

**Próxima parada: nuevo servicio de tren ligero al sureste del condado de Los Angeles.**

## **CORREDOR DE TRANSPORTE DE WEST SANTA ANA BRANCH**

Hoja Informativa



**Metro**

PRIMAVERA 2023

## Resumen

El plan de Metro para un mejor tránsito incluye una nueva línea de tren ligero (LRT, en inglés) que conecta el sureste del condado de Los Angeles con el centro de Los Angeles. El proyecto del Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (WSAB, en inglés) conectaría las ciudades y comunidades de Artesia, Cerritos, Bellflower, Paramount, Downey, South Gate, Cudahy, Bell, Huntington Park, Vernon, Florence-Firestone y Los Angeles Union Station (LAUS, en inglés) en el centro de Los Angeles.

El área del proyecto cuenta con 1.4 millones de habitantes y es un centro de trabajo para aproximadamente 618,500 empleados. Las proyecciones muestran que la población residencial aumentará a 1.6 millones y los empleos aumentarán a 746,000 para el año 2042. Las densidades de población y de empleo son cinco veces mayores que el promedio del condado de Los Angeles. Conectar esta área a la red ferroviaria de Metro proporcionará alternativas a la conducción y creará más acceso a las oportunidades.

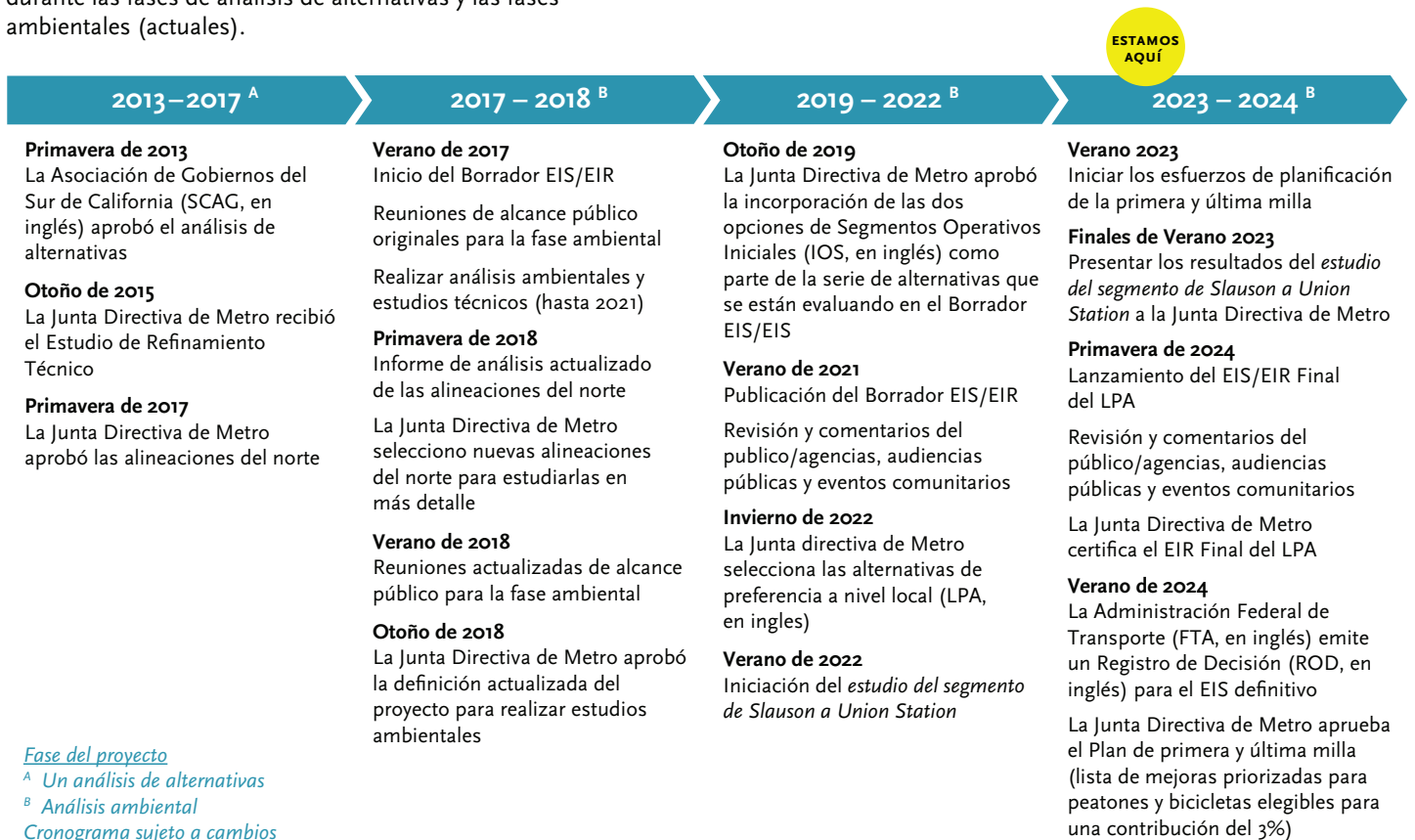
## Objetivos

Los objetivos principales del proyecto WSAB son:

1. Proporcionar mejoras en la movilidad
2. Apoyar planes y políticas del uso de la tierra a nivel local y regional
3. Minimizar el impacto ambiental
4. Asegurar rentabilidad y viabilidad financiera
5. Promover la equidad

## Hitos

En el siguiente cronograma se destacan los hitos del proyecto durante las fases de análisis de alternativas y las fases ambientales (actuales).



### Fase del proyecto

<sup>A</sup> Un análisis de alternativas

<sup>B</sup> Análisis ambiental

Cronograma sujeto a cambios

