



CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority

Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim Reunión Comunitaria

Miércoles, 3 de septiembre de 2025

Interpretation Available

- If you wish to hear the meeting in English, please click the “Interpretation” button at the bottom right of your Zoom screen

If you are joining via the Zoom smartphone app:

- Select your language by clicking "More" or the three dots in the bottom right corner of your screen.
- Select "Language Interpretation", then choose "English" and click "Done".
- If you wish to hear only the interpreters and not the original speakers, be sure to click “Mute Original Audio”.

Interpretación Disponible

- Si desea escuchar la interpretación en español por favor haga clic en el botón de "Interpretación" en la parte inferior derecha de su pantalla de Zoom

Si se está uniendo a través de la aplicación de Zoom en su teléfono:

- Seleccione su idioma haciendo clic en "More" (Más) o en los tres puntos en la esquina inferior derecha de su pantalla.
- Seleccione “Language Interpretation” (Interpretación de idiomas), luego elija "español" y haga clic en “Done” (Listo).
- Si desea escuchar solo a los intérpretes y no a los oradores originales, asegúrese de hacer clic en “Mute Original Audio” (Silenciar audio original).

통역 가능

- 스페인어, 한국어 또는 타갈로그어 통역을 듣고 싶다면 Zoom 화면 오른쪽 하단의 "통역" 버튼을 클릭해주세요.

만약 Zoom 스마트폰 앱을 통해 참여하는 경우:

- 화면 우측 하단의 "더보기" 또는 세 점을 클릭하여 언어를 선택하세요.
- 언어 통역을 선택한 다음 한국어를 선택하고 '완료'를 클릭하세요.
- ”통역사의 목소리만 듣고 원본 스피커의 소리는 듣지 않으려면 "원본 오디오 음소거"를 클릭하세요.

Instrucciones Para Preguntas y Respuestas



Envíe su pregunta o comentario a través de la función de preguntas y respuestas, y el moderador responderá a su pregunta o comentario.



Si desea hacer una pregunta o comentario verbalmente, levante la mano y el moderador le dará la palabra. Se le pedirá al equipo que active su micrófono.

Objetivo

- Proporcionar información actualizada sobre la sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim, incluida la selección de la alternativa preferida
- Destacar los próximos hitos, incluida la publicación prevista del borrador del informe de impacto ambiental/declaración de impacto ambiental (EIR/EIS) en otoño de 2025

Actualización Sobre el Sur de California: Los Angeles a Anaheim

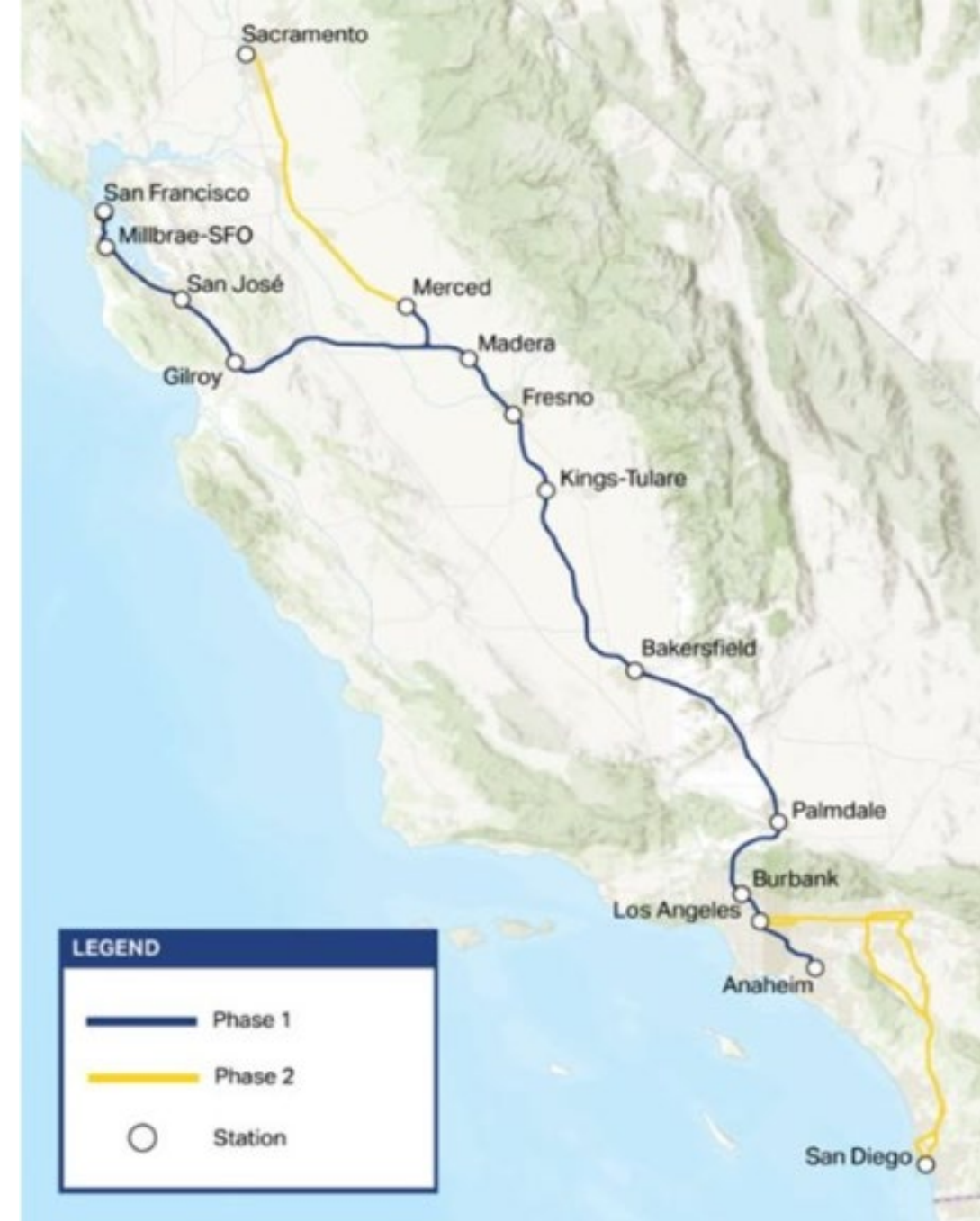
- Actualización del programa estatal
- Resumen de la sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim
- Alternativa preferida
- Alternativas de vías compartidas para pasajeros
 - » Instalaciones de mantenimiento ligero (LMF)
 - » Vías de estacionamiento
 - » Reubicación de vías de almacenamiento de BNSF
 - » Estaciones de tren de alta velocidad (HSR)
 - » Reubicación de la estación Metrolink
 - » Modificaciones de la estación Metrolink
 - » Estaciones intermedias opcionales de tren de alta velocidad (HSR)
 - » Acceso a pasos a nivel
- Próximos pasos
- Segmento de preguntas y respuestas

Conectando California

Aspectos Destacados del Programa

- **Fase 1**
 - » 494 millas
 - » San Francisco a Los Angeles/Anaheim
 - » Tiempo de viaje: menos de 3 horas
- **Fase 2**
 - » Después de la Fase 1- Se extiende 300 millas
 - » Conexiones a Sacramento y San Diego

Servicio electrificado a velocidades de hasta 220 mph
Hasta 24 estaciones



¿Dónde Estamos Hoy?

Hoy:

- 119 millas actualmente bajo construcción, que se extenderán a 171 al avanzar el diseño en 52 millas hacia el norte hasta Merced y hacia el sur hasta Bakersfield
- Obteniendo autorización ambiental para las 494 millas entre San Francisco y Los Angeles Basin
 - » 463 millas con autorización ambiental hasta la fecha
 - » Se prevé que en 2026 se habrán completado los trámites ambientales para 494 millas
- Avanzan los proyectos regionales
- Diseño de las cuatro estaciones del Valle Central
 - » Merced, Fresno, Kings/Tulare y Bakersfield



El Tren de Alta Velocidad de California

Reafirmación de Objetivos

La prioridad de la Autoridad es construir un sistema de tren de alta velocidad comercialmente viable lo antes posible con los recursos financieros disponibles, al tiempo que se realizan avances significativos para lograr un servicio completo entre el centro de San Francisco y el centro de Los Angeles/la zona de Anaheim.



CONSTRUCCIÓN

Avanzar en la construcción en el Valle Central y conectar los principales centros de población de California, al norte con el sistema electrificado Caltrain a través de Gilroy y al sur con Palmdale.



OPORTUNIDAD

Con el apoyo estatal suficiente, la Autoridad puede conectar el norte y el sur de California entre 2038-2039 y alcanzar el éxito comercial lo antes posible.



CONEXIÓN

Conectar las ciudades y regiones de California para crear nuevas oportunidades de desarrollo económico, vivienda y creación de empleo.



SOSTENIBILIDAD

Ofrecer una alternativa más ecológica y eficiente a los coches y aviones, lo que permite al estado reducir su huella de carbono y mejorar la salud pública.



