor busy adjusting work sequences in order to keep the schedule on track. Pedestrian walkways are being built on the Apache Bridge at Loop 101 while the bridge's midsection is being strengthened in order to support the weight of the trains.

## Actualización sobre la Construcción

### Línea Sección 1

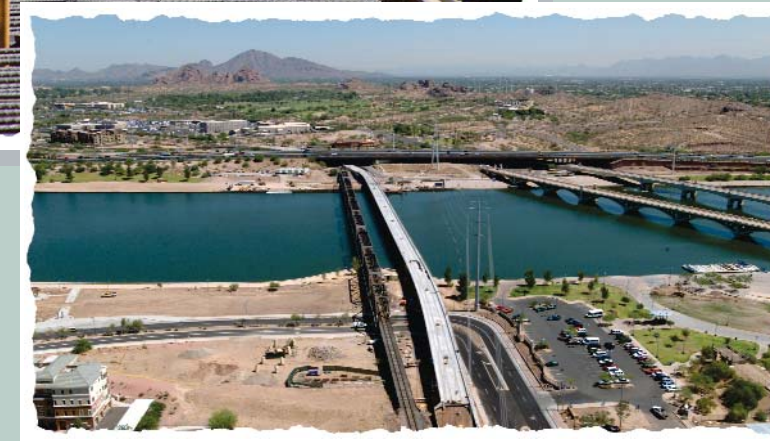
Empieza en la avenida 19 y Montebello, y termina en la calle Camelback y la avenida Central

Hasta el momento los progresos en la LS-1 incluyen el reemplazo de la tubería de irrigación SRP en la avenida 19 con calle Camelback, la remoción de cordones y aceras en esa área y la extensión de los drenajes pluviales en la Camelback. La nivelación ya se inició en la calle Camelback como parte de la preparación para el trabajo de cordones, canales y aceras y la ampliación de la vía.



Installing track on Central Avenue at Adams Street

Instalación de rieles en la avenida Central, en la calle Adams



Tempe Town Lake light rail bridge. Puente del tranvía rápido en Town Lake

### Línea Sección 2

Avenida Central, desde la Camelback hasta la McDowell

El trabajo realizado en el trimestre pasado involucró las reconstrucciones de los servicios públicos al este de la avenida Central, la remoción de los cordones y aceras a lo largo del lado este de la Central, entre las calles Camelback e Indian School y la reubicación de los servicios públicos al sur de la calle Indian School. Actualmente está en proceso la construcción en la mitad oeste del puente Grand Canal bridge.



Deck Park track installation on Central Avenue

Instalación de rieles del "Deck Park" en la avenida Central



### Línea Sección 4

Calles Washington y Jefferson, desde la calle 28th hasta el puente Town Lake de Tempe

Mientras que en la calle Washington, al este de la calle 58, ya se iniciaron trabajos de construcción dirigida, al este de la calle 44 continúan los trabajos de ampliación vial. Ya se completó la mitad norte del puente Grand Canal bridge y está en proceso la construcción de los cimientos de la estación para toda la sección.

### Puente Tempe Town Lake Bridge

El puente está casi terminado, están en proceso la instalación del alumbrado artístico y el trabajo de pintura. En julio el puente será entregado al contratista de la Línea Sección 4 para la instalación de los rieles.

### Línea Sección 5

Empieza en el puente Town Lake y después de atravesar Tempe finaliza en Mesa

Gran parte del trabajo consiste en la reubicación de los servicios públicos y la construcción de las vías y calzadas. Hallazgos arqueológicos a lo largo de esta área han mantenido ocupados a METRO y al contratista haciendo ajustes en el cronograma para poder mantenerse dentro del margen de tiempo estipulado. En el puente Apache Bridge, en el Loop 101, se están construyendo calzadas peatonales a la vez que se está reforzando la sección intermedia del puente con el fin de que resista el peso de los trenes.

## ASU Campus Children's Center

METRO's Carla Kahn and Erin Seibel joined Project Engineer Ryan Snow of Sundt/Stacy & Witbeck Joint Venture to talk to the kids at the ASU Campus Children's Center about construction. After getting a lesson in safety and a chance to don hard hats and safety vests, every one of the children decided to become a construction worker when they grow up.