## Slauson/A Line (Blue) a Pioneer Station (LPA)

En enero de 2022, la Junta Directiva de Metro aprobó la Alternativa Localmente Preferida (LPA, en inglés) para el proyecto WSAB desde la Slauson/A Line (Blue) en la comunidad no incorporada de Florence-Firestone hasta Pioneer Station en Artesia. Este es un segmento de 14.8 millas que contará con nueve estaciones (seis a nivel, tres aéreas), incluyendo una nueva estación de entrada de la C Line en I-105, hasta cinco instalaciones de estacionamiento, 31 cruces a nivel y 25 cruces de calles elevadas.

La Junta Directiva de Metro también aprobó una instalación de mantenimiento y almacenamiento (MSF, en inglés) en Bellflower, que se ubicará en un sitio comercial de 21 acres justo al este de Lakewood Bl y Somerset Av. El MSF almacenará la administración general, la operación y los servicios de apoyo. La instalación estará equipada para realizar inspecciones, reparaciones de carrocería, limpieza y lavado de los vehículos de tren ligero de Metro. El MSF estará diseñado para almacenar hasta 80 vehículos de tren ligero (LRVs, en inglés).

## Estudio de Segmento de Slauson a Union Station

La Junta seleccionó a Los Angeles Union Station (LAUS, en inglés) como la terminal norte para el proyecto y dirigió al personal que realizara un estudio separado para evaluar las opciones de conexión desde Slauson/A Line (Blue). Se anticipa que los resultados del estudio se presentarán a la Junta Directiva de Metro a fines del verano de 2023 y luego se espera que avancen a un proceso de planificación ambiental separado, después de completar la Declaración de Impacto Ambiental Final / Reporte de Impacto Ambiental (EIS / EIR, en inglés) para la LPA.

ESTAMOS  
AQUÍ

# Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch

## Descripción del proyecto



Se anticipa que este corredor ferroviario servirá a los viajeros en un corredor de alta demanda de viajes al proporcionar alivio a los sistemas limitados de transporte actualmente disponibles para estas comunidades. Además, se espera que el proyecto proporcione una conexión directa a la Metro C Line (Green) y A Line (Blue), así como a la red de transporte regional del Condado de Los Angeles.