LEGADO

Contribuir a un legado de transporte en California que beneficie a futuras generaciones

Fuentes de Financiación del Tren de Alta Velocidad de California

Financiación estatal = \$22.5 mil millones (77%)

**2008
PROP 1A**

\$9.95 mil millones
medida de bonos

**2014 – 2030
LÍMITE Y COMERCIO**

\$750 millón a \$1.25 mil millones
Ingresos medios anuales

Financiación federal = \$6.9 mil millones (23%)

**2009
ARRA**

\$2.6 mil millones
Subvención federal

**2010
FY10**

\$929 millón
Financiación federal

**2021-2022
RAISE**

\$49 millón
Subvención federal

**2023
IIJA**

\$3.3 mil millones
Subvención federal



Tren de Alta Velocidad en el Sur de California



**Bakersfield a
Palmdale**
80 millas

**Palmdale a
Burbank**
38 millas

**Burbank a Los
Angeles**
14 millas

**Los Angeles a
Anaheim**
30 millas

162 millas



Resumen de la Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim



Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim

- Aproximadamente 30 millas de longitud
- Conecta la estación Los Angeles Union Station (LAUS) a Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC)
- Se están considerando tres alternativas en el Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental:
 - » Alternativa sin construcción
 - » Alternativa preferida: la Alternativa A de Vía Compartida para Pasajeros con LMF en 26th Street
 - » Alternativa B de Vía Compartida para Pasajeros con LMF en 15th Street



Alternativas de Vías Compartidas para Pasajeros

El borrador del EIR/EIS considerará dos alternativas de construcción:

Alternativa Preferida

Alternativa A de Vía Compartida para Pasajeros

- Estaciones HSR en LAUS y ARTIC (únicamente)
- SoCal LMF en **26th Street** (Vernon)
- Vías de estacionamiento
- Estaciones Metrolink reubicadas en Commerce/Montebello y Buena Park
- Modificaciones en los cruces a nivel

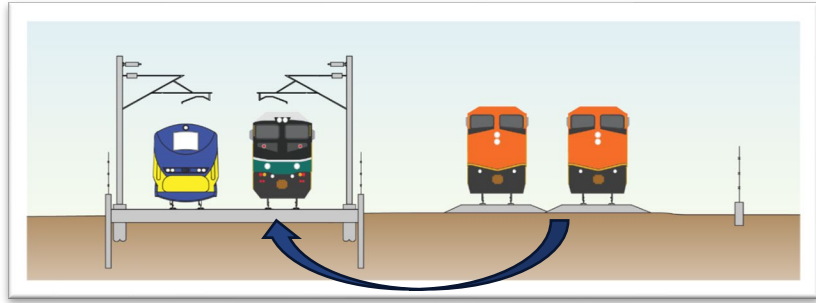
Vía Compartida para Pasajeros, Alternativa B

- Similar a la Alternativa A, excepto:
 - » SoCal LMF en **15th Street** (Los Angeles)



Alternativas de Vías Compartidas para Pasajeros

Resumen



Sistema mixto

Compartido con el transporte de pasajeros y mercancías que actualmente opera a lo largo del corredor ferroviario existente entre Los Angeles y Anaheim, propiedad de BNSF y utilizado por Metrolink, Amtrak y LOSSAN

- Características principales de las alternativas de vías compartidas para pasajeros:
 - » Construir una vía principal adicional dentro de una parte del corredor
 - » Electrificar dos de las cuatro vías principales para el servicio de pasajeros
 - » Mejoras en las vías a lo largo del corredor, especialmente en las estaciones de Metrolink de Commerce, Norwalk/SFS, Buena Park y Fullerton
- BNSF podría utilizar hasta cuatro vías principales dentro de su derecho de paso
 - » Las vías se compartirían con el servicio ferroviario de pasajeros
- El tren de alta velocidad operaría dos trenes por hora en cada dirección

Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



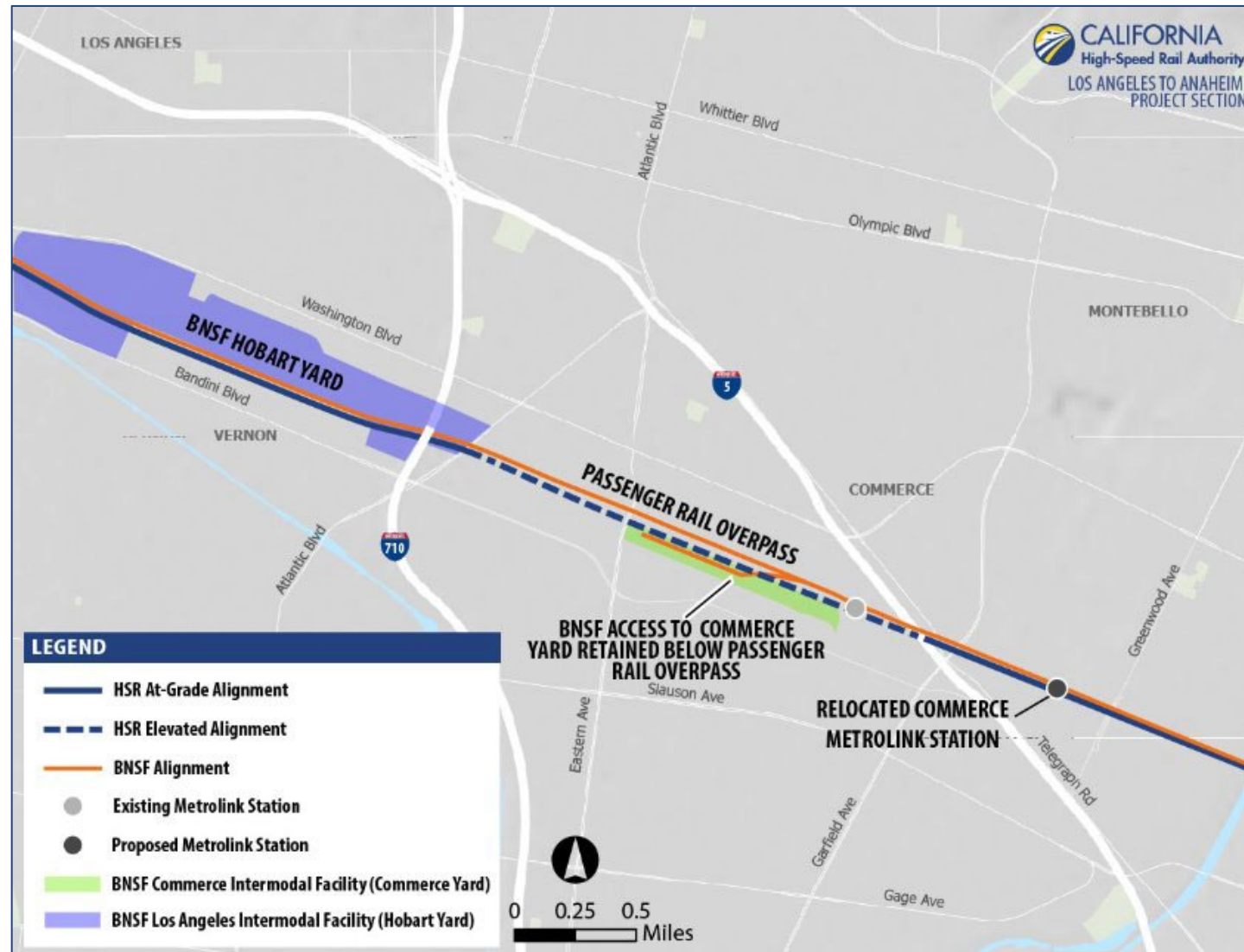
Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



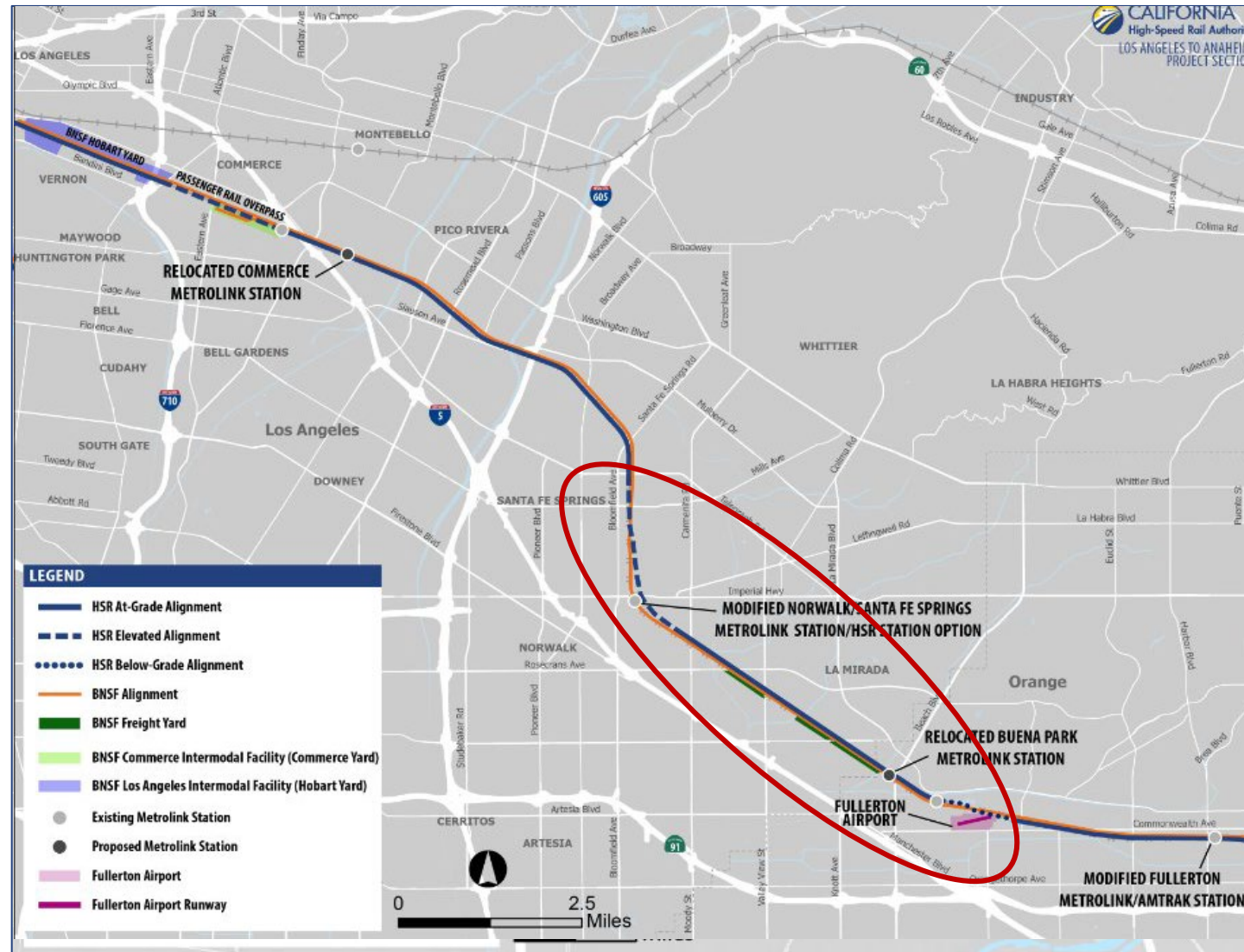
Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



