



PROYECTO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE DE SEPULVEDA

Metro tiene un plan para facilitar el transporte. La barrera natural creada por las montañas de Santa Monica hace que viajar entre el Valle de San Fernando y el Westside sea extremadamente difícil y lento. De hecho, es uno de los corredores más congestionados del país y el transporte es limitado. Resolver este desafío requerirá ingenio y múltiples soluciones. Metro está estudiando varios proyectos en esta área, incluyendo una nueva línea ferroviaria, con el Proyecto del Corredor de Transporte de Sepulveda. Obtenga más información en metro.net/projects/sepulvedacorridor.

ESTADO Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1. ¿Cuál es el estado del Proyecto del Corredor de Transporte de Sepulveda (STC)?

Este proyecto se encuentra actualmente en la fase de revisión ambiental. El Borrador del Informe de Impacto Ambiental (Borrador EIR) se publicó el 2 de junio de 2025. Esta es la segunda de cinco fases importantes del proceso de desarrollo del proyecto, a la que le siguen el diseño final, la construcción y las operaciones. Como agencia regional de planeación del transporte para el condado de Los Angeles, Metro lidera el análisis ambiental que cumple con los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act, CEQA, por sus siglas en inglés) y la Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act, NEPA, por sus siglas en inglés). A través del proceso ambiental, Metro identificará el proyecto específico que pretende construir, equilibrando las necesidades únicas de las diversas partes interesadas del corredor, incluyendo los futuros usuarios, mediante un diálogo continuo con las partes interesadas del proyecto y las comunidades aledañas.

Consulte la siguiente sección para obtener más información sobre el proceso de revisión ambiental.

2. ¿Cuáles son las metas del proyecto?

Para este proyecto, Metro ha establecido seis metas:

i. Mejorar la Movilidad

- Aumentar la frecuencia del transporte y disminuir el tiempo de viaje
- Aumentar el número de usuarios del transporte público
- Priorizar las conexiones a puntos de interés de tráfico intensivo
- Promover la eficiencia de la experiencia de transbordo
- Apoyar conexiones de primera milla y última milla que no sean automóviles

ii. Mejorar la accesibilidad y promover la equidad

- Mejorar el acceso para las comunidades centradas en la equidad
- Orientar las inversiones en infraestructura y servicios hacia las personas con mayores necesidades de movilidad

iii. Apoyar el desarrollo comunitario y económico

- Aumentar las oportunidades de crecimiento económico y desarrollo orientado al transporte en torno a las estaciones

- Minimizar las barreras físicas a las comunidades creadas por el proyecto
 - Priorizar la ubicación y el diseño de las estaciones de acuerdo con el contexto de la comunidad.
- iv. Proteger los recursos ambientales y apoyar un sistema de transporte sostenible
- Reducir las millas recorridas por los vehículos, las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos
 - Minimizar los impactos en los recursos ambientales
- v. Proporcionar una solución rentable y minimizar el riesgo
- Maximizar los beneficios para el público en relación con el costo
 - Maximizar la elegibilidad potencial de tener oportunidades de financiación estatales y federales
 - Proporcionar una solución de transporte asequible que logre seguridad de costos y horarios
- vi. Aumentar la resiliencia
- Proporcionar resiliencia ante las catástrofes naturales y el cambio climático

3. ¿Qué alternativas se están considerando?

Metro está llevando a cabo la evaluación de cinco alternativas de construcción para una opción de transporte de vía fija de alta capacidad entre el Valle de San Fernando y el Westside, incluyendo alternativas con diferentes modos: monorriel y ferrocarril pesado. Metro contrató a dos equipos del sector privado en un acuerdo de predesarrollo (PDA, por sus siglas en inglés) para diseñar algunas de las alternativas. LA SkyRail Express (LASRE, por sus siglas en inglés) diseñó las Alternativas 1 y 3 del monorriel, y Sepulveda Transit Corridor Partners (STCP, por sus siglas en inglés) diseñó las Alternativas 4 y 5 de ferrocarril pesado. Consulte las preguntas 9 a 11 para más información sobre el proceso de PDA. Además, el consultor ambiental de Metro, HTA Partners, está desarrollando otra opción de ferrocarril pesado, la Alternativa 6.

Para todas las alternativas, el extremo norte del proyecto se ubicaría en la estación Van Nuys Metrolink/Amtrak, y el extremo sur en la línea E (Expo) de Metro. Tal como lo exige la CEQA, también se está considerando una alternativa de “sin proyecto” para comparar los beneficios y los impactos del proyecto propuesto con los que se producirían si el proyecto no fuera aprobado e implementado.

Alternativa 1: monorriel con alineación elevada en el corredor de la Interestatal 405 (I-405), conexión de autobús eléctrico a la UCLA y una estación terminal sur en Sepulveda Bl

Alternativa 3: monorriel con alineación elevada en el corredor I-405 y alineación subterránea entre Getty Center y Wilshire Bl, y una estación terminal sur en Sepulveda Bl

Alternativa 4: ferrocarril pesado con alineación subterránea al sur de Ventura Bl y alineación elevada generalmente a lo largo de Sepulveda Bl en el Valle de San Fernando y una estación terminal sur en Sepulveda Bl

Alternativa 5: ferrocarril pesado con alineación subterránea, que incluye a lo largo de Sepulveda Bl en el Valle de San Fernando y una estación terminal sur en Sepulveda Bl

Alternativa 6: ferrocarril pesado con alineación subterránea, que incluye a lo largo de Van Nuys Bl en el Valle de San Fernando y una estación terminal sur en Bundy Drive

Sin Proyecto: conforme a la alternativa “sin proyecto”, la Línea 761 de Metro seguiría siendo la opción de transporte público principal a través del Paso de Sepulveda, con intervalos mejorados en horas pico de 10 minutos en la dirección pico y 15 minutos en la dirección contraria.

Obtenga más información y vea los mapas en el [Centro de Proyectos](#) (Project Hub).

4. ¿Por qué se eliminó la Alternativa 2?

LASRE solicitó la eliminación de la Alternativa 2 de su consideración adicional en el proceso ambiental. Una alternativa puede ser eliminada de su consideración adicional cuando ya no es necesario hacer una elección razonada. La eliminación de la Alternativa 2 está documentada en la sección Alternativas Consideradas pero Rechazadas del Borrador del EIR. Metro llevó a cabo reuniones comunitarias en la primavera de 2024 destinadas específicamente a recolectar comentarios adicionales sobre las alternativas al monorriel. Estos comentarios sirvieron de base para tomar la decisión de eliminar la Alternativa 2, que se anunció en Julio de 2024. Puede encontrar más información en la [Actualización de la Junta Directiva del 3 de julio de 2024](#).

5. ¿Por qué no se han eliminado otras alternativas?

La CEQA requiere el estudio de un rango de alternativas razonables al proyecto, o a la ubicación del proyecto, que logren de manera viable la mayoría de las metas básicas del proyecto, pero que evitarían o reducirían sustancialmente cualquiera de los efectos significativos del proyecto. Ninguno de los equipos del PDA ha solicitado la eliminación de ninguna otra alternativa. Las cinco alternativas restantes a julio de 2024 han sido evaluadas por igual en el Borrador del EIR publicado el 2 de junio de 2025.

6. ¿Dónde estarían ubicadas las estaciones?

Se están estudiando nueve ubicaciones de estaciones en toda el área del proyecto, con algunas variaciones en las cinco alternativas. Se incluyen:

- Estación Van Nuys Metrolink
- Estación Sherman Way
- Estación de la Línea G de Metro (Orange)
- Estación Ventura Boulevard
- Estación Getty Center
- Estación UCLA Gateway Plaza
- Estación Wilshire Boulevard/de la línea D de Metro (Purple)
- Estación Santa Monica Boulevard
- Estación de la Línea E de Metro (Expo)

Nota: La Alternativa 1 conectaría con el campus de la UCLA a través de un autobús eléctrico con una parada cerca de la estación de monorriel de Wilshire Bl, una parada intermedia en Westwood Village y en UCLA Gateway Plaza.

