



CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority

로스앤젤레스에서 애너하임 주민 설명회

2025년 9월 3일 수요일

통역 가능

- 설명회를 영어로 듣고 싶으시면 줌(Zoom) 화면 오른쪽 하단의 "통역" 버튼을 클릭하세요

줌(Zoom) 스마트폰 앱을 통해 참여하는 경우:

- "더보기" 또는 화면 오른쪽 하단에 있는 점 3개를 클릭하여 언어를 선택합니다.
- "언어 통역"을 선택한 다음 "영어"를 선택하고 "완료"를 클릭합니다.
- "통역자만 듣고 원 발언자는 듣지 않으려면, 반드시 "원음 음소거"를 클릭하세요.

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", coreano o tagalo 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).

통역가능

- 스페인어, 한국어 또는 타갈로그어 통역을 듣고 싶으시면 줌(Zoom) 화면 오른쪽 하단의 "통역" 버튼을 클릭하세요.

zoom 스마트폰 앱을 통해 참여하는 경우:

- 화면 우측 하단의 "더보기" 또는 세 점을 클릭하여 언어를 선택합니다.
- "언어 통역"을 선택한 다음 "스페인어", 한국어 또는 타갈로그어를 선택하고 "완료"를 클릭하세요.
- "통역사의 목소리만 듣고 원본 스피커의 소리는 듣지 않으려면 "원본 오디오 음소거"를 클릭하세요.

질문 & 답변 지침



질문이나 의견을 Q&A 기능을 통해 제출하면 진행자가 질문/의견에 답변해 드립니다.



손을 들어 발언 의사나 질문을 표시하시면, 진행자가 순서에 따라 말할 수 있도록 할 것입니다.
팀에서 사용자의 음소거를 해제하라는 메시지가 표시될 것입니다.

목적

- 선호 대안 선정을 포함한 로스앤젤레스에서 애너하임 사업 구간에 대한 업데이트 제공
- 2025년 가을에 발표될 예정인 환경영향평가서/환경영향평가서(EIR/EIS) 초안 등 예정된 주요 일정에 대해 알아본다

남가주 업데이트: 로스앤젤레스에서 애너하임

- 주 전체 프로그램 업데이트
- 로스앤젤레스에서 애너하임 사업 구간 개요
- 선호 대안
- 공유 여객 선로 대안
 - » 경정비 시설(LMF)
 - » 대기 선로
 - » BNSF 유치선 이전
 - » HSR 역
 - » 메트로링크 역 이전
 - » 메트로링크 역 개조
 - » HSR 중간역들 옵션
 - » 철도 건널목 접근부
- 다음 단계
- 질문 및 답변

캘리포니아 연결

프로그램 주요 내용

- 1단계
 - » 494 마일
 - » 샌프란시스코에서 로스앤젤레스/애너하임
 - » 소요 시간: 3시간 미만
- 2단계
 - » 1단계 이후- 300마일 연장
 - » 새크라멘토와 샌디에이고로 연결

최고 시속 220마일까지 운행 가능한 전철화 서비스

최대 24개 역들



현재 상황

오늘:

- 북쪽으로는 머세드까지 52마일, 남쪽으로는 베이커스필드까지 119마일을 확장하는 설계를 진행하여 171마일로 확장하는 공사 진행 중
- 샌프란시스코와 로스앤젤레스 분지 사이의 494마일 전체를 친환경적으로 개간한 사례
 - » 현재까지 환경 승인 완료 구간 463마일
 - » 2026년까지 총 494마일 구간이 환경 인허가를 받을 것으로 예상됨
- 주 전역 말단 구간 사업 추진
- 센트럴 밸리 4개 역사 설계
 - » 머세드, 프레즈노, 킹스/툴래리 및 베이커스필드



캘리포니아 고속철도

목표 재확인

철도국은 가용한 재원으로 가능한 한 빨리 상업적으로 실행 가능한 고속철도 시스템을 구축하는 데 집중하는 한편, 샌프란시스코 다운타운과 로스앤젤레스/애너하임 다운타운 간 전체 서비스를 완료하기 위해 의미 있는 진전을 이루고 있다.



