

# ESTACIÓN DESCRIPCIÓN GENERAL

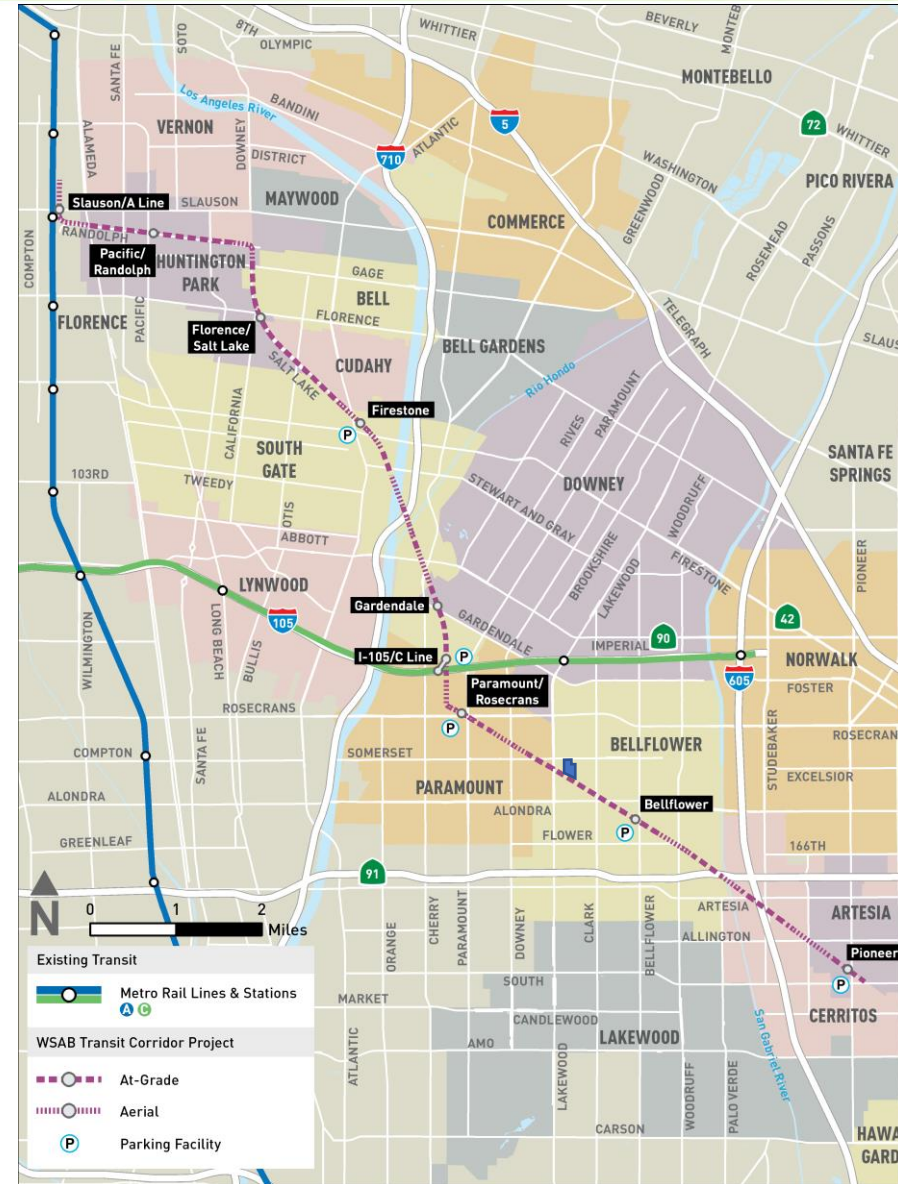


Metro®



# LPA: Slauson Line/A Line a Pioneer Station (14.5 Millas, 9 Estaciones)

- > **14.5 millas**
  - 12.1 millas a nivel
  - 2.4 millas aéreas
- > **9 estaciones WSAB**
  - 6 a nivel
  - 3 aéreas
- > **1 nueva Estación de C Line en la I-105**
- > **5 instalaciones de Park & Ride**
  - 4 lotes de estacionamiento de superficie
  - 1 estructura de estacionamiento
- > **3 cruces de ríos**
  - Río de Los Angeles
  - Canal de Rio Hondo
  - Río San Gabriel
- > **4 cruces de autopistas**
  - SR-91, I-605, I-105, I-710
- > **Cruces de calles**
  - 15 separaciones aéreas a desnivel
  - 30 cruces a nivel
- > **Realineación de carga (8.7 millas)**
- > **Instalación MSF de Bellflower**



# Tren Ligero - Elementos del Sistema



Postes aéreos del sistema de catenaria



Muros contra ruido



Plataforma de la estación (a la mitad de la calle)



Estructura aérea (arriba de la calle)



Cruce a nivel



Barrera de tren



Subestación eléctrica de tracción



Estacionamiento

# ESTACIÓN AMBIENTAL



# Proceso de Desarrollo del Proyecto



ESTAMOS AQUÍ

ESTAMOS AQUÍ



**Primavera de 2013**  
La Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, en inglés) aprobó el análisis de alternativas

**Otoño de 2015**  
La Junta Directiva de Metro recibió el Estudio de Refinamiento Técnico

**Primavera de 2017**  
La Junta Directiva de Metro aprobó las alineaciones del norte

**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)

**Primavera de 2018**  
Informe de análisis actualizado de las alineaciones del norte  
La Junta Directiva de Metro selecciono nuevas alineaciones del norte para estudiarlas en más detalle

**Verano de 2018**  
Reuniones actualizadas de alcance público para la fase ambiental

**Otoño de 2018**  
La Junta Directiva de Metro aprobó la definición actualizada del proyecto para realizar estudios ambientales

**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 2021**  
Publicación del Borrador EIS/EIR  
Revisión y comentarios del público/agencias, audiencias públicas y eventos comunitarios

**Invierno de 2022**  
La Junta directiva de Metro selecciona las alternativas de preferencia a nivel local (LPA, en inglés)

**Verano de 2022**  
Iniciación del estudio del segmento de Slauson a Union Station

**Verano 2023**  
Iniciar los esfuerzos de planificación de la primera y última milla

**Finales de Verano 2023**  
Presentar los resultados del estudio del segmento de Slauson a Union Station a la Junta Directiva de Metro

**Primavera de 2024**  
Lanzamiento del EIS/EIR Final del LPA  
Revisión y comentarios del público/agencias, audiencias públicas y eventos comunitarios  
La Junta Directiva de Metro certifica el EIR Final del LPA

**Verano de 2024**  
La Administración Federal de Transporte (FTA, en inglés) emite un Registro de Decisión (ROD, en inglés) para el EIS definitivo  
La Junta Directiva de Metro aprueba el Plan de primera y última milla (lista de mejoras priorizadas para peatones y bicicletas elegibles para una contribución del 3%)

Fase del proyecto  
<sup>A</sup> Un análisis de alternativas  
<sup>B</sup> Análisis ambiental  
Cronograma sujeto a cambios

# Cronograma del proyecto

Hito/Revisión	Cronograma
<b>1. Slauson/A Line a Pioneer (LPA EIS/EIR Final)</b>	
> La Junta Directiva de Metro certifica el Informe de Impacto Ambiental (EIR) Final	<b>2T 2024</b>
> La FTA emite el Registro de Decisión (ROD) para la Declaración de Impacto Ambiental (EIA) Final	<b>3T 2024</b>
> Comienza el proceso de adquisición de bienes raíces y reubicación	<b>18 a 24 meses (comienza después del ROD)</b>
> Avanzar el diseño (servicios públicos, paso de carga y a nivel) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Q2 2023: publicación de la Solicitud de Propuesta (RFP) de diseño final</li> <li>• Q2 2023: Publicación de la RFP de Gestión de Proyectos Gestión de Construcción</li> </ul>	<b>Abril de 2023</b>
> Ceremonia de inauguración	<b>2025</b>
> Lanzamiento	<b>2035</b>
<b>2. Slauson/A Line a LAUS</b>	
> Reuniones con la comunidad y SWG	<b>Junio - julio de 2023</b>
> Presentar los hallazgos del estudio del segmento de Slauson a LA Union Station a la Junta Directiva de Metro	<b>Finales del verano de 2023</b>

# Cruces de Calles Aéreos Propuestos

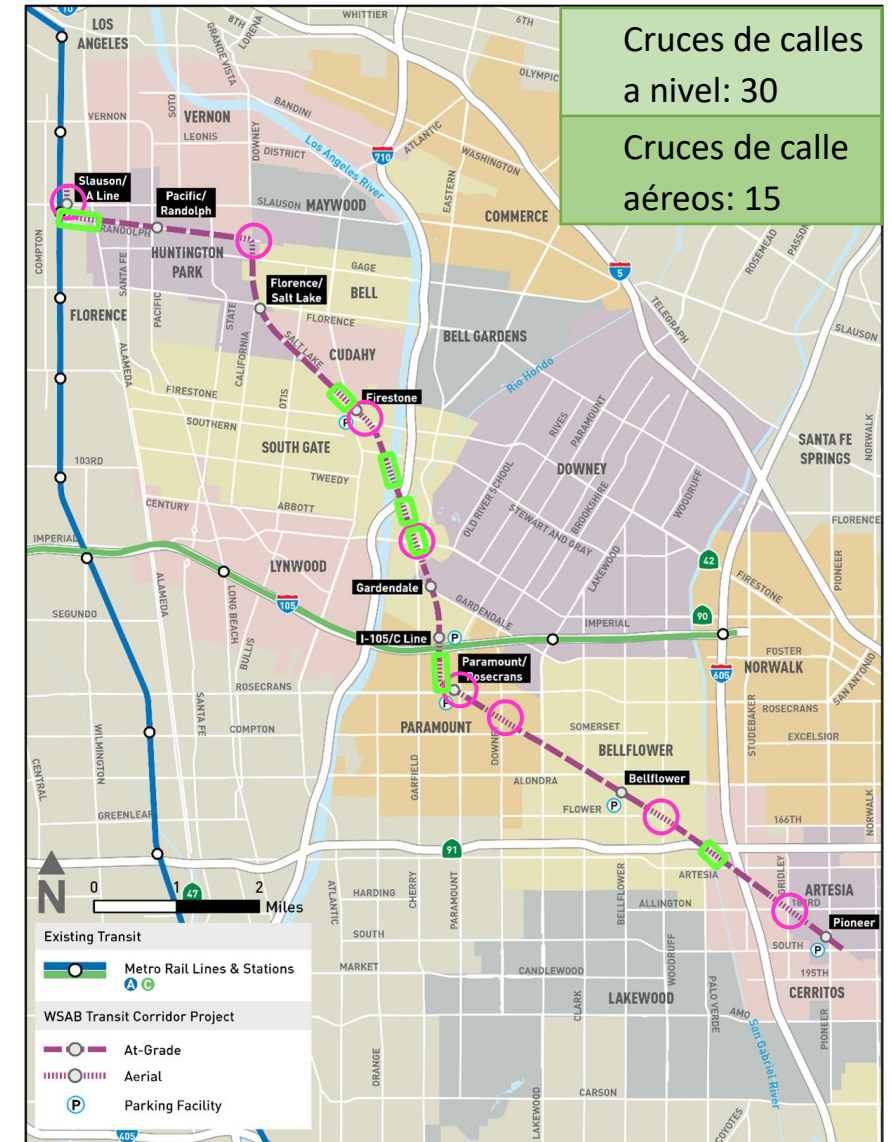
## Política de separación a desnivel de Metro:

### Ubicaciones de las separaciones a desnivel (círculos magenta en el mapa)

- > Slauson Av/Holmes Av (Los Angeles)
- > Randolph Av (Huntington Park)
- > Atlantic Av/Firestone Bl (South Gate)
- > Imperial Hwy/Garfield Av (South Gate)
- > I-105/Norte y South Somerset Ranch Rd (Paramount)
- > Rosecrans Bl/Paramount Bl (Paramount)
- > Downey Av (Paramount)
- > Woodruff Av/Flower St (Bellflower)
- > 183rd St/Gridley Rd (Cerritos)



