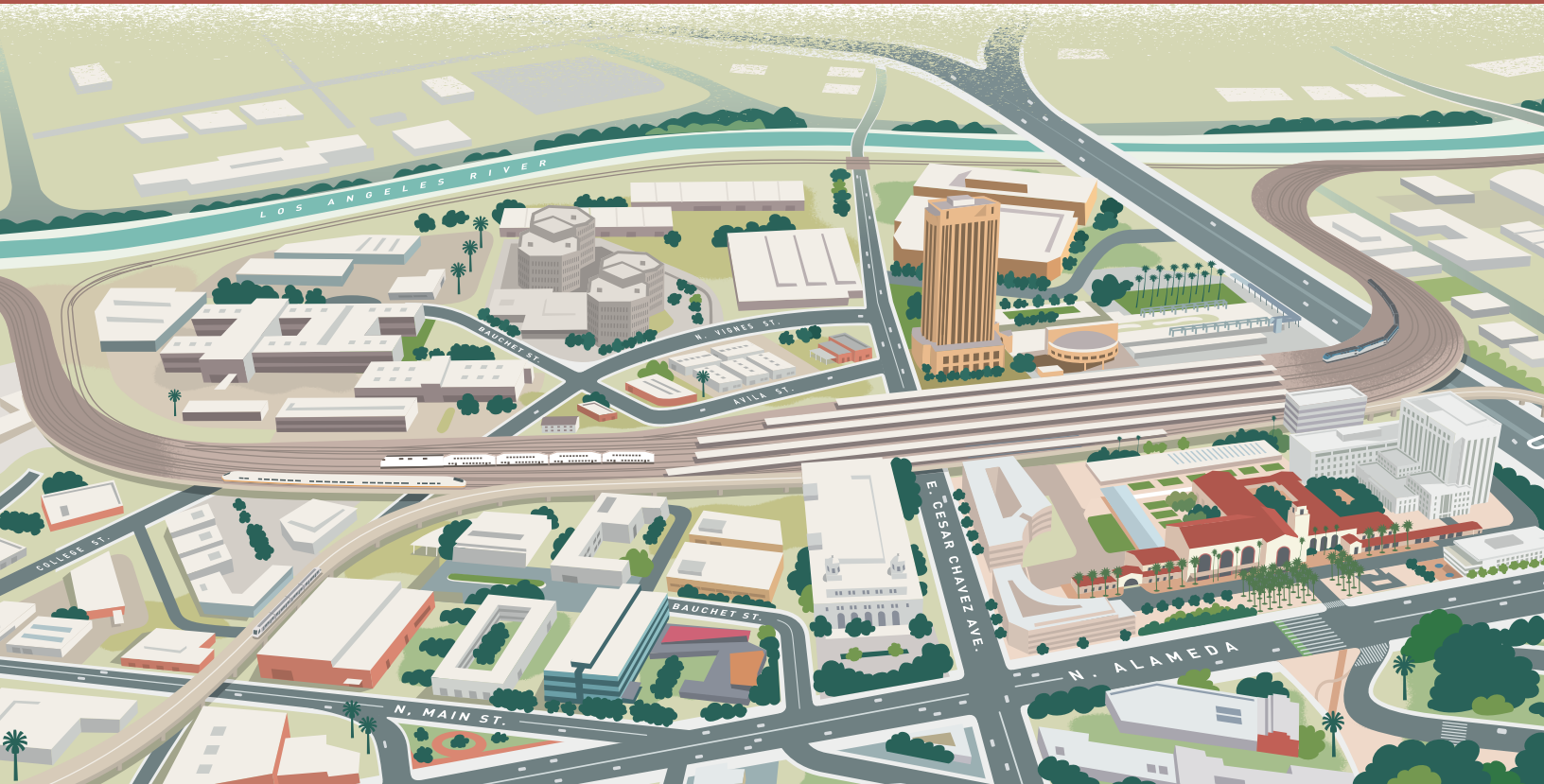


# Link Union Station (Link US)

Resumen de hoja de datos



*Arte conceptual*

## LINK UNION STATION (LINK US)

Los Angeles Union Station (LAUS) es el eje primario de transporte del sur de California, conectando varios condados con una población combinada que excede 20 millones de personas. LAUS es el mayor eje multimodal con servicios de tren interciudades y al trabajo a lo largo de seis condados en el sur de California y servicio interestatal de tren a Seattle, Chicago, Nueva Orleans y más allá. Se pronostica que para 2040, los viajes de pasajeros a través de LAUS se incrementarán de aproximadamente 110,000 a más de 200,000 pasajeros cada día de la semana. El Proyecto Link Union Station (Link US Project o Proyecto) ha sido propuesto para incrementar la capacidad ferroviaria regional/interciudades, mejorar la conectividad del tránsito, permitir viajes de una sentada en los sistemas regionales/interciudades por el sur de California, se adaptará al planificado sistema tren de alta velocidad (HSR en inglés) en LAUS, y creará potenciales oportunidades para desarrollo orientado al tránsito.

