



LIGHT RAIL NEWS

NOTICIAS SOBRE EL TRANVÍA LIGERO

SPRING/Primavera 2007

Vehicle testing begins

Yes, you did see a train on Washington Street

Valley residents got their first glimpse of a METRO vehicle, in-street and in-motion on March 27 when engineers took Vehicle 101 onto a section of Washington Street.

“Testing in the yard went very well,” says Operations Manager Jay Harper, “and that meant we were able to get onto the test track a few days earlier than planned. We couldn’t be happier.”

Test track activities are actually just one more element in a long safety certification process that began more than a year ago with factory testing of all of the vehicle’s parts and subsystems. Upon arrival at METRO’s Operations and Maintenance Center, equipment undergoes further field acceptance testing. Each vehicle system gets checked individually before the vehicle is rolled onto the test track.

That test track, a one-mile section of Washington Street between 48th and 56th streets, will be the site of in-street vehicle testing and safety certification activities for the next six to nine months.

“We look at everything,” says Operations and Maintenance Director Joe Marie, “all the hardware and software, including the propulsion and braking systems, on-board maintenance communication system and, of course, the air conditioning system.”

In addition to running the vehicles through their paces—including high-speed runs up



*METRO engineers take LRV103 onto Washington Street in March.
Los ingenieros de METRO trasladan el LRV103 a Washington Street en marzo.*

to 58 miles per hour—engineers will spend time on the test track in the coming months looking at light rail system elements such as METRO’s predictive priority traffic signal system. The predictive priority computer software system will allow METRO trains to operate in sync with traffic lights along the alignment so that both rail and cross-street automobile traffic will flow smoothly. Timers will adjust the stop-go-turn sequences of nearby traffic signals by up to 12 seconds to com-

pensate for approaching trains. Most drivers won’t notice the difference.

Vehicle and system testing on the METRO test track is just one more sign of progress. Inside this newsletter is a photo of another sign: the structural steel starting to arise at the 28 stations on the alignment.

For the latest construction and testing photos and light rail safety news, visit MetroLightRail.org on the Internet.

Comienzan las pruebas de los vehículos

Sí, lo que vio en Washington Street era un tren

El 27 de marzo, los residentes del Valle le dieron el primer vistazo a un vehículo de METRO en la calle y en movimiento, cuando los ingenieros probaron el Vehículo 101 en una sección de la vía en Washington Street.

“Las pruebas en nuestras instalaciones fueron exitosas, lo que nos permitió pasar a la pista de pruebas unos días antes de lo previsto. No podíamos estar más satisfechos”, señaló Jay Harper, Gerente de Operaciones.

Las actividades en la pista de pruebas son sólo un eslabón del largo proceso de certificación de seguridad, que comenzó hace más de un año con pruebas de fábrica en todas las piezas y subsistemas de los vehículos. Al llegar al Centro de Operaciones y Mantenimiento de METRO, el equipo se somete a nuevas pruebas de campo y el sistema de cada vehículo se revisa de forma independiente antes de llevarlo a la pista de pruebas.

La pista, que comprende una sección de una milla en Washington Street entre las calles 48 y 56, fue el lugar escogido para las pruebas de los vehículos en la calle y para las actividades de certificación de seguridad durante los próximos seis a nueve meses.

“Lo revisamos todo: el hardware y el software, los sistemas de propulsión y de frenos, el sistema de mantenimiento de comunicaciones a bordo y, por supuesto, el sistema de aire acondicionado”, indicó Joe Marie, Director de Operaciones y Mantenimiento.