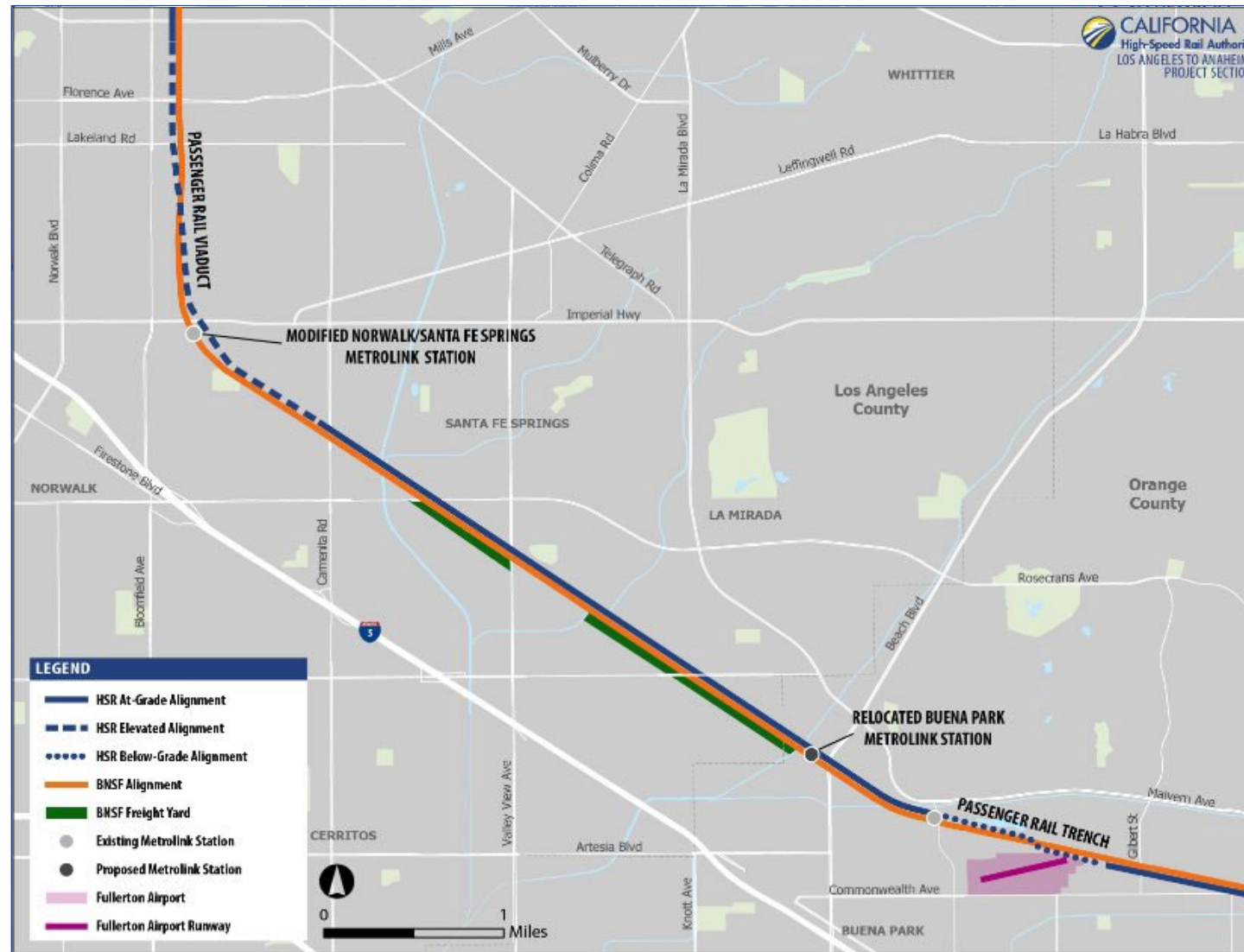
Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



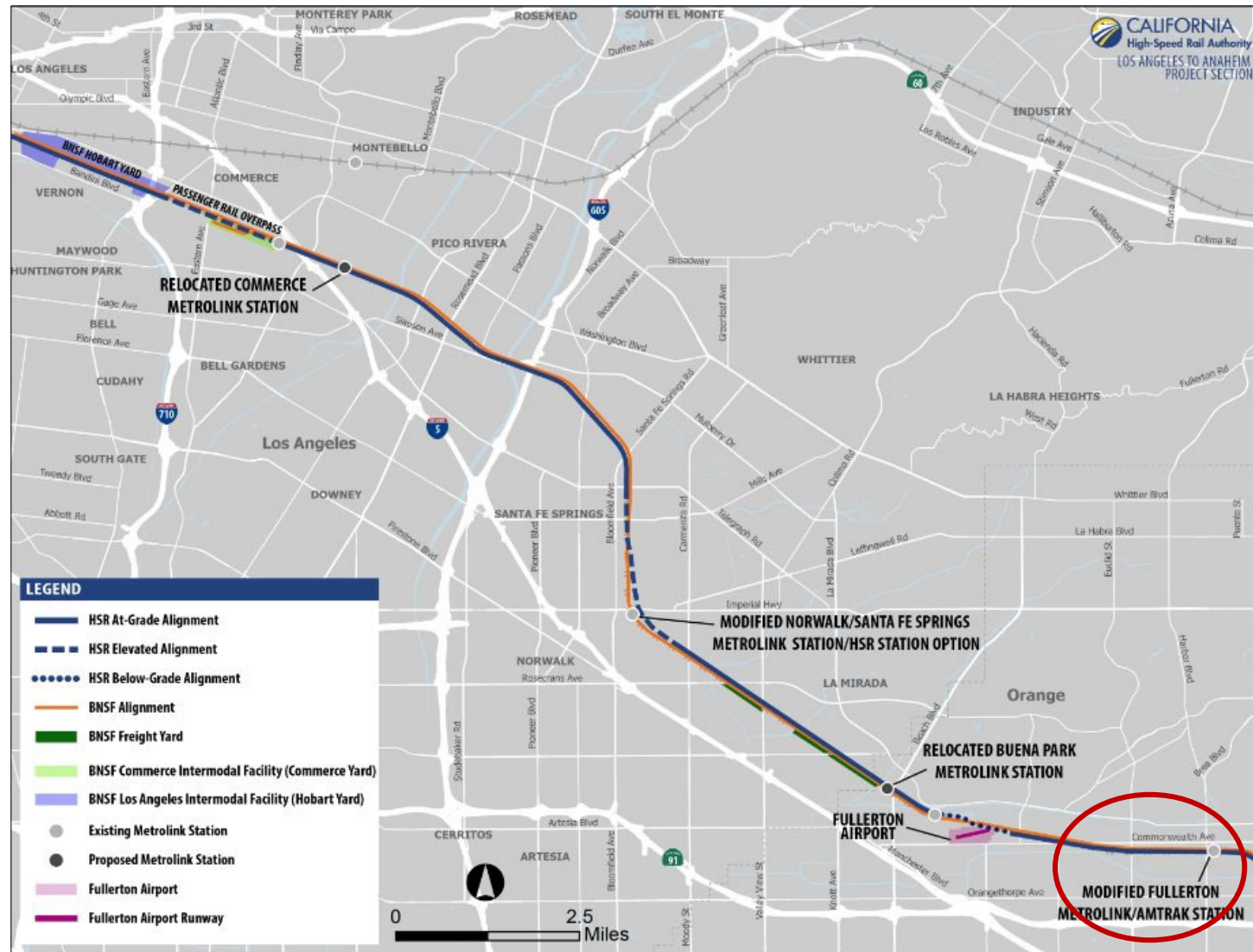
Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