*Estructuras aéreas LRT (ver secciones resaltadas en verde en el mapa)*

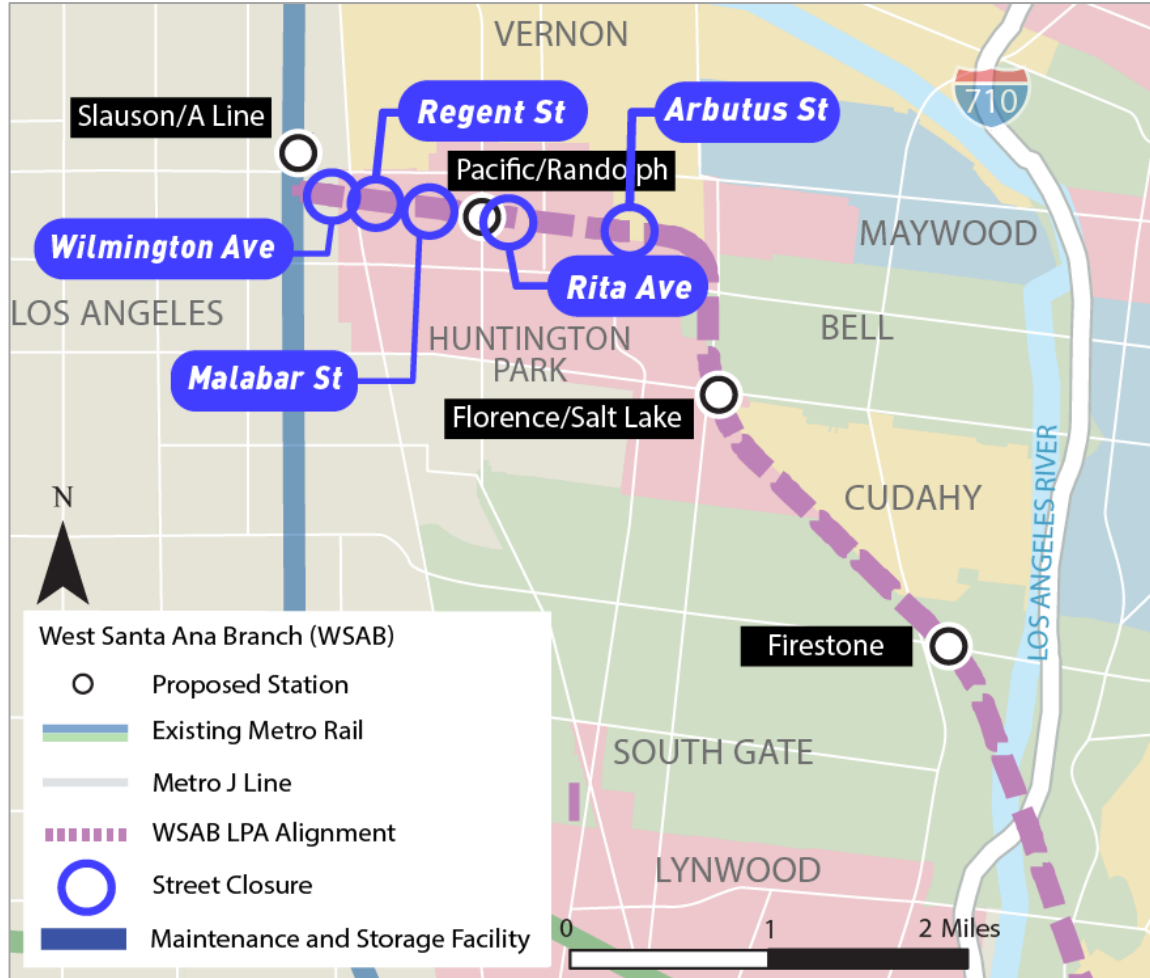


# Ejemplos de Separaciones a Desnivel



Las medidas de separación a desnivel tienen como objetivo minimizar los impactos del tráfico y mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas

# Cierre Propuesto de Calles

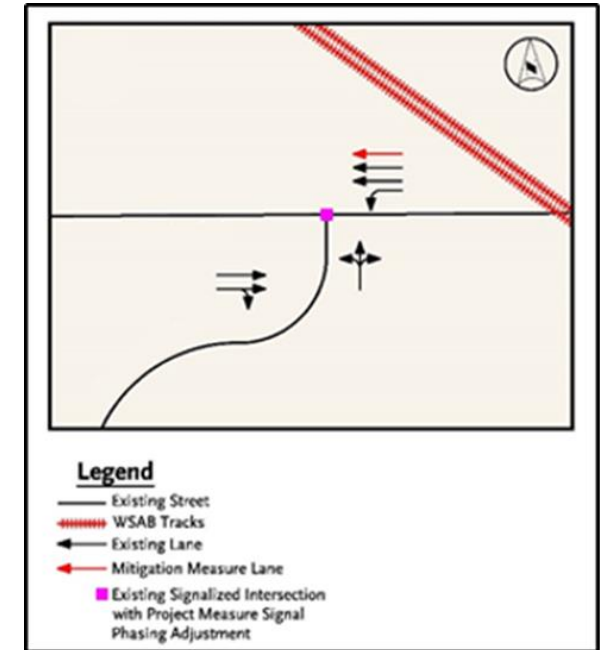


Se está considerando una opción de diseño mediante la cual se cerraría 186th Street pero se mantendría abierta 187th Street como un cruce a nivel

# Mitigaciones Propuestas

- > **Las mejoras en intersecciones** pueden consistir en:
  - Colocar semáforos en las intersecciones
  - Agregar carriles en 1 o más direcciones
  - Extender los carriles para dar vuelta en 1 o más direcciones
- > **Plan de Gestión del Transporte** para gestionar cierres por la construcción, desviaciones, etc.
- > **Monitoreo de Estacionamiento** para evaluar el uso del estacionamiento cerca de las estaciones y trabajar con la jurisdicción para modificar el estacionamiento, de ser necesario, después de la apertura
- > **Programa de Mitigación de Estacionamiento** para abordar la pérdida física de estacionamiento, Metro trabajará con la jurisdicción para modificar el estacionamiento disponible, de ser factible

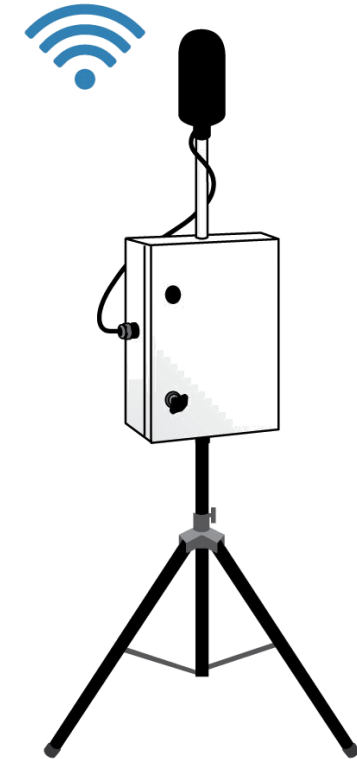
} puede incluir cualquier combinación de estas



*Ejemplo de modificación de la intersección*

# Ruido

- > El potencial del impacto del ruido se analiza utilizando una serie de pasos proporcionados en la guía federal
- > El monitoreo del ruido se llevó a cabo en receptores sensibles - residenciales, estudios de grabación, hospitales, hoteles, escuelas, bibliotecas, iglesias

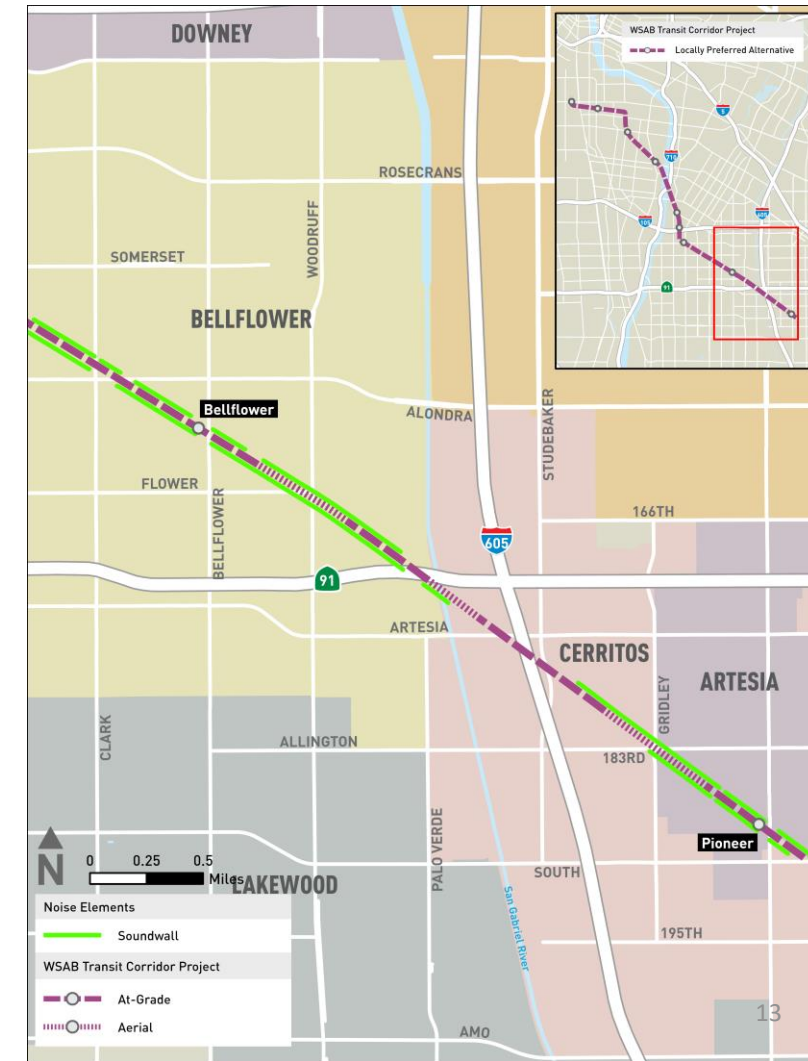
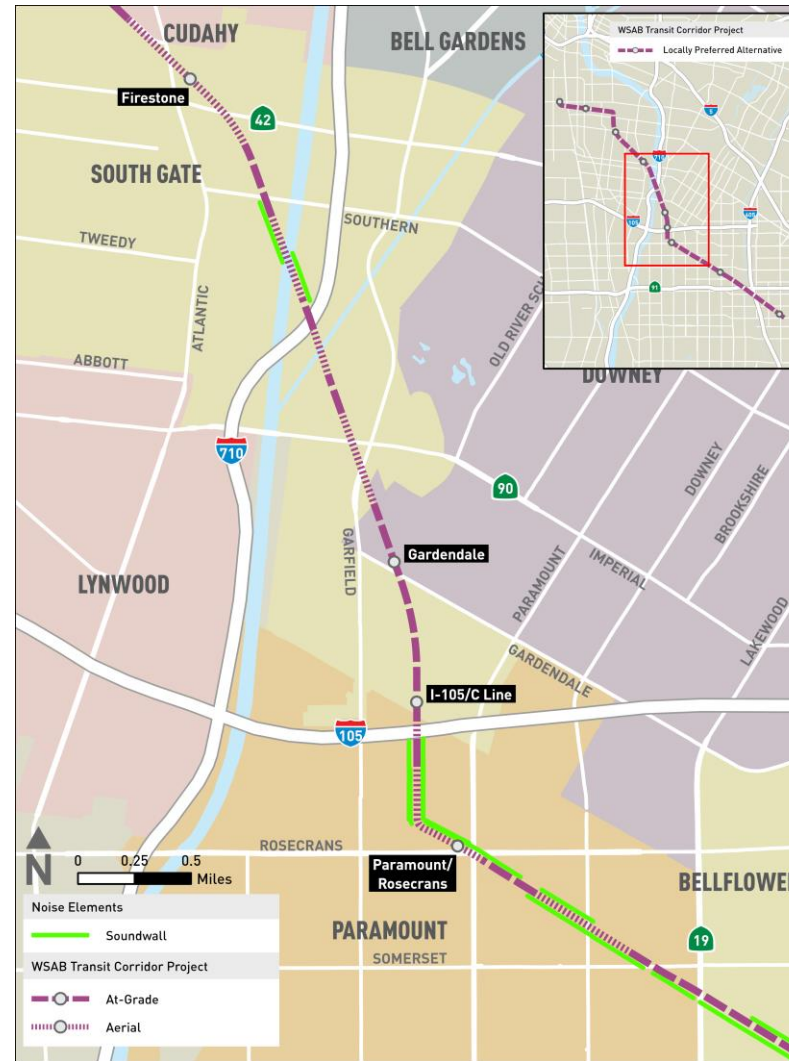


*Receptor de  
ruido*

# Mitigaciones propuestas - Muros contra ruido para las operaciones del LRT

- > Muros contra ruido propuestos adyacentes a la alineación del LRT para reducir los impactos del ruido generado por las operaciones del proyecto (vea las secciones resaltadas en verde)