건설

센트럴 밸리에서 건설을 진행하여 캘리포니아의 주요 인구 중심지, 북쪽으로는 길로이를 통해 전철화된 칼트레인 시스템으로, 남쪽으로는 팜데일까지 연결한다.



기회

주 정부의 충분한 지원만 있다면 2038~2039년까지 캘리포니아 북부와 남부를 연결하고 빠른 시일 내에 상업적 성공을 거둘 수 있다.



연결

캘리포니아의 도시들과 지역들을 연결하여 경제 개발, 주택 및 일자리 창출을 위한 새로운 기회를 창출한다.



지속 가능성

자동차와 비행기 대신 더 깨끗하고 효율적인 대안을 제공하여 주정부가 탄소 발자국을 줄이고 공중 보건을 개선한다.



레거시 구축

캘리포니아가 미래 세대에 도움이 되는 교통 레거시를 구축할 수 있도록 도와준다.

캘리포니아 고속철도 자금 출처

주정부 지원금 = 225억 달러(77%)

2008
PROP 1A

99억 5천만 달러
채권 발행

2014 - 2030
CAP & TRADE

7억 5천만 달러 ~ 12억 5천만
달러
평균 연간 수익

연방 기금 = 69억 달러(23%)

2009
ARRA

26억 달러
연방 보조금

2010
FY10

9억 2,900만 달러
연방 기금

2021-2022
RAISE

4,900만 달러
연방 보조금

2023
IIJA

33억 달러
연방 보조금



남가주 고속철도



베이커스필드에서
팜데일
80마일

팜데일에서
버뱅크
38마일

버뱅크에서
로스앤젤레스
14마일

로스앤젤레스에서
애너하임
30마일

162마일

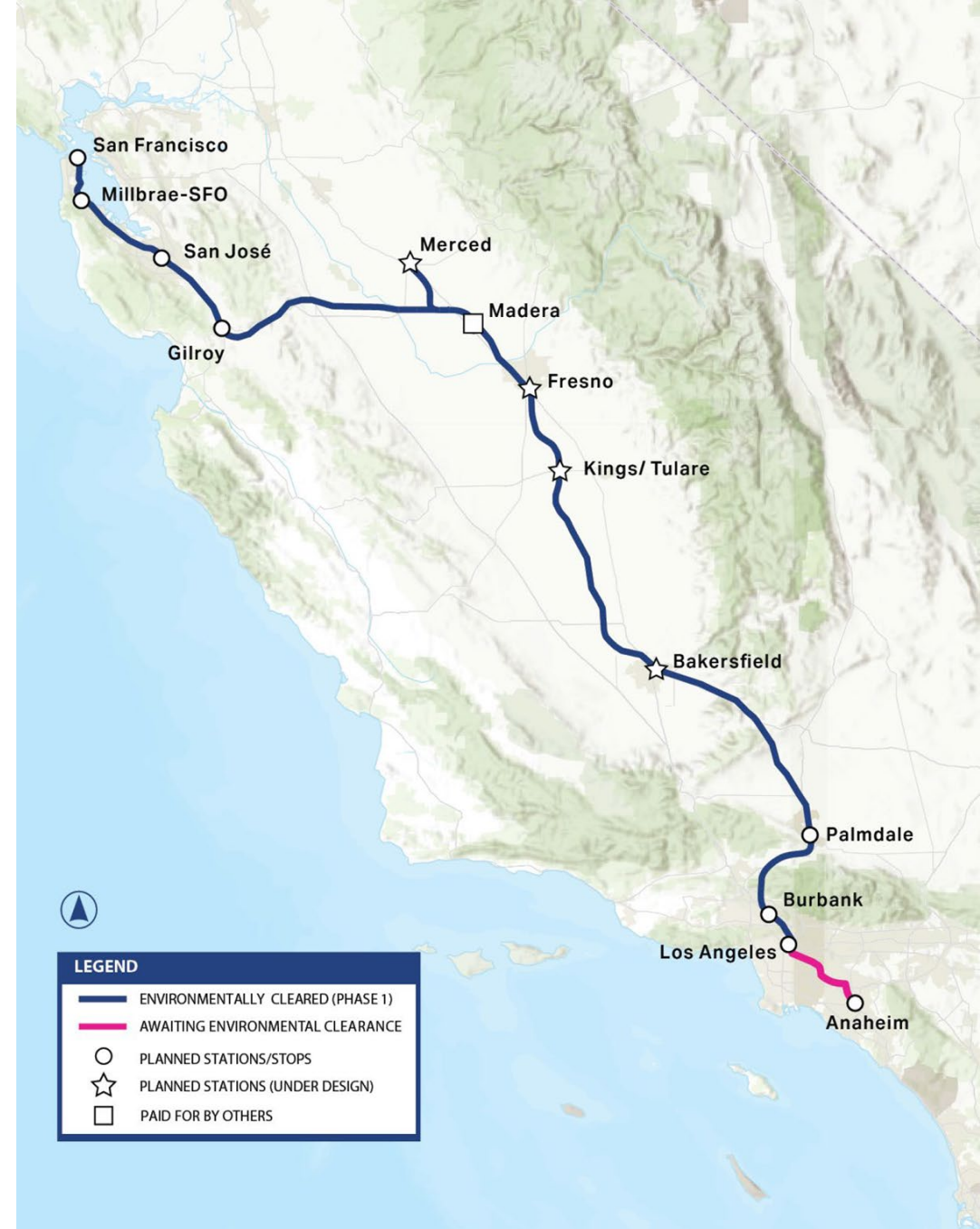


로스앤젤레스에서 애너하임 사업 구간 개요



로스앤젤레스에서 애너하임 사업 구간

- 약 30마일 거리