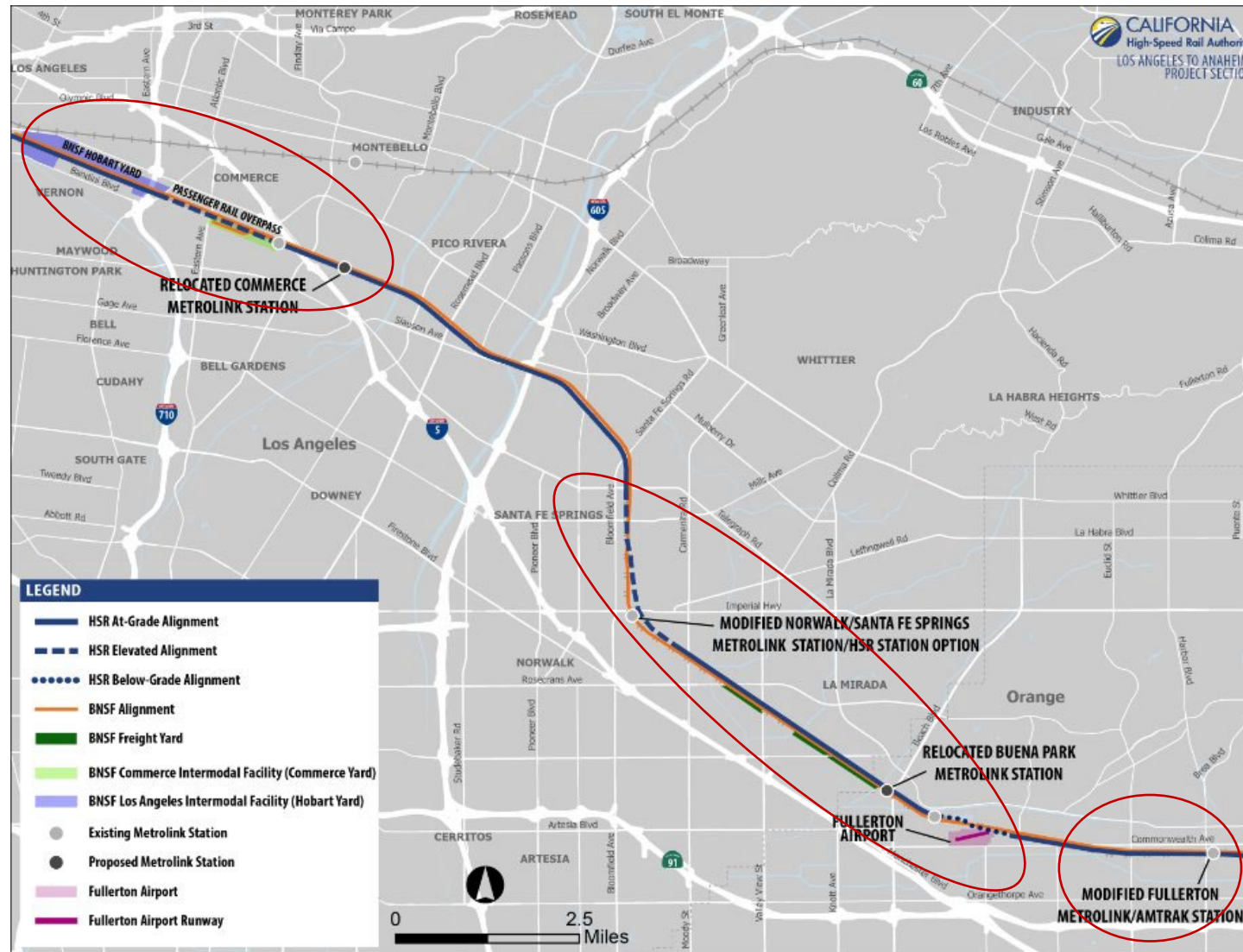
Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



Mejorar la Eficiencia del Corredor

Eliminación de Conflictos entre el Transporte Ferroviario de Mercancías y el Transporte Ferroviario de Pasajeros



Centros de Mantenimiento Ligero de Trenes



Centros de Mantenimiento Ligero de Trenes de SoCal (LMF)

- Instalación donde se inspeccionan, limpian, reparan y almacenan los trenes
- Proporciona mantenimiento y operaciones localizadas y regulares de los trenes cerca de las estaciones terminales
- Incluye un punto de servicio para cualquier tren que necesite una reparación de emergencia
- Suministra trenes y personal a la sección del proyecto para el inicio del servicio de pasajeros



Centros de Mantenimiento Ligero de Trenes (LMF)

Opción de 26th Street (Vernon)

Características

- Situado entre I-710 and S Downey Rd
- Capacidad para 24 trenes, 6 vías de servicio
- 40+ Acres

Beneficios

- Diseño más flexible del emplazamiento para las operaciones: doble terminal
- Menos restricciones en la zona – principalmente almacenes
- Menos impacto en las operaciones Amtrak
- Utiliza propiedades ya previstas para su adquisición

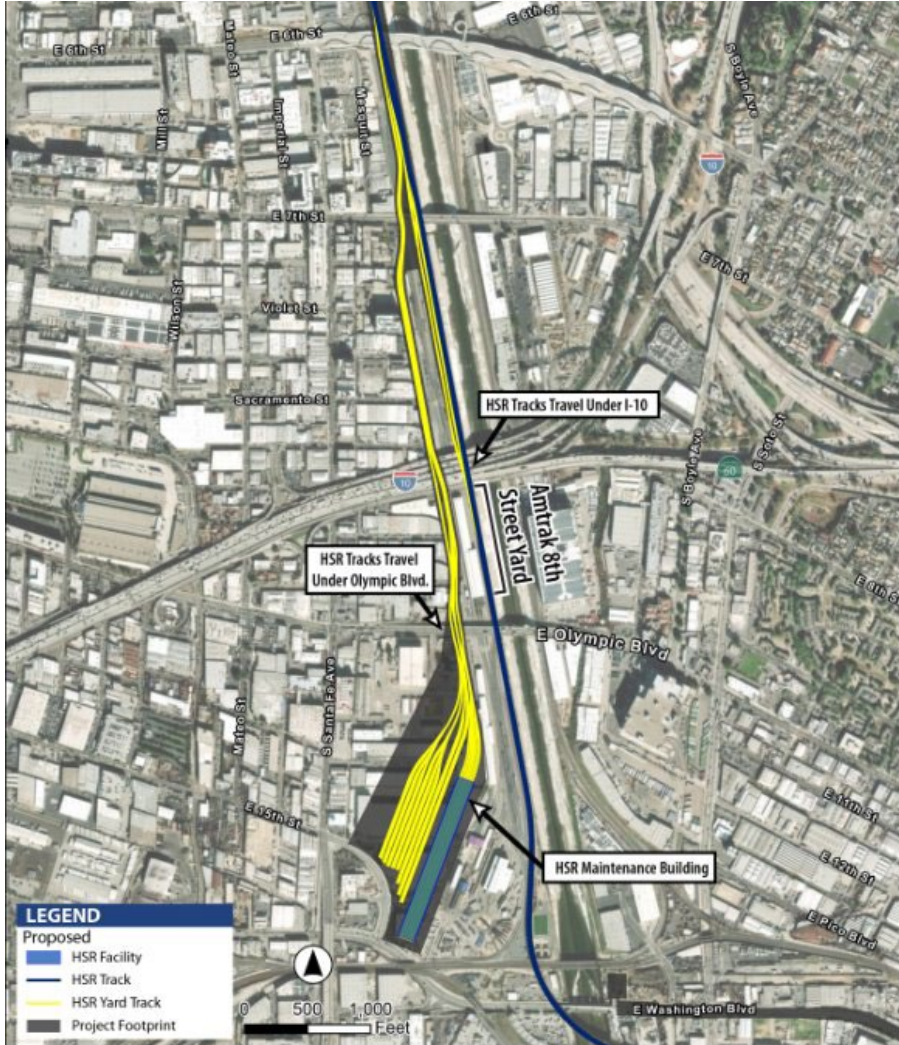
Preocupaciones

- Más lejos de LAUS: desplazamientos en vacío más largos
- Posiblemente más interacción operativa con los trenes de mercancías de BNSF



Centros de Mantenimiento Ligero de Trenes (LMF)

Opción de 15th Street (Los Angeles)



Características

- Situado entre I-10 y E Washington Blvd
- Capacidad para 20 trenes, 6 vías de servicio
- 50+ Acres

Beneficios

- Más cerca de LA Union Station

Preocupaciones

- Posibles impactos en los puentes históricos del río de Los Angeles
- Posibles impactos en las operaciones de Amtrak 8th St yard
- El diseño del emplazamiento es menos flexible para las operaciones: patio de maniobras de un solo extremo.

