

Ilustraciones conceptuales

Siguiente parada: conectando el futuro.

LINK UNION STATION (LINK US) — Preguntas frecuentes

1 ¿En qué consiste el proyecto Link US?

Este proyecto está compuesto por varios elementos clave:

1. Nuevo sistema de comunicación, señales y vías.
2. Nuevas vías directas a través de la autopista sin peaje US-101 para brindar potenciales viajes directos a los principales destinos del Sur de California.
3. Una nueva vía en bucle para brindar flexibilidad operativa.
4. Un nuevo y más amplio vestíbulo de pasajeros con tiendas, patio de comidas, zonas de espera de pasajeros y otros servicios para los transeúntes y andenes más grandes.
5. Adaptación del futuro proyecto para albergar el Tren de Alta Velocidad (HSR) de California con una nueva vía principal, entradas optimizadas y parque ferroviario.

2 ¿Por qué el proyecto Link US es necesario y qué valor tiene para la región?

Aproximadamente 110,000 pasajeros viajan a través de la Union Station (LAUS) cada día de la semana. El crecimiento previsto de la población y del empleo creará mayor demanda en los autobuses y trenes, haciendo que para el año 2040 más de 200,000 pasajeros viajen a través de LAUS todos los días, sin incluir los viajes a través del futuro tren de alta velocidad de California. Link US le permite a LAUS hacer frente a las futuras demandas aumentando la capacidad máxima, mejorando la conectividad de los trenes regionales y ofreciendo conexiones a un mayor número de opciones de transporte. Link US también brindará una mejor experiencia a los pasajeros, reduciendo los tiempos de viaje y optimizando el acceso y la circulación en LAUS.

3 ¿Quién trabaja en el proyecto?

El equipo de Link US está compuesto por un grupo de agencias asociadas que trabajan de manera colaborativa para hacer que este proyecto sea un éxito. A pesar de que Metro es quien lidera el proyecto, otros organismos federales, estatales, regionales y locales tienen la responsabilidad de brindar asesoramiento y aportar comentarios durante su desarrollo. Dichos organismos incluyen la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), 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 de Los Ángeles – San Diego – San Luis Obispo (LOSSAN), Caltrans y la ciudad de Los Ángeles.

4 ¿Cuáles son las opciones propuestas para el nuevo vestíbulo de pasajeros?

Link US propone construir un vestíbulo de pasajeros con mayor capacidad, provisto de una mayor oferta de tiendas y servicios para los pasajeros en tránsito, convirtiendo así a LAUS en un centro neurálgico de movilidad y tránsito de nivel internacional para los visitantes, turistas y nuestras respectivas comunidades. Según lo previsto, el nuevo vestíbulo se comunicaría con la Patsaouras Bus Plaza al este y con la histórica Union Station al oeste. Las dos opciones de vestíbulo bajo estudio les permitirían a los pasajeros acceder a los andenes del tren ya sea desde el vestíbulo a nivel, o bien desde el vestíbulo elevado a través de un nuevo corredor más amplio ubicado a nivel.

5 ¿Cuál es la situación actual de las vías en LAUS?

LAUS es una estación “sin salida” donde entran y salen todos los trenes suburbanos e interurbanos a través de una garganta de cinco vías por el extremo norte de la estación. Estas vías sin salida hacen que los trenes tengan que entrar y salir de la estación en lugar de circular por las vías, aumentando así el tiempo de viaje de los pasajeros y limitando la capacidad operativa en la estación.

6 ¿Cuál es la fuente de financiamiento?

El financiamiento para el proyecto Link US consiste en dos fases; la fase A y la fase B. La fase A va a permitir que los trenes Regionales e Interurbanos (Metrolink y Amtrak) obtengan beneficios anticipadamente por medio de una vía provisional de dos vías por medio de la configuración en LAUS. El equipo de Link US está buscando financiamiento para la fase B. Entre las fuentes de financiamiento se incluye:

1. \$423M – La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California incluyó en su presupuesto para el 2018 hasta \$423 millones para el proyecto Link US
2. \$398M – Como parte del Programa de Capital para el Tren Regional e Interurbano para el 2018, CalSTA otorgó \$875 millones al programa SCORE de Metrolink, de los cuales \$398 millones corresponderían a Link US

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

Actualmente, se está analizando la fase de construcción a fin de minimizar el impacto del proyecto en las comunidades circundantes y en los pasajeros. El proyecto Link US podría generar hasta 4,500 puestos de trabajo al año durante el período de cinco años de construcción, y una parte importante del trabajo tendría lugar en el propio inmueble de LAUS. A partir de la reconfiguración del parque ferroviario, Metrolink y Amtrak reorganizarán la plataforma de los trenes que ingresen y salgan de LAUS. La construcción también afectaría la autopista US-101 y Commercial St., a fin de permitir la implementación de las vías de circulación del proyecto. Los pasajeros y vecinos serán notificados previamente acerca de todos los cambios temporales y potenciales de los patrones locales de viaje. Dichos cambios incluyen a los que originarían retrasos en los viajes, de modo que los pasajeros podrían organizarse con antelación.

8 ¿Cuál es la historia del proyecto y cómo ha evolucionado?

El proyecto Link US, antes conocido como el proyecto de Vías Directas LAUS (2006) y SCRIP (2014), ha extendido su alcance. En octubre de 2015, la Junta Directiva de Metro aprobó la expansión del proyecto SCRIP a fin de incluir un nuevo vestíbulo de pasajeros y evaluar la potencial integración del Tren de Alta Velocidad de California en LAUS. En marzo de 2017, la Junta Directiva de Metro resolvió que

las alternativas de construir fueran analizadas en mayor detalle en el documento ambiental. Además, la Junta Directiva de Metro le solicitó al personal que desarrollara la opción de un nuevo vestíbulo de pasajeros que les permitiera acceder a las plataformas de los trenes ya sea desde el vestíbulo a nivel del suelo o superior.

9 ¿Qué alternativas se proponen con el EIR?

En el documento de informe ambiental se están analizando tres alternativas: una es, una “Propuesta de Proyecto”, dos es “Construir” y la tercera alternativa es “No construir.”

1. ALTERNATIVA “PROPUESTA DEL PROYECTO”

- a. Hasta 10 vías directas cruzando la autopista US-101
- b. El Tren de Alta Velocidad compartiría dos vías principales con el Tren Regional/Interurbano
- c. 1 vía principal adicional en la zona de garganta (6 vías principales en total)
- d. Un vestíbulo de pasajeros elevado con corredores nuevos extendidos

2. ALTERNATIVA “CONSTRUIR”

- a. Hasta 10 vías directas cruzando la autopista US-101
- b. El Tren de Alta Velocidad funcionaría en vías principales separadas (independientes)
- c. 2 vías principal es adicional es en la zona de garganta (7 vías principales en total)
- d. Vestíbulo de Pasajeros a nivel


3. ALTERNATIVA DE “NO CONSTRUIR”

Incorpora la estación LAUS y las actuales vías sin salida permanecen como están

Para obtener más información acerca de las alternativas bajo estudio y las opciones de diseño del vestíbulo visite 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)