BORRADOR – SOLO PARA FINES DE DISCUSIÓN – SUJETO A CAMBIOS



# Mitigaciones propuestas - Muros contra ruido para las operaciones del LRT

- > Muros contra ruido propuestos adyacentes a Randolph Street



# Mitigaciones propuestas - Muros contra ruido por la reubicación de carga

- > Muros contra ruido propuestos adyacentes a las vías de carga reubicadas para reducir los impactos del ruido generado por el ruido de la carga (ver las secciones resaltadas en verde)



# Mitigación de Ruido y Vibraciones

## Ejemplos de mitigación del ruido de la construcción



Barreras de ruido temporales

## Ejemplos de mitigación de vibración y ruido de las operaciones



Muros contra ruido



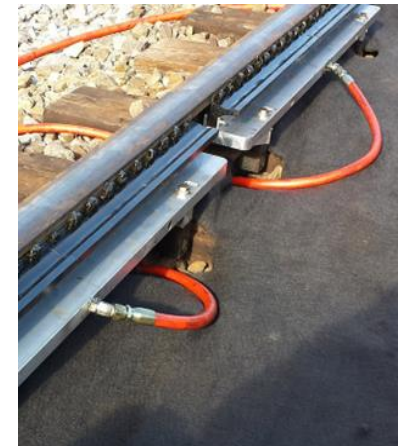
Amortiguadores de rieles



Aparatos de vía o frogs



Bell Shroud



Lubricante de rieles<sup>16</sup>

# Operación del Tren Ligero



En línea con los criterios de diseño de Metro Rail y la CPUC

- > Señales de seguridad
- > Barreras protectoras
- > Barreras de tren
- > Señalización
- > Cruces para la seguridad de los peatones y el tráfico
- > Coordinación con los socorristas

# Equipo de Educación Comunitaria

- > Aumentar la conciencia sobre la seguridad vial
- > Brindar educación a los residentes del condado de Los Angeles
- > Seguridad enfocada en las líneas de los trenes, autobuses y bicicletas de Metro
- > Esfuerzos de seguridad vial
  - Presentaciones comunitarias
  - Recorridos de orientación en materia de seguridad en los trenes
  - Participación en eventos comunitarios
  - Embajadores de seguridad a bordo en los trenes
  - Alcance con la comunidad de adultos mayores

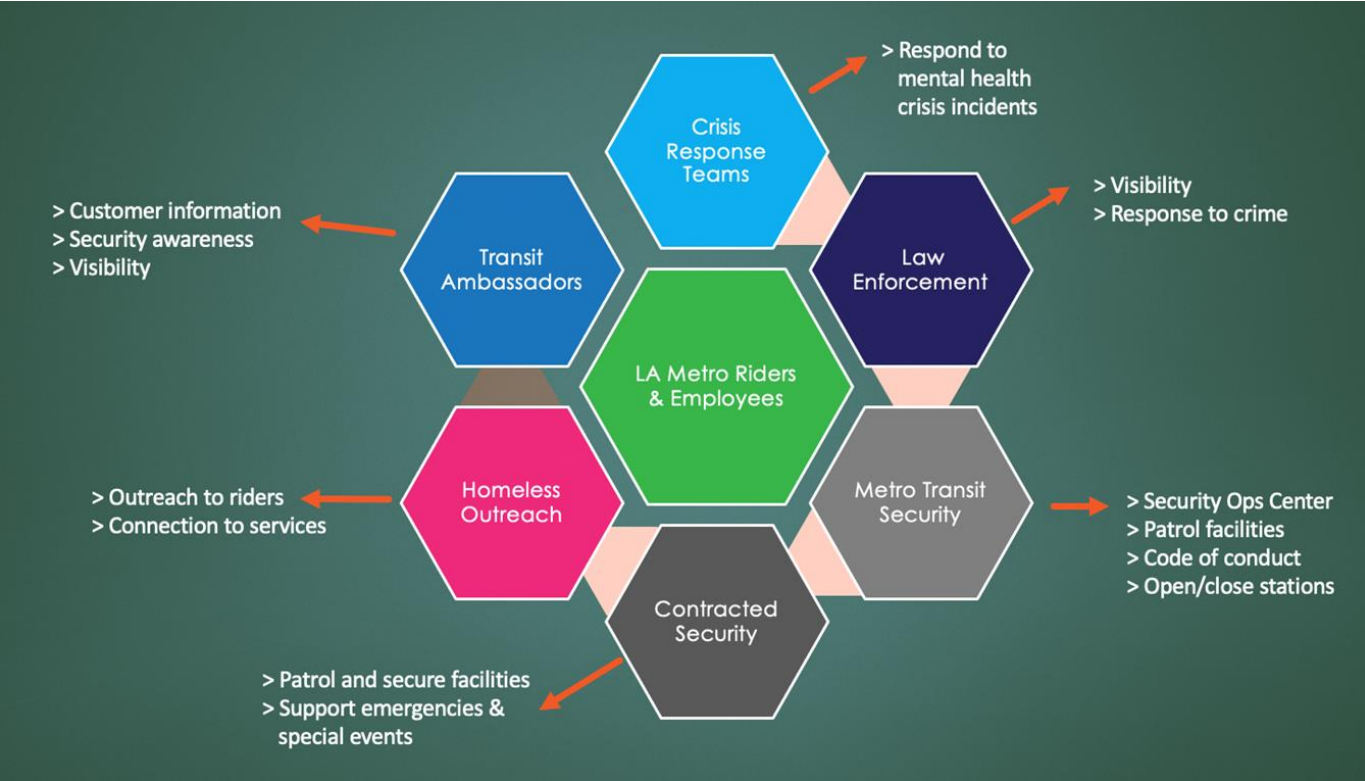


**Transit Safety Programs**

- ☎ 213.922.4080
- ✉ [TransitSafetyPgm@metro.net](mailto:TransitSafetyPgm@metro.net)
- 🌐 [metro.net/ridesafely](http://metro.net/ridesafely)
- 🐦 @LAMetroSafety  
#LAMetroSafety

# Seguridad del Sistema y Orden Público

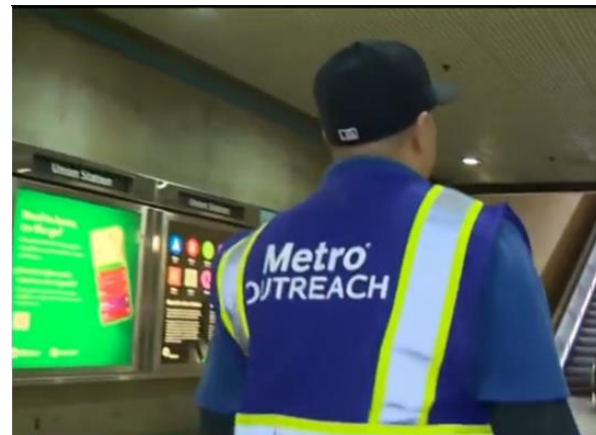
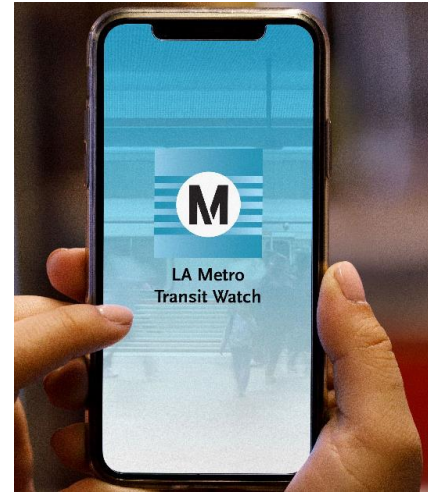
> Metro utiliza un enfoque integral de varias capas para abordar la seguridad pública en el sistema de transporte para garantizar que los usuarios y empleados estén seguros en nuestros autobuses, trenes y estaciones.



# Seguridad del Sistema y Orden Público

## > Metro actualmente está ampliando iniciativas de seguridad adicionales:

- Actualización de Circuito Cerrado de TV (CCTV)
- Cajas de llamadas de emergencia de luz azul
- Aplicación Metro Transit Watch
- Aumento del número de Oficiales de Seguridad de Transporte
- Aumento del número de equipos de intervención en casos de crisis y participación con personas desamparadas



# ESTACIÓN DE BIENES RAÍCES



Metro®

# Término de Adquisición de Bienes Raíces Clave

- > **Ley Uniforme de Reubicación y la Ley Estatal:**
  - Proporcionar directrices para el tratamiento uniforme, justo y equitativo de las personas o empresas afectadas por un proyecto financiado por el gobierno federal o estatal



# Proceso de Adquisición y Negociación

## Avalúo

- Avalúo de Bienes Inmuebles
- Avalúo de muebles, accesorios fijos y equipo (si es necesario)
- Requerido para la adquisición por parte del gobierno de todas las participaciones en bienes inmuebles.



## Adquisición

- Se hacen ofertas a los propietarios
- Proceso de negociación
- Depósito



## Reubicación

- Una persona o empresa desplazada como resultado de una adquisición u otros impactos del proyecto es elegible para Asistencia de Reubicación
- Propietarios e inquilinos - "Desplazados"

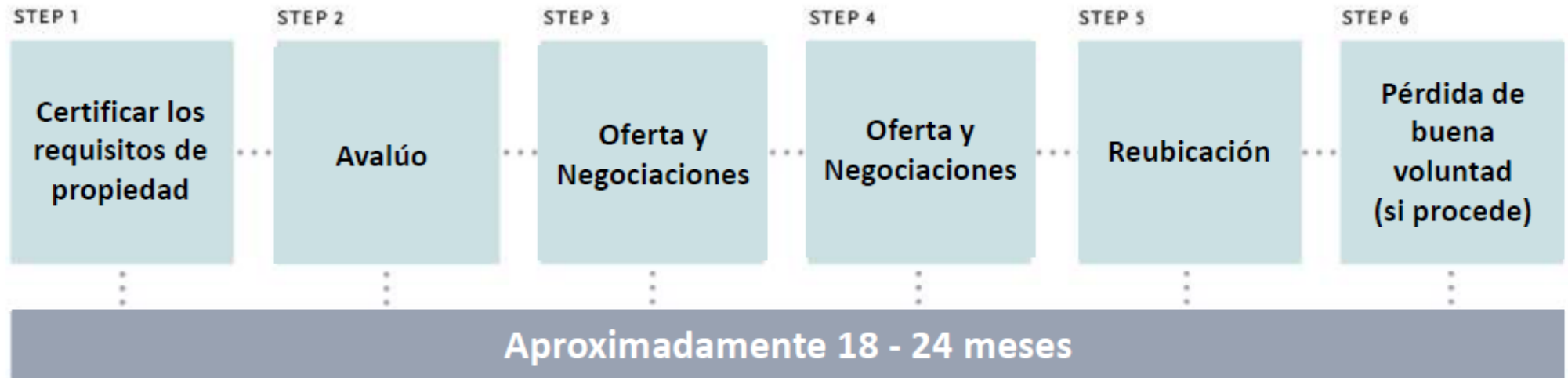
El tiempo para el proceso de adquisición es de aproximadamente 2 años

# Actividades Previas a la Adquisición

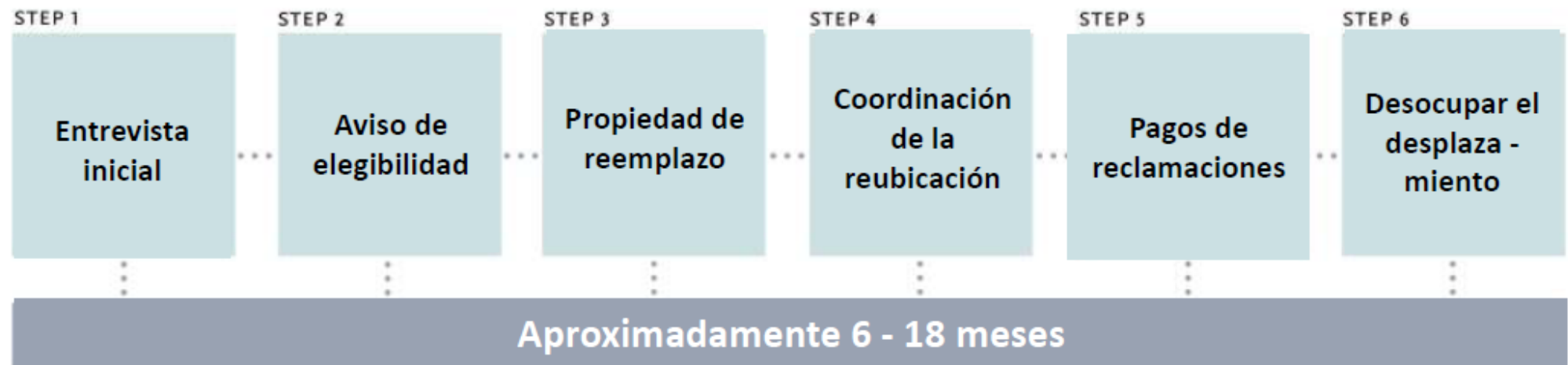
- > Contacto con el propietario/inquilino de la propiedad
- > Aviso de intención de realizar un avalúo
- > Fase 1/Pruebas de plomo y asbesto y
- > Evaluación Ambiental de la Fase 2 (si se requiere)
- > Coordinación de la reubicación