Además de probar los vehículos en las vías, lo que implica pruebas de alta velocidad de hasta 58 millas por hora, en los próximos meses los ingenieros también evaluarán otros elementos del tranvía ligero en la pista de pruebas, como el sistema de señalización de prioridad de tránsito automático de METRO. Un software que permite predecir la prioridad le permitirá operar a los trenes de METRO en sin-

cronización con los semáforos a lo largo de la ruta, así tanto el tranvía como los vehículos circularán de forma fluida. Los temporizadores ajustarán las secuencias de parada y avance de las señales de tránsito cercanas por hasta un máximo de 12 segundos para compensar por la aproximación de los trenes. Algunos conductores ni siquiera notarán la diferencia.

La evaluación de los vehículos y sistemas de METRO en la pista de pruebas es sólo una señal más del avance. En este boletín encontrará la fotografía de otra señal: el acero estructural comienza a observarse en las 28 estaciones del tranvía ligero.

Si desea obtener las últimas fotografías de la construcción y pruebas del tranvía ligero o noticias sobre su seguridad, visite MetroLightRail.org en Internet.

BOARD REPORT

Richard Simonetta, CEO

It's been an eventful few months here at METRO, with much more excitement to come. In February, two years to the month after we began in-street construction, METRO unveiled its first fully assembled vehicle to the public. Cong. Harry Mitchell, mayors Phil Gordon, Hugh Hallman, and Keno Hawker, METRO Board Chair Tom Simplot, Vice Mayor Manny Martinez and Councilwoman Peggy Bilsten joined together to cut the ribbon of our Operations and Maintenance Center. Vehicle 101 began traveling a one-mile section of Washington Street in late March, as our operations team began the process of testing each car in our growing fleet to ensure that it meets performance and safety specifications.

Another high point was first installation of structural steel at a METRO station. It happened March 14 at the Central Station / First Avenue station in downtown Phoenix.

And planning has already begun for three extensions to our 20-mile starter line. The firm of HDR/ SR Beard begins planning, conceptual engineering, and environmental studies for the Tempe and Mesa transit corridors this spring, and the city of Phoenix has decided to speed-up construction of the first phase of the Northwest Extension, to take the tracks on 19th Avenue another 3.2 miles up to Dunlap Avenue.

Less visible but just as important are the results of audits conducted by the independent auditors Cronstrom, Osuch & Company. The audits of METRO's June 30, 2006, financial statement and of federal funds received produced no findings, and our Comprehensive Annual Financial Report received an unqualified opinion. We are committed to the highest standards of financial reporting.

It's getting to be a challenge just to keep up with the pace of METRO progress! But it's a great challenge to have. Thanks, as always, for your comments, suggestions and support not only for light rail but for all the elements that contribute to the integrated transportation system we need to keep our growing Valley economically healthy.



Richard Simonetta, CEO

Tuvimos un evento memorable hace unos meses en METRO y nuevas emociones están por llegar. En febrero, a dos años del inicio de las obras en la calle, METRO mostró su primer vehículo completamente ensamblado al público. El Congresista Harry Mitchell, los Alcaldes Phil Gordon, Hugo Hallman y Keno Hawker, el Presidente de la Junta Directiva de METRO Tom Simplot, el vice alcalde Manny Martinez y la concejal Peggy Bilsten juntos cortaron la cinta de inauguración del Centro de Operaciones y Mantenimiento. El Vehículo 101 comenzó a recorrer una sección de una milla en Washington Street a finales de marzo, cuando nuestro equipo de operaciones dio inicio al proceso de prueba de todos los vehículos de nuestra creciente flota, para garantizar que cumplieran con las especificaciones de desempeño y seguridad.

También se debe resaltar la primera instalación de acero estructural en una estación de METRO. El evento ocurrió el 14 de marzo en la estación Central Station / First Avenue en el centro de Phoenix.

Ya se iniciaron los planes para tres extensiones en nuestra línea inicial de 20 millas. La empresa HDR/ SR Beard adelanta la planificación, ingeniería conceptual y estudios medioambientales para los corredores de tránsito de Tempe y Mesa esta primavera. Por otra parte, la Municipalidad de Phoenix decidió acelerar la construcción de la primera fase de la Extensión Noroeste, que llevará las vías de la 19th Avenue 3.2 millas al norte hasta la Dunlap Avenue.

