



Preguntas y Respuestas Frecuentes de la Alternativa de Preferida a Nivel Local

1. ¿Qué es una Alternativa de Preferida a Nivel Local?

Una *Alternativa de Preferida a Nivel Local (LPA, por sus siglas en inglés)* es la alternativa del proyecto que Metro determina que mejor satisface las metas y objetivos del proyecto y las necesidades de la comunidad, con base en un análisis técnico y aportes del público. De conformidad con Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés), se evalúan múltiples alternativas en el Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés). Después de que termina el periodo de comentarios públicos sobre el borrador del documento, el personal de Metro analiza todos los comentarios y recomienda una LPA para consideración de la Junta Directiva de Metro. Una LPA seleccionada por la Junta Directiva de Metro se convierte en la base para el análisis ambiental y avance del diseño posteriores.

2. ¿Qué ha pasado desde que se cerró el periodo de comentarios públicos?

Desde que terminó el periodo de comentarios públicos sobre el Borrador del EIR:

1. **Recopilación de comentarios** – Todos los comentarios escritos y orales recibidos han sido revisados y compilados.
2. **Respuesta a los Comentarios** – El personal de Metro y el consultor ambiental están preparando respuestas a los comentarios presentados durante el periodo de comentarios.
3. **Evaluación del personal** – El personal ha sopesado los análisis técnicos (por ejemplo, los impactos ambientales, costos, pronósticos de número de pasajeros) junto con los aportes del público y partes interesadas para evaluar cómo las alternativas se alinean con las metas y objetivos del proyecto.
4. **Recomendación para la LPA** – Se ha preparado una recomendación del personal para la LPA para consideración de la Junta Directiva de Metro con base en la evaluación.
5. **Consideración de la Junta Directiva** – La Junta Directiva de Metro considera la recomendación en una reunión pública y vota para seleccionar una LPA.

Una vez que se ha seleccionado una LPA, el análisis ambiental adicional se enfoca en esa alternativa.

3. ¿La Junta Directiva de Metro tiene la autoridad para seleccionar una LPA?

Sí. La Junta Directiva de Metro, no el personal de Metro, tiene la autoridad para identificar y seleccionar una LPA según el Código de Servicios Públicos. El personal de Metro hace una recomendación, pero acción por parte de la Junta Directiva es un paso necesario para avanzar con el proyecto. La selección de la LPA guía la posterior autorización ambiental y la definición final del proyecto.

4. ¿La Junta Directiva de Metro tiene que seguir la recomendación del personal de Metro?

No. La Junta Directiva de Metro no está legalmente obligada a adoptar la LPA recomendada por el personal y puede elegir una alternativa con base en su propia evaluación de los datos ambientales, testimonios públicos, consideraciones de políticas, implicaciones de financiamiento y prioridades estratégicas más amplias. La recomendación del personal sirve de base para la deliberación de la Junta Directiva, pero la Junta Directiva tiene la autoridad final para tomar decisiones.

5. ¿Qué criterios se consideran para seleccionar una LPA?

La selección de una LPA suele basarse en una serie de criterios técnicos y de políticas, que incluyen:

- Coherencia con las metas y objetivos del proyecto identificados
- Hallazgos del borrador del EIR, incluyendo los impactos ambientales y estrategias de mitigación
- Comentarios públicos recibidos durante el periodo de comentarios del borrador del EIR
- Costos del proyecto, financiamiento y consideraciones financieras
- Pronósticos del número de pasajeros y beneficios de movilidad
- Aportes de las partes interesadas
- Consideraciones relativas a la construcción y operación
- Coherencia con la política de Metro y los objetivos de planeación regional más amplios
- Calendario de la construcción
- Análisis de Costo-Beneficio

6. ¿La decisión de la LPA es definitiva?

No. La identificación de una LPA *no* constituye la aprobación del proyecto. Es un hito clave que centra la revisión ambiental en una sola alternativa. Después de que se selecciona una LPA, Metro completa un análisis ambiental adicional que incluye, en su caso, un análisis ambiental federal conforme a la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés). Además, Metro preparará el EIR Final, y la Junta Directiva deberá posteriormente *certificar* los documentos ambientales finales antes de obtener la aprobación oficial del proyecto.

7. ¿Qué papel juegan los aportes públicos después del periodo de comentarios?