# Procesos Generales de Adquisición y Reubicación Propuestos

- > El proceso de adquisición generalmente comienza después de concluir el proceso ambiental



## Procesos de reubicación



# Proceso Típico de la Reubicación

- |   |  |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Preparar el plan de la reubicación</li><li>2. Avisos de información general</li><li>3. Entrevistar a los posibles desplazados</li><li>4. Brindar servicios de asesoría</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>5. Proporcionar un Aviso de Elegibilidad</li><li>6. Proporcionar un Aviso Informativo de 90 Días</li><li>7. Proporcionar un Aviso de 30 Días para Desocupar</li><li>8. Procesar reclamaciones de reubicación</li></ol> |
|---|--|

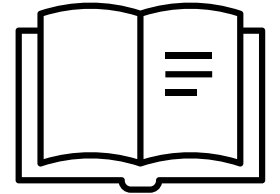
# Determinación de la Necesidad de Adquirir Propiedades

- > Se realiza de acuerdo con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)
- > Las necesidades de adquisición de propiedades se evalúan y revelan como parte de la Declaración de Impacto Ambiental/Informe de Impacto Ambiental (EIS/EIR)
- > Durante este proceso, se evalúan diversas alternativas del proyecto y se identifican posibles adquisiciones de propiedades
- > La lista final de propiedades no se determina sino hasta el final del proceso cuando se adopta el estudio que se está realizando
- > La Ley de Reubicación Uniforme y la Ley Estatal proporcionan directrices para el tratamiento uniforme, justo y equitativo de las personas o empresas afectadas por un proyecto financiado por el gobierno federal o estatal
- > La participación pública siempre es una parte importante de estos estudios

18-24 meses  
después de la  
autorización  
ambiental

1

**Autorización ambiental**



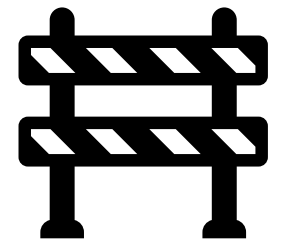
2

**Negociación y adquisición**



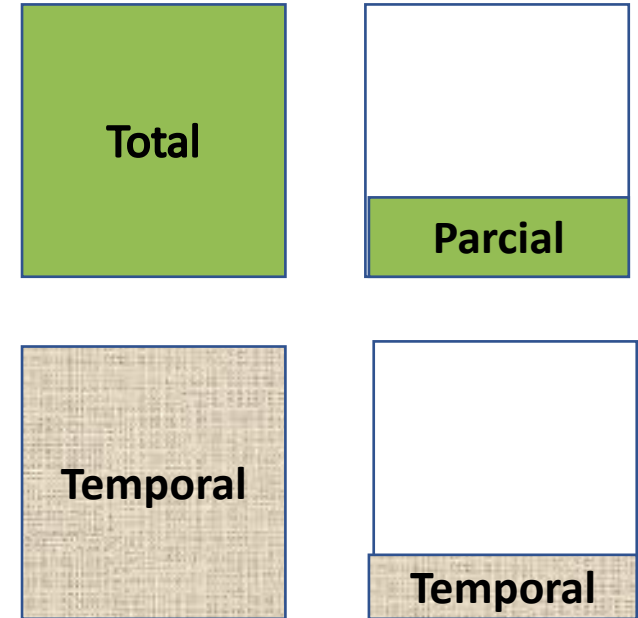
3

**Construcción**



# Tipos de Adquisiciones de Propiedades

- > Diferentes tipos de adquisiciones de propiedades.
  - **Adquisiciones de propiedades totales y parciales** (derecho de paso del proyecto, instalaciones de almacenamiento y mantenimiento, estaciones)
  - **Zona de Preparación de la Construcción Temporal** (zona de preparación de la construcción, almacenamiento de equipos/materiales, estacionamiento de vehículos de la construcción, etc.)
  - **Servidumbres Subterráneas** (derecho de paso subterráneo, reubicación de servicios públicos y otras instalaciones)
- > Las adquisiciones de propiedades y desplazamientos, incluyendo la reubicación de residentes, están reguladas por las políticas federales, estatales y locales.



# ¿Qué Servicios y Actividades realiza Metro Real Estate?

- > Alcance de propietarios/inquilinos
- > Titularidad y trabajo topográfico y autorización
- > Preavalúo y avalúo
- > Preadquisición, Adquisición, Negociación, Posadquisición



# Compensación a los Propietarios Afectados

Metro está obligado a proporcionar una compensación justa a los propietarios por la compra o uso de su propiedad

- > Paso 1: Metro obtendrá un avalúo de la propiedad para establecer el valor
  - El avalúo considerará varios factores, que incluyen la ubicación, tamaño, mayor/mejor uso de la propiedad y la venta reciente de propiedades similares en el área
- > Paso 2: Se hará una oferta al dueño de la propiedad
  - Se le dará tiempo al propietario para que obtenga su propio avalúo si así lo desea, y para tener una amplia conversación con Metro sobre su opinión respecto del valor de la propiedad.
  - El objetivo es llegar a un acuerdo negociado con el propietario siempre que sea posible
- > Al no lograr alcanzar un acuerdo negociado puede dar lugar a que Metro ejerza su derecho de expropiación para adquirir la propiedad
  - Los procedimientos de derecho de expropiación requieren la aprobación específica de la Junta Directiva de Metro

# Propiedades Arrendadas Después de la Construcción

- > Una vez que concluya la construcción del proyecto, Metro devolverá las propiedades arrendadas al dueño de la propiedad
- > El dueño de la propiedad podrá entonces desarrollar la propiedad de acuerdo con los reglamentos de zonificación locales
- > En los casos en que Metro haya obtenido el título de pleno dominio, cualquier parte de la propiedad de Metro que ya no se necesite para fines públicos después de la construcción puede venderse o ponerse a disposición para un desarrollo conjunto sujeto a las normas de uso de suelo y procesos de aprobación locales
- > Si un proyecto de desarrollo conjunto es factible, Metro generalmente emitirá una Solicitud de Propuestas (RFP) en busca de propuestas de desarrollo para la propiedad en particular.

# Inquilinos / Propiedades Ocupadas por un Tercero Distinto del Dueño

- > Los propietarios ocupantes o inquilinos que ocupan una propiedad que se adquiere para un proyecto público pueden tener derecho a beneficios de reubicación
- > Los reglamentos federales y estatales prevén pagos para ayudar en la reubicación de su negocio o residencia
- > Sus beneficios de reubicación serán explicados en detalle por el personal de Metro o un consultor contratado por Metro.
- > Nadie estará obligado a reubicarse de su propiedad hasta que se le haya dado un aviso por escrito de al menos 90 días para mudarse

# ESTACIÓN DE REFINAMIENTOS DE DISEÑO



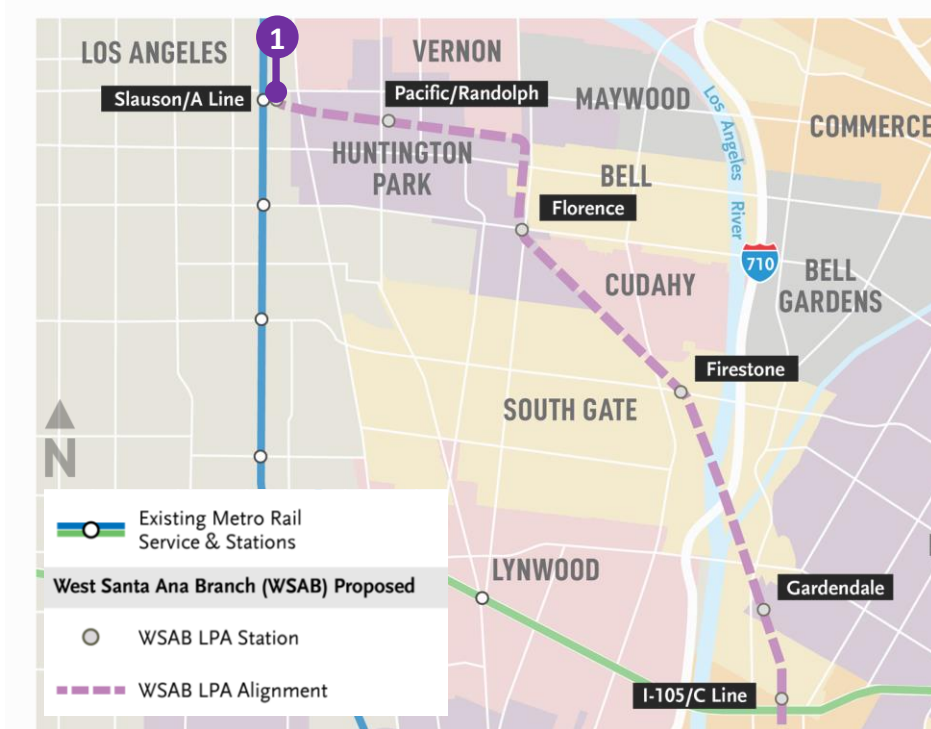
Metro®

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto

- > Desde abril de 2022: Se celebraron más de 150 reuniones de coordinación con ciudades y terceros, incluyendo UPRR/Ports, CPUC, Caltrans, USACE y otros
- > Se están realizando estudios para responder a los comentarios y reflejar las mejoras en el diseño que incluyen, pero no se limitan a:
  - Evaluación aérea de la Subdivisión de San Pedro
  - Evaluaciones de cierres y aperturas de carreteras de la CPUC y ciudades
  - Actualizaciones a la metodología de análisis de ruido, medidas del proyecto y mitigación
  - Preparación de múltiples simulaciones visuales en varios lugares
  - Evaluación de los efectos del estacionamiento en Huntington Park, Bell, South Gate, Cudahy, Paramount, Bellflower, Cerritos y Artesia
- > Se identificaron varias mejoras en el diseño del proyecto para responder a los comentarios y aportes de las partes interesadas



# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



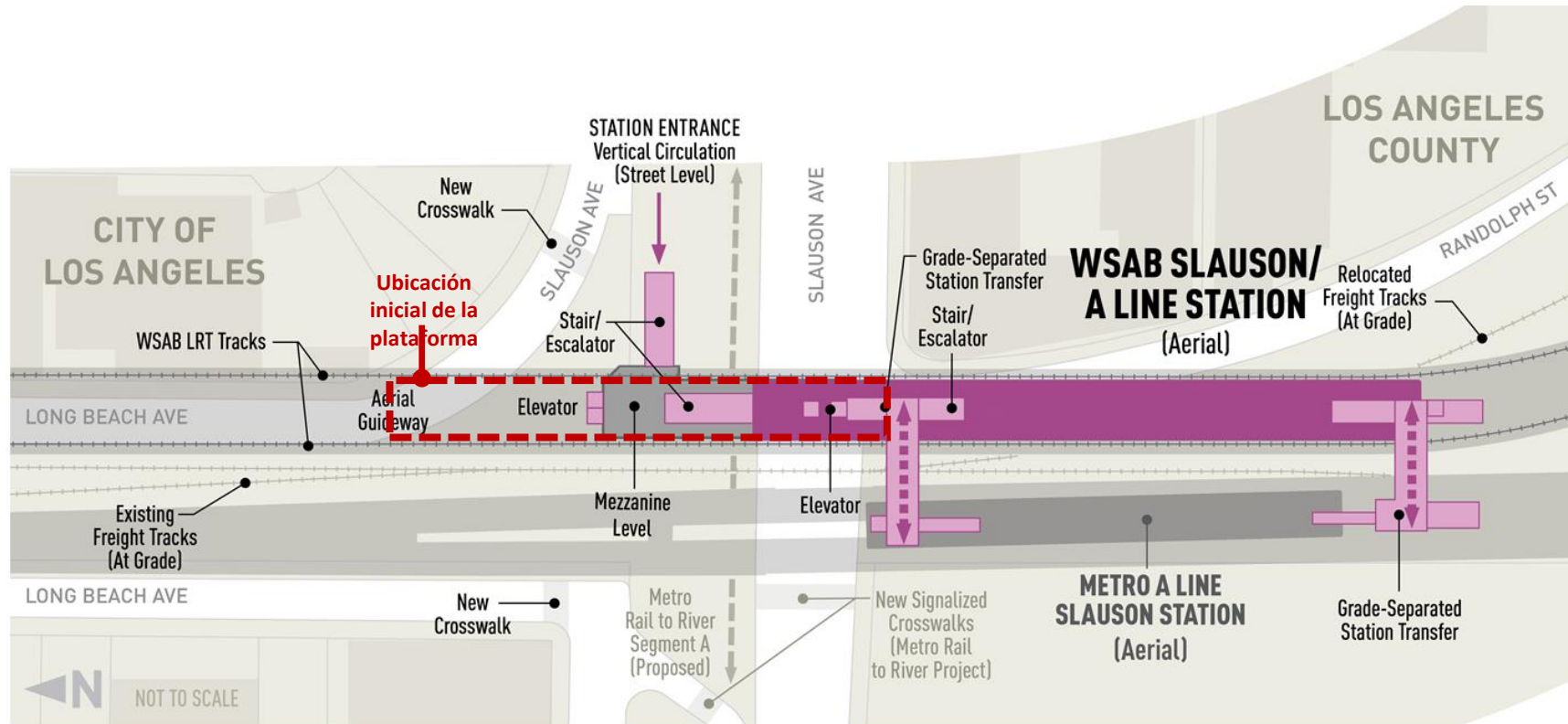
## Mejoras en el Diseño del Proyecto

- 1 Estación Slauson/Line A:
  - La plataforma WSAB se desplazó aprox. 325 pies hacia el sur
  - Se agregó circulación vertical/peatonal adicional

### Ciudad de Huntington Park

- 2 Abrir cruces previamente cerrados en Albany St y Rugby Bl
- 3 Cerrar cruces previamente abiertos en Malabar St y Arbutus Av
- 4 Intercambiar vías de carga (lado norte del ROW) y vías del LRT (lado sur del ROW) a lo largo de La Habra Branch
  - Agregar muros contra ruido en Randolph St (coordinación en curso con UPRR)

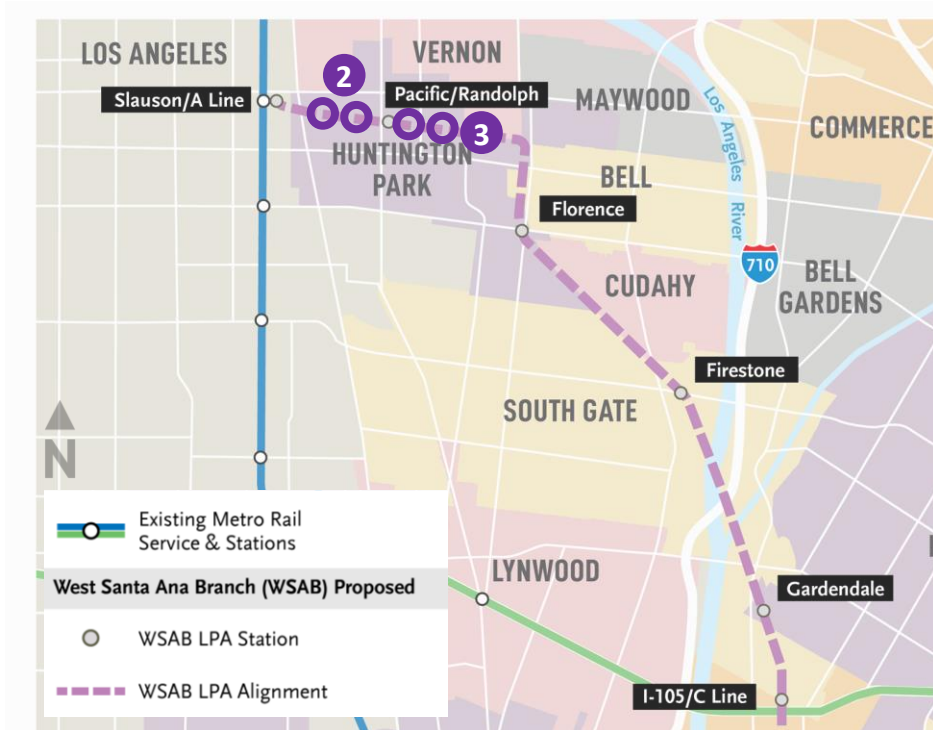
# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Mejoras a la Estación Slauson/A Line

- > La plataforma WSAB se desplazó aproximadamente 325 pies hacia el sur
- > Se agregó circulación vertical/peatonal adicional para transbordos de estaciones en separaciones a desnivel

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



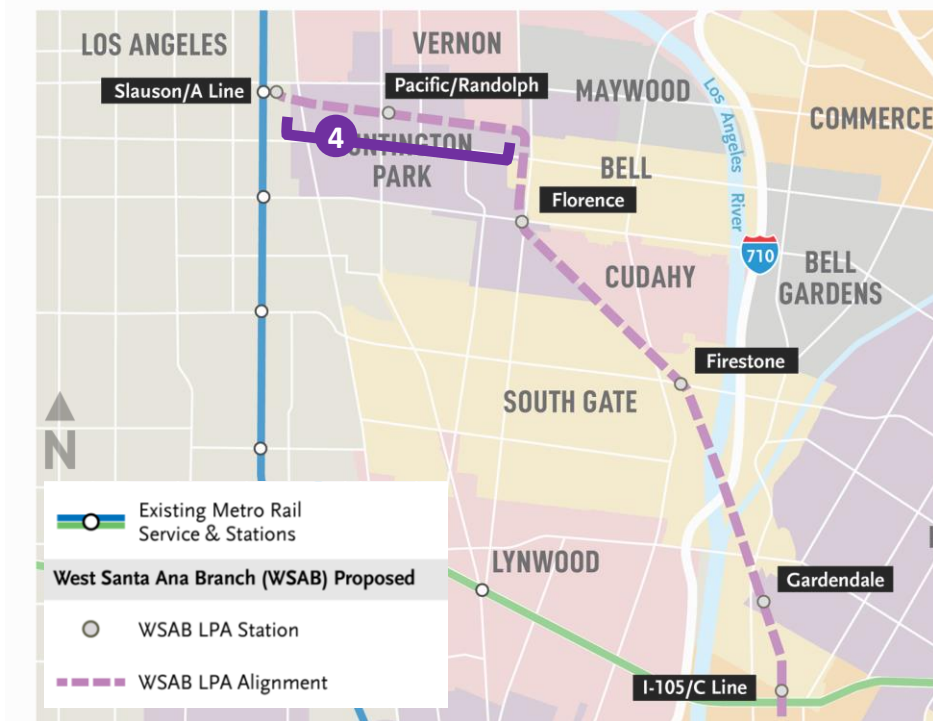
## Mejoras en el Diseño del Proyecto

- 1 Estación Slauson/Line A:
  - La plataforma WSAB se desplazó hacia el sur
  - Se agregó circulación vertical/peatonal adicional

### Ciudad de Huntington Park

- 2 Abrir cruces previamente cerrados en Albany St y Rugby Bl
- 3 Cerrar cruces previamente abiertos en Malabar St y Arbutus Av
- 4 Intercambiar vías de carga (lado norte del ROW) y vías del LRT (lado sur del ROW) a lo largo de Randolph Street
  - Agregar muros contra ruido en Randolph St (coordinación en curso con UPRR)

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Mejoras en el Diseño del Proyecto

- 1 Estación Slauson/Line A:
  - La plataforma WSAB se desplazó hacia el sur
  - Se agregó circulación vertical/peatonal adicional

### Ciudad de Huntington Park

- 2 Abrir cruces previamente cerrados en Albany St y Rugby Bl
- 3 Cerrar cruces previamente abiertos en Malabar St y Arbutus Av
- 4 Intercambiar vías de carga (lado norte del ROW) y vías del LRT (lado sur del ROW) a lo largo de Randolph Street
  - Agregar muros contra ruido en Randolph St (coordinación en curso con UPRR)

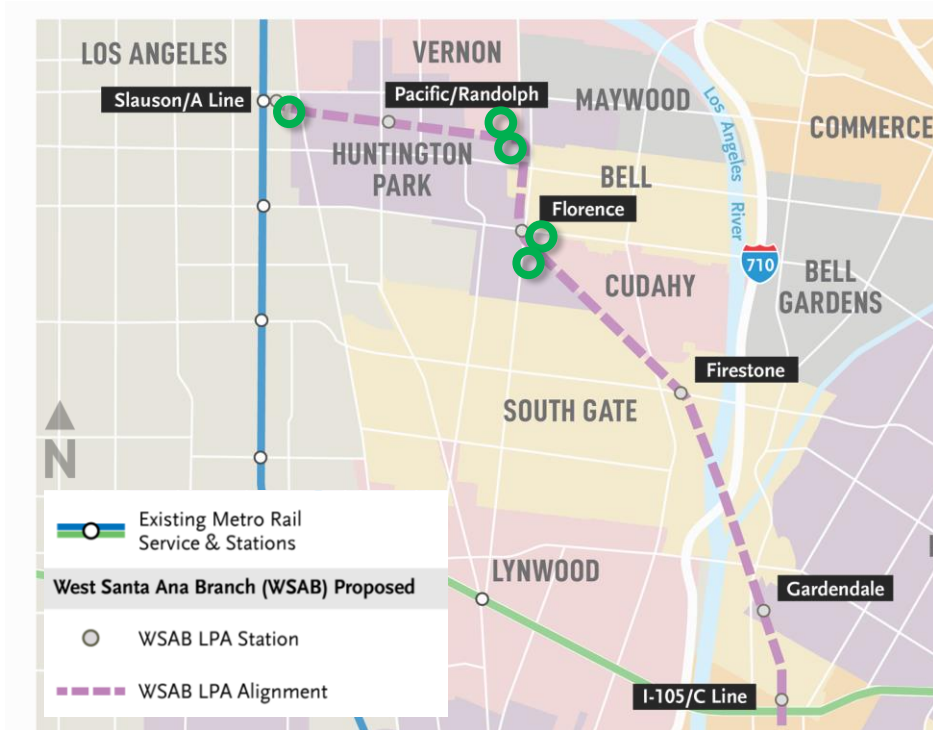
# EIS/EIR Final: Refinamientos en la Definición del Proyecto



4

*Mirando hacia el este en Randolph St cerca de Miles Ave*

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto

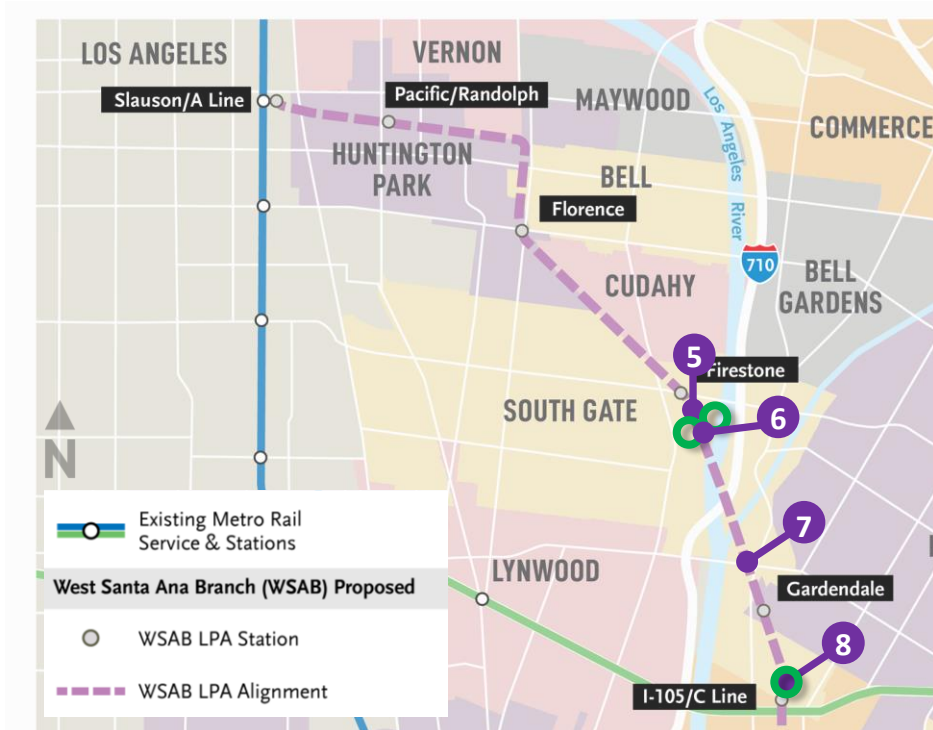


## Mejoras en el Diseño del Proyecto

### Ciudad de Huntington Park

- **Otras Mejoras:**
  - Vueltas a la izquierda restringidas en Santa Fe Av, Pacific Bl, Miles Av y State St
  - La nueva ubicación del sitio TPSS dentro del derecho de paso (ROW) de carga evita conflictos con futuros desarrollos (al este de State St)
  - Se eliminaron los sitios de TPSS opcionales 16E y 12E
  - Nueva zona de almacenamiento dentro del derecho de paso (ROW) de carga (al este de State St y Randolph St)
  - El diseño revisado eliminó los impactos del estacionamiento en San Antonio Elementary School y Magnet Center
  - El diseño revisado cerca de Florence Station evita afectar el pozo de agua existente