- 로스앤젤레스 유니온 역(LAUS)과 애너하임 지역 교통 복합환승 센터(ARTIC)를 연결한다
- 환경영향 보고서/환경영향 평가서 초안에서 세 가지 대안을 고려하고 있다:
 - » 무건설 대안
 - » 선호 대안, 26번가 LMF의 공유 여객 선로 대안 A
 - » 15번가 LMF를 포함한 공용 여객 선로 대안 B



공유 여객 선로 대안

EIR/EIS 초안에서는 두 가지 건설 대안을
고려할 것이다:

선호 대안
공유 여객 선로 대안 A

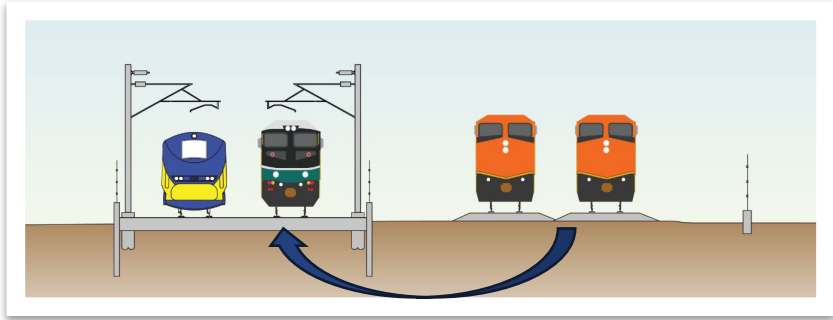
- LA 유니온역 및 ARTIC의 HSR 역(전용)
- 26번가 (버논)의 SoCal LMF
- 대기 선로
- 커머스/몬테벨로 및 부에나 파크의 메트로링크 역 이전
- 철도 건설목 개조

공유 여객 선로 대안 B

- 대안 A와 유사, 단:
 - » SoCal LMF 15번가에서 (로스앤젤레스)



공유 여객 선로 대안 개요



혼합 시스템

현재 BNSF 소유의 기존
로스앤젤레스에서 애너하임 철도
회랑을 따라 운행 중인 여객 및 화물
철도와 공유하며 메트로링크, 암트랙,
LOSSAN이 사용

- 공유 여객 선로 대안의 주요 특징:
 - » 회랑 일부에 본선 선로 하나를 추가로 건설
 - » 여객 운행을 위한 4개의 본선 선로 중 2개 선로 전기화
 - » 회랑 전체에서 선로 개선 사항을 추적, 특히 커머스, 노워크/SFS, 부에나 파크 및 풀러턴 메트로링크 역들
- BNSF는 통행권 내에서 최대 4개의 본선 선로를 활용할 수 있다
 - » 선로는 여객 철도 서비스와 공유된다
- HSR은 방향당 한 시간에 두 개의 열차를 운행할 수 있다