Podrá encontrar más información sobre las posibles ubicaciones de las estaciones [aquí](#).

7. ¿Por qué el Getty Center (un destino turístico y lugar de espectáculos) no es una estación de parada en el plan del ferrocarril pesado? ¿Dónde estaría ubicada la estación?

El Getty Center está ubicado al oeste de la I-405, mientras que los túneles del ferrocarril pesado propuestos están ubicados al este de la I-405, conectando una estación de Ventura Boulevard directamente con una estación de UCLA. Dada la ubicación del Getty Center, sería un desafío brindar un acceso conveniente para pasajeros a una estación de tren subterráneo.

8. ¿Cómo se determinaron las rutas de los túneles?

Las rutas de túneles que se están considerando actualmente se basan en las alineaciones más eficientes dadas las limitaciones geográficas existentes de las Montañas de Santa Monica. Por lo general, las rutas de túneles se planean para ser lo más directas posible con el fin de garantizar una solución de transporte rápida y rentable.

Es importante señalar que los trenes subterráneos existentes de Metro pasan por debajo de muchas propiedades residenciales, comerciales y de otro tipo de manera segura, incluyendo usos de terreno sensibles y a profundidades menores que las que se están evaluando para gran parte de este proyecto.

9. ¿Metro está abierto a la innovación y a las nuevas tecnologías en relación con este proyecto?

Metro está explorando la innovación y múltiples soluciones para abordar los desafíos de movilidad a los que se enfrenta el Paso de Sepulveda en parte trabajando con dos equipos del sector privado, LA SkyRail Express y Sepulveda Transit Corridor Partners, a fin de diseñar cuatro de las cinco alternativas que se están considerando. La Junta Directiva de Metro aprobó el uso de un proceso de acuerdo de predesarrollo (PDA) para el proyecto con el fin de obtener las ideas más innovadoras del sector privado. Todos los licitadores del PDA, tanto los que fueron seleccionados como los que no, propusieron una tecnología ferroviaria probada.

10. ¿Qué es un acuerdo de predesarrollo (PDA)?

Un PDA es un acuerdo con un contratista para iniciar el desarrollo de un proyecto a través de un modelo de alianza público-privada diseñado para incentivar innovaciones en el ámbito del diseño, la ingeniería, el enfoque de construcción, la financiación y las operaciones. El uso de un PDA para el proyecto fue aprobado por la Junta Directiva de Metro en 2019 y fue un componente crítico de varias propuestas no solicitadas presentadas a Metro en 2016. Los contratistas del PDA, LA SkyRail Express y Sepulveda Transit Corridor Partners, aportan su experiencia y su creatividad desde el principio, cuando las decisiones críticas de planificación, diseño e ingeniería pueden tener el mayor impacto en el éxito final del proyecto.

11. ¿Cuál es el rol de Metro en relación con los equipos del PDA?

Metro está gestionando cada uno de los equipos del PDA. Además, de acuerdo con la función de la agencia como la agencia líder según la CEQA, Metro está analizando los efectos ambientales significativos de todas las alternativas, incluyendo las alternativas propuestas por los equipos del PDA. Como agencia regional de planificación del transporte para el condado de Los Angeles, Metro está autorizado a estudiar ambientalmente y aprobar proyectos ferroviarios en el condado de Los Angeles.

EL PROCESO AMBIENTAL

12. ¿Cómo comenzó la planificación del proyecto?

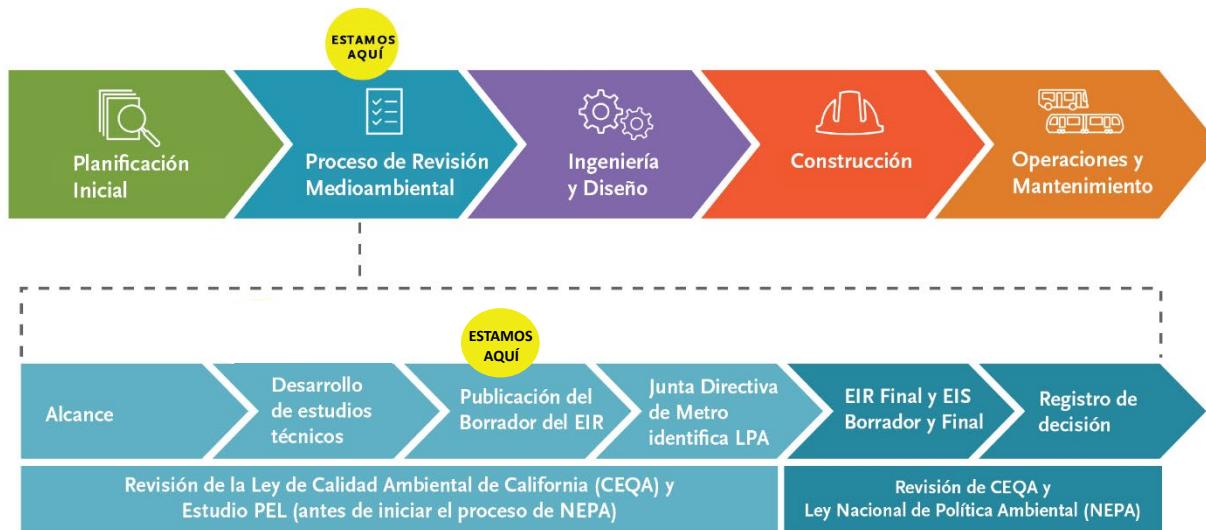
Metro inició el proceso de planificación en 2017 con el desarrollo de un [Estudio de Viabilidad](#) que consideró 48 conceptos posibles para cumplir con los objetivos del proyecto. Ese estudio redujo estos conceptos después de realizar varias rondas de análisis, recibir comentarios del público y aplicar criterios de evaluación. La gama de alternativas del proyecto se fundamentó además en las propuestas del PDA, que comprendieron los conceptos de ferrocarril pesado y monorriel.

El estudio ambiental formal comenzó el 30 de noviembre de 2021, cuando Metro emitió un [Aviso de preparación \(NOP, por sus siglas en inglés\)](#) y comenzó a determinar el alcance del proceso del proyecto. El proyecto se encuentra ahora en el proceso de revisión ambiental y Metro está trabajando con dos equipos del PDA para diseñar cuatro de las cinco alternativas que se están considerando en el Borrador del Informe de Impacto Ambiental (DEIR). HTA Partners, el contratista ambiental de Metro, desarrolló la quinta alternativa.

13. ¿Cuál es el cronograma y cuáles son los próximos pasos en el proceso de revisión ambiental?

El DEIR se publicó el 2 de Junio de 2025, el público y otras partes interesadas pudieron proporcionar sus comentarios durante el período de comentarios de 90 días hasta el 30 de Agosto de 2025, incluyendo en sesiones informativas para el público y audiencias públicas.

Después del período de comentarios del público, la Junta Directiva de Junta de Metro tendrá la oportunidad de identificar una alternativa de preferencia a nivel local (LPA, por sus siglas en inglés). Una vez identificada una LPA, la autorización ambiental para el proyecto continuará mediante el desarrollo del Informe de Impacto Ambiental Final (FEIR, por sus siglas en inglés) en virtud de la CEQA y el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS, por sus siglas en inglés) y la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS, por sus siglas en inglés) conforme a la NEPA.



A lo largo de este proceso, el público tendrá múltiples oportunidades de revisar y comentar las alternativas del proyecto y el análisis ambiental. Vea este [video](#) informativo para obtener más información sobre el proceso de análisis ambiental.

Como precursor del proceso conforme a la NEPA de este proyecto, Metro se encuentra también realizando un estudio de Planificación y vínculos ambientales (PEL, por sus siglas en inglés) en colaboración con la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés). El estudio PEL involucra a las agencias federales al principio del proceso ambiental y antes del inicio del proceso de la NEPA a fin de reunir opiniones sobre las alternativas que se están considerando y de definir posibles inquietudes en la que se ahondaría en un futuro proceso en virtud de la NEPA. El estudio PEL utiliza información, análisis y productos desarrollados anteriormente en el proceso de planificación (incluida la CEQA) a fin de proporcionar los datos necesarios para el eventual proceso de la NEPA.