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto

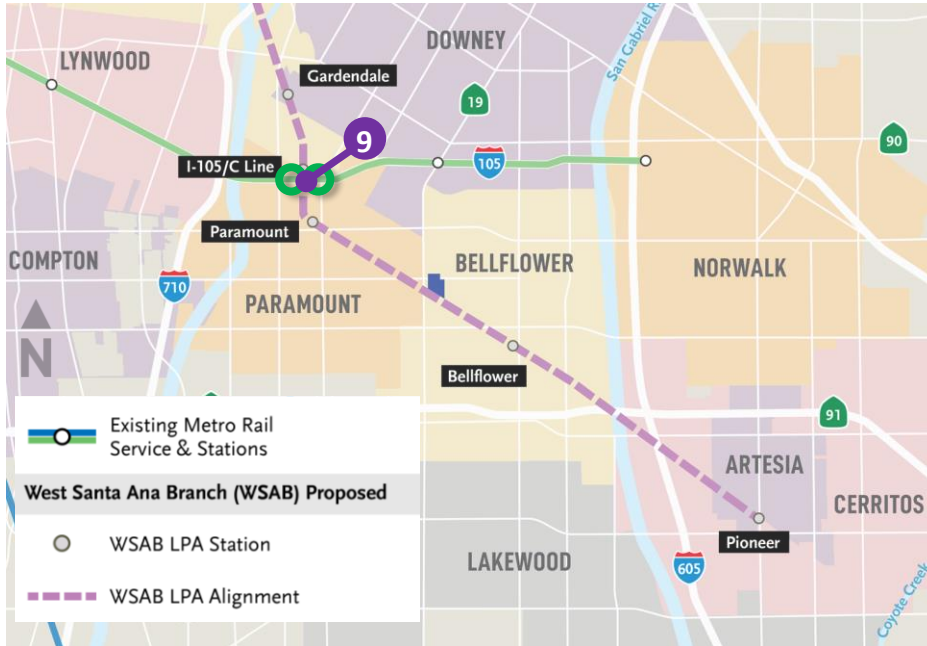


## Mejoras en el Diseño del Proyecto

### Ciudad de South Gate

- 5 Se actualizó el diseño para incluir una conexión de vía de carga rediseñada al norte de Rayo Av.
  - 6 Se identificó una nueva zona de almacenamiento al este del derecho de paso (ROW) de carga entre Rayo Av y Southern Av
  - 7 Se extendió el puente LRT sobre Imperial Hwy norte para mantener el acceso de carga existente a la parcela
  - 8 Se agregó un nuevo camino de entrada para acceso al estacionamiento en el lado este de las vías, frente a Century Bl
    - Se eliminó el estacionamiento del lado oeste de las vías en Century Bl, se reubicó todo el estacionamiento al este de las vías en la I-105/C Line
- Otras Mejoras:**
- Se identificó una nueva zona de almacenamiento dentro del derecho de paso (ROW) de la Subdivisión de San Pedro al este de las vías de carga, al norte de Imperial Hwy
  - Se incluyó el Sitio de TPSS opcional en el estacionamiento modificado en la estación de la I-105/C Line

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Mejoras en el Diseño del Proyecto

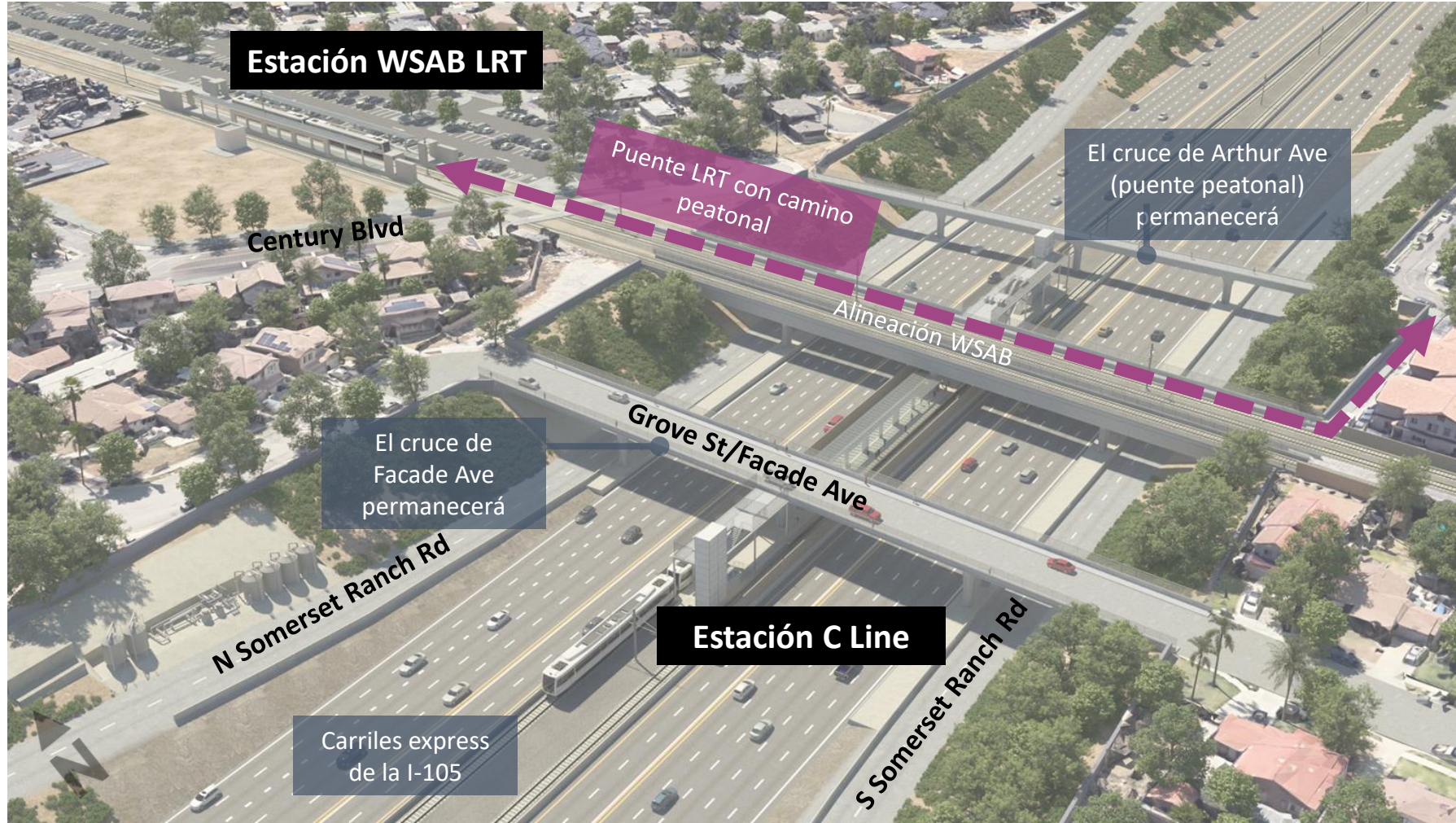
### Caltrans

- 9 Los puentes de Arthur Av y Facade Av ya no necesitan ser demolidos:
- Se rediseñó el puente de carga I-105 a 4 tramos
  - Se modificó la circulación/acceso vertical para que la salida de emergencia solo sea en el puente de Facade Av
  - Se agregaron escaleras eléctricas al acceso este a la estación C-Line a lo largo de la I-105

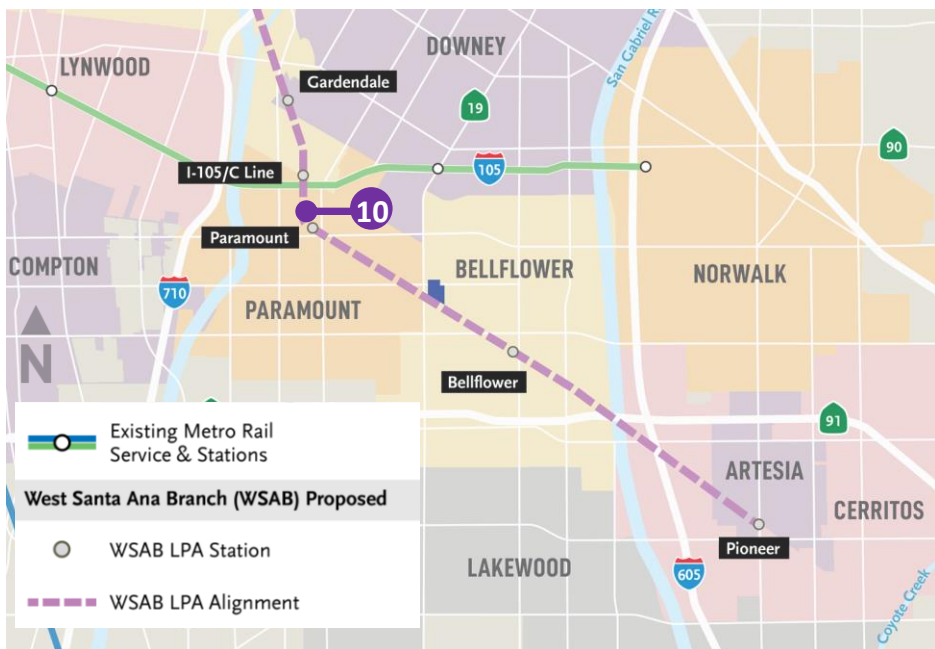
### Ciudad de Paramount

- 10 Se agregó una barrera de privacidad a lo largo de la alineación aérea adyacente a las residencias
- 11 Se rediseñó el puente peatonal en Paramount High School (anteriormente túnel peatonal)

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Mejoras en el Diseño del Proyecto

- 9 Los puentes de Arthur Av y Facade Av ya no necesitan ser demolidos:
- Se rediseñó el puente de carga I-105 a 4 tramos
  - Se modificó la circulación/acceso vertical para que la salida de emergencia solo sea en el puente de Facade Av
  - Se agregaron escaleras eléctricas al acceso este a la estación de C-Line a lo largo de la I-105

## Ciudad de Paramount

- 10 Se agregó una barrera de privacidad a lo largo de la alineación aérea adyacente a las residencias
- 11 Se rediseñó el puente peatonal en Paramount High School (anteriormente túnel peatonal)

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto

## Ejemplos de Barreras de Privacidad de Trenes Ligeros

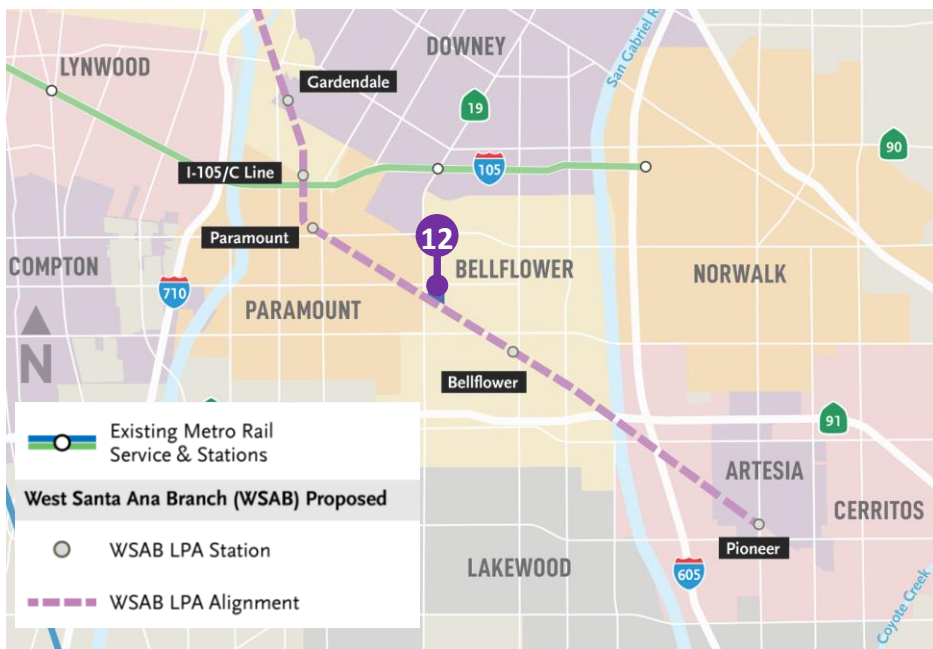
Paneles de privacidad translúcidos sobre muro de contención con paisajismo