Los aportes públicos recibidos durante el periodo de comentarios del Borrador del EIR forman parte del registro administrativo considerado por el personal y la Junta Directiva al seleccionar la LPA. Metro responde a los comentarios en el EIR Final, y las decisiones de la Junta Directiva reflejarán un equilibrio entre el análisis técnico y los comentarios del público y partes interesadas. Habrá oportunidades adicionales de participación pública antes de que la Junta Directiva de Metro considere la aprobación del proyecto.

8. ¿Qué sucede después de que se selecciona la LPA?

Después de que la Junta Directiva selecciona una LPA, ocurre lo siguiente:

1. **Refinamiento del diseño** – Avance del diseño del proyecto para la LPA, incluyendo actualizaciones para reflejar la LPA y los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR. Para el Corredor de Transporte Sepulveda, se planea que esto también incluya la evaluación de fases y la identificación de oportunidades para la ingeniería de valor.
2. **Evaluación del Modelo de Entrega de Alianzas Público-Privadas (P3)** – Evaluación de las ventajas y desventajas entre usar un modelo de entrega P3 y un método de entrega tradicional para el proyecto a fin de determinar la mejor manera de entregar este proyecto para Los Ángeles

3. **Avanzar los Procesos Ambientales CEQA y NEPA** - Continuar avanzando el proceso de autorización ambiental de la CEQA y acercarnos a la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés) para iniciar el proceso de la NEPA (Ley de Política Ambiental Nacional). Esto incluirá actualizaciones a la descripción del proyecto para reflejar la LPA seleccionada y los refinamientos posteriores.
4. **Alcance Comunitario** – Oportunidades continuas de participación y aportes de la comunidad, que incluyen, entre otras, recopilar los aportes del público sobre los refinamientos del Proyecto durante los procesos ambientales de CEQA y NEPA.
5. **Desarrollar un Plan de Financiamiento y Asegurar Fondos.**

9. ¿Se puede crear una LPA utilizando elementos de más de una alternativa?

Una LPA puede incluir componentes o características de diseño tomados de múltiples alternativas evaluadas en el Borrador del EIR.

A este enfoque a veces se le denomina una alternativa “híbrida” o “refinada”. De conformidad con la CEQA y NEPA, la Junta Directiva de Metro puede identificar una LPA que combine características alternativas (como alineaciones, ubicaciones de estaciones o características operativas).

Si la LPA seleccionada difiere sustancialmente de las alternativas analizadas, de modo que generaría nuevos impactos significativos o aumentaría sustancialmente la severidad de los impactos previamente identificados, se requerirá un análisis ambiental adicional.

10. ¿Cuál es la LPA recomendada por el personal para este proyecto?

Con base en la evaluación técnica y los aportes de la comunidad y partes interesadas, el personal de Metro propuso una Alternativa 5 Modificada como la LPA. La Alternativa 5 Modificada es un tren subterráneo entre la Estación Van Nuys de Metrolink y la Estación Expo/Sepulveda de la Línea E, modificada para conectarse con la Estación Van Nuys de la Línea G y la futura Estación East San Fernando Valley de tren ligero en la Línea G en Van Nuys Boulevard.

La recomendación del personal también incluye fases del proyecto para permitir que se lleven a cabo beneficios de movilidad a medida que haya fondos disponibles. Casi todos los proyectos de trenes de Metro se han realizado en fases. En concreto, la recomendación incluye centrarse en un segmento operativo inicial (IOS, por sus siglas en inglés) entre San Fernando Valley (Línea G) y el Westside (Línea D). Las modificaciones a la Alternativa 5 facilitan las conexiones directas a la red de transporte como parte del IOS, evitando la necesidad de realizar dos transbordos para tener acceso al proyecto. Las conexiones directas mejoran la competitividad en tiempo del transporte público y el número de pasajeros previsto.

11. ¿Por qué se llama Alternativa 5 Modificada?

La Alternativa 5 Modificada incorpora elementos clave de la Alternativa 5, incluyendo vehículos automatizados en un túnel de una sola galería, una terminal en la Estación Expo/Sepulveda de la línea E y frecuencias de 2.5 minutos durante las horas pico de viaje. Aprovecha las fortalezas de la Alternativa 5 - alto número de pasajeros, altas frecuencias, puertas de seguridad en el andén y sitios de construcción de estaciones más cortos, al tiempo que evita la construcción de un pozo de ventilación en las Montañas de Santa Monica. También ofrece los beneficios de conectividad de la Alternativa 6 a lo largo de Van Nuys Boulevard en lugar de Sepulveda Boulevard, lo cual reduce la longitud total del proyecto y se prevé que reducirá los costos del proyecto.