Un aspecto menos visible pero igual de importante es el resultado de la auditoría independiente efectuada por Cronstrom, Osuch & Company. Las auditorías de las declaraciones financieras de METRO del 30 de junio de 2006 y de los fondos federales recibidos no revelaron ninguna irregularidad y nuestro Informe Financiero Completo Anual no recibió ninguna crítica. Estamos comprometidos con los estándares más elevados de presentación de informes financieros.

¡Seguirle el paso al avance de METRO se está convirtiendo en un gran reto! Pero es un reto que cualquiera desearía enfrentar. Gracias, como siempre, por sus comentarios, sugerencias y apoyo, no sólo al tranvía ligero, sino a todos los elementos que conforman el sistema integrado de transporte. Necesitamos mantener nuestro creciente Valle económicamente saludable.

Construction update

Line Section 1

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

Contractor Kiewit Western Company continues simultaneous work on eastbound roadway construction and track installation on Camelback Road between Central and Seventh avenues. Track installation continues at the Seventh and 19th avenue stations, and approaching Seventh Avenue and Camelback Road. Work on catenary pole foundations along Camelback Road is also underway while utility relocations continue throughout most of the line section. In March installation began on a new 12-inch water line at 17th Avenue north of Camelback, and on a 24-inch sewer line on the west side of 19th Avenue between Camelback and Colter.

Line Section 2

Central Avenue, from Camelback to McDowell

Herzog Contracting Corporation continues excavation for guideway and track from Indian School Road north to Camelback Road. Installation of utilities along with new curb, gutter and sidewalk also continues as well as relocation of palm trees and installation of new traffic signal lights.

Line Section 3

Beginning at Central Avenue and McDowell, ending at Washington / Jefferson and 26th streets

All of Line Section 3 is under construction. Archer Western Contractors has installed more than 50% of all rail slated for this line section, and structural steel and vertical shade louvers were erected on the First Avenue / Van Buren station. Starting as early as May the contractor for the traction electrification and signals and communications systems will begin to erect the overhead catenary pole system in Line Section 3.

Line Section 4

Washington and Jefferson streets, from 26th Street to Tempe Town Lake Bridge

A significant milestone occurred in the first quarter: Civil contractor Sundt/Stacy and Witbeck joint venture turned over to METRO the completed track work on Washington Street from 48th to 56th streets for use as the vehicle testing corridor. Representatives of several companies in the line section attended a public meeting on test track activities on March 22. Throughout the line section, construction activities are concentrated on track work moving westward from 44th to 40th streets, and on the Tempe Town Lake Bridge.

Line section 5

Beginning at First Street and Ash Avenue in Tempe ending at Main and Sycamore Streets in Mesa

Sundt/Stacey and Witbeck joint venture reached their first major construction milestone in the last quarter by completing all road widening, curb and gutter reconstruction and track work from First Street and Ash Avenue to Rural and Terrace roads. In Tempe guideway work stretches down Terrace Road onto Apache Boulevard and all the way to McClintock Drive. Work in Mesa continues to progress with much of the major sewer reconstruction complete in the intersection of Dobson and Main Street. Work on the transit center at Sycamore and Main streets is well underway and light pole foundations are being installed.

Actualización sobre la Construcción

Sección 1 de la línea

Comienza en la 19th Avenue y Montebello y finaliza en Camelback Road y Central Avenue

La contratista Kiewit Western Company continúa trabajando de forma simultánea en la construcción de la calzada con destino al este y en la instalación de la vía en Camelback Road, entre las avenidas Central y Seventh. También se avanza en la instalación de la vía en las estaciones de las avenidas Seventh y 19 y cerca de Seventh Avenue y Camelback Road. Se sigue trabajando en los cimientos para los postes del tendido eléctrico aéreo en Camelback Road y en la reubicación de las líneas subterráneas de servicios a lo largo de casi toda la sección de la línea. En marzo comenzó a instalarse una nueva línea de



Overhead power system installed on Washington Street near 54th Street.