회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



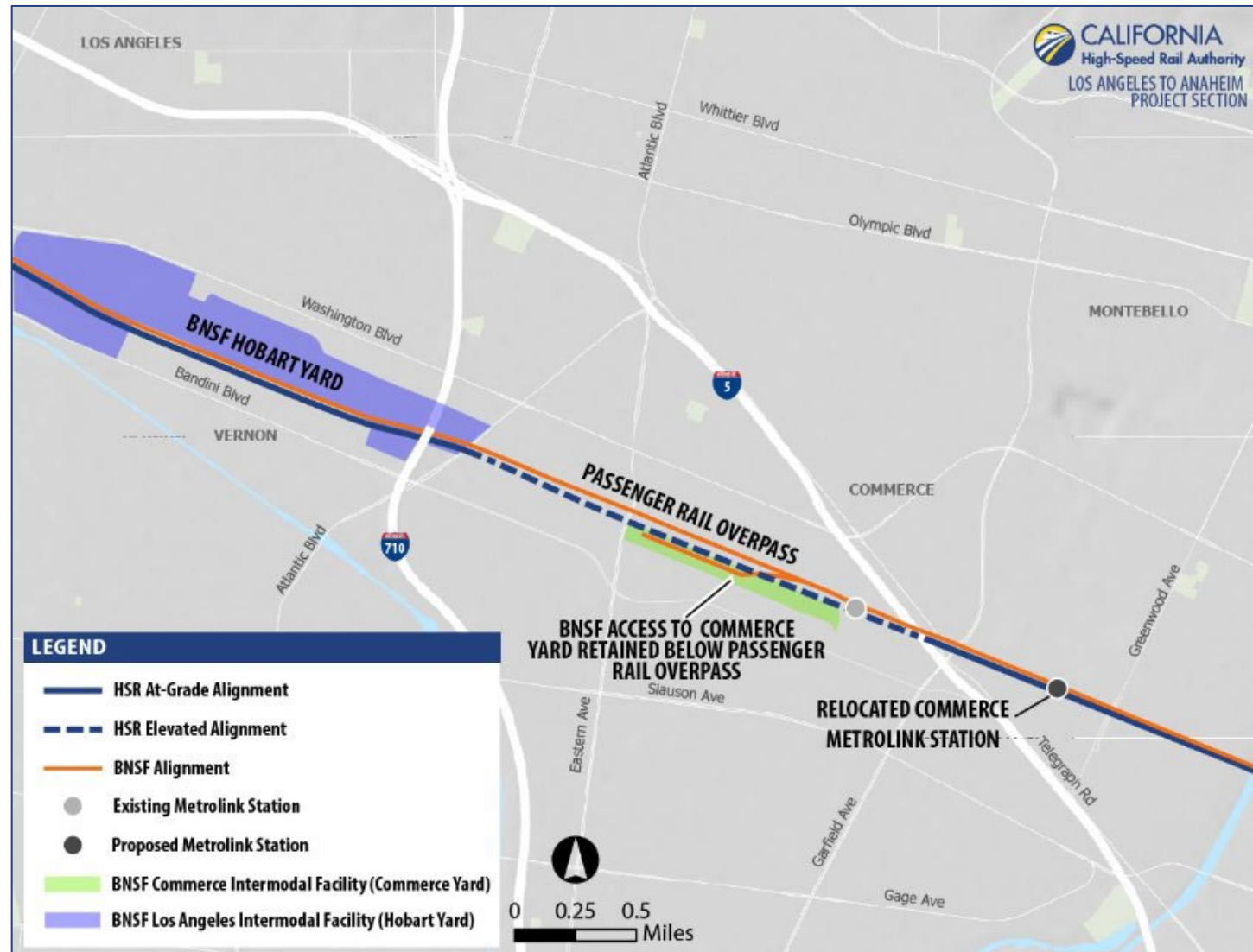
회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