La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) propone el Proyecto Link US para solucionar restricciones de capacidad existentes en LAUS. El Proyecto consiste en transformar LAUS de una estación de fin de tramo de vía en una estación de vía de paso al extender diez vías de plataforma al sur de las Plataformas 2 a 6 de LAUS que se unirían en un mínimo de cuatro vías en el viaducto de la autopista U.S. Highway 101 (US-101) y continuaría hacia el sur para conectar las vías principales a lo largo de la orilla oeste del Río Los Ángeles, el reemplazo del corredor peatonal bajo las plataformas y vías con un nuevo pasillo bajo un patio ferroviario elevado, y 10 nuevos pasos de vía para trenes regionales/interciudades al sur de LAUS. El Proyecto de Pasos de Vía o SCRIP no acomodaba el sistema planificado de HSR.

En enero de 2016, Metro cambió el nombre de SCRIP a Proyecto Link US e inició el proceso con el FRA (NEPA era la agencia a cargo entonces) para definir el propósito y necesidad, y considerar un tango razonable de alternativas de alineación de vía y conceptos de corredor para evaluar en el proceso de CEQA y NEPA. En mayo de 2016, Metro y la Autoridad de Ferrocarriles de Alta Velocidad de California (CHSRA) iniciaron un acuerdo para completar el análisis ambiental necesario a nivel de Proyecto e ingeniería preliminar para acomodar el planificado sistema HSR como parte del Proyecto Link US.

### Proceso Ambiental y antecedentes de proyecto

En mayo de 2016, de conformidad con los requisitos de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) y la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) y Metro, emitieron un Aviso de Intención/Aviso de Preparación para planificar un documento combinado de Declaración de Impacto Ambiental/Informe de Impacto Ambiental (EIS/EIR) para el Proyecto US Link.

En octubre de 2018, Metro eligió preparar un EIR aparte en cumplimiento con CEQA; y continuar el proceso de NEPA por separado e independiente del proceso de CEQA con la agencia federal a cargo (FRA en ese entonces). En noviembre de 2018, la Junta Directiva de Metro aprobó la designación del Proyecto Propuesto de CEQA y certificó el EIR Final el 27 de junio de 2019. Después de circular el Borrador de EIR, Metro modificó el Proyecto Propuesto de CEQA y certificó el EIR Final el 27 de junio de 2019. El Proyecto Final EIR CEQA incluía impactos temporales a las mejoras de trenes de Burlington Northern Santa Fe (BNSF) Patio Ferroviario Malabar en la Ciudad de Vernon.

En octubre de 2021, Metro aprobó la Adenda CEQA No. 1 al EIR Final. Desde la certificación del EIR Final y la aprobación de la Adenda de CEQA, ha habido pocas adiciones o cambios al Proyecto, el cual requiere la preparación de un EIR Suplementario.

Por lo tanto, en abril de 2023, CHSRA y Metro acordaron preparar un EIS/EIR Suplementario en conjunto para completar los procesos de NEPA y CEQA. Se espera el EIS/SEIR final en primavera de 2025.

### Descripción de proyecto

Los principales componentes del Proyecto de norte a sur de LAUS se resumen abajo:

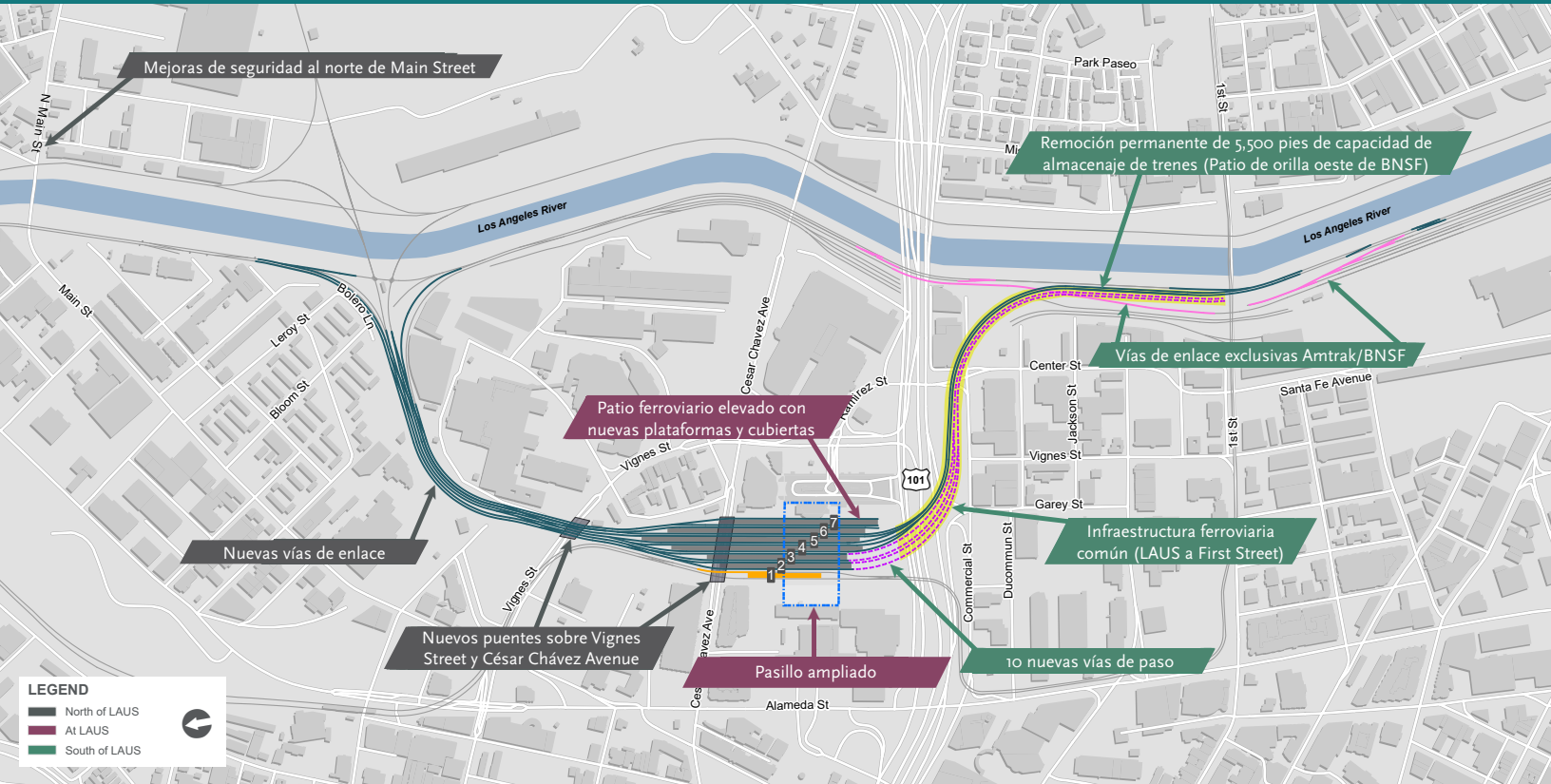
- > Norte de LAUS
  - Mejoras de seguridad al norte de Main Street
  - 6 vías de enlace de trenes
  - Reemplazo de puentes sobre Vignes Street y César Chávez Avenue
- > En LAUS
  - Nuevo pasillo ampliado
  - Plazas este y oeste
  - Patio ferroviario elevado con 7 nuevas plataformas y cubiertas
- > Sur de LAUS
  - 10 nuevas vías de paso (6 vías para trenes regionales/interciudades y 4 para trenes HSR)
  - Puentes comunes y muros de contención de LAUS a First Street
  - Patio de orilla oeste de BNSF
- > Vías de enlace exclusivas para trenes de carga de BNSF y trenes de Amtrak
- > Remoción permanente de 5,500 pies de capacidad de almacenaje de trenes

Detalles adicionales de componentes del Proyecto se muestran abajo.

### Norte de LAUS

El Proyecto incluye una nueva vía de enlace de trenes, para un total de seis, para facilitar operaciones mejoradas para trenes de riel regionales/interciudades (Metrolink/Amtrak) y

# LINK UNION STATION (LINK US)



operaciones futuras para trenes HSR dentro de una alineación de pistas compartidas. Trenes regionales/interciudades y trenes HSR compartirían las dos vías occidentales de enlace de trenes al norte de LAUS. Los puentes de trenes existentes en Vignes Street y César Chávez Avenue también serían reconstruidos. El Proyecto también incluye mejoras de seguridad en el cruce de tren a nivel público en Main Street para facilitar implementación futura de una zona tranquila por la Ciudad de Los Ángeles.

También se requieren nuevos muros acústicos a lo largo del perímetro de William Mead Homes e Hilda L.Solís Care First Village para minimizar impactos de ruido.