Sistema de electricidad tendido sobre Washington Street cerca de 54th Street.



Vehicle production at the Operations and Maintenance Center
Producción de vehículos en el Centro de Operaciones y Mantenimiento



Rebar placed for the guideway on Camelback Road near Central Avenue
Acero en la vía de guiado (guideway) sobre Camelback Road cerca de Central Avenue

agua de 12 pulgadas en la 17th Avenue, al norte de Camelback, y una de drenaje de 24 pulgadas en el sector oeste de la 19th Avenue, entre Camelback y Colter.

Sección 2 de la línea

Central Avenue, desde Camelback hasta McDowell

Herzog Contracting Corporation sigue excavando para instalar la estructura de vía de guiado (guideway) desde Indian School Road hacia Camelback Road en el norte. También continúa la instalación de líneas subterráneas de servicios públicos, la construcción de nuevos bordillos, cunetas y aceras, así como la reubicación de palmeras y la colocación de nuevas señales de tránsito.

Sección 3 de la línea

Comienza en Central Avenue y McDowell y finaliza en Washington / Jefferson y 28th Street

Toda la Sección 3 de la Línea está en construcción. Archer

Western Contractors instaló más del 50% de los rieles fijos de la sección y colocó tanto el acero estructural, como las lamas y estores verticales en la estación First Avenue / Van Buren. En mayo, el contratista para la electrificación de la tracción y los sistemas de señalización y comunicación comenzará a levantar el sistema de los postes del tendido eléctrico aéreo en la Sección 3 de la Línea.

Sección 4 de la línea

Calles Washington y Jefferson, desde 28th Street hasta Tempe Town Lake Bridge

En el primer trimestre se registró un avance muy importante: el contratista civil Sundt/Stacy & Witbeck Joint Venture terminó de instalar la vía en Washington Street, desde la calle 48 hasta la 56, para que se empleara como pista de pruebas para los vehículos. Los representantes de varias compañías de esta sección de la línea asistieron a una reunión pública sobre las actividades de prueba el 22 de marzo. A lo largo de la sección, los trabajos de construcción se concentran en la instalación de vías hacia el oeste desde las calles 44 y 40 y en el Tempe Town Lake Bridge.

Sección 5 de la línea

Desde First Street y Ash Avenue en Tempe y terminando en Main Street y Sycamore Street en Mesa

Sundt/Stacy & Witbeck Joint Venture alcanzó su primer gran logro en el último trimestre, al completar el ensanchamiento de toda la ruta, la reconstrucción de bordillos y cunetas y el trabajo en la vía desde First Street y Ash Avenue hasta las calles Rural y Terrace. En Tempe, los trabajos en la estructura de vía de guiado se extienden desde Terrace Road pasando Apache Blvd hasta llegar a McClintock Drive. En Mesa, se siguen adelantando las obras y la reconstrucción de desagües en la intersección de Dobson y Main Street está casi lista. También se adelantan los trabajos en el centro de tránsito en las calles Sycamore y Main y se están instalando los cimientos para los postes del tendido eléctrico.

METRO 20-MILE STARTER LINE

Límites de las 20 millas del segmento inicial



Businesses prepare for METRO service

Denise Bismore has weathered METRO construction outside the door of her downtown Phoenix eatery The Silver Spoon, and likes the odds for business improvement when METRO opens in 2008. In February, Bismore and her husband Garry opened The Daily Grind, a breakfast spot, at Central Avenue and Washington Street.

“Now is the time. We’re ready to get out there,” she says. “Business is back to normal at the Silver Spoon and we’re really excited for the long-term benefits of having both restaurants along the METRO line.”

