

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 Línea de Southeast Gateway (antes llamado el Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch) 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.

En el verano de 2023, Metro lanzó una campaña de cambio de nombre para identificar un nombre que refleje el carácter, la cultura y la experiencia de las personas que viven, trabajan y juegan en las ciudades que esta nueva línea servirá. Más de 5,000 miembros de la comunidad participaron en el concurso de nombre y el nombre “Línea de Southeast Gateway” fue el más votado por el público.

Hitos

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

Objetivos

Los objetivos principales del proyecto 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

Slauson/A Line a Pioneer Station (LPA)

En enero de 2022, la Junta Directiva de Metro aprobó la Alternativa Localmente Preferida (LPA, en inglés) desde Slauson/A Line en la comunidad no incorporada de Florence-Firestone hasta Pioneer Station en Artesia. Este es un segmento de 14.5 millas que contará con nueve estaciones y una nueva estación de entrada de la C Line en I-105. El proyecto incluirá, hasta cinco instalaciones de estacionamiento, 30 cruces a nivel y 15 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 aproximadamente 21 acres justo al este de Lakewood Bl y Somerset Av. El MSF almacenará la administración general, operaciones y los servicios de apoyo, incluyendo inspecciones, reparaciones de carrocería y limpieza. El MSF estará diseñado para almacenar hasta 80 vehículos de tren ligero (LRVs, en inglés).

Estudio de Slauson/A Line a Union Station

La Junta seleccionó a Los Angeles Union Station (LAUS, en inglés) como la terminal norte. Personal realizó un estudio separado para evaluar las opciones de conexión desde Slauson/A Line a LAUS. Actualmente, personal está coordinando con partes interesadas del centro de Los Angeles, incluyendo Solution Alameda Coalition.

ESTAMOS
AQUÍ

2013–2017 ^A	2017 – 2018 ^B	2019 – 2022 ^B	2023 – 2024 ^B
Primavera de 2013 La Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, en inglés) aprobó el análisis de alternativas	Verano de 2017 Inicio del Borrador EIS/EIR Reuniones de alcance público originales para la fase ambiental Realizar análisis ambientales y estudios técnicos (hasta 2021)	Otoño de 2019 La Junta Directiva de Metro aprobó la incorporación de las dos opciones de Segmentos Operativos Iniciales (IOS, en inglés) como parte de la serie de alternativas que se están evaluando en el Borrador EIS/EIS	Verano de 2023 Inicio de los esfuerzos de planificación de la primera y última milla
Otoño de 2015 La Junta Directiva de Metro recibió el Estudio de Refinamiento Técnico	Primavera de 2018 Informe de análisis actualizado de las alineaciones del norte	Verano de 2021 Publicación del Borrador EIS/EIR	Invierno de 2024 Anuncio del nuevo nombre del proyecto: Línea de Southeast Gateway
Primavera de 2017 La Junta Directiva de Metro aprobó las alineaciones del norte	Verano de 2018 La Junta Directiva de Metro seleccionó nuevas alineaciones del norte para estudiarlas en más detalle	Invierno de 2022 Revisión y comentarios del público/agencias, audiencias públicas y eventos comunitarios	Primavera de 2024 Lanzamiento del documento ambiental Final del LPA y circulación pública
	Otoño de 2018 Reuniones actualizadas de alcance público para la fase ambiental	Verano de 2022 La Junta Directiva de Metro seleccionó las alternativas de preferencia a nivel local (LPA, en inglés)	Verano de 2024 Junta Directiva aprueba Plan de la primera y última milla (lista de mejoras para peatones y ciclistas elegibles para contribución de 3%)
	Otoño de 2018 La Junta Directiva de Metro aprobó la definición actualizada del proyecto para realizar estudios ambientales	Verano de 2022 Iniciación del estudio de Slauson/A Line a Union Station	Verano de 2024 La Junta Directiva aprueba el Documento Ambiental Final
			Otoño de 2024 La Junta Directiva adopta el Plan de la primera y última milla
			Verano de 2024 La Administración Federal de Transporte (FTA, en inglés) emite un Registro de Decisión (ROD, en inglés) para el EIS definitivo
			Otoño de 2024 Presentación a la Junta Directiva de las conclusiones de estudio sobre la línea Slauson/A Line a Union Station

Fase del proyecto

^A Un análisis de alternativas

^B Análisis ambiental

Cronograma sujeto a cambios

LÍNEA DE SOUTHEAST GATEWAY DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO



Se anticipa que este proyecto 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 y A Line, así como a la red de transporte regional

del Condado de Los Angeles. Servicio de Metro en el centro de Los Angeles dará acceso a los usuarios del Línea de Southeast Gateway a transbordar en la estación de Slauson/A Line para conectar más allá del centro de Los Angeles a Azusa.

Proceso de planificación ambiental

El proceso ambiental del proyecto 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 Borrador de EIS/EIR se publicó en julio de 2021 y generó más de 450 comentarios formales. Después de este proceso, la Junta Directiva de Metro seleccionó la LPA en enero de 2022.

Como próximo paso, la Junta Directiva de Metro aprobará el documento ambiental final y la Administración Federal de Tránsito dará emisión del Registro de Decisión, anticipado para el verano de 2024.

Coordinación de trenes de mercancías del proyecto

El proyecto incluye un corredor compartido de aproximadamente 11 millas de carga de derecho de paso (ROW, en inglés) que corre a lo largo de los ramales de Wilmington y La Habra (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 ha ejecutado un Memorando de Entendimiento (MOU, en inglés) con UPRR, los Puertos y Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA).

Entrega del proyecto


Para optimizar entrega, el proyecto está procediendo con un modelo de contrato gerente de construcción/contratista general (CM/GC, en inglés) para el alcance de ingeniería avanzada, que incluye la reubicación de servicios públicos, la reubicación de carga y los pasos

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

 SGL@metro.net

 metro.net/sgl

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

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

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.

Funding

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:

- > FY 2022-2028 - \$535M
- > FY 2022-2041 - \$900M

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. 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.