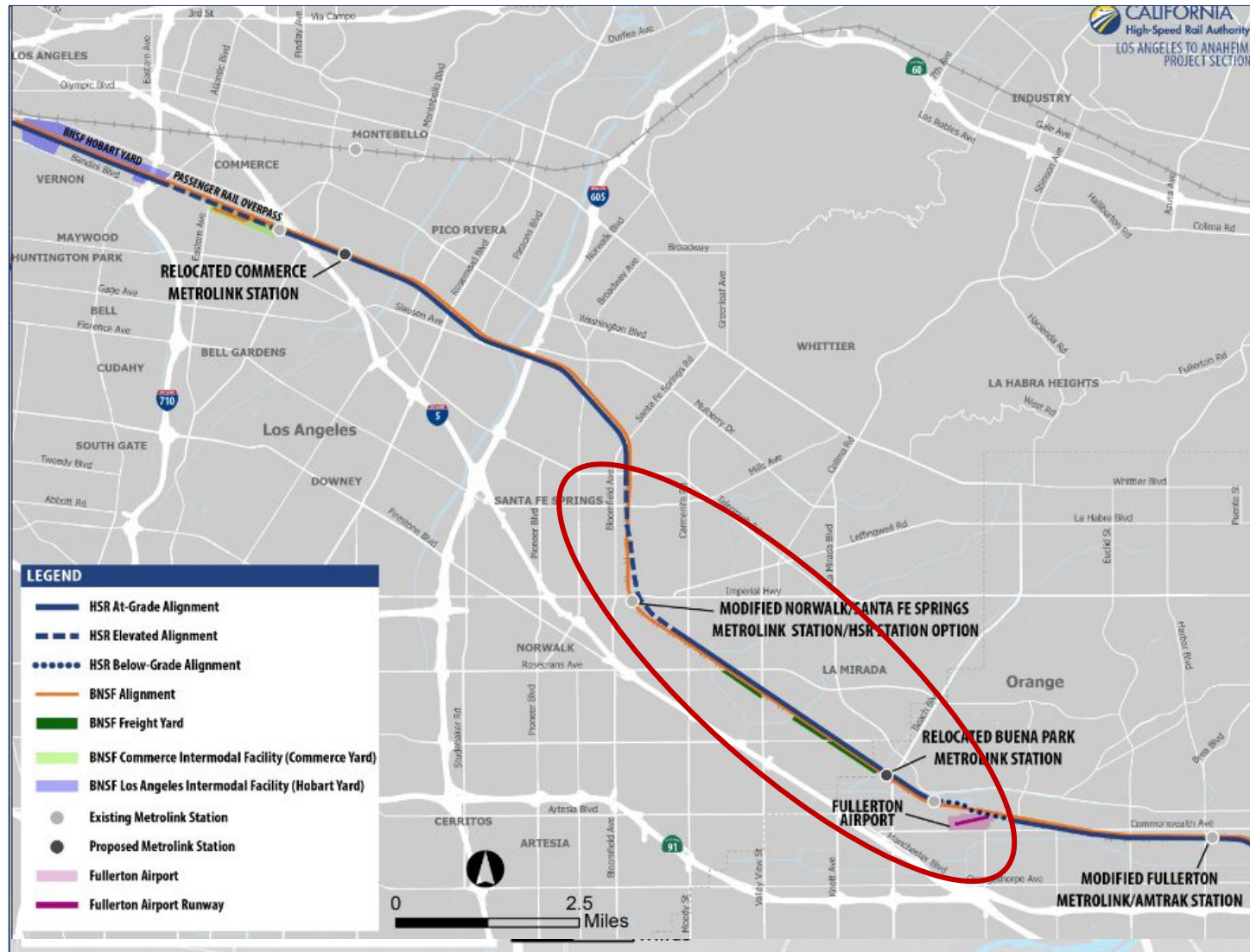
회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