Vías de Estacionamiento



Vías de Estacionamiento

- Las vías de estacionamiento se utilizan para almacenar y reabastecer los trenes durante el día entre servicios
- Se necesitan vías de estacionamiento cerca de LAUS y ARTIC para dar servicio a los trenes de alta velocidad que terminan allí su recorrido

Se proponen dos ubicaciones de estacionamiento a lo largo de la sección del proyecto LA-A:

- Vías de estacionamiento de West Bank
- Vías de estacionamiento de Anaheim



Reubicación de Vías de Almacenamiento de BNSF



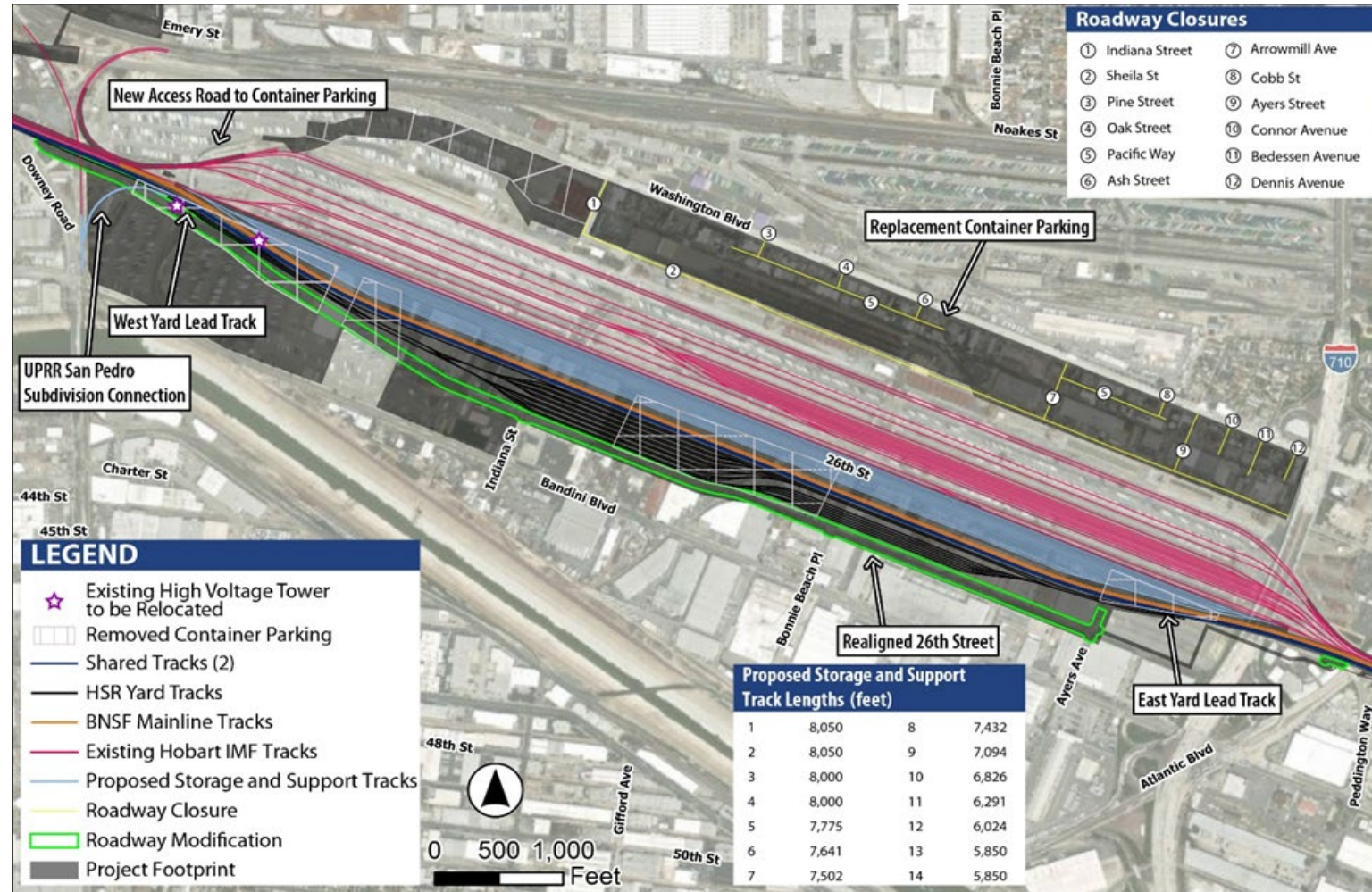
Eliminación de Vías

- La construcción de la cuarta vía principal requiere la eliminación de 90,940 pies de vías de almacenamiento de BNSF
- Garantiza que la construcción del tren de alta velocidad se lleve a cabo sin reducir la capacidad de transporte de mercancías
- Se aplica a la Alternativa A de Vía Compartida para Pasajeros y a la Alternativa B de Vía Compartida para Pasajeros
- Se ha seleccionado la zona de la instalación intermodal de Hobart (IMF) porque es el destino de la mayoría de los trenes de BNSF en el corredor



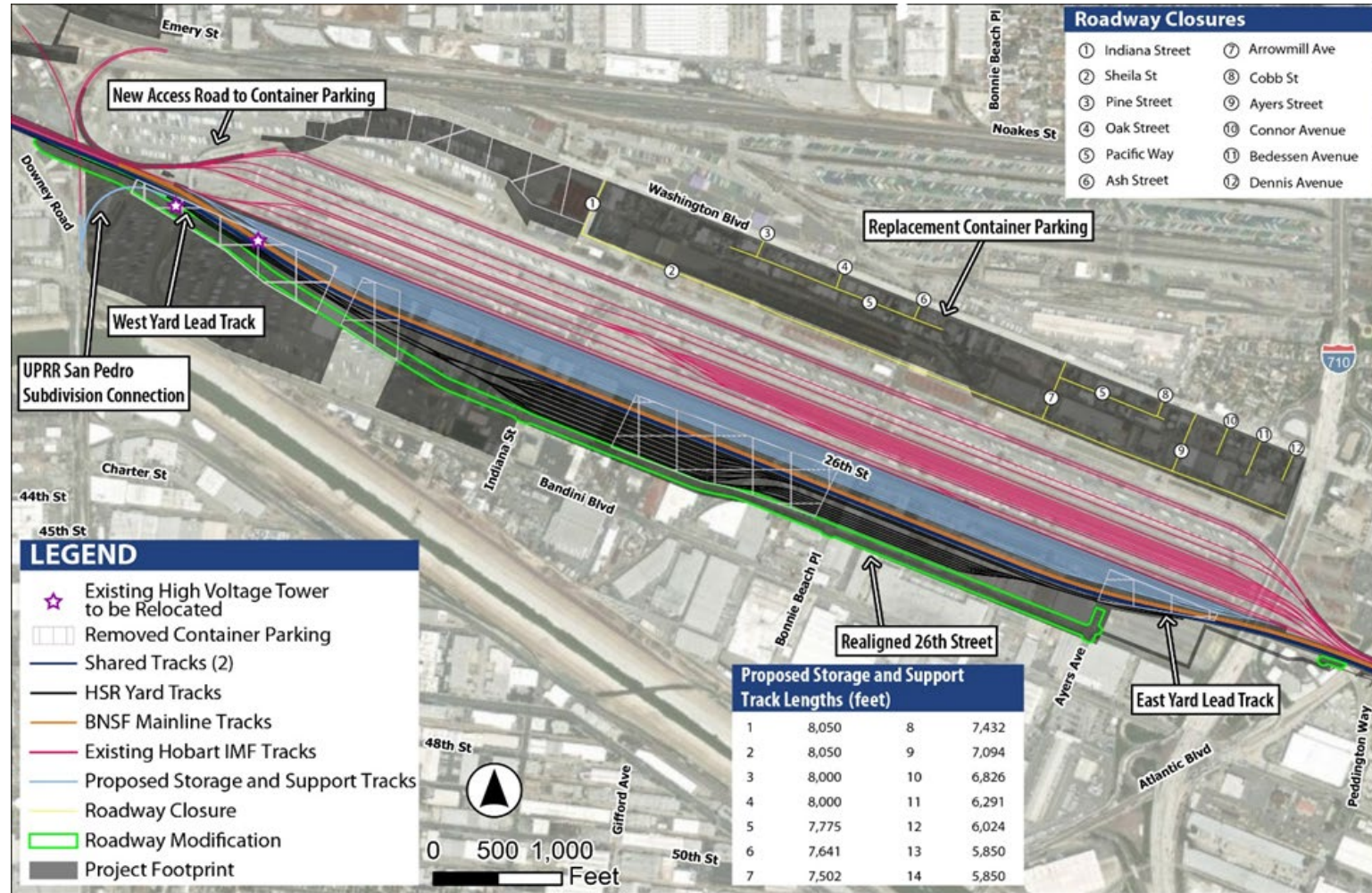
Reemplazo de Vías

- Se construirían un total de 101,094 pies de vías de sustitución junto a las vías existentes del IMF de Hobart
- Incluye vías de circunvalación para mantener la flexibilidad operativa
- Sustitución en una proporción aproximada de uno a uno para la capacidad de las vías
- No se utilizarán nuevas vías para la carga o descarga de contenedores intermodales



Reubicación del Estacionamiento de Contenedores

- El estacionamiento se trasladó del lado sur al lado norte del IMF de Hobart
- Se convirtieron un total de 49.14 acres para estacionamiento de contenedores y vías de acceso
- Las vías de almacenamiento y apoyo desplazadas y el estacionamiento de contenedores se reemplazarían en una proporción aproximada de uno a uno
- Mantiene la capacidad de operaciones de carga durante y después de la construcción



Estaciones del Tren de Alta Velocidad (HSR)



Proyecto Link Union Station – Conocido como LinkUS

Proyecto liderado por LA Metro - revisión CEQA/NEPA en curso

Características:

- Hasta 9 nuevas vías de paso al sur de la estación, sobre la US-101, para conectar con el corredor ferroviario existente en la orilla oeste del río Los Ángeles
- Modificaciones en la estación, como la ampliación del paso peatonal
- Nuevas vías de acceso al norte de la estación

Elementos del proyecto HSR:

- Modificaciones en los andenes de las vías HSR
- Instalación de un sistema de contacto aéreo



Vista conceptual de la estructura de LinkUS sujeta a diseño final y aprobación

Configuración de ARTIC

Estación terminal ARTIC

- Dos vías de tren de alta velocidad sin salida
- Andén central de 1410 pies
- Nuevo edificio de la estación de tren de alta velocidad en el extremo sur del puente peatonal
- Área de recogida y entrega reconfigurada
- Nuevo aparcamiento con capacidad para 1976 plazas (1350 nuevas plazas para trenes de alta velocidad, plazas de sustitución para 405 plazas de Metrolink y 221 plazas para empleados de Metrolink)