## Centro Infantil del Campus de ASU

Carla Kahn y Erin Seibel, de METRO, se unieron al ingeniero de proyectos, Ryan Snow, de la empresa conjunta Sundt/Stacy & Witbeck, para hablarle a los niños del Centro Infantil del Campus de ASU sobre construcción. Después de recibir una lección sobre seguridad y de tener la oportunidad de ponerse los cascos y chalecos de seguridad, todos los niños decidieron que cuando fueran grandes trabajarían en construcción.

## Board of Directors

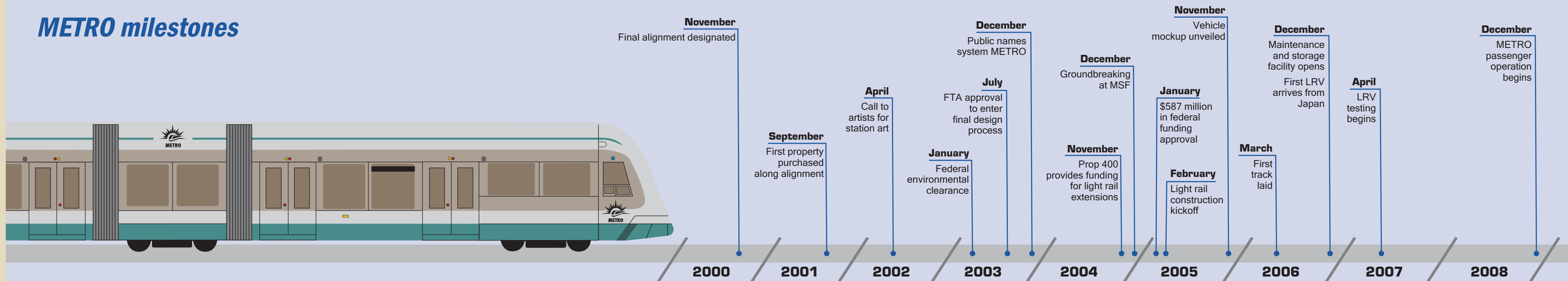
Councilman Tom Simplot - Chairman, City of Phoenix

Mayor Hugh Hallman - Vice Chairman, City of Tempe

Mayor Keno Hawker - City of Mesa

Mayor Elaine M. Scruggs - City of Glendale

## METRO milestones



## CAB PROFILE

### Pen Johnson, vice chair, Line Section 5 Community Advisory Board

Managing director of the Holiday Inn, 915 E. Apache Boulevard, Tempe, Arizona

**P**en Johnson has spent a career as an advocate for Tempe, for public transportation, and for Apache Boulevard businesses—even as he devoted 30 years to a successful career in the hospitality industry, as general manager, then managing director, of the Holiday Inn at Apache Boulevard and Rural Road.

Johnson cites the "challenge, and the opportunity to help better the boulevard and the city" as the reasons for his decision to serve as one of two vice chairs for the Line Section 5 Community Advisory Board.

"Light rail has already been a catalyst for redevelopment in the area," says Johnson. "I've heard that from the people proposing to build a multistory building nearby. I've also been interested in public transportation for a long time, because of my involvement with the Tempe Chamber of Commerce. So my position on the Community Advisory Board brings together several interests."

Johnson thinks light rail is a natural for Tempe.

"Tempe has been a leader in the Valley as far as mass transit is concerned," he says, "and with the economic development happening now in Tempe and Phoenix, along with our proximity to the airport and to the new Phoenix Convention Center, I think light rail will bring new customers to my own business, the hotel business, and to other kinds of businesses, too. I've seen light rail in other communities and know how powerful it can be as a change agent."

Johnson's record of public service includes Transportation commissioner and Planning and Zoning commissioner for the city of Tempe; president of the Tempe Chamber of Commerce; board member of the Tempe Convention and Visitors Bureau, and membership in the Tempe Diablos and Tempe Governors. He received the Spirit of Tempe Award in 1998 for lifetime contributions to the community.