Paneles de privacidad sólidos sobre el muro contra ruido



# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Mejoras en el Diseño del Proyecto

### Ciudad de Bellflower

12

Se desplazó la entrada del sitio de la MSF aproximadamente 125 pies para alinearla con Bayou Av, se agregó un cruce peatonal y semáforo en Somerset Bl



#### Otras Mejoras:

- Se agregaron vueltas a la izquierda protegidas y semáforos en Los Angeles y Clark Av.
- Se redujeron los impactos de estacionamiento en el parque de casas móviles (estacionamiento reubicado dentro de la propiedad)

### Ciudad de Cerritos

13

Se cambió la entrada del estacionamiento *park-and-ride* aproximadamente 50 pies para alinear el acceso a Solana Pl (intersección señalizada; se desplazó la estructura aproximadamente 25 pies para permitir la salida del callejón, se agregó piso adicional para mantener 1,100 lugares de estacionamiento)



#### Otras Mejoras:

- Relleno de contención rediseñado para columnas estructurales en el lado sureste del cruce de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd
- Reubicación de la TPSS del lado noroeste al sureste de la intersección de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto

## Instalación de Almacenamiento/Mantenimiento de Bellflower (MSF)

- > Se desplazó la entrada del sitio de la MSF aproximadamente 125 pies para alinearla con Bayou Av
- > Se agregó un cruce peatonal y semáforo en Somerset Bl, con vuelta a la derecha dedicada para acceder a la MSF

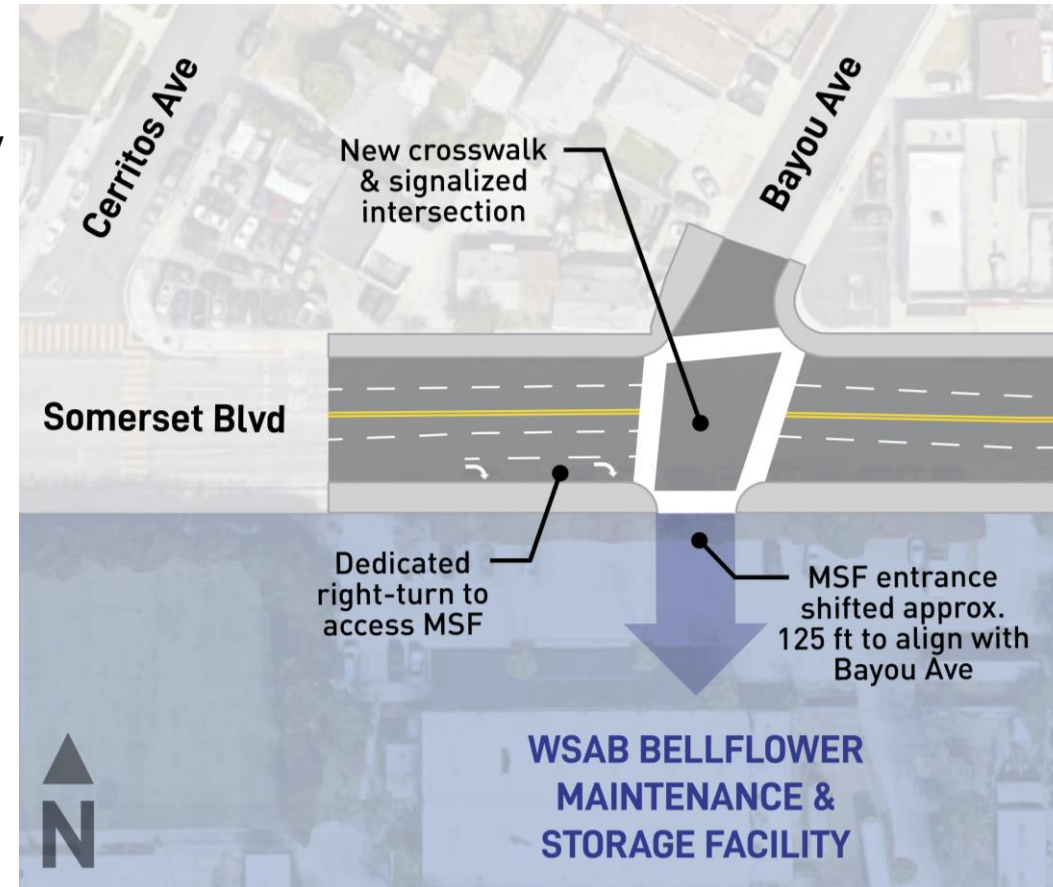
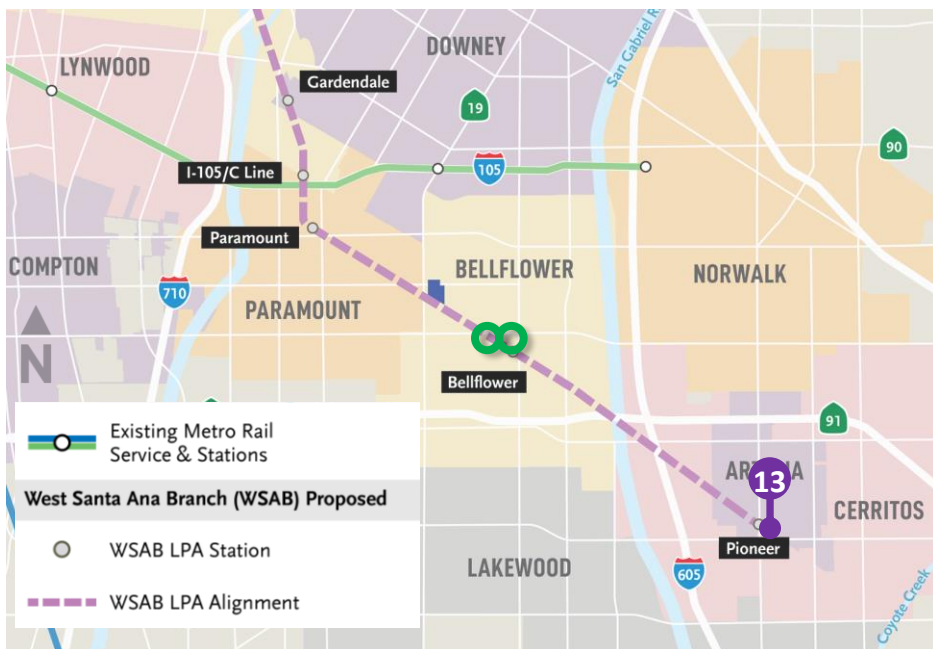


Diagrama de Acceso a la MSF de Bellflower

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Mejoras en el Diseño del Proyecto

### Ciudad de Bellflower

12

Se desplazó la entrada del sitio de la MSF aproximadamente 125 pies para alinearla con Bayou Av, se agregó un cruce peatonal y semáforo en Somerset Bl



#### Otras Mejoras:

- Se agregaron vueltas a la izquierda protegidas y semáforos en Los Angeles y Clark Av.
- Se redujeron los impactos de estacionamiento en el parque de casas móviles (estacionamiento reubicado dentro de la propiedad)

### Ciudad de Cerritos

13

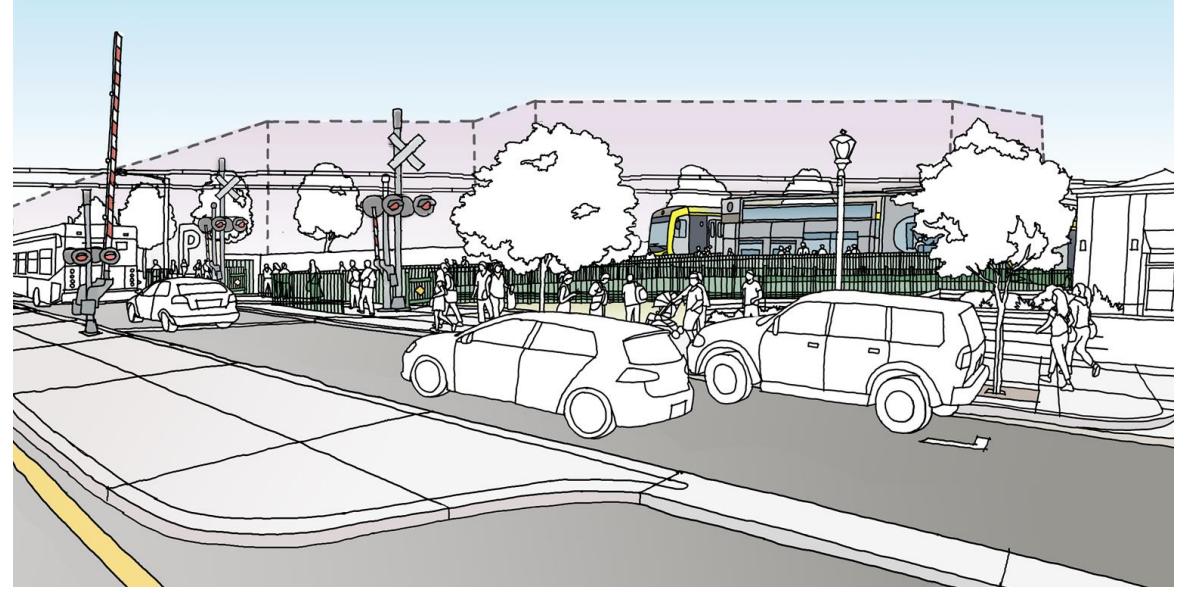
Se desplazó la entrada del estacionamiento *park-and-ride* aprox. 50 pies para alinear el acceso a Solana Pl (intersección señalizada; se desplazó la estructura aprox. 25 pies para permitir la salida del callejón, se agregó piso adicional para mantener 1,100 lugares de estacionamiento)



#### Otras Mejoras:

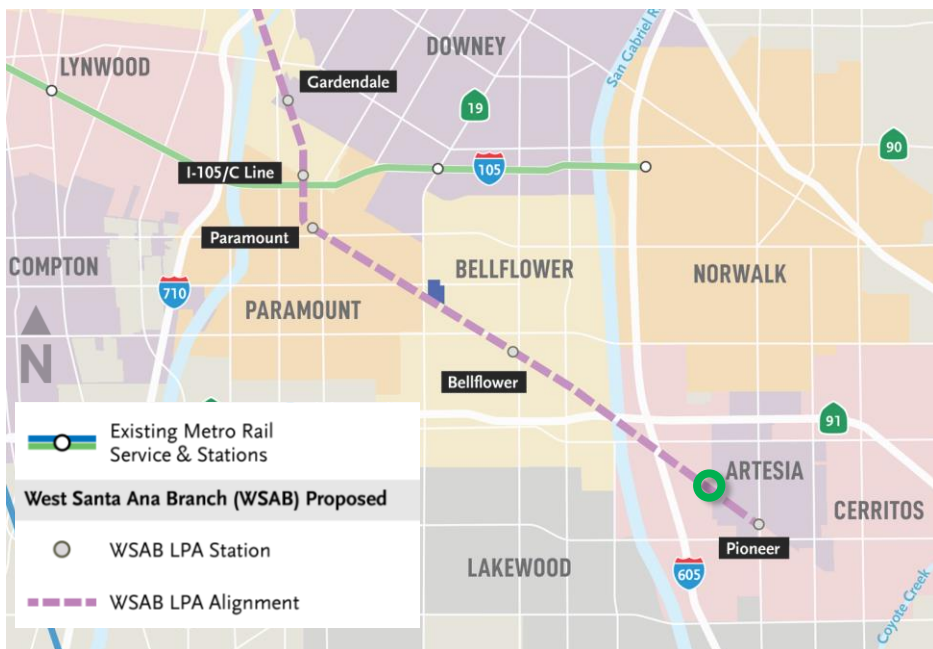
- Relleno de contención rediseñado para columnas estructurales en el lado sureste del cruce de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd
- Reubicación de la TPSS del lado noroeste al sureste de la intersección de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