12. ¿Dónde estarían ubicadas las estaciones?

Se planea que la Alternativa 5 Modificada incluya las siguientes ubicaciones de estaciones:

- Estación Van Nuys de Metrolink
- Estación de la Línea G (Orange) (Van Nuys Bl) de Metro
- Estación Ventura Boulevard
- Estación UCLA Gateway Plaza
- Estación Wilshire Boulevard/Línea D (Purple) de Metro
- Estación Santa Monica Boulevard
- Estación de la Línea E (Expo) (Expo/Sepulveda) de Metro

13. Hubo un fuerte apoyo para una Estación Getty Center. ¿Por qué la LPA recomendada por el personal no incluyó una Estación Getty Center?

El Getty Center está ubicado al oeste de la autopista 405, mientras que el túnel de la Alternativa 5 Modificada estaría ubicado a más de 1.5 millas al este de la 405 conectando una estación de Ventura Boulevard directamente con una estación de UCLA. Dada la ubicación del Getty Center, tener una estación en el Getty Center requeriría una ruta indirecta, lo que aumentaría los costos del proyecto y los tiempos de viaje y probablemente reduciría el número de pasajeros pronosticado para quienes viajan entre el Valley y el Westside (debido a tiempos de viaje menos competitivos). Además, la Estación Getty Center (incluida en las Alternativas 1 y 3) tuvo el menor número de pasajeros de todas las estaciones estudiadas en el Borrador del EIR (entre las cinco alternativas del Borrador del EIR). Si bien no incluye una estación de parada en el Getty, la Alternativa 5 Modificada ofrece un mejor acceso regional al Corredor Sepulveda, lo que a su vez facilitará un mejor acceso de transporte público al Getty desde toda la región.

14. ¿Por qué no se seleccionó una de las cinco alternativas como la LPA recomendada por el personal?

La Alternativa 5 Modificada cumple mejor con los objetivos del Borrador del EIR, incluyendo:

- **Mejorar la Movilidad:** Proporciona una alternativa a la congestionada autopista I-405 a través del Paso Sepulveda, un gran número de pasajeros y un tiempo de viaje rápido tanto como segmento operativo inicial como proyecto completo.
- **Mejorar la Accesibilidad y Promover la Equidad:** Conexión directa con Metrolink y las Líneas E, D, G y ESFV de Metro como parte del proyecto completo. Conexiones directas a las Líneas D, G y ESFV de Metro como parte de un IOS.
- **Apoyar el Desarrollo Comunitario y Económico:** Incluye estaciones cercanas a los principales destinos y centros de empleo, incluyendo UCLA.
- **Proteger los Recursos Ambientales/Apoyar un Sistema de Transporte Sostenible:** La Alternativa 5 tiene la mayor reducción de millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés); no incluye construcción ni pozo de ventilación en las Montañas de Santa Monica
- **Proporcionar una Solución Rentable y Minimizar Riesgos:** Una alineación más corta y menos estaciones podrían reducir costos; aborda comentarios de las partes interesadas clave
- **Mejorar la Resiliencia:** Proporciona un nuevo corredor de viaje a través del Paso Sepulveda

15. ¿Por qué no se eligió una de las opciones de monorraíl, ya que eran más económicas y se podían construir más rápido?

Las alternativas de monorraíl no cumplieron con los objetivos del Borrador del EIR tan bien como la Alternativa 5 Modificada, particularmente con respecto a los beneficios de movilidad, incluyendo el número de pasajeros y tiempos de viaje, y la relación costo-rendimiento.

16. ¿Qué significa esto para el proceso PDA? ¿Alguno de los equipos PDA sigue siendo considerado?

La Alternativa 5 Modificada incluye los elementos propuestos por Sepulveda Transit Corridor Partners (STCP, por sus siglas en inglés), uno de los equipos PDA con los que Metro ha estado trabajando en este proyecto. Con este hito de la LPA, STCP tendría la oportunidad de continuar trabajando con Metro en el desarrollo de esta alternativa.

17. ¿La LPA recomendada por el personal refleja los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR?