When he's not helping Tempe continue to be "a great place to live, run a business and raise a family," Johnson enjoys spending time with wife Zita and their five grandchildren.

METRO's Community Advisory Boards are composed of residents and business representatives from communities along the light rail route. CAB members gather public input to help them evaluate the construction contractor's performance in minimizing adverse impacts to the community.

The chair of the Line Section 5 CAB is Steven Nielsen, ASU, and the co-vice chair is Dave Richins, Mesa Grande Community Alliance. The board meets on the second Thursday of each month, 7:30-9:30 a.m. at the Holiday Inn, 915 E. Apache Blvd., Tempe.



*Pen Johnson, vice chair of Line Section 5 Community Advisory Board*

*Pen Johnson, vicepresidente, Comité Asesor Comunitario de la Línea Sección 5*

### Pen Johnson, vicepresidente, Comité Asesor Comunitario de la Línea Sección 5

Director operativo del Holiday Inn, 915 E. Apache Blvd., Tempe, Arizona

**D**urante su carrera profesional Pen Johnson ha sido un defensor de Tempe, del transporte público y de los negocios de Apache Boulevard -aun durante los 30 años que dedicó a una carrera exitosa en la industria de la hospitalidad, como gerente general y luego gerente operativo del Holiday Inn ubicado en Apache Boulevard y Rural Road.

Johnson dice que "el desafío y la oportunidad de ayudar a mejorar el bulevar y la ciudad" son las razones que lo llevan a servir como uno de los dos vicepresidentes del Comité Asesor Comunitario Línea Sección 5.

"El tranvía ligero ya se ha convertido en un catalizador del nuevo desarrollo en el área", dice Johnson. "He escuchado decir esto a la gente que está proponiendo construir un edificio con múltiples locales en las cercanías. También he estado interesado en el transporte público desde hace mucho tiempo, debido a mi participación en la Cámara de Comercio de Tempe. Por lo tanto mi posición en el Comité Asesor Comunitario sirve de enlace a múltiples intereses".

Johnson piensa que el tranvía ligero es algo lógico para Tempe.

"Tempe ha sido un líder en el Valle en lo concerniente a transporte masivo", dijo, "y con el desarrollo económico que tienen actualmente Tempe y Phoenix, sumado a nuestra cercanía al aeropuerto y al nuevo

Centro de Convenciones de Phoenix, yo creo que el tranvía ligero traerá nuevos clientes a mi propio negocio, el negocio hotelero, así como a otro tipo de negocios. Yo he visto tranvías ligeros en otras comunidades y se cuan poderosos pueden ser como agentes de cambio".

Johnson se ha desempeñado en el área de servicio público como comisionado de Transporte y comisionado de Planeación y Zonificación para la ciudad de Tempe, presidente de la Cámara de Comercio de Tempe, miembro de la junta de Dirección de Convenciones y Turismo de Tempe, y miembro de los Tempe Diablos y los Tempe Governors. En 1988 recibió el premio Spirit of Tempe Award en reconocimiento a una vida dedicada al servicio de la comunidad.

Cuando no está ayudando a que Tempe continúe siendo un "estupendo lugar para vivir, él se dedica a atender sus negocios y su familia". Johnson disfruta compartiendo su tiempo con su esposa Zita y sus cinco nietos.

El Comité Asesor Comunitario de METRO (CAB) está compuesto por residentes y representantes de negocios ubicados en comunidades a lo largo de la ruta del tranvía ligero. Los miembros del CAB recogen los comentarios del público para ayudarse en la evaluación que ellos realizan del desempeño del contratista de construcción, en lo concerniente a minimizar los impactos adversos sobre la comunidad.

El presidente del CAB Línea Sección 5 es Steven Nielsen, de ASU, y el co-vicepresidente es Dave Richins, de Mesa Grande Community Alliance. La junta directiva se reúne el segundo jueves de cada mes, de 7:30-9:30 a.m. en el Holiday Inn ubicado en el 915 E. Apache Blvd., Tempe.