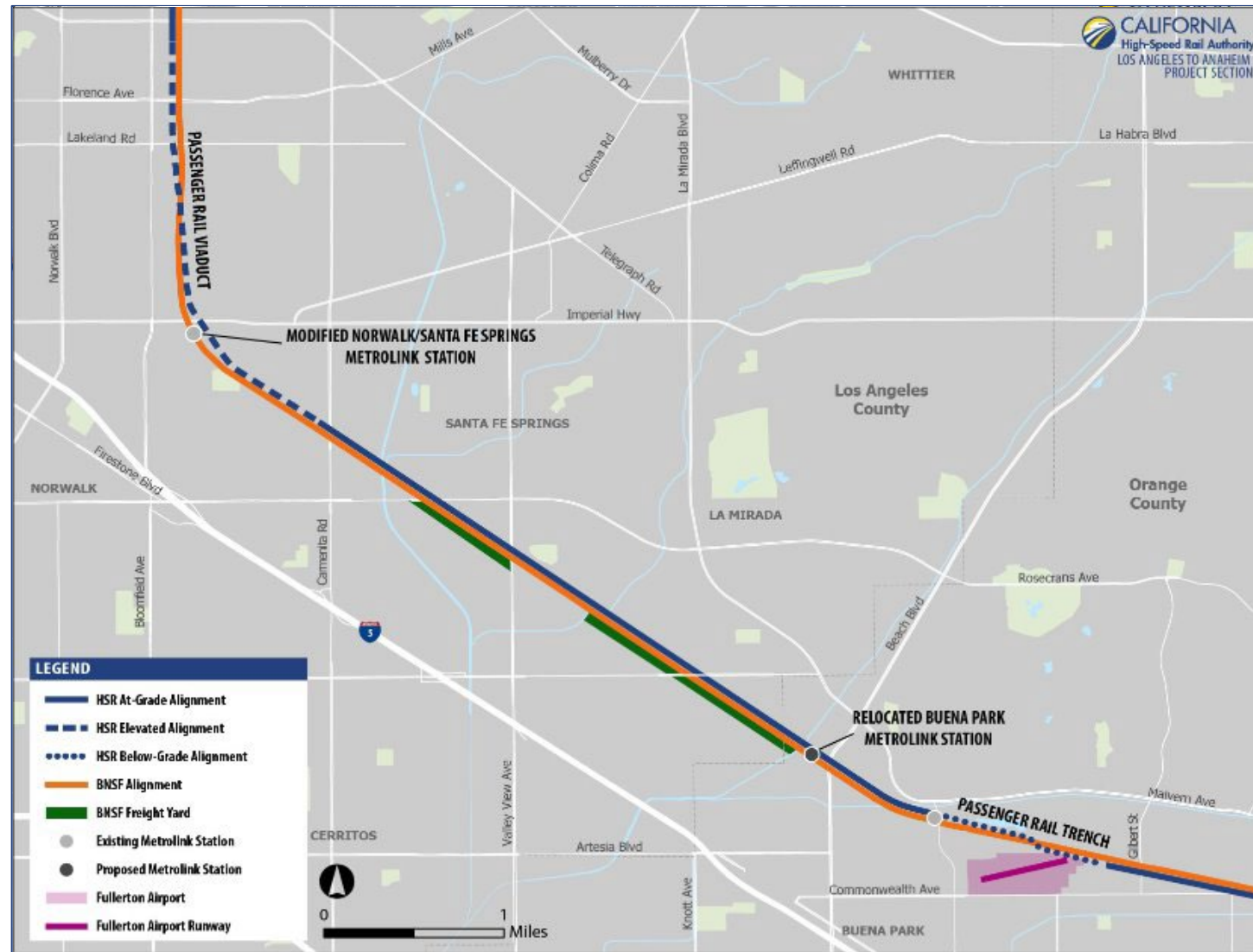
회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