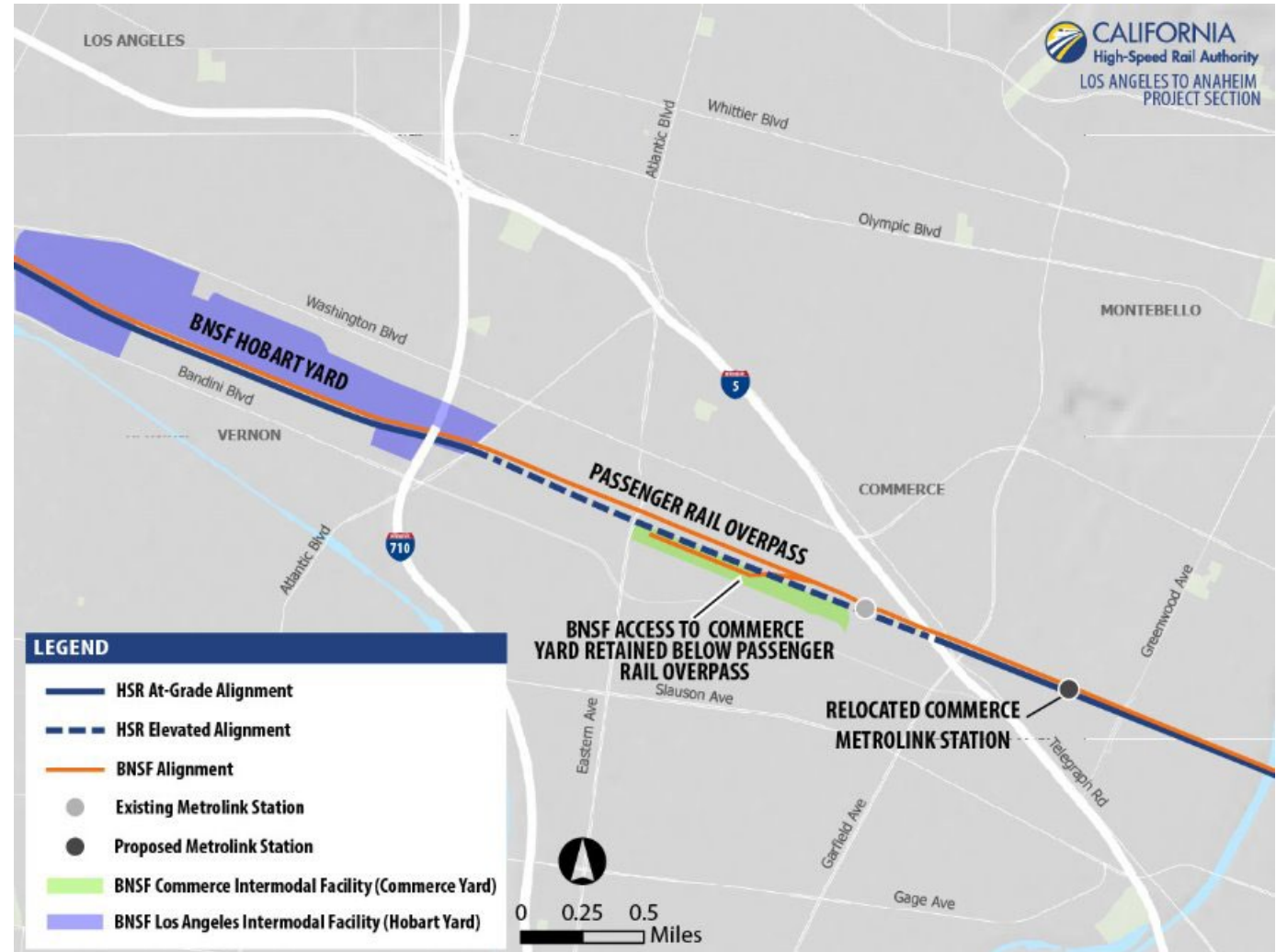
Reubicación de Estaciones de Metrolink



Instalaciones de BNSF en Commerce

Las vías del tren de alta velocidad pasan por un viaducto sobre las vías de BNSF hasta llegar a las instalaciones intermodales de Commerce. Modificaciones necesarias para dar cabida al tren de alta velocidad:

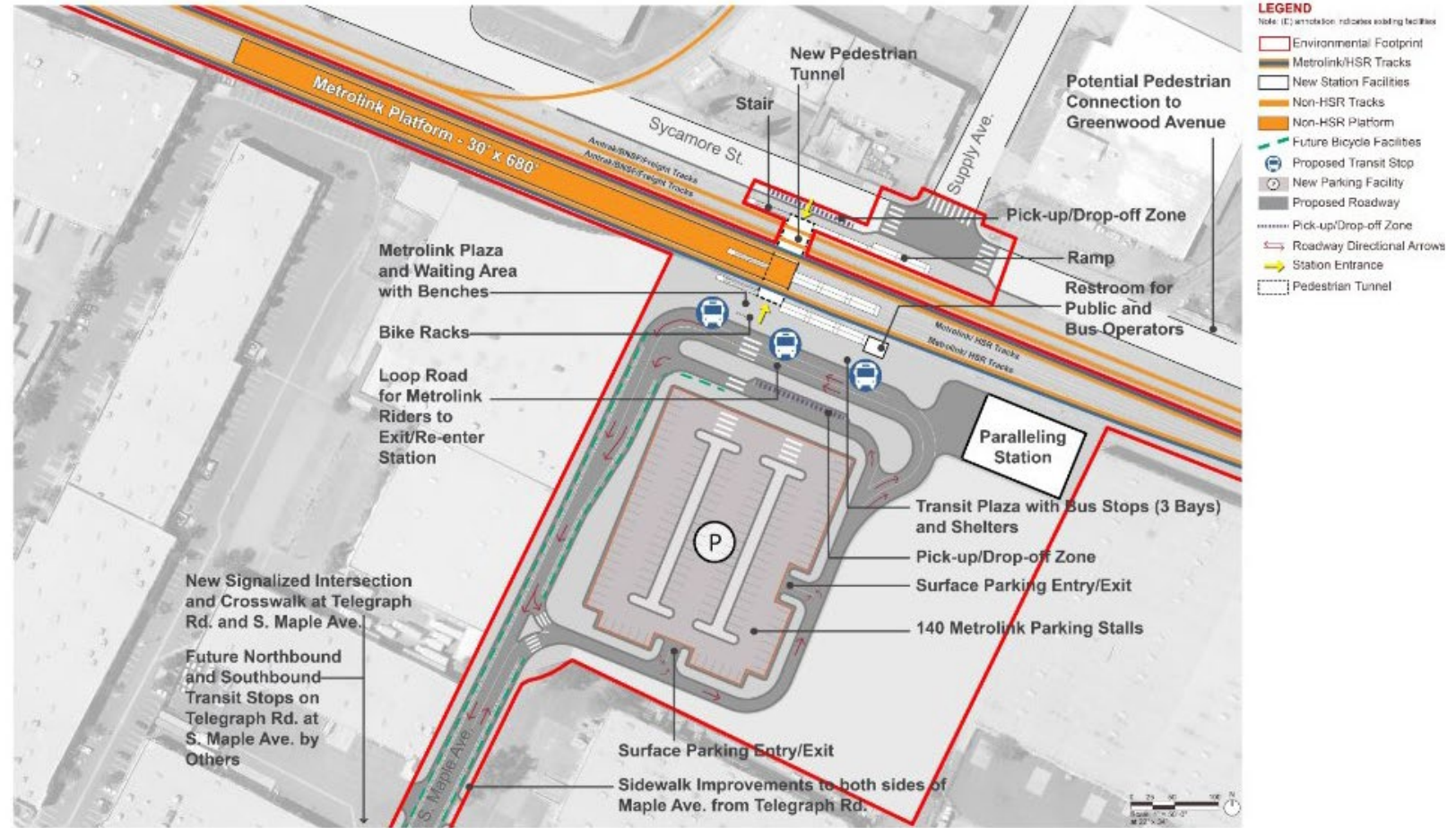
- Reconstrucción de las vías de acceso
- Reubicación de las puertas de entrada para camiones
- Añadir estacionamiento para camiones
- Construcción de una vía de cambio
- Reubicación de los servicios públicos al corredor de servicios públicos a lo largo de Bandini Blvd
- Reubicación de la estación de Metrolink de Commerce
- Diseño desarrollado en coordinación con BNSF



Reubicación de la Estación de Metrolink en Commerce

Características de la estación Metrolink de Commerce reubicada:

- 0.75 millas al este de la ubicación actual, a lo largo de la vía principal, en el límite entre Commerce y Montebello
- Andén central en el lado sur del corredor ferroviario existente
- Plaza de tránsito, estacionamiento, estacionamiento para bicicletas, zona de recogida y entrega



Emplazamiento propuesto para la reubicación de la estación Commerce Metrolink

Reubicación de la Estación de Metrolink en Buena Park

- Las vías del tren de alta velocidad en el lado norte del corredor ferroviario requerirían una reconstrucción significativa de la infraestructura actual de la estación y afectarían a la comunidad circundante
- La reubicación de la estación de Buena Park Metrolink Station a Beach Blvd./Stage Rd., proporcionaría:
 - » Proporcionar un mejor acceso al transporte público
 - » No exigir la adquisición de propiedades residenciales
 - » Permitir el crecimiento futuro de la estación, incluyendo oportunidades para que la ciudad aumente el número de plazas de aparcamiento