## En LAUS

El Proyecto incluye un patio ferroviario elevado y ampliación del actual pasillo peatonal de 28 pies de ancho. Se construiría nuevas plataformas en el patio ferroviario elevado con mejoras peatonales relacionadas (escaleras, escaleras mecánicas, y elevadores) para mejorar seguridad y mejorar accesibilidad del Acta de Americanos con Discapacidades (ADA). El nuevo y mejorado pasillo ampliado de 140 pies de ancho, acomodaría un incremento importante en capacidad de pasajeros con nuevas amenidades funcionalmente modernas para pasajeros. Los servicios de boletos y registro de equipaje de Amtrak serían mejorados, y se construirían nuevos carruseles de equipaje en una localidad central bajo el patio ferroviario. Otros aspectos:

- > Plazas este y oeste (cubierta sobre la plaza oeste)
- > Tránsito al servicio de ventas minoristas (hasta 160,000 pies cuadrados)

> Usos de oficinas/comerciales (hasta 30,400 pies cuadrados)






El Proyecto también incluye nuevas cubiertas que se extienden hasta 25 pies sobre cada plataforma y que serían de formas similares a las actuales cubiertas mariposa, pero de igual tamaño que las plataformas ensanchadas y alargadas.

## Sur de LAUS

El Proyecto incluye nuevas vías de paso de infraestructura ferroviaria común a la de LAUS a la orilla oeste del Río Los Ángeles (cercano al puente de First Street) para apoyar trenes regionales e interciudades y futuro servicio de paso de HSR. En el Patio de la Orilla Oeste de BNSF, vías de enlace de trenes exclusivas para trenes de Amtrak y trenes de BNSF, combinadas con implementación de infraestructura ferroviaria común, resultaría en la pérdida permanente de capacidad de vías de almacenaje de trenes al extremo norte del Patio de la Orilla Oeste de BNSF (5,500 pies de vías). Como mitigación propuesta para compensar la pérdida permanente de vías con capacidad de almacenaje de trenes de carga en el Patio de la Orilla Oeste de BNSF, CHRSA y Metro implementarían dos mejoras de vías de tren en el Patio Malabar de BNSF en la Ciudad de Vernon, como se describe a continuación:

1. Cierre de cruces de trenes a nivel en 49th Street (Cierre de calle 49th Street); y
2. Nueva conexión de pista de 1,000 pies a lo largo de 46th Street entre Pacific Boulevard y Seville Avenue (Conector de 46th Street)

# Beneficios anticipados de proyecto

MEJORA DE CONECTIVIDAD DE TRÁNSITO INTERESTATAL, INTERCIUDADES Y LOCAL	MEJORA DE CONECTIVIDAD REGIONAL	INCREMENTO DE CAPACIDAD DE SERVICIO DE TRENES	REDUCCIÓN DE TIEMPOS DE ESPERA EN TREN	FUTURO DESARROLLO
				
HSR, Metrolink, Amtrak, tren de Metro; sistemas de autobuses de Metro y municipal; viajes compartidos	Viajes en un mismo asiento a destinos clave en el sur de California	Adaptación a futura demanda	Tiempos de espera más cortos; ahorro de combustible y reducción de emisiones por tren	Oportunidad de tránsito al servicio del desarrollo

GENERACIÓN DE NUEVOS EMPLEOS	MEJORA DE ACCESO PEATONAL	MEJORA DE EXPERIENCIA DE PASAJERO	MEJORA DE US-101 Y CARRETERAS LOCALES
			
Estimación de 4,500 trabajos temporales por año en un periodo de 5 años; 200+ trabajos permanentes	Accesibilidad y seguridad mejoradas con nuevos elevadores, escaleras mecánicas, y escaleras.	Pasillo ampliado, nuevas plataformas, espacio comercial/oficinas, y otras amenidades	Diseño actualizado y seguridad mejorada

## Procesos de Link US CEQA y NEPA y metas clave

<p><b>META I</b></p> <p>NOI/NOP</p> <p>PERIODO DE ALCANCE PÚBLICO DE 30 DÍAS</p> <p>REUNIÓN DE ALCANCE PÚBLICO</p>	<p><b>META II</b></p> <p>NOP REVISADO</p> <p>PERIODO DE ALCANCE PÚBLICO DE 30 DÍAS</p> <p>REUNIÓN DE ALCANCE PÚBLICO</p>	<p><b>META III</b></p> <p>COMUNICADO DE BORRADOR DE EIS/SEIR</p> <p>PERIODO DE ALCANCE PÚBLICO DE 30 DÍAS</p> <p>REUNIÓN DE ALCANCE PÚBLICO</p>	<p><b>META IV</b></p> <p>PUBLICACIÓN DE EIS/SEIR FINAL</p> <p>RESPUESTA A COMENTARIOS</p>	<p><b>META V</b></p> <p>CERTIFICACIÓN DE SEIR CON REGISTRO DE DECISIONES (ROD)</p>
--	--	---	---	--

## Contáctenos

Favor de ir a la página Web de Link US para acceder a la información más reciente de actualizaciones del proyecto y reuniones: [metro.net/linkus](http://metro.net/linkus)

 213.922.2524

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

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