



Próxima parada: estamos conectando el futuro.

Ilustraciones conceptuales

LINK UNION STATION (LINK US) – Preguntas frecuentes

1 ¿Qué es el proyecto Link US?

Este proyecto de Link Union Station (Link US) abarca varios componentes fundamentales:

1. Nuevas pistas de plomo, patio de ferrocarril elevado y plataformas
2. Nuevas mejoras relacionadas con el concurso que incluyen nuevas escaleras mecánicas, elevadores y marquesinas
3. Nuevas pistas de ejecución (incluye la posibilidad de una vía en bucle al sur de Los Angeles Union Station (LAUS) sobre la autopista US-101)
4. Alojamiento de la Autoridad de trenes de alta velocidad de California (CHSR) sistema tren de alta velocidad (HSR) planificado en infraestructura común para soportar futuros trenes de HSR
5. Nuevas comunicaciones ferroviarias, señales y mejoras de seguridad
6. Mejoras fuera del sitio en BNSF Malabar Yard en la ciudad de Vernon

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

Se anticipa para 2040, se realizarán más de 200,000 viajes de pasajeros a través de LAUS cada día de la semana. Link US cumplirá con las necesidades del transporte multimodal de LAUS:

- > Incrementar la capacidad de servicio ferroviario regional e interurbano de LAUS;
- > Mejorar la confiabilidad del horario en LAUS a través de la implementación de una configuración de pistas de ejecución y eliminación de la configuración actual de las pistas cortas;
- > Preservar los niveles actuales de operaciones de ferrocarril de carga;
- > Incrementar la capacidad de pasajeros / peatones; y
- > Preservar los niveles actuales de operaciones de ferrocarril de carga;
- > Mejorar la seguridad de LAUS a través de la implementación de un nuevo vestíbulo de pasajeros.

Se consideraron múltiples alineaciones de vías en el desarrollo del crear alternativas para Link US. Las alternativas de construcción incluirían la reconstrucción de hasta siete pistas principales para que coincida con el nuevo grado para un patio de ferrocarril elevado, que se requiere para facilitar el paso vías y estructura de viaducto de soporte sobre US-101. Hasta 10 nuevas pistas de ejecución (incluida la posibilidad de una pista de bucle) se construido al sur de LAUS y a lo largo de Commercial Street para facilitar conexiones para trenes regionales / interurbanos y futuros trenes HSR para las vías de la línea principal en la orilla oeste del río Los Angeles. Los construir alternativas también incluiría nuevas plataformas de pasajeros con marquesinas sobre el patio de ferrocarril elevado.

Las propuestas de mejoras relacionadas con el vestíbulo aumentarían la capacidad de pasajeros, mejorar la conectividad y mejorar la accesibilidad y seguridad. El pasaje ampliado (140 pies de ancho) o el vestíbulo a nivel de pasajeros (300 pies de ancho) incluiría espacio para áreas de espera, baños, áreas comerciales relacionadas con el tránsito y otros comodidades pasajeros y, al mismo tiempo, proporciona suficiente capacidad peatonal para cumplir el aumento previsto para 2040 en los viajes de pasajeros de LAUS. El expandido pasillo o vestíbulo de pasajeros a nivel proporcionaría similar tiempos de transferencia y conveniencia de viaje como el pasaje existente, con acceso peatonal mejorado y Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) accesibilidad a las plataformas. El acceso mejorado se lograría reemplazar las rampas existentes con ascensores y escaleras mecánicas y habilitar Metro para cumplir con los requisitos actuales de seguridad contra incendios y vida.

3 ¿Quién está trabajando en el proyecto?

El equipo de Link US incluye una serie de agencias asociadas que trabajan en colaboración para hacer un éxito de este proyecto. Metro es el patrocinador local del proyecto, la agencia líder bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) y una agencia conjunta de liderazgo bajo la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (CHSR) actúa como el líder agencia federal bajo NEPA, así como otras leyes ambientales federales para el proyecto, de conformidad con 23 Código de Estados Unidos² (USC) 327 y un Memorando de Entendimiento entre la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) y el Estado de California, ejecutado en julio 23, 2019. Otras agencias federales, estatales, regionales y locales con responsabilidad de asesorar y proporcionar retroalimentación durante todo el proyecto incluyen la Agencia de Transporte del Estado de California (CalSTA), 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), el Departamento de Transporte de California (Caltrans) y el ciudades de Los Angeles y Vernon.

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

LAUS es una estación terminal, o callejón sin salida, donde todos los trenes regionales y trenes interurbanos entran y salen a través de una garganta de cinco vías (o estación de pistas de plomo) en el extremo norte de la estación. Estas pistas cortas requieren que los trenes sean empujados hacia adentro y luego sacados de la estación a través de la garganta, aumentando los tiempos de viaje de los pasajeros y limitan la capacidad operativa de la estación.

5 ¿Cuál es la fuente de financiamiento?

A través de la planificación, el estudio ambiental y la ingeniería preliminar, 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:

- > En marzo de 2020, Metro y CHSRA ingresaron un Memorando de Entendimiento sobre el futuro potencial de acuerdos requeridos para la Propuesta 1A de la contribución de **\$423 millones** al proyecto Link US.
- > Se ha otorgado un total de **\$398 millones** y programado para el proyecto Link US desde el tránsito 2018 y el Programa de Capitales para el Tránsito y el Tren Interurbano (TIRCP) y Subvenciones del Programa de Mejora del Transporte (STIP).
- > Otras fuentes locales, estatales y federales suman **\$129 millón**.

