

Ilustraciones conceptuales

Próxima parada: estamos conectando el futuro.

LINK UNION STATION (LINK US) — Preguntas frecuentes

1 ¿Qué es el proyecto Link US?

Este proyecto abarca varios componentes fundamentales:

1. Nuevo sistema de comunicación, señales y vías.
2. Nuevas vías directas sobre la autopista US-101 para brindar posibles viajes directos a destinos principales en el sur de California.
3. Un nuevo vestíbulo para pasajeros que incluirá tiendas, servicios gastronómicos, salas de espera y otras comodidades para la facilitación de tránsito, en adición a nuevos andenes ampliados, escaleras eléctricas y ascensores.
4. Preparamientos para la llegada del tren de alta velocidad (HSR) de California incluyendo una nueva vía principal y optimización de las entradas y el parque ferroviario.

En junio, el Directorio de Metro considerará la aprobación del Proyecto del EIR Definitivo, que incluye un nuevo corredor ampliado y modificado debajo del parque ferroviario y la alineación de las vías directas sin la nueva vía en bucle.

2 ¿Por qué se necesita el Link US y de qué modo es valioso para la región?

Cada día laborable, aproximadamente 110,000 pasajeros utilizan la LAUS para trasladarse. El crecimiento previsto de la población y del empleo generarán una mayor demanda de autobuses y trenes y, como resultado, para el 2040 más de 200,000 pasajeros utilizarán la LAUS para trasladarse los días laborables, sin contar los viajes del sistema planeado para el HSR. El proyecto Link US le permite a la LAUS responder a las futuras demandas al aumentar la capacidad ferroviaria regional, mejorar la conectividad del tránsito y permitir viajes directos en los sistemas ferroviarios regionales/interurbanos de todo el sur de California. Link US también mejorará la experiencia de los pasajeros al reducir los tiempos de viaje y mejorar el acceso y la circulación en LAUS.

3 ¿Quién está trabajando en el proyecto?

El equipo de Link US incluye una serie de colaboradores que trabajan hacia el éxito de este proyecto. A pesar de que Metro está encabezando el proyecto, otras agencias federales, estatales, regionales y locales tienen la responsabilidad de asesorar y hacer comentarios a lo largo del proyecto. Estos colaboradores incluyen la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), la Agencia de Transporte del Estado de California (CalSTA), la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (CHSRA), la Autoridad Ferroviaria Regional del Sur de California (SCRRA, también conocida como Metrolink), Amtrak, la Agencia del Corredor Ferroviario Los Angeles – San Diego – San Luis Obispo (LOSSAN), Caltrans y la ciudad de Los Ángeles.

4 ¿Cómo están configuradas actualmente las vías en la estación LAUS?

La LAUS es una estación sin vías de salida, o cerrada, en la que todos los trenes suburbanos e interurbanos ingresan y salen a través de una “garganta” de cinco vías ubicadas en el extremo norte de la estación. Estas vías sin salida requieren que los trenes sean empujados hacia dentro y después hacia fuera de la estación a través de la garganta, lo que aumenta los tiempos de viaje para los pasajeros y limita la capacidad operativa de la estación.

5 ¿Cuál es la fuente de financiamiento?

Además de los fondos de Measure R que Metro aportó para la planificación, el estudio ambiental y la ingeniería preliminar, hasta la fecha Metro ha recibido el compromiso de otros socios de financiamiento estatales y regionales por un total de \$950 millones. Las principales fuentes de financiamiento incluyen:

1. **\$423 M** en la Propuesta Estatal 1A/Bonos para el Tren de Alta Velocidad - incluido para el Proyecto Link US en el Plan de Negocios 2018 de la CHSRA
2. **\$398 M** en subvenciones del Programa de Capitales para el Tránsito y el Tren Interurbano (TIRCP) - identificadas para el Proyecto Link US en el programa SCORE de Metrolink
3. **\$129 M** en fondos de fuentes locales, regionales y de otro tipo.

Metro planea realizar la primera fase, Fase A, del proyecto Link US con los fondos disponibles hasta la fecha. La Fase A permitirá que los trenes regionales e interurbanos (Metrolink y Amtrak) generen beneficios tempranos a partir de una configuración directa provisional de dos vías en LAUS. El equipo de Link US se encuentra buscando fondos adicionales para la construcción de las mejoras de la Fase B.

6 ¿Qué impacto tendrá la construcción del proyecto en la comunidad del centro de Los Ángeles?

La mayor parte de la construcción se haría en la LAUS o en predios propiedad de Metro. La construcción también se realizaría por encima de la autopista US-101 y junto a ella, y en Center Street y en Commercial St para la mejora de puentes, vías y carreteras. Finalmente, también habrá obras de construcción en el cruce ferroviario de North Main St con el fin de mejorar la seguridad. Metro trabajará estrechamente con las comunidades, los Distritos Concejales 1 y 14 de la Ciudad, con el personal de la Ciudad de Los Ángeles y con los operadores de trenes y tránsito para garantizar que se minimice el impacto de las obras. Consulte las medidas de mitigación en el EIR Definitivo.

7 ¿Cómo es la historia del proyecto y cómo ha cambiado?