The coffee shop is designed with the downtown consumer in mind: Wi-Fi is available and Bismore will soon launch a lunchtime delivery service and expanded catering options.

In Tempe, it was some 80 years ago that David Johnson’s grandma had a vision when she opened Watson’s Flowers, now located on Apache Boulevard.

“I’ll never forget my grandmother telling me ‘mark my words—someday this area will be downtown,’” he says.

What was once a fruit stand and oasis for the occasional passerby now stands near a future METRO station where thousands will pass.

“We’ve made it through the Great Depression, wars and massive development throughout the entire Valley,” says Johnson. “Light rail is a continuation of my grandmother’s vision. We’re ready to be part of it.”

A few miles east, in Mesa, Midtown On Main apartment complex has new ownership and a new look, after 21 years on the corner of Dobson and Main streets. In late 2005 the complex management began a \$4 million renovation prompted by its proximity to METRO. Changes include three new pools and a play area, sand volleyball courts, a 24-hour fitness area and the addition of full-sized washers and dryers in each apartment.

For business assistance during construction call the METRO hotline at 602-254-RAIL and ask for the Business Assistance Coordinator for your area.



Denise Bismore, The Daily Grind

Los comercios se preparan para el servicio de METRO

Denise Bismore superó la construcción de METRO que se efectuaba justo frente a su restaurante, The Silver Spoon, en el centro de Phoenix, y confía en los beneficios que METRO le traerá a los comercios cuando se inaugure en 2008. En febrero, Bismore y su esposo, Garry, abrieron The Daily Grind, un establecimiento que sirve desayunos, en Central Avenue y Washington Street.

“Este es el momento. Estamos listos para continuar”, indicó Bismore. “Todo volvió a la normalidad en The Silver Spoon y estamos muy emocionados por los beneficios que tendremos a largo plazo por mantener los dos restaurantes cerca de la línea de METRO”, añadió.

La cafetería se diseñó pensando en los clientes del centro: cuenta con Wi-Fi y pronto Bismore ofrecerá servicios de almuerzo a domicilio y expandirá las opciones de catering.

En Tempe, hace unos 80 años, la abuela de David Johnson tuvo visión del futuro cuando abrió Watson’s Flowers, ahora ubicado en Apache Boulevard.

“Nunca olvidaré a mi abuela diciéndome ‘algún día esta área será el centro, ya lo verás’”, señaló Johnson.

Lo que alguna vez fue un puesto de frutas y un oasis para el transeúnte ocasional estará pronto ubicado cerca de una estación de METRO por la que pasarán miles de personas.

“Superamos la Gran Depresión, las guerras y el desarrollo masivo en el Valle. El tranvía ligero es la continuación de la visión de mi abuela y estamos listos para formar parte de ella”, declaró Johnson.

Algunas millas al este, en Mesa, el complejo de apartamentos Midtown On Main tiene nuevo dueño y nuevo aspecto, después de 21 años en la esquina de las calles Dobson y Main. A finales de 2005, la gerencia del complejo inició una renovación de 4 millones de dólares por su proximidad a METRO. Entre los cambios destacan tres nuevas piscinas y un área de juegos, canchas para volleyball de playa, un área para fitness las 24 horas, así como duchas y secadoras en todos los apartamentos.

Para solicitar ayuda mientras culmina la construcción, comuníquese con la línea directa de METRO al 602-254-RAIL y solicite al Coordinador de Asistencia al Comercio de su área.

CAB PROFILE

Gary LeBlanc

Superintendent, AmeriSchools Academy, 1333 W. Camelback Rd. Member, Line Section 1 Community Advisory Board

Why I care

I care because I am a stakeholder on this line section and I also reside within the light rail overlay area. The long term impacts affect the community; the short term impact is dealing with the construction and traffic woes.