Características de la estación reubicada:

- 0.75 millas al noroeste de la ubicación actual, a lo largo de la vía principal
- Andén central en el lado norte del corredor ferroviario existente
- Plaza de tránsito, estacionamiento, estacionamiento para bicicletas, zona de recogida y entrega
- Ofrece a la ciudad la oportunidad de ampliar el estacionamiento, algo que el emplazamiento actual no permite

Modificaciones en la Estación de Metrolink

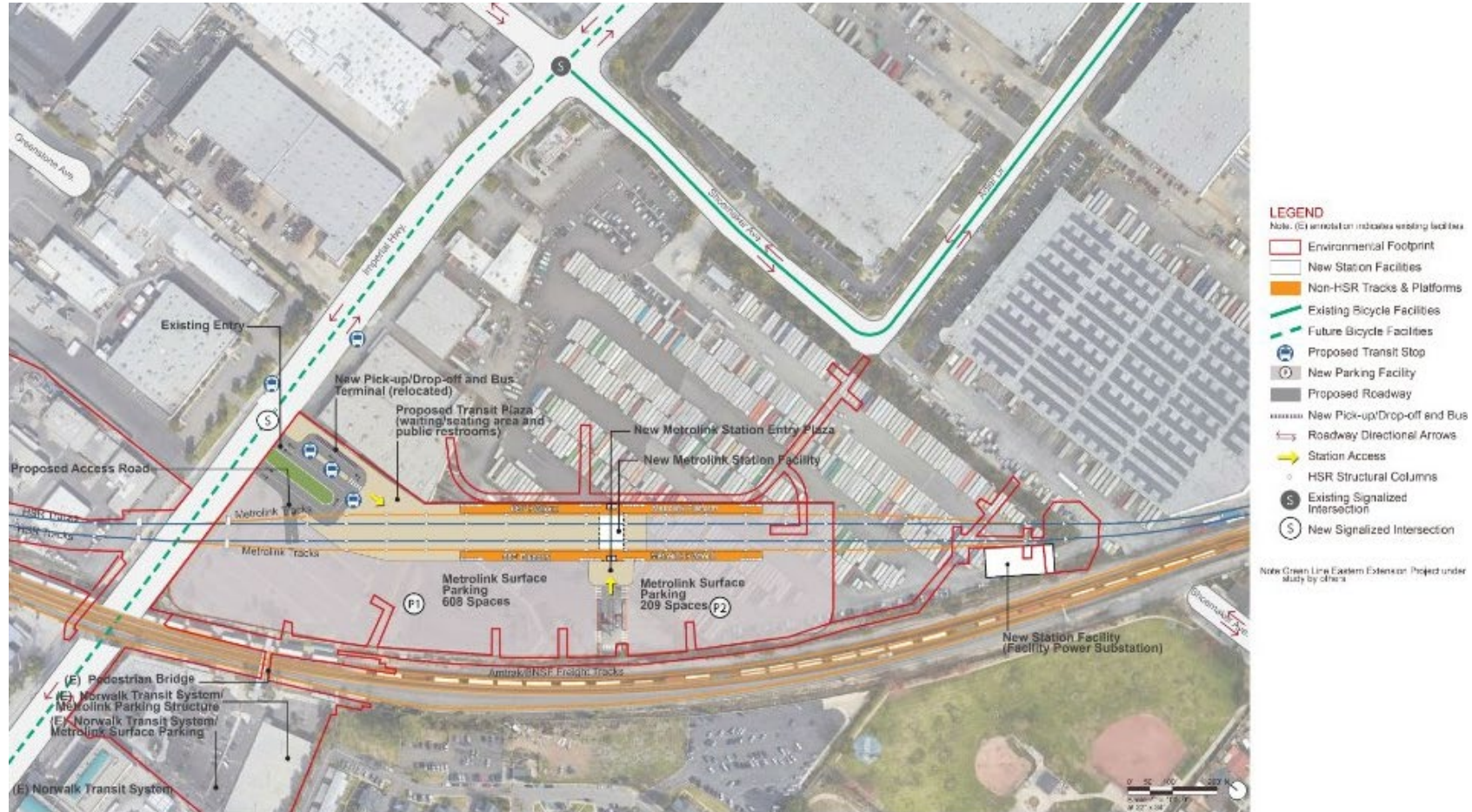


Modificaciones en la Estación de Metrolink

Estación Norwalk/Santa Fe Springs- Sin Estación de Tren de Alta Velocidad

Recomendado por la Autoridad (alternativa preferida)

- Las vías existentes de BNSF permanecerían en su ubicación actual
- La estación de Metrolink se elevaría con cuatro vías de pasajeros y dos andenes
- No se requiere estacionamiento adicional
- El trazado del tren de alta velocidad se desplaza del lado oeste al lado este del derecho de paso de BNSF

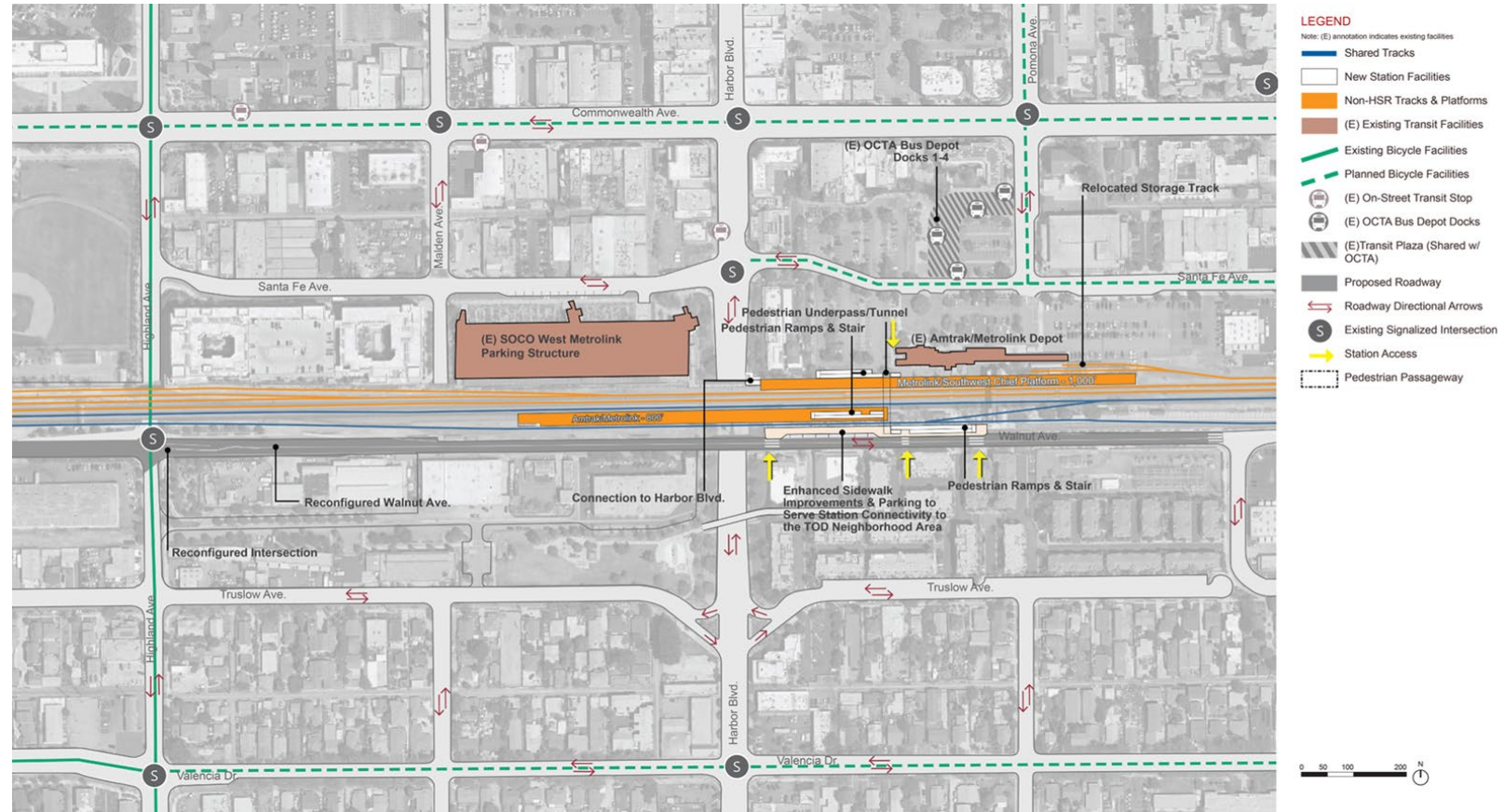


Modificaciones en la Estación de Metrolink

Estación de Fullerton- Sin Estación de Tren de Alta Velocidad

Recomendado por la Autoridad (alternativa preferida)

- Añadir una vía principal para aliviar la congestión del tráfico ferroviario de mercancías y pasajeros
- Sustituir el puente peatonal existente por un túnel peatonal (subterráneo)
- Nueva plataforma central para pasajeros
- Reconfigurar la intersección de Walnut Ave
- No se requiere estacionamiento adicional



Estaciones Intermedias Opcionales del Tren de Alta Velocidad (HSR)



Estaciones Intermedias Opcionales del Tren de Alta Velocidad (HSR)