Sí. Después de revisar cuidadosamente los más de 8,000 comentarios recibidos durante el periodo de comentarios públicos del Borrador del EIR, la Alternativa 5 Modificada aborda muchos de los temas clave expresados por la comunidad y las partes interesadas:

- Tiempos de viaje rápidos (podrían ser incluso menores que el tiempo de viaje de punto a punto más rápido actual de 18 minutos)
- Conexión continua con otras líneas de transporte público (conexiones directas a Metrolink, Línea G, Línea D, Línea E y el Treg Ligero de East San Fernando de Metro)
- Ubicaciones de estaciones que conectan con destinos clave, incluyendo UCLA
- Costo-rendimiento (la relación costo-rendimiento de la Alternativa 5 fue la segunda más rentable evaluada en el Borrador del EIR y la Alternativa 5 Modificada presenta oportunidades para reducir aún más los costos y mejorar la relación costo-rendimiento)
- No hay pozo de ventilación en las Montañas de Santa Monica
- No hay una alineación aérea a lo largo de Sepulveda Bl en el Valley
- Preocupaciones sobre adquisiciones de propiedades/desplazamientos
- Interés en una Estación UCLA en el campus
- Compatible con las instalaciones de agua Mid-Valley Water de LADWP y el Embalse y Presa Stone Canyon

18. ¿Cuánto costará la Alternativa 5 Modificada? ¿Cómo se compara con los costos de las Alternativas 5 y 6?

El costo de capital preliminar para la Alternativa 5 es de \$24.2 mil millones (en dólares de 2023). Esto se actualizaría para reflejar la Alternativa 5 Modificada. Más allá de los \$2.54 mil millones (en dólares de 2015) de financiamiento inicial incluidos en la Medida M, Metro prevé la necesidad de fondos y financiamientos adicionales para el proyecto, incluso de fuentes federales, estatales y locales, así como inversión privada a través de una posible P3.

Después de seleccionar una LPA, se explorarán oportunidades para reducir costos, incluyendo desarrollar una estrategia de fases del proyecto para que la inversión incremental y beneficios puedan igualarse con los fondos disponibles. Este enfoque es coherente con otras líneas ferroviarias de Los Ángeles, incluyendo los tres proyectos ferroviarios de Metro aprobados más recientemente, que fueron todos para una fase inicial.

19. ¿Por qué Metro está considerando una LPA que excede el presupuesto disponible?

Es parte normal del proceso que el financiamiento completo del proyecto no esté identificado en la etapa ambiental de un proyecto de corredor de transporte. El financiamiento se asegura una vez que existe una mayor certeza respecto a la alternativa aprobada para construcción y el diseño que se está realizando. Más allá del financiamiento inicial identificados en la Medida M, Metro prevé la necesidad de fondos y financiamientos adicionales para el proyecto, incluso de fuentes federales,

estatales y locales, así como inversión privada a través de una posible P3 más allá de lo que fue identificado en el Plan de Gastos de la Medida M.

Al igual que con muchos proyectos de Metro, la Medida M del impuesto sobre las ventas locales proporciona el financiamiento inicial. Este financiamiento local ayuda a facilitar la conclusión del proceso ambiental, combinado con el alto número de pasajeros proyectado y el significativo ahorro de tiempo de este proyecto, son todos factores que deberían colocar a Metro en una posición favorable para competir por fondos de subvención estatales y federales.

20. ¿Se tendrán que realizar adquisiciones de propiedades? ¿Y cuáles son las implicaciones prácticas de esas adquisiciones requeridas?

Sí, la mayoría de los nuevos proyectos ferroviarios necesitan adquirir servidumbres temporales y permanentes para su construcción y explotación. Algunos proyectos necesitan terrenos para construir túneles, estaciones, estructuras aéreas u otras instalaciones. Como ejemplos típicos pueden citarse las servidumbres para estaciones, la entrada y salida de emergencia, las servidumbres subterráneas para túneles y estaciones, las servidumbres para el mantenimiento o los derechos aéreos para la instalación de estructuras aéreas.

A fin de garantizar la seguridad pública y proteger la propiedad para todas las partes, algunas servidumbres permiten a Metro revisar los planes para la construcción por encima o adyacente al área de servidumbre de Metro. Sin embargo, no todos los proyectos requieren una revisión significativa o coordinación con Metro y, en muchos casos, pueden ser bastante rutinarios y llevarse a cabo como parte de la revisión de la ciudad para el futuro proyecto. El nivel de revisión depende de la proximidad a las instalaciones de Metro, las condiciones del sitio y el posible impacto a las instalaciones de Metro. Hay muchos ejemplos a lo largo de Los Ángeles donde los propietarios han podido construir con éxito arriba y al lado de nuestras vías, túneles, estaciones u otras instalaciones.