14. ¿Qué incluirá el DEIR?

El DEIR describe el proyecto, revela los posibles impactos ambientales e identifica medidas de atenuación para disminuir o evitar impactos negativos. En los casos en que ninguna de las medidas de atenuación pueda disminuir los impactos significativos, el DEIR revela los impactos significativos inevitables de cada alternativa.

Como parte de la descripción del proyecto, el DEIR incluye planes de ingeniería conceptuales para cada alternativa, que incluyen alineación de vías, secciones representativas típicas, disposición de estaciones e impactos de derecho de paso. Se incluyen en el DEIR informes técnicos ambientales que analizan cada alternativa. Consulte nuestra [Hoja de Datos de la Revisión Ambiental](#) y vea [este video](#) para obtener más información sobre el proceso del estudio.

El DEIR incluye un Resumen Ejecutivo y ocho capítulos:

1. Introducción
2. Descripción del proyecto
3. Análisis ambiental
4. Comparación de alternativas
5. Participación pública
6. Referencias
7. Abreviaturas y acrónimos
8. Colaboradores y Preparadores

Dentro del Análisis ambiental (Capítulo 3), se incluyen los siguientes temas para el estudio ambiental en virtud de la CEQA:

- Estética
- Calidad del aire
- Recursos biológicos
- Recursos culturales
- Energía
- Geología, suelos, sismicidad y recursos paleontológicos
- Emisiones de gases de efecto invernadero
- Peligros y materiales peligrosos
- Hidrología y calidad del agua
- Uso del terreno y planeación
- Ruido y vibración
- Población, vivienda y crecimiento

- Servicios públicos
- Recreación
- Transporte
- Recursos culturales y tribales
- Servicios públicos y sistemas de servicios
- Incendios forestales
- Impactos acumulativos
- Otras consideraciones de la CEQA

El propósito de los análisis técnicos es proporcionar una evaluación integral de todos los posibles impactos ambientales asociados con las alternativas del proyecto según lo requiere la CEQA.

15. ¿El DEIR identifica una alternativa preferida?

No, el DEIR no identifica una alternativa preferida.

El DEIR incluye una determinación de la “alternativa ambientalmente superior”, que es la alternativa de la que se esperaría que genere la menor cantidad de impactos ambientales adversos.

Mientras que la alternativa de Sin Proyecto generaría la menor cantidad de impactos adversos, lo que la convierte técnicamente en la alternativa ambientalmente superior, la CEQA requiere que, cuando se identifica la Alternativa Sin proyecto como la alternativa ambientalmente superior, el EIR también debe identificar otra alternativa como la alternativa ambientalmente superior.

Como la Alternativa 1 con la Opción 1 de Diseño de la MSF sería la que resultaría en la menor cantidad de impactos significativos e inevitables, ésta es la alternativa ambientalmente superior.

El DEIR también incluye un “Proyecto Propuesto”, que es la Alternativa 6. La Alternativa 6 es coherente con la descripción del Proyecto del Corredor de Transporte Sepulveda tal como se presentó al público cuando se aprobó la Medida M. Además, el diseño, construcción y operación propuestos de la Alternativa 6 les son familiares a la Junta Directiva de Metro y el público, ya que serían similares a las líneas de transporte de ferrocarril pesado existentes de Metro. Sin embargo, esto no significa que la Alternativa 1 o la Alternativa 6 sean las alternativas preferidas.

La Junta Directiva de Metro tiene la discreción de identificar una alternativa distinta a la alternativa ambientalmente superior o el Proyecto Propuesto como la LPA.

Al tomar su decisión, la Junta Directiva puede tener en cuenta el DEIR, los comentarios del público recibidos durante el período de comentarios, los análisis técnicos, los aportes de las partes interesadas y otras consideraciones de políticas, como los metas del proyecto, el costo y número de usuarios del transporte público. La identificación de la LPA no determina el Proyecto final; la decisión final sobre el Proyecto se tomará después de concluir el FEIR.

16. ¿Cuánto durará el período de comentarios del público para el DEIR?

Dado el tamaño y la importancia regional del Proyecto del Corredor de Transporte de Sepulveda, Metro ha anunciado un período de revisión de 90 días, del 2 de junio de 2025 al 30 de agosto de 2025.

17. ¿Cómo puede el público proporcionar comentarios sobre el DEIR?

Metro acepta comentarios a través de nuestro formulario de comentarios [en línea](#), correo electrónico, línea telefónica, correo postal de los EE. UU. y en las sesiones informativas para el público y audiencias públicas en junio, julio y agosto de 2025.

- En línea: <https://www.metro.net/proyectos/sepulvedacorridor/>
- Teléfono: 213.922.7375
- Correo Electrónico: sepulvedatransit@metro.net
- Correo postal a: Peter Carter, Project Manager

Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

18. ¿Cuál es el cronograma general del proyecto del Corredor de Transporte de Sepulveda?

Metro publicó el DEIR el 2 de junio de 2025 y espera identificar una LPA después de que finalice el período de comentarios. El FEIR y proceso de análisis ambiental federal en virtud de la NEPA seguirían después de esto.

19. ¿Cuándo decidirá Metro qué equipo del PDA (LA Sky Rail Express o Sepulveda Transit Corridor Partners) será elegido para la construcción en sí del proyecto?

El primer paso en el proceso de toma de decisiones es la selección de la alternativa de preferencia a nivel local (LPA). Si se selecciona una alternativa desarrollada por uno de los equipos del PDA, ese equipo del PDA podría tener la oportunidad de avanzar a la siguiente fase del proceso del PDA para refinar aún más el diseño de la LPA. Una vez concluida esa fase y la posible aprobación del proyecto por parte de la Junta Directiva de Metro, Metro puede optar por negociar un acuerdo de implementación con el equipo del PDA para que dicho equipo ejecute el proyecto. Metro también tiene la opción de separarse del equipo del PDA y avanzar con el proyecto utilizando un enfoque de ejecución del proyecto alternativo.

PARTICIPACIÓN/DIFUSIÓN PÚBLICA

20. ¿Ha compartido Metro otra información con el público?

En enero de 2023, Metro mantuvo una serie de eventos abiertos al público –uno en Van Nuys, uno en Westwood y uno vía Zoom – para compartir información y recibir comentarios sobre las propuestas de ubicación de las estaciones y sus entradas. El objetivo de estos eventos era permitir al público ver de qué manera los futuros pasajeros accederían al sistema. Podrá encontrar más información sobre las ubicaciones de las estaciones y las alternativas en el [Centro de Proyectos](#). Participaron más de 500 partes interesadas en estos eventos abiertos y se recopilaron más de 1800 formularios de comentarios. Un resumen de lo que escuchamos está disponible en [este informe](#).

En otoño de 2023, Metro volvió a organizar reuniones con la comunidad (una en Westwood, una en Van Nuys y una vía Zoom) en las que se compartió información y se recopilaron comentarios sobre los tiempos de viaje y el volumen de pasajeros proyectados de todas las alternativas. La [presentación](#) y la [grabación](#) de la reunión están disponibles en el sitio web del proyecto. Los asistentes tuvieron la oportunidad de hacer preguntas y dar sus comentarios. Además, las partes interesadas dieron sus comentarios a través de correo electrónico y en línea. En total, se recibieron 720 comentarios y preguntas entre el 24 de octubre y el 11 de

diciembre de 2023. Un resumen de lo que escuchamos está disponible en este [informe](#).