Viendo hacia el sur en Pioneer Bl hacia Pioneer Station y la estructura del estacionamiento (más allá)  
*Nota: La estructura del estacionamiento se seguirá desarrollando aún más en coordinación con la Ciudad*

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Mejoras en el Diseño del Proyecto

### Ciudad de Bellflower

12

Se desplazó la entrada del sitio de la MSF aproximadamente 125 pies para alinearla con Bayou Av, se agregó un cruce peatonal y semáforo en Somerset Bl

**Otras Mejoras:**

- Se agregaron vueltas a la izquierda protegidas y semáforos en Los Angeles y Clark Av.
- Se redujeron los impactos de estacionamiento en el parque de casas móviles (estacionamiento reubicado dentro de la propiedad)

### Ciudad de Cerritos

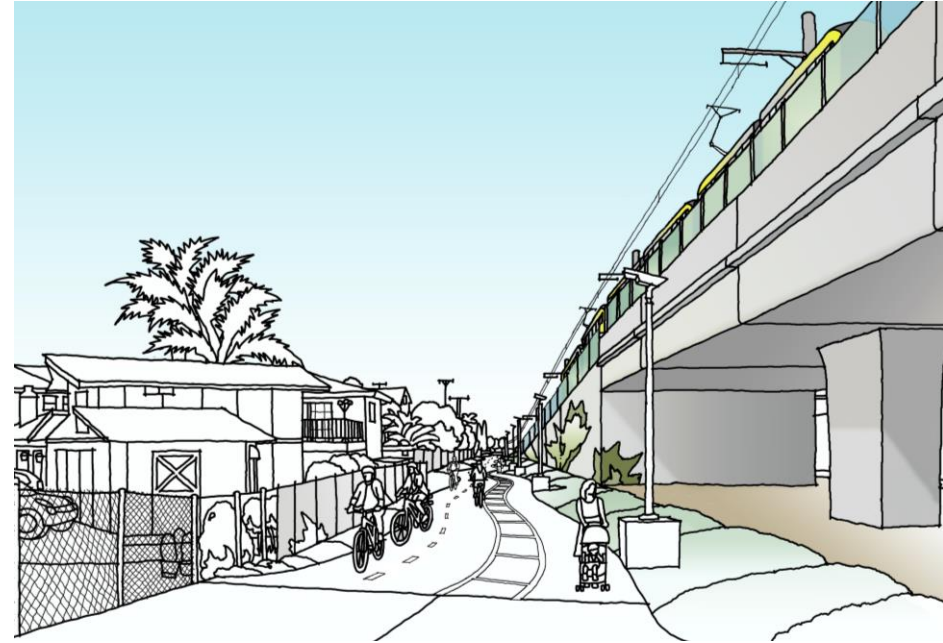
13

Se desplazó la entrada del estacionamiento *park-and-ride* aprox. 50 pies para alinear el acceso a Solana Pl (intersección señalizada; se desplazó la estructura aprox. 25 pies para permitir la salida del callejón, se agregó piso adicional para mantener 1,100 lugares de estacionamiento)

**Otras Mejoras:**

- Relleno de contención rediseñado para columnas estructurales en el lado sureste del cruce de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd
- Reubicación de la TPSS del lado noroeste al sureste de la intersección de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd

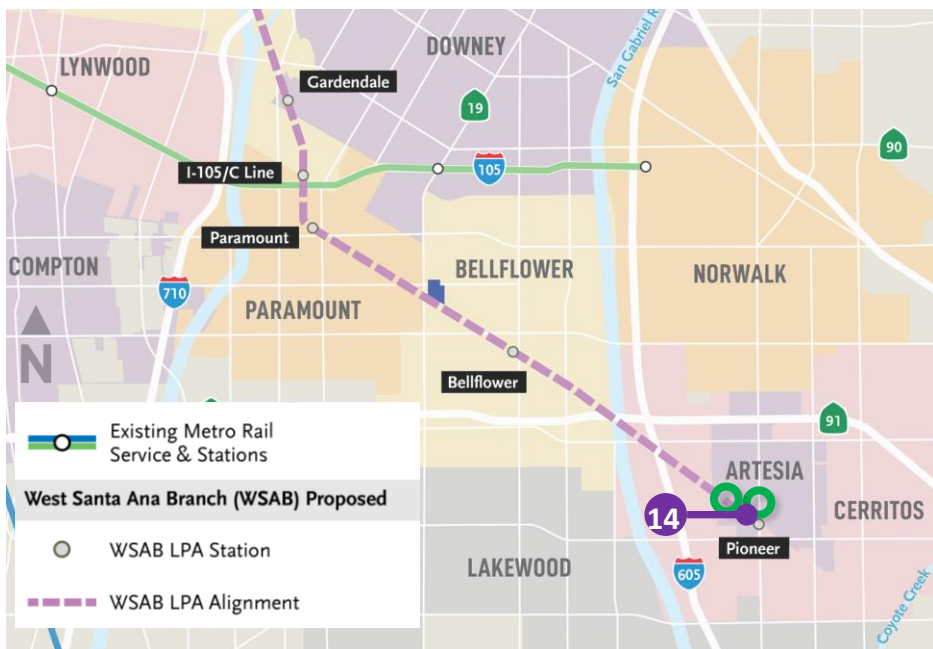
# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



*Viendo del este hacia el ROW de Gridley Rd/183<sup>rd</sup> St*

- Relleno de contención rediseñado para columnas estructurales en el lado sureste del cruce de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd
- Reubicación de la TPSS del lado noroeste al sureste de la intersección de 183<sup>rd</sup> St/Gridley Rd

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto

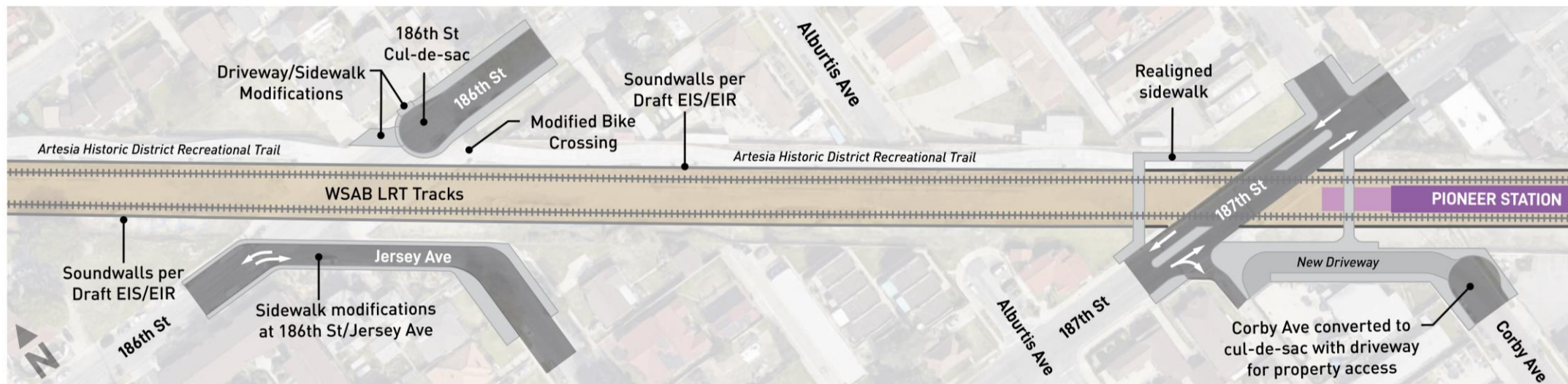


## Mejoras en el Diseño del Proyecto

### Ciudad de Artesia/CPUC

- 14** Opción de diseño agregada:
- Se cierra 186<sup>th</sup> St (187<sup>th</sup> St permanece abierta al tráfico)
  - Corby Av se convierte en calle sin salida con un camino de entrada para la propiedad existente
- Otras Mejoras:**
- Se actualizó Artesia Historic District Recreation Trail (a lo largo de PEROW) en los planes WSAB como condición existente
  - Se extendió la mediana aproximadamente 100 pies para bloquear las vueltas a la izquierda del camino de entrada al norte de las vías del LRT en el cruce a nivel de Pioneer Bl

# EIS/EIR Finales: Refinamientos en la Definición del Proyecto



## Opción de Diseño - Diagrama del Plan

- > Cierra 186<sup>th</sup> St (187<sup>th</sup> St permanece abierta al tráfico)
- > Corby Av se convierte en calle sin salida con un camino de entrada para la propiedad existente

# ESTACIÓN DE OTROS ESFUERZOS



# Área de Estudio del Segmento de Slauson/A Line a LA Union Station

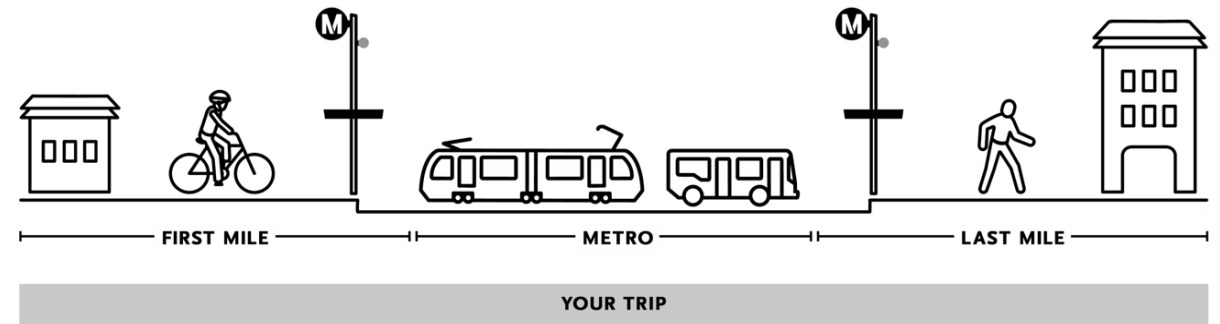
- > **Segmento de 4.5 millas** por Alameda Street a la Estación Slauson/Line A
- > **3 Estaciones Propuestas:** Union Station, Little Tokyo, Arts/Industrial District
- > **Comunidades Afectadas:**
  - Central Industrial District
  - Produce District
  - Arts District
  - Little Tokyo
  - El Pueblo/LA Union Station



# Planeación de la Primera/Última Milla

## ¿Qué es Primera/Última Milla?

- > La planeación de la Primera/Última Milla (FLM) se lleva a cabo en todos los corredores de transporte rápido de autobuses y trenes propuestos por Metro una vez que se selecciona la alineación de la Alternativa Localmente Preferida (LPA).



## Las mejoras a la Primera/Última Milla ayudan a:

- > Crear conexiones seguras, accesibles y agradables para el transporte
- > Mejorar las vías principales que conducen al transporte
- > Animar a caminar, andar en bicicleta o "rodar" al y del transporte público



# Planeación de la Primera/Última Milla

Para cada estación, los posibles proyectos para peatones y sobre ruedas se identifican mediante un análisis que considera los datos existentes, las auditorías a pie y los aportes de la comunidad.

## Ejemplos de mejoras a la primera/última milla incluyen:

- > Aminorar el tráfico, extensiones de banquetas, árboles en las calles
- > Mejoras en la sincronización de los semáforos para peatones y ciclistas
- > Instalaciones y estacionamiento para bicicletas
- > Señalización de orientación a destinos clave y conexiones de transporte
- > Banquetas y cruces peatonales nuevos o mejorados



# Planeación de la Primera/Última Milla

## Ejemplo de la Estación WSAB Slauson/Line A

Se analiza una “zona de caminar” hasta media milla de la plataforma de la estación.

Se analiza una "zona de ruedas" para viajes sobre ruedas más largos entre la estación y los destinos clave.

*Zona de Caminar de Media Milla*



*Zona de Ruedas de 3 Millas*



# Un Nuevo Comienzo para Participación de la Moción de la Junta Directiva de WSAB

- > Cambiar el nombre del proyecto WSAB para que el nombre refleje el contexto local y carácter de la comunidad y la comunidad cultural y demográfica a la que servirá
- > Volver a involucrar a las ciudades participantes, las partes interesadas, GCCOG, Eco-Rapid Transit y las CBO
  - Establecer un panel/comité de cambio de nombre
  - Colaboración de las asociaciones CBO
  - Jóvenes *Influencers*
  - Alcance empresarial dirigido
  - Votar por las alternativas de nombres