El proyecto Link US se conoció antiguamente como el proyecto de Vías Directas (2006) y el proyecto de Interconexión Regional del Sur de California (SCRIP) (2014). En octubre de 2015, la Junta de Metro aprobó la ampliación del SCRIP para que incluya un nuevo vestíbulo para pasajeros y posiblemente el lugar para el sistema planeado de HSR en LAUS. En marzo de 2017, la Junta de Metro aprobó que las alternativas de construcción fueran estudiadas en mayor profundidad en el documento ambiental y también le solicitó al personal que produjese una nueva opción de menor costo para un vestíbulo de pasajeros elevado, además de la opción a nivel del suelo. En noviembre de 2018, la Junta de Metro aprobó la designación del proyecto propuesto en el EIR Preliminar antes de que circulara para revisión pública en enero de 2019.

8 ¿Qué se estudió en el EIR preliminar?

A continuación, se presentan las tres alternativas que se estudiaron en el EIR Preliminar.

1. PROYECTO PROPUESTO

- Hasta 10 vías directas sobre la US-101, incluyendo una vía en bucle*
- Una nueva vía principal adicional en el área de la “garganta” (seis vías principales en total). Los futuros trenes de alta velocidad funcionarían en dos vías principales compartidas con los trenes regionales/interurbanos.
- Vestíbulo elevado para pasajeros con un nuevo corredor ampliado.

2. OBRA ALTERNATIVA

- Hasta 10 vías directas sobre la US-101, incluyendo una vía en bucle*
- Dos nuevas vías principales adicionales en el área de la “garganta” (siete vías principales en total). Los futuros trenes de alta velocidad funcionarían en dos vías principales separadas (exclusivas).
- Vestíbulo a nivel del suelo para pasajeros.

3. ALTERNATIVA DE NO HACER NINGÚN PROYECTO / NINGUNA OBRA

Se asume que la LAUS y las vías sin salida quedan tal como están.

Para conocer más sobre el EIR Preliminar, visite el sitio metro.net/linkus.

* En junio, la Junta de Metro considerará la aprobación del proyecto del EIR Definitivo, que no incluye la nueva vía en bucle.

9 ¿Cómo se ha modificado el proyecto desde que se expidió el EIR Preliminar?

Durante el período de 45 días para comentarios públicos al EIR Preliminar, se recibieron más de 600 comentarios de distintos individuos, organizaciones, tribus e integrantes del público. Las principales áreas de inquietud incluyeron el vestíbulo elevado para pasajeros, el impacto de la construcción en la calidad del aire, las operaciones ferroviarias y el tráfico, materiales peligrosos/contaminación del suelo, arte y servicios públicos, y el cierre permanente de Vignes Street.

Teniendo en cuenta los comentarios recibidos en contra del vestíbulo elevado para pasajeros y el resultado de una importante coordinación con los socios que financian el proyecto y los operadores ferroviarios, el EIR Definitivo incluye las siguientes modificaciones al proyecto propuesto:

- > Eliminación del vestíbulo elevado para pasajeros
- > Eliminación de la vía en bucle que corre junto al río
- > Eliminación del camino de acceso a la obra ubicado en el predio de LAUS
- > Eliminación de las Áreas de estadificación/ensamblaje de la obra


El EIR Definitivo tendrá en cuenta todos los comentarios y las modificaciones propuestas con sujeción a la aprobación por parte de la Junta de Metro en junio de 2019.

10 ¿Qué tipo de mejoras al vestíbulo se están proponiendo?

En respuesta a los comentarios públicos, el Proyecto EIR Definitivo incluye modificaciones al corredor ampliado considerado en el EIR Preliminar para que incluya servicios de tránsito de modo que pueda eliminarse la parte elevada del vestíbulo para pasajeros ubicado por encima del nivel del suelo. El ancho del corredor ampliado del EIR Preliminar se modificará de aproximadamente 120 pies a 140 pies en el EIR Definitivo con el fin de incluir espacio adicional para las salas de espera, baños, áreas de tiendas y otros servicios para pasajeros, y a la vez lograr una capacidad peatonal suficiente para afrontar la previsión de 200,000 pasajeros usuarios de la LAUS para el 2040. El nuevo corredor ampliado y modificado brindará tiempos de traslado y comodidad de viaje similares al corredor existente, con un acceso peatonal mejorado y accesibilidad a los andenes en cumplimiento con la ADA, para lo cual se reemplazarán las rampas existentes por ascensores y escaleras mecánicas, y se logrará que Metro cumpla con las exigencias actuales de seguridad personal y prevención de incendios. Visite el sitio web de Link US para conocer la última información sobre las actualizaciones y las reuniones del proyecto: metro.net/linkus.

¿Cómo puedo acceder a mayor información?

Por favor utilice las siguientes herramientas de contacto para acceder a mayor información sobre el proyecto, hacer preguntas o realizar comentarios.

 213.922.2524

 linkunionstation@metro.net

 metro.net/linkus

 [facebook.com/regionalrail](https://www.facebook.com/regionalrail)

 [facebook.com/losangelesmetro](https://www.facebook.com/losangelesmetro)