En mayo de 2024, Metro llevó a cabo una serie de reuniones comunitarias enfocadas en las alternativas del monorriel para recolectar comentarios sobre la eliminación propuesta de la Alternativa 2. Se llevaron a cabo dos reuniones comunitarias en persona, una en Van Nuys y otra en Westwood. Una reunión comunitaria se llevó a cabo virtualmente a través de Zoom. La [presentación y grabación](#) de la reunión están disponibles en el sitio web del proyecto. Más de 340 partes interesadas asistieron a las reuniones, las cuales también dieron lugar a que se generaron 483 comentarios a través de retroalimentación y tarjetas de preguntas y respuestas, el formulario en línea y el correo electrónico del proyecto. Puede encontrar un resumen de las reuniones en la [Actualización de la Junta Directiva de julio de 2024](#).

En mayo de 2025, Metro llevó a cabo una serie de reuniones comunitarias enfocadas en proporcionar una actualización sobre el proyecto antes de la publicación del DEIR, con información sobre los beneficios preliminares del proyecto, los costos y el cronograma. Se llevaron a cabo cuatro reuniones comunitarias en persona, una en Canoga Park, Culver City, Westwood y Sherman Oaks. Una reunión comunitaria se llevó a cabo virtualmente a través de Zoom. La [presentación y grabación](#) de la reunión virtual están disponibles en el sitio web del proyecto.

Copias de las presentaciones de las reuniones, materiales y grabaciones de las reuniones comunitarias virtuales están disponibles en el sitio web de Metro. Esto ha ampliado el alcance de estos eventos en vivo para que el público pueda verlos en cualquier momento. El equipo también reconoce que muchas personas no pueden participar en reuniones públicas o no se sienten cómodas haciéndolo. Por lo tanto, también hemos procurado la participación de las partes interesadas en eventos/festivales, sesiones informativas/reuniones con partes interesadas, estaciones de transporte, iglesias y eventos para jóvenes.

Toda esta participación pública ha sido y seguirá siendo compartida en el sitio web del proyecto. El DEIR también incluye un resumen de difusión pública.

21. ¿Es Metro la única fuente de información sobre el proyecto? ¿Pueden los equipos del PDA proporcionar información directamente al público?

La información oficial sobre el proyecto se encuentra en el [sitio web del proyecto](#) de Metro. Tenga en cuenta que los contratos del PDA adjudicados son para el diseño de los conceptos propuestos por los dos equipos del PDA (Alternativas 1, 3, 4 y 5).

Los equipos del PDA pueden compartir información con el público, con el siguiente descargo de responsabilidad en todos los materiales:

Puesto que Metro no ha realizado una revisión en virtud de la CEQA, la información contenida en este documento no constituye ni demuestra ningún compromiso o aprobación por parte de Metro con respecto a ninguna acción para la cual se requiera una revisión de este tipo. Metro se reserva la facultad discrecional absoluta para tomar decisiones en virtud de la CEQA, que incluye, entre otras cosas, (i) decidir no continuar con el Proyecto (conocido como la alternativa "sin construcción") y (ii) decidir aprobar el Proyecto. No habrá aprobación ni compromiso por parte de Metro con respecto al desarrollo del proyecto hasta que Metro, como organismo principal, y

sobre la base de la información resultante del proceso de revisión ambiental llevado a cabo en virtud de la CEQA, considere los impactos del proyecto.

22. ¿Cómo promoverá Metro la equidad en su proceso de difusión de este proyecto?

Metro se compromete a eliminar barreras y crear un acceso más equitativo a las oportunidades para todas las comunidades, incluyendo las comunidades centradas en la equidad (EFC), que son comunidades en las que:

- el 40% de los hogares son de bajos ingresos y el 80% no son de raza blanca, O
- el 40% de los hogares son de bajos ingresos y el 10% no tiene acceso a un vehículo

Las EFC se concentran en el extremo norte de la Zona de Estudio en el Valle de San Fernando. Metro está comprometida a llevar a cabo un proceso de difusión que promueva la igualdad de acceso a oportunidades de triunfar, sin discriminación basada en características protegidas. El equipo de consultores de difusión que participa en este proyecto refleja la diversidad de Los Angeles y de la zona del proyecto y está trabajando estrechamente con Metro para desarrollar un programa que llegue al más amplio número de partes interesadas para involucrarlas de manera efectiva y significativa. El equipo realizó un amplio abanico de actividades, entre ellas stands en eventos, difusión en estaciones de transporte público, colaboración con organizaciones comunitarias y religiosas, y coordinación con cargos electos que representan a las comunidades en toda la zona del proyecto. Estos esfuerzos continuarán a lo largo de la fase del estudio ambiental y más adelante.

TIEMPOS DE VIAJE/VOLUMEN DE PASAJEROS

23. ¿Cómo se desarrollaron las proyecciones del volumen de pasajeros?

Metro mantiene un modelo de demanda de viaje que se emplea para desarrollar pronósticos de volumen de pasajeros para todas las líneas planificadas. El modelo incluye proyecciones en cuanto a la distribución de la población, el empleo y la inscripción universitaria en el sur de California, sobre la base de datos demográficos más recientes proporcionados por la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés). La versión actual del modelo de Metro se calibró tomando como referencia el volumen de pasajeros de 2019 y genera pronósticos para las condiciones del año 2045, según las proyecciones demográficas del Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) de la SCAG adoptado en 2020.

Los pronósticos de volumen de pasajeros para cada alternativa varían en función de distintos factores, entre los que se incluyen la proximidad entre las estaciones y la población, el nivel de empleo y la cantidad de estudiantes universitarios; el estacionamiento en las estaciones; la frecuencia del servicio; el tiempo de viaje entre estaciones; la distancia de los transbordos requeridos desde otras líneas de autobús o tren; y la cantidad de transbordos necesarios para completar un viaje. Mientras el estudio del proyecto de transporte avanza, se actualizan los pronósticos de volumen de pasajeros a medida que se ajustan las características de las alternativas y se cuenta con diseños más detallados, lo que permite que el modelo represente los tiempos de viaje y transbordo con mayor precisión.

24. ¿Cuáles son los tiempos de viaje proyectados de una terminal a la otra para el proyecto?

Los tiempos de viaje desde la estación de Van Nuys de Metrolink hasta la Línea E (Expo) varían de 18 a 33 minutos como se indica a continuación:

- Alternativa 1: 28 minutos
- Alternativa 3: 33 minutos
- Alternativa 4: 20 minutos
- Alternativa 5: 20 minutos
- Alternativa 6: 18 minutos

Los tiempos de viaje detallados para todas las alternativas se encuentran en el Capítulo 2 del DEIR:

- Alt 1: Tabla 2-3, página 2-34
- Alt 3: Tabla 2-7, página 2-49
- Alt 4: Tabla 2-12, página 2-79
- Alt 5: Tabla 2-16, página 2-95
- Alt 6: Tabla 2-20, página 2-120

25. ¿Y los tiempos de viaje proyectados a destinos clave?

Tiempo de viaje (minutos) desde Van Nuys Metrolink hasta:	Alt 1	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6
UCLA Gateway Plaza	39	22	16	15	12
Estación Century City de la Línea D	34	36	26	26	25
Estación Santa Monica de la Línea E	45	50	37	36	32

26. ¿Cómo se compara esto con conducir?

Todas las alternativas ofrecen ahorros de tiempo significativos en comparación con conducir un automóvil. Conducir hacia al sur durante las horas pico de la mañana desde la Estación Van Nuys Metrolink hasta la Línea E puede tomar entre 40-80 minutos o más, en comparación con los 18-33 minutos proyectados para el Corredor de Transporte de Sepulveda, según la alternativa, lo que sería un traslado más constante y predecible que conducir.

27. ¿Cuáles son los volúmenes de pasajeros proyectados para el proyecto?

El volumen total de pasajeros proyectado se incluye en el DEIR junto con estimaciones de cuántos pasajeros se espera que lleguen a las estaciones en autobús, ferrocarril, a pie, utilizarán estacionamiento disuasorio (park-and-ride) o de “beso y viajar” (kiss-and-ride). Anteriormente habíamos compartido volúmenes de pasajeros preliminares por alternativa y estación, junto con información de tiempos de viaje en octubre de 2023. Puede encontrar información actualizada en el Capítulo 3.15 Transporte, Páginas 3.15-33, 3.15-34, 3.15-41, 3.15-49, 3.15-56, 3.15-63.