A basó de los fondos disponibles hasta la fecha, Metro planea implementar una configuración provisional de dos pistas en LAUS para permitir trenes regionales e interurbanos (Metrolink y Amtrak) para realizar pronto beneficios. El equipo de Link US está buscando financiación adicional, que incluyen las fuentes de financiación federal para permitir la construcción de las nuevas rieles de plomo, patio de ferrocarril elevado con rieles de paso adicionales, y mejoras relacionadas con el concurso.

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

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. Las mejoras de múltiples pistas se extenderían sur dentro del derecho de vía del ferrocarril (ROW) a lo largo de la orilla oeste de la Río de Los Angeles.

Metro trabajará en colaboración con las comunidades locales afectadas, el Ayuntamiento de Distritos 1 y 14 de la ciudad de Los Ángeles, y ferrocarril y tránsito operadores para evitar y minimizar los impactos relacionados con la construcción en comunidades circundantes. Se finalizarán las medidas de mitigación y incluido en los documentos finales de decisión de NEPA.

7 ¿En qué se diferencia este estudio actual bajo NEPA con el estudio anterior completado bajo la Ley de Calidad Ambiental en California?

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 octubre de 2018, Metro eligió preparar un informe de impacto ambiental (EIR) de conformidad con CEQA. En noviembre de 2018, la Junta Directiva de Metro aprobó la designación del proyecto propuesto antes de la circulación del Borrador de EIR para revisión pública en enero 2019. Metro certificó el EIR final para el proyecto Link US el 27 de junio de 2019. Metro y CHSRA están reanudando el análisis necesario para completar una declaración de impacto ambiental (EIS) a conformidad de NEPA.

¹ La infraestructura común corresponde a las estructuras y terraplenes para soportar servicio de ejecución para Metrolink, Amtrak y futuros trenes de HSR.

Un elemento clave del proceso NEPA es evaluar un alcance razonable de alternativas con un nivel de detalle equivalente. Estas alternativas incluyen componentes del proyecto propuesto aprobado por la CEQA en el final certificado EIR. NEPA también requiere el análisis de impactos no considerado bajo CEQA, como justicia ambiental, socioeconomía y el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964. El EIS también incluirá un análisis de la Sección 4 (f), que no es un componente de el proceso CEQA. Visite el sitio web de Link US para conocer la última información sobre las actualizaciones y las reuniones del proyecto: metro.net/linkus.

8 ¿Qué es la Notificación Revisada de la Intención (NOI) y cómo se relaciona con el EIS borrador?

El 31 de mayo de 2016, FRA publicó un NOI en el Registro Federal de acuerdo con los requisitos de NEPA. En 2016, Metro y FRA llevaron a cabo un proceso formal de determinación del alcance para recopilar comentarios de la agencia sobre el alcance del análisis ambiental para Link US Proyecto conjunto EIS / EIR. Desde 2016, Metro ha avanzado en ingeniería preliminar y, en coordinación con CHSRA, siguiendo la asignación de NEPA, ha identificado la ingeniería preliminar del proyecto avanzado, una necesidad de mejoras al patio de BNSF Malabar en la ciudad de Vernon para restaurar y compensar la pérdida permanente de capacidad de almacenamiento de carga que ocurriría en BNSF West Bank Yard al norte de First Street. Se publicó un NOI revisado en el registro federal para abordar el nuevo componente del proyecto propuesto en la ciudad de Vernon. El NOI revisado se puede encontrar en el sitio web de Metro: metro.net/linkus.

9 ¿Qué tipo de mejoras se proponen en la ciudad de Vernon?

Link US resultaría en la pérdida permanente de aproximadamente 5,500 pies-vía de capacidad de almacenamiento de vagones intermodales en West Bank Yard de BNSF cerca de LAUS. Este impacto hace que la instalación sea efectivamente inútil como un patio de almacenamiento de trozos porque BNSF perdería la capacidad de almacenar conjuntos de vagones intermodales más largos en proximidad a los puertos de Los Angeles y Long Beach, y al oeste de dos instalaciones intermodales (IMF) críticas de BNSF: Hobart y Commerce IMF.

Para restaurar y compensar la pérdida de capacidad de almacenamiento de mercancías del BNSF West Bank Yard, mejoras externas al BNSF Malabar, se proponen jardines en la ciudad de Vernon. En su estado actual, BNSF Malabar Yard no se puede utilizar para compensar la pérdida de capacidad de almacenamiento de vagones intermodales sin los siguientes mejoras de infraestructura:

- > Cierre del cruce de ferrocarril a nivel en la calle 49
- > Agregar una conexión de vía de 1,000 pies a lo largo de la calle 46 entre Pacific Boulevard y Seville Avenue

10 ¿Por qué se seleccionó la ubicación de BNSF Malabar Yard?

Las operaciones de BNSF requieren un patio de almacenamiento intermodal disponibles en las proximidades de puertos cercanos en la región y al oeste de Instalaciones Intermodales de Hobart y Comercio (IMF) de BNSF. Debido a su ubicación y capacidad para acomodar juegos de vagones de tren más largos, BNSF Malabar Yard en la ciudad de Vernon fue seleccionado como el preferido ubicación para compensar la pérdida de capacidad de almacenamiento en el patio de la Orilla Oeste.

² La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes federales ambientales aplicables para este proyecto están siendo o han sido implementadas por el Estado de California de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento de 23 de julio de 2019 y ejecutado por la Administración Federal de Ferrocarriles y el Estado de California.

CONTÁCTENOS

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



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



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