## Proceso de planificación ambiental

El proceso ambiental del proyecto WSAB está bien definido por los requisitos federales estipulados en la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA, en inglés) y los requisitos ambientales estatales estipulados en la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, en inglés).

El proyecto se encuentra actualmente en la fase de revisión ambiental. El Borrador de EIS/EIR se publicó en julio de 2021 con un período original de revisión pública de 45 días y luego se extendió a un período público de 60 días, generando más de 450 comentarios formales. Después de este proceso, la Junta de Metro seleccionó la LPA en enero de 2022.

El último paso en la fase ambiental es que la Directiva Junta Directiva de Metro certifique el EIR final y la emisión por parte de la Administración Federal de Tránsito del Registro de Decisión para el EIS final, anticipado para el verano de 2024.

## Coordinación de trenes de mercancías del proyecto

El proyecto WSAB incluye un corredor compartido de aproximadamente 11 millas de carga de derecho de paso (ROW, en inglés) que corresponde a la vía de cargas de Wilmington y La Habra branches (propiedad de Union Pacific Railroad, UPRR, en inglés) y la Subdivisión de San Pedro (propiedad de Ports of Los Angeles y Long Beach). Para la alineación LPA, se realinearán 8.1 millas de carga.


El personal de Metro está coordinando activamente con UPRR y los puertos para obtener un acuerdo sobre el diseño y el derecho de paso necesario para avanzar en el proyecto.


## Proceso de desarrollo del proyecto




*\*Este cronograma está sujeto a cambios según diversos factores, incluidas las oportunidades de financiación (consulte la sección sobre Financiación).*

## CONTÁCTENOS

 Meghna Khanna, Gerente del Proyecto  
Metro  
One Gateway Plaza, MS 99-22-7  
Los Angeles, CA 90012

 213.922.6262

 [wsab@metro.net](mailto:wsab@metro.net)

 [metro.net/wsab](http://metro.net/wsab)

 [@metrolosangeles](https://twitter.com/metrolosangeles)

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

## Entrega del proyecto

Para maximizar la preparación del proyecto para la entrega del alcance central del tren ligero, el personal ha evaluado y determinado que el gerente de construcción/contratista general (CM/GC, en inglés) sea el modelo de contrato óptimo para el alcance de ingeniería avanzada, que incluye la reubicación de servicios públicos, la reubicación de carga y los pasos a nivel. Para la entrega del alcance central del tren ligero, el personal de Metro continúa evaluando el enfoque óptimo, incluyendo la evaluación de los métodos de entrega alternativos como la asociación público-privada (P3, en inglés), el diseño-construcción (DB, en inglés) y el diseño progresivo y la construcción (PDB, en inglés).

El personal continúa avanzando en los componentes clave en el alcance de ingeniería avanzada, lo que ayudará a la agencia a tomar una decisión informada sobre el mejor modelo de entrega para el alcance del tren ligero.

## Financiación

Según el pronóstico financiero de la Medida M y el Plan de Transporte a Largo Plazo de Metro, de acuerdo con su modificación, el proyecto tiene una asignación de fondos de \$4 mil millones (en dólares de 2015) (compuesta por la Medida M y otras fuentes locales, estatales y federales). La financiación de la Medida M está disponible en dos ciclos:

- > Año fiscal 2028: \$535 millones
- > Año fiscal 2041: \$900 millones

Desde febrero de 2022, el personal de Metro ha reevaluado el costo previsto del proyecto LPA considerando la contingencia, la escalada al Año de Gastos (YOE, en inglés) y la precisión para la estimación. Como se presentó a la Junta Directiva de Metro en septiembre de 2022, el rango actualizado de pronóstico del proyecto es de \$7 mil millones a \$9 mil millones en YOE incluye los costos actuales de escalada del mercado de la construcción.