El volumen total de pasajeros proyectado en todas las estaciones del proyecto en un día de la semana promedio de 2045 es el siguiente:

- Alt 1: ~63,000
- Alt 3: ~82,000
- Alt 4: ~123,000
- Alt 5: ~124,000
- Alt 6: ~107,000

28. ¿Cuáles son los viajes proyectados a la UCLA para las alternativas con una estación en el campus (Alternativas 3, 4, 5, 6)?

Habrá aproximadamente entre 16,000 y 18,000 usuarios por día con destino a la UCLA, para las alternativas 3 a 6, según la alternativa seleccionada.

29. ¿Por qué estas proyecciones sobre el volumen de pasajeros difieren de las del [Estudio de Viabilidad del Corredor de Transporte de Sepulveda de 2019](#) o de los pronósticos compartidos en el otoño de 2023?

El DEIR se basa en el estudio de viabilidad que sirvió como punto de partida para el proyecto. No es inusual que las proyecciones evolucionen a medida que la evaluación de un proyecto avanza, las alternativas se ajustan y se cuenta con diseños más detallados. El diseño continuo de las alternativas incluyendo información sobre las entradas de las estaciones, la ubicación de las plataformas, etc., permitieron realizar un análisis más detallado. La alternativa de “Sin proyecto” también ha cambiado desde el estudio de viabilidad a fin de contemplar cambios en el servicio de autobús debido a la implementación del Plan de Autobuses NextGen, así como cambios en los autobuses que se planean cuando se abra la extensión de la Línea D/Purple. Sumado a esto, se actualizaron las proyecciones de crecimiento regional. Consulte la pregunta 23 para obtener más información sobre cómo se desarrolló la información del volumen de pasajeros.

Los pronósticos de usuarios en el DEIR reflejan mejoras en los diseños de las alternativas realizadas durante el continuo proceso de desarrollo del proyecto.

ESTACIONAMIENTO

30. ¿El proyecto incluye estacionamiento?

El estacionamiento incluido varía según la alternativa y se describe en el DEIR de la siguiente manera:

Alternativas 1 y 3 (Sección 2.5.2.2 y 2.5.2.3 del DEIR):

- Estación Expo/Sepulveda de la Línea E de Metro: 260 lugares de estacionamiento existentes
- Estación Sepulveda de la Línea G de Metro: 1,205 lugares de estacionamiento existentes
- Estación Van Nuys Metrolink: el estacionamiento existente de la estación de Metrolink/Amtrak se reconfiguraría, y se mantendría aproximadamente el mismo número de lugares de estacionamiento, pero 180 lugares de estacionamiento se reubicarían al norte del corredor ferroviario LOSSAN. El estacionamiento de Metrolink no estaría disponible para los usuarios de transporte de Metro.

Alternativa 4 (Sección 2.5.3.2 del DEIR):

- Estación Expo/Sepulveda de la Línea E de Metro: estacionamiento con 126 lugares inmediatamente al norte de la entrada de la estación, además de los 260 lugares de estacionamiento existentes
- Estación Ventura Boulevard/Sepulveda Boulevard: un estacionamiento con 52 lugares estaría ubicado junto a la entrada de la estación en la esquina sudoeste del cruce de Sepulveda Boulevard y Dickens Street, y un estacionamiento adicional con 40 lugares estaría ubicado en la esquina noroeste del mismo cruce.
- Estación Sepulveda de la Línea G de Metro: 1,205 lugares de estacionamiento existentes
- Estación Sherman Way: el estacionamiento con 46 lugares estaría ubicado en la esquina noroeste del cruce de Sepulveda Boulevard y la Gault Street, y un estacionamiento adicional con 76 lugares estaría ubicado al oeste de la estación a lo largo de Sherman Way

- Estación Van Nuys Metrolink: el estacionamiento existente de la Estación de Metrolink/Amtrak sería reconfigurado y se mantendría aproximadamente el mismo número de lugares, pero 66 lugares de estacionamiento serían reubicados al oeste de Van Nuys Boulevard. El estacionamiento de Metrolink no estaría disponible para los usuarios de transporte de Metro.

Alternativa 5 (Sección 2.5.3.3 del DEIR):

- Estación Expo/Sepulveda de la Línea E de Metro: estacionamiento con 126 lugares inmediatamente al norte de la entrada de la estación, además de los 260 lugares de estacionamiento existentes
- Estación Ventura Boulevard/Sepulveda Boulevard: Aproximadamente 92 lugares de estacionamiento estarían disponibles en esta estación al oeste de Sepulveda Boulevard entre Dickens Street y la rampa de entrada a la US-101.
- Estación Sepulveda de la Línea G de Metro: 1,205 lugares de estacionamiento existentes
- Estación Sherman Way: Aproximadamente 122 lugares de estacionamiento estarían disponibles en esta estación en el lado oeste de Sepulveda Boulevard con acceso para vehículos desde Sherman Way.
- Estación Van Nuys Metrolink: el estacionamiento existente de la Estación de Metrolink/Amtrak sería reconfigurado y se mantendría aproximadamente el mismo número de lugares, pero 66 lugares de estacionamiento serían reubicados al oeste de Van Nuys Boulevard. El estacionamiento de Metrolink no estaría disponible para los usuarios de transporte de Metro.

Alternativa 6 (Sección 2.5.4.2 del DEIR)

- Estación Expo/Bundy de la línea E de Metro: se construiría un estacionamiento con 80 lugares al este de Bundy Drive y al norte de la Mississippi Avenue. Los pasajeros también podrían estacionarse en el estacionamiento existente de la Estación Expo/Bundy de la Línea E de Metro, que cuenta con 217 lugares de estacionamiento.
- Estación Ventura Boulevard/Van Nuys Boulevard Se proporcionarían dos estacionamientos con un total de 185 lugares de estacionamiento en el lado oeste de Van Nuys Boulevard entre Ventura Boulevard y Moorpark Street.
- Estación Van Nuys de la Línea G de Metro: 307 espacios actuales
- Estación Van Nuys Metrolink El estacionamiento existente de la Estación de Metrolink/Amtrak sería reconfigurado y se mantendrían aproximadamente el mismo número de lugares de estacionamiento. El estacionamiento de Metrolink no estaría disponible para los usuarios de transporte de Metro.

31. ¿De qué manera el proyecto evalúa las necesidades de estacionamiento y los impactos?

Los efectos del proyecto en el estacionamiento y el tráfico han sido evaluados en el *Informe de evaluación de transporte del proyecto del Corredor de Transporte de Sepulveda (temas no relacionados con la CEQA)*. El análisis en este informe incluye un inventario del estacionamiento en la calle y fuera de la calle dentro de un radio de un cuarto de milla de cada estación propuesta, identifica el estacionamiento en la calle o fuera de la calle que sería eliminado para la construcción de cada una de las alternativas, y si el estacionamiento nuevo/adicional generaría nuevos viajes en automóvil en la zona.

Metro no tiene jurisdicción sobre propiedad que no posee, en relación con la apertura de una nueva línea de ferrocarril, Metro coordina con la ciudad local donde están ubicadas las

estaciones para identificar restricciones de estacionamiento, como programas de permisos de estacionamiento residencial, que pueden ser necesarios para desalentar a los clientes del transporte público de estacionar en calles adyacentes a las estaciones.

32. ¿Cómo determina Metro si proporcionará nuevas instalaciones de estacionamiento?

Metro considera una serie de factores a fin de determinar si proporcionará nuevas instalaciones de estacionamiento y dónde. Entre ellos están la disponibilidad de estacionamiento existente, si se necesitará adquirir nueva propiedad y el costo de esta, los costos de construcción asociados, los efectos potenciales en los usos de tierra adyacentes, y el acceso a la estación por otros modos de viaje que no sean en automóvil. De acuerdo con una encuesta reciente, solo el 4% de los usuarios de Metro reportaron que usan un automóvil para acceder al transporte público. En ese momento se evaluarían oportunidades de estacionamiento adicional después de que se abra la línea.