- No se propone ninguna estación intermedia entre Los Angeles y Anaheim
- La Propuesta 1A limita el desarrollo de estaciones de tren de alta velocidad (como máximo, el diseño final podría incluir una estación intermedia). Anteriormente, se había considerado la posibilidad de construir estaciones intermedias en Norwalk/Santa Fe Springs y Fullerton
- » Existen limitaciones de diseño y estacionamiento en ambas estaciones
- » Los trenes Amtrak y Metrolink prestan servicio en ambas estaciones, que se encuentran a aproximadamente 10 millas de distancia
- » No construir una estación intermedia podría aumentar la eficiencia en cuanto a costes, plazos y operaciones, al tiempo que se reducirían los impactos
- HSR incluirá las opciones de estaciones intermedias de Norwalk/SFS y Fullerton HSR en los estudios ambientales



Aproximación a los Cruces a Nivel

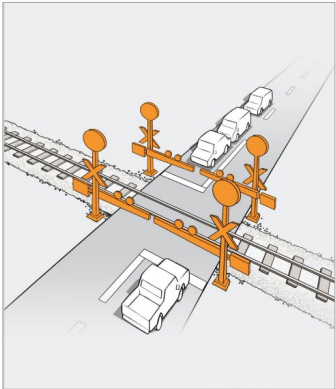


Consideraciones Sobre los Cruces a Nivel

Cruce a Nivel – Intersección en la que una carretera cruza las vías del tren a nivel del suelo

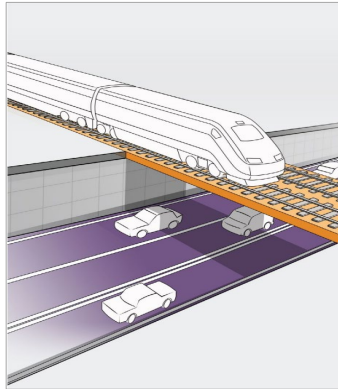
Paso a desnivel – Carretera que se realinea por encima o por debajo de una vía férrea para eliminar el peligro

» La Administración Federal de Ferrocarriles cuenta con normativas para determinar qué cruces requieren separación. Los trenes de alta velocidad que operan en el corredor LA-A viajarán a velocidades inferiores a 90 millas por hora (mph), lo que significa que no se requieren separaciones de nivel completas



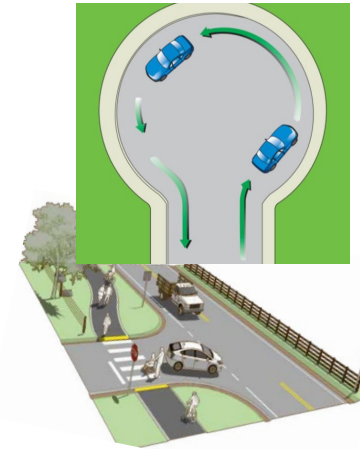
A Nivel

- Bajo costo de capital
- Mayores retrasos en el tráfico
- Menor huella ecológica
- Impactos mínimos en la construcción
- Puede tener implicaciones de seguridad para los equipos de respuesta a emergencias



Separación de Niveles

- Alto costo de capital
- Reducción de los retrasos en el tráfico
- Mayor huella ecológica
- Efectos importantes en la construcción, por ejemplo, en el tráfico y la calidad del aire



Cierre de Calles

- Costo de capital moderado
- Puede tener implicaciones de seguridad para el equipo de respuesta a emergencias
- Puede perturbar la cohesión de la comunidad

Separaciones de Niveles en el Condado de Los Angeles

Modificaciones Propuestas

Calle	Configuración actual	Configuración propuesta
Pioneer Blvd	A nivel del grado	Separación de niveles (paso por debajo)
Norwalk Blvd / Los Nietos Rd	A nivel del grado	Separación de niveles (paso por debajo)
Lakeland Rd	A nivel del grado	Separación a nivel parcial (Tren de pasajeros en estructura aérea, tren de mercancías a nivel del suelo)
Vía con separación de niveles existente	Configuración actual	Modificación propuesta
Downey Rd	Pasar por debajo*	Puente ferroviario ampliado
Atlantic Blvd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Eastern Ave	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Rosemead Blvd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada
Passons Blvd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Slauson Ave	Cruce elevado	Puente ferroviario ampliado
Santa Fe Springs Rd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Telegraph Rd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Florence Ave	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Carmenita Rd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada
Valley View Ave	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Alondra Blvd	Cruce elevado	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada



**Un paso subterráneo es cuando la carretera pasa por debajo de las vías.*

Pioneer Boulevard

Propuesto paso a desnivel



Norwalk Boulevard/Los Nietos Road

Propuesto paso a desnivel



Lakeland Road

Propuesto paso a desnivel



Conceptual Rendering

Cruces a Nivel del Condado de Orange

Modificaciones Propuestas

Calle	Configuración actual	Configuración propuesta
Cerritos Ave	A nivel del grado	Separación de niveles
State College Blvd	A nivel del grado	Separación de niveles

Vía con separación de niveles existente	Configuración actual	Modificación propuesta
Beach Blvd	Pasar por debajo*	Puente ferroviario ampliado
Dale St	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada
Gilbert St	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada
Commonwealth Ave	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada
Euclid St	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Highland Blvd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Harbor Blvd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado
Lewis St	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada
Katella Ave	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada
Douglass Rd	Pasar por debajo	Puente ferroviario ampliado y carretera rebajada

*Un paso subterráneo es cuando la carretera pasa por debajo de las vías.



Cerritos Avenue

Propuesto paso a desnivel



Cerritos Avenue

Propuesto paso a desnivel



State College Boulevard

Propuesto paso a desnivel



Conceptual Rendering - Subject to Final Design Approvals

State College Boulevard

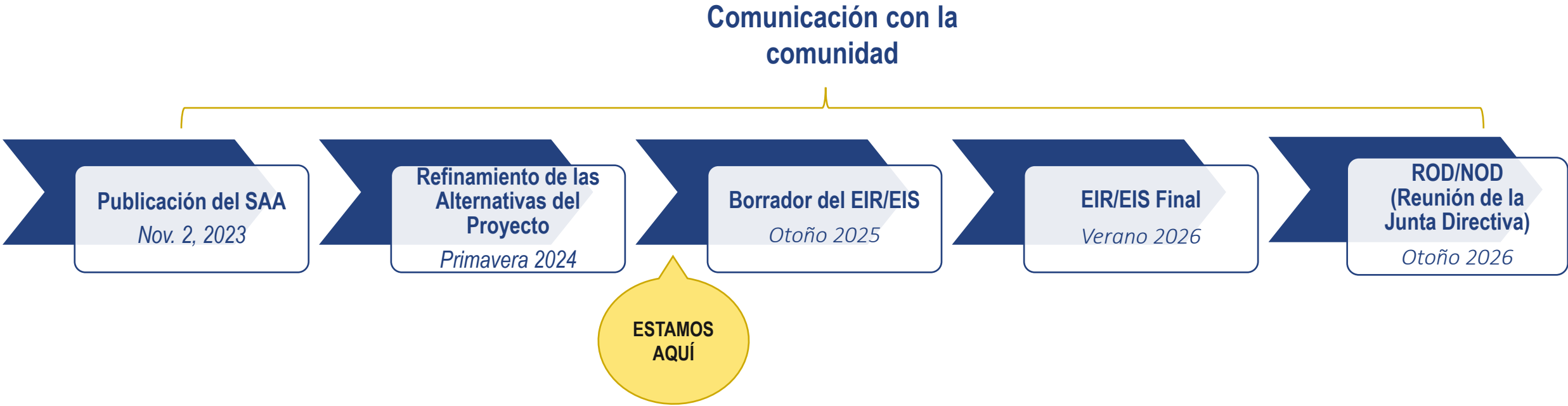
Propuesto paso a desnivel



¿Dónde Estamos Ahora?



Hitos de LA-A



Borrador EIR/EIS- Otoño 2025

El borrador del EIR/EIS analiza los impactos sobre los temas de recursos ambientales de la CEQA/NEPA, incluyendo

- Estética y calidad visual
- Calidad del aire y cambio climático global
- Recursos biológicos y acuáticos
- Recursos culturales
- Análisis comunitario
- Interferencias electromagnéticas/campos electromagnéticos (EMI/EMF)
- Justicia medioambiental
- Geología, suelos, sismicidad y paleontología
- Materiales y residuos peligrosos
- Hidrología y recursos hídricos
- Ruido y vibraciones
- Parques, ocio y espacios abiertos
- Servicios públicos y energía
- Crecimiento regional
- Seguridad y protección
- Planificación de estaciones, uso del suelo y desarrollo
- Evaluaciones de la sección 4(f) y la sección 6(f)
- Socioeconomía y comunidades
- Transporte

Instrucciones para Preguntas y Respuestas

Para participar:



Envíe su pregunta o comentario a través de la función de preguntas y respuestas, y el moderador responderá a su pregunta o comentario.



Si desea hacer una pregunta o comentario verbalmente, levante la mano y el moderador le dará la palabra. Se le pedirá al equipo que active su micrófono.

Manténgase Conectado

Visite el sitio web de la Autoridad de Tren de Alta Velocidad de California en hsr.ca.gov y Build HSR California en BuildHSR.com



(877) 669-0494
los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov

 @CaliforniaHighSpeedRail

 /CAHighSpeedRail

 @CaHSRA

 @CaHSRA

 /California-high-speed-rail-authority