## METRO Max is back And better than ever

**T**he METRO MAX discount program enters its second year this month with more than 200 participants and an exciting and fun new look.

The changes are the result of a survey of MAX participants by business outreach coordinators Ruben Landa and Erin Seibel, who spent the spring talking with business owners along the 20-mile alignment.

"We had a great time visiting everyone and checking out the incredible array of products and services available along the line," says Landa, "and we think we've tailored this year's version of METRO MAX to better help customers connect with those products and services."



METRO MAX provides discounts to residents who want to support the more than 3,500 businesses along the route. This year's improvements include a fresh and fun brochure that will make it easier for customers to locate businesses by either specialty or by location. It includes a

full color, foldout map and an easy-to-read listing of addresses and telephone numbers. Discount updates and new-to-MAX businesses will also be highlighted on our Web site, which has an easy to remember location: [ValleyMetro.org/METROMax](http://ValleyMetro.org/METROMax).

## Regresó el METRO MAX Y está mejor que nunca

**E**l programa de descuentos METRO MAX completa su segundo año este mes con más de 200 participantes y con una nueva y divertida imagen.

Los cambios son el resultado de una encuesta realizada a los participantes de MAX por parte de los coordinadores de difusión Rubén Landa y Erin Seibel, quienes durante la primavera entrevistaron a los dueños de los negocios ubicados a lo largo de las 20 millas de la vía.

"La pasamos bien visitándolos a todos y comprobando la increíble variedad de productos y servicios disponibles a lo largo de la vía" dijo Landa, "y creemos que la adaptación que hicimos de la versión de METRO MAX de este año ayudará a los usuarios a conectarse mejor con esos productos y servicios".

METRO MAX tiene descuentos para residentes que quieran apoyar a los más de 3.500 negocios a lo largo de la vía. Las mejoras de este año incluyen un folleto fresco y divertido que ayudará a los usuarios a ubicar más fácilmente los negocios ya sea según su especialidad o localización. Incluye un mapa plegable a todo color y un listado de direcciones y números telefónicos fácil de leer. En nuestro sitio Web fácil de recordar: [ValleyMetro.org/METROMax](http://ValleyMetro.org/METROMax) también estaremos resaltando actualizaciones sobre descuentos y negocios nuevos que se adhieran a MAX.

**ValleyMetro.org / Rail**  
**Rail@ValleyMetro.org**  
**602-254-RAIL**

To receive this information in alternative formats  
call 602-254-7245 / TTY 602-322-4499.

Para recibir esta información en formatos alternativos  
llame al (602) 254-7245 / TTY (602) 322-4499.

*Don't make Sophie shop alone! Sophie samples the wares at three METRO MAX participating businesses.*

*¡No permita que Sophie compre sola! Sophie prueba la mercancía de 3 negocios participantes de METRO MAX.*

**Sophie at Smelly Dog with owner Sean Kirk**  
5033 N. 7th Ave.  
602-265-6806



SHOP AND SAVE ALONG THE METRO ROUTE

Compra y ahorra a lo largo de la ruta METRO



**Sophie at JD Nails**  
1932 W. Main St.  
480-969-0334



**Sophie at Watsons Flowers**  
2525 W. Main St.  
480-967-8797

## METRO Business assistance

METRO has two staff members dedicated to helping businesses along the alignment. Phoenix business owners can reach Ruben Landa at (602) 495-8230 or [rlanda@valleymetro.org](mailto:rlanda@valleymetro.org). Tempe and Mesa proprietors can call Erin Seibel at (602) 495-8213 or [eseibel@valleymetro.org](mailto:eseibel@valleymetro.org).

## METRO Asistencia a los Negocios

METRO tiene dos de sus miembros dedicados a ayudar a los negocios ubicados a lo largo de la vía. Los propietarios de negocios en Phoenix pueden llamar a Rubén Landa al (602) 495-8230 o escribirle a [rlanda@valleymetro.org](mailto:rlanda@valleymetro.org). Los propietarios de Tempe y Mesa pueden llamar a Erin Seibel al (602) 495-8213 o escribirle a [eseibel@valleymetro.org](mailto:eseibel@valleymetro.org).