OTRAS PREGUNTAS DEL PROYECTO

33. ¿Se puede extender este proyecto al Aeropuerto Internacional de Los Angeles (LAX)?

El proyecto actual está siendo diseñado de modo tal que futuros proyectos puedan brindar una extensión del proyecto a LAX. Todas las alternativas que se están estudiando permiten que se realice una extensión futura a LAX.

34. ¿Tienen todas las alternativas propuestas capacidad suficiente para satisfacer la demanda a largo plazo en el corredor?

Las cinco alternativas en estudio tienen capacidad suficiente para satisfacer la demanda proyectada a largo plazo para el corredor. Cada una podría transportar alrededor de 12,000 pasajeros o más por hora en su “punto de máxima carga”, que es el segmento más concurrido de la alineación entre dos estaciones cualesquiera. Se espera que la carga máxima de pasajeros ocurra al sur de Ventura Boulevard y se pronostica que será de entre 3,400 y 5,500 pasajeros por hora, dependiendo de la alternativa (Referencia del DEIR: Capítulo 4, Tabla 4-6, Página 4-5).

35. ¿Alguna de las alternativas propuestas permitirá que los trenes viajen por otras líneas ferroviarias de Metro existentes o planificadas? De ser así, ¿podrían compartirse las instalaciones de mantenimiento con otras líneas?

Ninguna de las alternativas propuestas permitiría que los trenes viajen directamente por otras líneas de Metro ni podrían utilizar las instalaciones de mantenimiento existentes, por lo tanto, todas las alternativas requerirían una nueva instalación de mantenimiento y almacenamiento (MSF, por sus siglas en inglés) para albergar la flota requerida de vehículos. Para más información sobre las MSF, consulte nuestra [Hoja de datos de instalaciones de mantenimiento y operaciones ferroviarias](#).

36. Una vez que esta línea se encuentre operativa, ¿cambiará o mejorará Metro el servicio en otras líneas de autobús o ferrocarril que se conecten con esta?

Metro suele evaluar el servicio de toda su red y, en especial, de las líneas que se conectan cuando se inaugura una nueva línea ferroviaria.

DISEÑO DE PROYECTO

37. ¿Metro está coordinando con Caltrans con respecto a las alternativas de monorriel y cualquier mejora necesaria a la I-405?

Sí, los diseños del monorriel se han llevado a cabo en coordinación con Caltrans y las estimaciones de costos reflejan las mejoras requeridas para construir cada alternativa.

38. ¿Las alternativas de monorriel propuestas tienen estaciones en el punto medio de la I-405?

Las alternativas de monorriel (Alternativas 1 y 3) no tienen ninguna estación propuesta en el punto medio de la autopista. Las estaciones de monorraíl propuestas están casi todas ubicadas al lado de la I-405. Podrá encontrar información sobre las ubicaciones de las estaciones para todas las alternativas, incluido el monorriel, en el [mapa interactivo](#).

39. ¿Cómo se asegura Metro de que una alineación de transporte elevada o subterránea sea segura en un área sísmicamente activa?

La seguridad, incluyendo la seguridad sísmica, es nuestra máxima prioridad para todos los proyectos de Metro y se evalúa exhaustivamente para cada alternativa. Metro tiene mucha experiencia en la construcción de estructuras tanto elevadas como subterráneas para transporte y otros proyectos de construcción. Metro cumple con estrictas normas de diseño sísmico y de seguridad contra incendios y de seguridad personal en el diseño de estructuras elevadas, túneles y estaciones. Este tipo de evaluación, planificación e ingeniería ha sido fundamental para nuestra planificación ferroviaria, incluyendo, más recientemente, para el Proyecto de extensión de la línea D/Purple de Metro y la Línea K/Crenshaw de Metro.

40. ¿El DEIR aborda el riesgo de incendios forestales?

El riesgo asociado con incendios forestales, incluyendo las medidas propuestas para disminuir el riesgo de incendios forestales, se analizan en la Sección 3.18 del DEIR.

IMPACTOS DEL PROYECTO

41. ¿Estudió Metro los impactos en la salud de los pasajeros de las estaciones adyacentes a la autopista I-405?

La CEQA exige una evaluación de los riesgos para la salud asociados con los contaminantes tóxicos en el aire. Estos suelen evaluarse en detalle cuando un proyecto podría tener como resultado una nueva fuente de sustancias tóxicas en el aire (p. ej., una fábrica) o “receptores vulnerables” a largo plazo a una fuente existente de sustancias tóxicas en el aire (p. ej., viviendas cerca de una autopista). Una vez que se identifica una fuente de sustancias tóxicas en el aire y los receptores asociados, una evaluación de los riesgos a la salud evaluará la cantidad, duración y el patrón de dispersión tóxica en el aire de esta fuente, así como el tiempo de exposición.

El DEIR para el proyecto no evalúa cuantitativamente los riesgos para la salud de los pasajeros de transporte público que esperan en las plataformas de las estaciones. Se estima que el tiempo de exposición de los pasajeros de transporte público será demasiado breve para tener como resultado ningún cambio significativo en los riesgos de salud, en especial dadas las mejoras previstas en emisiones de automotores debido a las nuevas tecnologías y los requisitos regulatorios. Es más, dado que todas las alternativas proponen vehículos eléctricos, los vagones de ferrocarril no generarían emisiones tóxicas.

No obstante, el DEIR evalúa los riesgos para la salud de las actividades de construcción, enfocándose en las ubicaciones sensibles en las que se podría usar maquinaria pesada.

42. ¿Las líneas ferroviarias y las estaciones elevadas causarán ruidos o vibración en las áreas cercanas?

El ruido y las vibraciones que se produzcan a raíz de las operaciones ferroviarias elevadas serán en función del tipo de tecnología y de la proximidad de los trenes, las vías y las estaciones.

Los impactos del ruido y vibración son uno de los muchos impactos posibles impactos que Metro estudia al considerar proyectos de transporte. Metro ha finalizado análisis técnicos relacionados con el ruido y la vibración para todas las alternativas como parte del proceso ambiental.

Los resultados de estos estudios se incluyen en el Capítulo 3.11 del DEIR.

43. Durante la construcción, ¿los residentes sufrirán ruidos, vibración u otros impactos? ¿De qué manera la construcción del monorriel afectará/tendrá un impacto sobre el tráfico en la I-405?

La naturaleza de los impactos de la construcción dependerá de la alternativa seleccionada. El proceso ambiental determina y evalúa los impactos temporales de la construcción. Los impactos de la construcción se describen en la sección del DEIR para cada tema de la CEQA y se resumen en el Informe Técnico de Impactos de la Construcción.

44. ¿Se requerirán servidumbres de terrenos? ¿Y cuáles son las implicaciones prácticas de esas servidumbres?

Sí, la mayoría de los nuevos proyectos ferroviarios necesitan adquirir servidumbres temporales y permanentes para su construcción y explotación. Algunos proyectos necesitan terrenos para túneles, estaciones, estructuras aéreas u otras instalaciones. Como ejemplos típicos pueden citarse las servidumbres para 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 Angeles donde los propietarios han podido construir con éxito arriba y al lado de nuestras vías, túneles, estaciones u otras instalaciones.

El DEIR identifica posibles servidumbres y adquisiciones para cada una de las alternativas en el Apéndice B – Planos y en el Apéndice Q – Informe Técnico de Bienes Raíces y Adquisiciones.

Puede obtener más información en nuestra [Hoja de datos de adquisición de terrenos](#).

45. ¿Se requerirá expropiación?

Metro siempre trabaja para lograr un acuerdo negociado con los propietarios y solo utiliza la expropiación como último recurso. El proceso de adquisición de terrenos se rige por la Ley

Uniforme de Asistencia para Reubicación y Adquisición de Bienes Raíces (Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Act). Puede obtener más información sobre ese proceso en la [Hoja de datos de adquisición de terrenos](#).