The CAB experience

It has been enlightening in many ways due to the diversity in the CAB membership. Line Section One is residential in nature but also incorporates many large and small businesses that need to survive and be heard. The membership consists of business and residential owners who have more experience than me as it relates to the process of planning and urban development. There hasn't been a meeting that I haven't come away from with newly acquired knowledge.

Greatest CAB challenge

Understanding the process involved in such a major project. The many players involved, both major and minor, always pose a challenge because the CAB evaluates the main contractor, but the main contractor has little or no control over the many sub-contractors who may be hired by players doing work in the area. This has caused frustration.

What will METRO mean to the Valley?

The Valley will continue to have mass transit issues as unprecedented growth happens across the greater Phoenix area. METRO is the beginning of a long term strategy. It will not solve all the issues come December 2008 but it will certainly give other cities thoughts about other options and extensions of METRO that will contribute to greater capacity for the entire area.



Gary LeBlanc

Gary LeBlanc

superintendente, AmeriSchools Academy, 1333 W. Camelback Rd., Miembro de Comité Asesor Comunitario por la Sección 1 de la línea.

¿Por qué me importa?

Me importa porque soy accionista en esta sección de la línea y resido en el área que cubre el tranvía ligero. A largo plazo el tranvía tendrá un gran impacto en la comunidad, a corto hay que lidiar con su construcción y los problemas de tránsito.

La experiencia en el CAB

Ha sido enriquecedora en muchos aspectos debido a la diversidad que existe entre sus miembros. La Sección 1 de la Línea es principalmente residencial, pero también abarca muchos grandes y pequeños comercios que deben sobrevivir y necesitan ser escuchados. Existen miembros propietarios de comercios y viviendas que tienen más experiencia que yo en lo que respecta al proceso de planificación y desarrollo urbano. No hay una sola reunión en la que no haya aprendido algo nuevo.

El mayor reto de el CAB

El mayor reto consiste en comprender el proceso que implica un proyecto tan grande. Todos los actores involucrados, grandes y pequeños, representan un reto, porque el CAB evalúa a la contratista principal, que tiene poco o ningún control sobre las numerosas subcontratistas que pueden emplear quienes trabajan en el área. Esta situación ha causado frustración.

¿Qué representará METRO para el Valle?

El Valle continuará presentando problemas relacionados con el transporte masivo debido al crecimiento sin precedentes que experimenta la periferia de Phoenix. METRO es el inicio de una estrategia a largo plazo. No resolverá todos los problemas para diciembre de 2008, pero sí le dará ideas a otras ciudades sobre las opciones y extensiones de METRO que contribuirán a aumentar la capacidad de toda el área.

Light rail safety

Members of METRO's community relations staff are sharing safety information with people who live and work near the one-mile test track on Washington Street. In 2008 METRO will launch a Valley-wide campaign to educate the public about light rail safety. Learn more at MetroLightRail.org/safety.



Seguridad en el tranvía ligero

Miembros del departamento de relaciones comunitarias de METRO comparten información de seguridad con las personas que viven y trabajan cerca de la milla que está bajo prueba sobre la calle Washington. En el 2008, el METRO lanzará una campaña de seguridad por todo el valle para educar al público sobre el tranvía ligero. Aprenda más en MetroLightRail.org/safety.

METRO PHOTO OP



At the METRO vehicle unveiling and Operations and Maintenance Center ribbon cutting Feb.21.

El 21 de febrero se muestra el primer vehículo de METRO y se inaugura el Centro de Operaciones y Mantenimiento.

METRO's first station structural steel being erected at Van Buren Street and First Avenue.

La estación de METRO en Van Buren Street y First Avenue es la primera en la que se instala acero estructural.



MetroLightRail.org
602-254-RAIL
Info@MetroLightRail.org

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.

Board of Directors

Councilman Tom Simplot - *Chair, City of Phoenix*

Mayor Keno Hawker - *Vice Chair, City of Mesa*

Mayor Hugh Hallman - *City of Tempe*

Mayor Elaine M. Scruggs - *City of Glendale*