TUNELIZACIÓN

46. ¿Qué efectos tiene la tunelización en la superficie?

Los métodos de tunelización modernos, como las tuneladoras (TBM, por sus siglas en inglés) y el método de excavación secuencial (SEM, por sus siglas en inglés), generalmente no producen ruido, vibración ni asentamiento perceptibles en la superficie del suelo. Esto se debe a que los túneles perforados suelen ser más profundos en comparación con los túneles construidos utilizando la técnica de falso túnel (“cortar y cubrir”), y el terreno alrededor y por encima del túnel mantiene su soporte en todo momento. La reciente experiencia de Metro con los proyectos de extensión de la Línea D (Purple), la Línea K (Crenshaw/LAX) y del Conector Regional han demostrado que estas actividades subterráneas pueden continuar sin molestias incluso para vecinos sensibles, como escuelas o teatros.

La construcción perceptible generalmente ocurre donde se necesitan instalaciones en la superficie. Esto incluye en las estaciones, los lugares de ingreso y extracción de las tuneladoras y los lugares donde las vías pasan de los túneles a la superficie. Los lugares de ingreso de los túneles, que a menudo forman parte de las obras de construcción de las estaciones, son generalmente los más grandes y activos, ya que incluyen el almacenamiento de materiales como el revestimiento del túnel y el espacio necesario para transportar la tierra y las rocas que se retiran del suelo durante la tunelización. Estas ubicaciones se identifican en el Capítulo 2 (Descripción del Proyecto) del DEIR y se describen con más detalle en el Capítulo 3.06 (Geología, Suelos, Sismicidad y Recursos Paleontológicos) y el Capítulo 3.15 (Transporte). Para obtener más información, consulte nuestra [Hoja de datos de tunelización](#) y nuestra [Hoja de datos de construcción de estaciones](#).

47. ¿Qué supervisión se lleva a cabo durante la tunelización?

La supervisión exhaustiva y continua forma parte de las operaciones de tunelización para garantizar que no se produzcan vibraciones o asentamientos perceptibles en la superficie del suelo, así como para monitorear la calidad del aire en los túneles. Se utilizan varios tipos de sensores dentro del túnel y como parte de este trabajo. Otros tipos de sensores se colocan a lo largo de la alineación a nivel del suelo, debajo de este y en estructuras cercanas. Durante los estudios ambientales se desarrollan planes de seguimiento que se describen en el DEIR.

48. ¿Provocarán los trenes que circulan en los túneles ruido o vibración en la superficie?

En los túneles perforados, los trenes generalmente no producen ruidos ni vibraciones perceptibles en la superficie. Las operaciones de transporte pueden generar ruido y vibración cerca de instalaciones superficiales, como entradas a estaciones, instalaciones de ventilación o transiciones de túneles a la superficie. El DEIR evalúa los impactos de las operaciones, incluyendo el ruido y la vibración. Estos impactos, junto con las medidas de mitigación y la eficacia de esas mismas se describen en el DEIR en el Capítulo 3.11.

49. ¿Habrá que ventilar un túnel? ¿Sería en propiedad privada? Si es así, ¿cuáles serían los impactos como el ruido y otras consecuencias?

Durante las operaciones de rutina, los túneles del tren subterráneo son ventilados por los trenes que empujan el aire a medida que circulan por ellos. Los túneles de tren subterráneo requerirían ventilación mecánica en caso de emergencias y para disipar el calor de las subestaciones eléctricas de tracción que se encuentran dentro de o adyacentes al túnel. Las estaciones subterráneas también requerirían ventilación mecánica. Además de la ventilación en las estaciones, algunas de las alternativas contaría con pozos de ventilación en los portales del túnel o en un lugar intermedio. La cantidad, el tamaño y la ubicación de los pozos de ventilación variarán en función de la longitud de las secciones subterráneas, el tamaño y diseño del túnel y la cantidad y frecuencia de los trenes. El DEIR evaluará las instalaciones de ventilación necesarias para el proyecto, las posibles ubicaciones, los posibles impactos ambientales, y las medidas de mitigación asociadas.

Los respiradores pueden generar ruido, pero la cantidad de ruido asociada con una instalación de ventilación depende de su tamaño y de varias variables de diseño. Durante las operaciones de rutina, las emisiones provenientes de los respiradores no afectan la calidad del aire ya que el sistema de ventilación filtra los contaminantes antes de que se liberarlos al ambiente. Los medios de ventilación, los posibles impactos, incluidos los impactos sobre terreno, han sido analizados en el documento ambiental. Se analizan los posibles impactos sobre terrenos en el Capítulo 3.12 (Población, Vivienda y Crecimiento).

COSTO/FINANCIACIÓN

50. ¿Cuánta financiación y de qué tipos hay disponible para el proyecto?

El proyecto está parcialmente financiado en parte por la Medida M, el impuesto sobre las ventas de transporte aprobado por los votantes del condado de Los Angeles en 2016. El Plan de Gastos de la Medida M ha identificado \$9.5 mil millones (en dólares de 2015) en financiación (\$5.7 mil millones para el segmento Valley-Westside que se está estudiando actualmente y \$3.8 mil millones para el futuro segmento Westside-LAX).

Los planes de financiación de proyectos de Metro para grandes proyectos de capital abarcan otros hipotéticos ingresos federales, estatales y locales, incluidas subvenciones discretionales que Metro debe obtener a través de procesos competitivos y con apoyo político local. Esta es una práctica estándar de la industria que ayuda a las agencias a aprovechar múltiples fuentes de financiación para ejecutar proyectos de transporte. Ejemplos recientes y exitosos de este enfoque incluyen el Proyecto de tren ligero del Este del Valle de San Fernando y el Proyecto de extensión del tren subterráneo de la Línea D de Metro.

51. ¿Esto será suficiente para financiar todo el proyecto y cómo obtendrán fondos adicionales si fuera necesario?

Una vez que el análisis ambiental ha determinado los componentes del proyecto como la longitud de la alineación, el modo, el número de estaciones, las propiedades que tendrán que adquirirse para poder construir, etc., se podrá finalizar el presupuesto del proyecto. Con base en el presupuesto del proyecto, podemos desarrollar el plan de financiación, que puede incluir otras fuentes de financiación locales, estatales y federales, incluyendo subvenciones discretionales que Metro debe obtener a través de procesos competitivos.

Al igual que con muchos proyectos de Metro, las Medidas R y M del impuesto sobre las ventas locales proporcionaron la financiación inicial. Esta financiación local, combinada con la alta afluencia proyectada de pasajeros 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.

Y al completar la CEQA y la NEPA para el proyecto, haremos que este proyecto sea competitivo para programas de subvención a nivel estatal y federal, incluido el programa federal de Subvención de Inversión de Capital.

52. ¿Por qué Metro está considerando alternativas que pueden superar la financiación disponible actualmente para un proyecto? ¿Cuánto costará el proyecto?

Según lo requerido por la CEQA y la NEPA, la revisión ambiental debe considerar una gama de alternativas para abordar los objetivos del proyecto. Es una parte normal del proceso que la financiación completa del proyecto no esté identificada en la etapa ambiental de un proyecto de corredor de transporte. La financiación se asegura una vez que existe una mayor certeza respecto a la alternativa aprobada para construcción y el diseño que se está realizando.

Metro ha dado a conocer tanto los costos de capital como los anuales de operación y mantenimiento para cada una de las alternativas de construcción que está estudiando actualmente. Según la DEIR, las estimaciones de costos de capital para todas las alternativas de construcción oscilan entre \$15.4 mil millones y \$24.4 mil millones en dólares de 2023:

- Alternativa 1: 15.4 mil millones de dólares
 - Alternativa 2 (Eliminada de su consideración posterior)
 - Alternativa 3: 20.8 mil millones de dólares
 - Alternativa 4: 20.0 mil millones de dólares
 - Alternativa 5: 24.2 mil millones de dólares
 - Alternativa 6: 24.4 mil millones de dólares
- Estas estimaciones de costos de capital incluyen:
 - Costos de construcción
 - Automóviles
 - Servicios profesionales
 - Derecho de paso
 - Contingencia

Los costos anuales de operación y mantenimiento oscilan entre \$130 millones a \$157 millones, dependiendo de la alternativa seleccionada.

PROYECTOS CERCANOS

53. ¿Qué más está haciendo Metro en el Corredor de Sepulveda?

Además del proyecto del STC, Metro está también estudiando lo siguiente:

- a. Metro y el Departamento de Transporte de California (Caltrans) están evaluando la posibilidad de convertir el carril existente de vehículos de alta ocupación (HOV, por sus siglas en inglés) en la I-405 en un carril de alta ocupación con peaje (HOT, por sus siglas en inglés), también conocidos como ExpressLanes, y de añadir un segundo carril de HOT en cada dirección. En coordinación

- con Caltrans, actualmente se están desarrollando una Declaración de Impacto Ambiental/Informe de Impacto Ambiental (EIS/EIR) combinados.
- b. Las Montañas de Santa Monica, incluido el Paso de Sepulveda, es una de las tres zonas que se están evaluando para implementar peajes y reinvertir en servicios de transporte como parte del [Estudio de reducción de tráfico \(TRS\)](#) de Metro. Al finalizar el estudio de viabilidad actual, la Junta Directiva de Metro considerará las recomendaciones del personal respecto de si se debe avanzar con un proyecto. Si la Junta Directiva decide avanzar con un proyecto, este sería evaluado en mayor detalle a través de un proceso de revisión ambiental.

Para obtener más detalles sobre esos esfuerzos, visite los sitios web correspondientes.

54. ¿Por qué hay tantos proyectos en esta zona?

Al encontrarse limitado por las Montañas de Santa Monica, el Paso de Sepulveda es especialmente difícil y complejo y, probablemente, se requiera más de un proyecto para mejorar los viajes en esa zona. El Proyecto del Corredor de Transporte de Sepulveda busca brindar una alternativa de ferrocarril segura, rápida, confiable y de alta capacidad respecto de conducir entre el Valle de San Fernando y el Westside. Los ExpressLanes tienen como objetivo mejorar el flujo de los viajes y maximizar la capacidad de traslado de personas de la I-405 en esta zona brindando viajes sin peaje para quienes comparten el auto y ofreciendo a los conductores que viajan solos la opción de usar los ExpressLanes pagando un peaje. Los ingresos de los peajes se utilizarían para mejorar el transporte público. El Estudio de reducción del tráfico pretende recomendar áreas en las que una combinación de rutas con peaje, reinversión en alternativas de transporte y programas de asistencia para personas de bajos ingresos reducirían la congestión y aportarían nuevas maneras de moverse a través del condado.

Los tres proyectos potenciales tienen diferentes estrategias para reducir la congestión, ampliar las alternativas a conducir solo, animar a más personas a usar el transporte público y los viajes en automóvil compartidos, mejorar la confiabilidad de los viajes, reducir la contaminación del aire, optimizar la capacidad de traslado de personas, aplicar tecnología para ayudar a gestionar el tráfico y, en el caso del TRS, mejorar la seguridad en las calles.

55. ¿Por qué los proyectos del Corredor de Transporte Sepulveda y de ExpressLanes del Paso Sepulveda por la I-405 se están estudiando por separado en lugar de juntos?

Si bien ambos proyectos del Corredor de Transporte de Sepulveda (STC) y de ExpressLanes (EL) buscan mejorar la movilidad entre el Valle de San Fernando y el Westside, tienen distintos propósitos, como se analizó en la pregunta 53.

Existen dos consideraciones importantes en lo que respecta a determinar si estos dos proyectos deben estudiarse en conjunto a fines de análisis ambiental: si tienen los mismos puntos finales y si uno puede ser utilizable sin el otro. Los puntos finales del STC se encuentran en otras líneas de transporte público (la estación Van Nuys Metrolink en el Valle de San Fernando y la Línea E/Expo en el Westside). Los puntos finales de ExpressLanes se encuentran en las intersecciones con las autopistas US-101 e I-10. Además, los dos proyectos no dependen uno del otro y podrían utilizarse por sí solos si se construyen y operan por separado.

56. ¿Qué sucede con la financiación? ¿Puede Metro realmente costar todos estos proyectos?

La Medida M, aprobada por los votantes del condado de LA en 2016, destina financiación tanto para el STC como para el proyecto de EL. Los proyectos de carreteras con peaje como el de EL y los que se están estudiando a través del TRS también pueden considerar vincular/pedir prestado capital contra futuros ingresos para financiar la construcción. Las fuentes de financiación adicionales para cada proyecto se identificarán a medida que los proyectos avancen en el proceso de desarrollo.

57. Si se selecciona la opción de monorriel para el STC, ¿existe espacio suficiente para también colocar ExpressLanes y un proyecto recomendado del Estudio de reducción del tráfico en este corredor? Y, a la inversa, si se implementan estos proyectos en este corredor, ¿habrá espacio suficiente para también colocar el monorriel para el STC?

Los proyectos del STC y de ExpressLanes están ambos en la etapa de revisión ambiental en la que se evaluará qué es posible en este corredor y los impactos dadas las limitaciones físicas de la zona. Los dos proyectos siguen coordinando uno con el otro como parte de sus respectivos estudios ambientales. Si la Junta Directiva autoriza un proyecto del estudio TRS, ese proyecto también pasaría por un proceso de revisión ambiental. Esta coordinación continuará a medida que avance cada proyecto.

PROCESO DE TOMA DE DECISIONES

58. ¿Cuál es el proceso de toma de decisiones?

Las decisiones sobre una alternativa de preferencia a nivel local y un método de entrega del proyecto serán tomadas por la Junta Directiva de Metro. Estas decisiones se basarán en una serie de factores, en particular los efectos medioambientales de cada alternativa, los comentarios del público y de las partes interesadas, la rentabilidad, los beneficios previstos del transporte, la viabilidad de la construcción y las consideraciones operativas. El proceso de revisión y documentación ambientales generará una evaluación técnica sustantiva de cada una de las alternativas consideradas. El proceso brinda varias oportunidades para que el público realice comentarios y aportaciones. La Junta Directiva de Metro basará su decisión en un amplio abanico de información técnica y comentarios públicos. Habrá tiempo suficiente para que la Junta Directiva sopesse y debata todos los aspectos de las alternativas del proyecto.

59. ¿Quién supervisa las decisiones de Metro?

Metro es una agencia pública creada por el Estado de California. Según la ley estatal, las decisiones son tomadas por la Junta Directiva de Metro que está compuesta por 13 miembros con derecho a voto: los cinco miembros de la Junta de Supervisores del Condado, el Alcalde de la Ciudad de Los Angeles más tres personas nombradas por el Alcalde, y cuatro cargos electos locales —alcaldes o concejales— de y elegido por las otras ciudades dentro del condado de Los Angeles.

Contáctenos

Correo electrónico del proyecto: sepulvedatransit@metro.net

Número telefónico del proyecto: 213.922.7375

Próximos eventos

<https://www.metro.net/calendar/>

LISTA DE ACRÓNIMOS

CEQA	Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act)	HOV	Vehículos de alta ocupación
DEIR	Borrador del Informe de Impacto Ambiental	I-405	Interestatal 405
DEIS	Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental	LPA	Alternativa de preferencia a nivel local
EFCs	Comunidades centradas en la equidad	MSF	Instalación de mantenimiento y almacenamiento
EIR	Informe de Impacto Ambiental	NEPA	Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act)
EIS	Declaración de Impacto Ambiental	PDA	Acuerdos de predesarrollo
FEIR	Informe de Impacto Ambiental Final	PEL	Planificación y vínculos ambientales
FEIS	Declaración de Impacto Ambiental Final	SEM	Excavación Secuencial
FTA	Administración Federal de Transporte	TBM	Máquinas perforadoras de túneles
HOT	Alta ocupación con peaje		