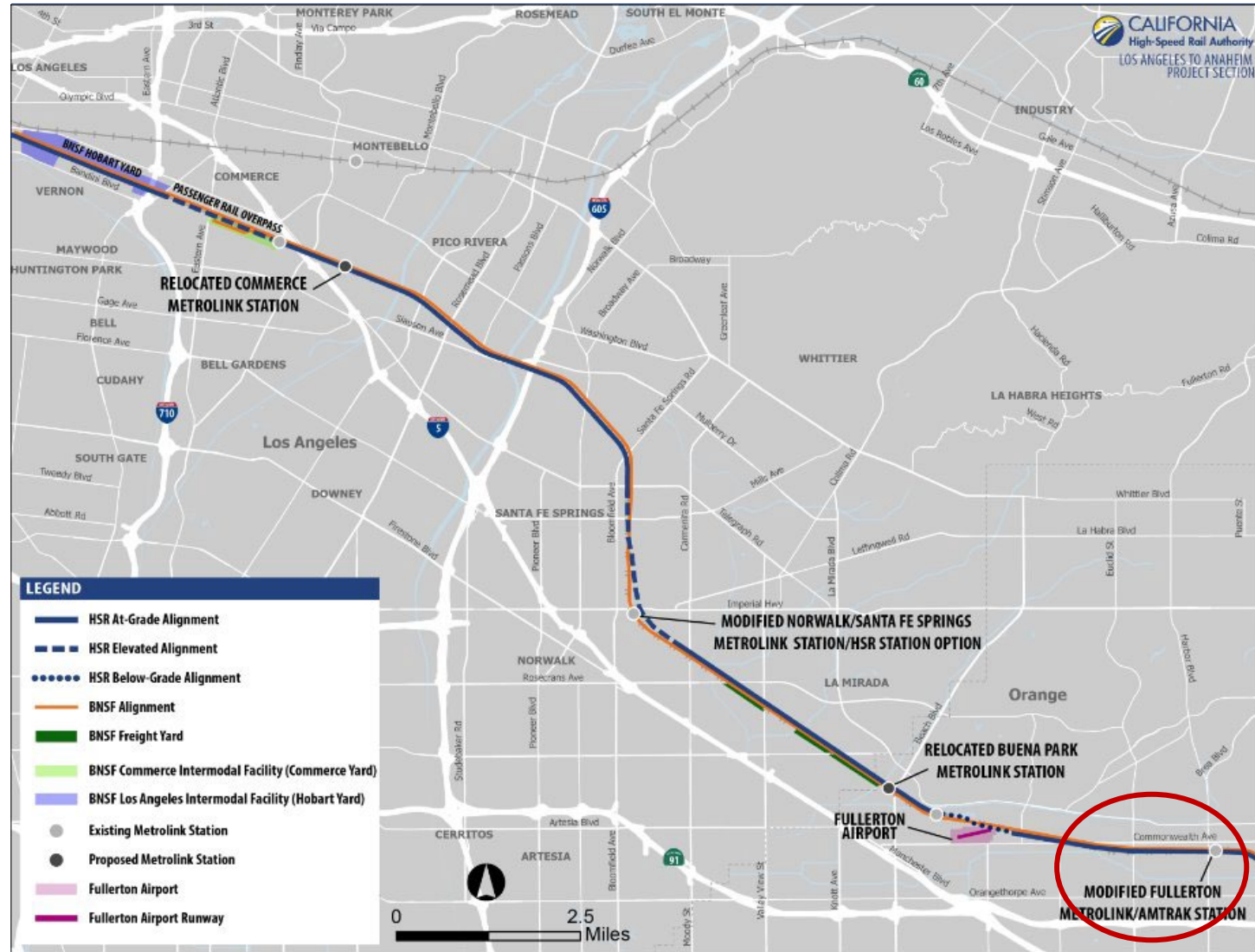
회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



회랑 효율성 개선

화물 및 여객 철도 충돌 제거



경정비 시설



SoCal 경정비 시설(LMF)

- 열차를 검사, 청소, 정비 및 보관하는 시설
- 터미널 역 근처에서 열차의 현지화된 정기 유지보수 및 운영 제공
- 긴급 수리가 필요한 열차를 위한 서비스 지점을 포함
- 여객 서비스 개시를 위해 사업 구간에 열차와 승무원을 공급



SoCal 경정비 시설(LMF) 26번가 옵션(버논)

특징

- I-710과 사우스 다우니 로드 사이에 위치
- 24개 기차 세트, 6개 상점 선로 수용 가능
- 40 에이커 이상

혜택

- 운영을 위한 보다 유연한 부지 배치 - 양단식 조차장
- 제약이 적은 지역 - 주로 창고 지역
- 암트랙 운영에 미치는 영향 감소
- 이미 매입 예정인 부지를 활용

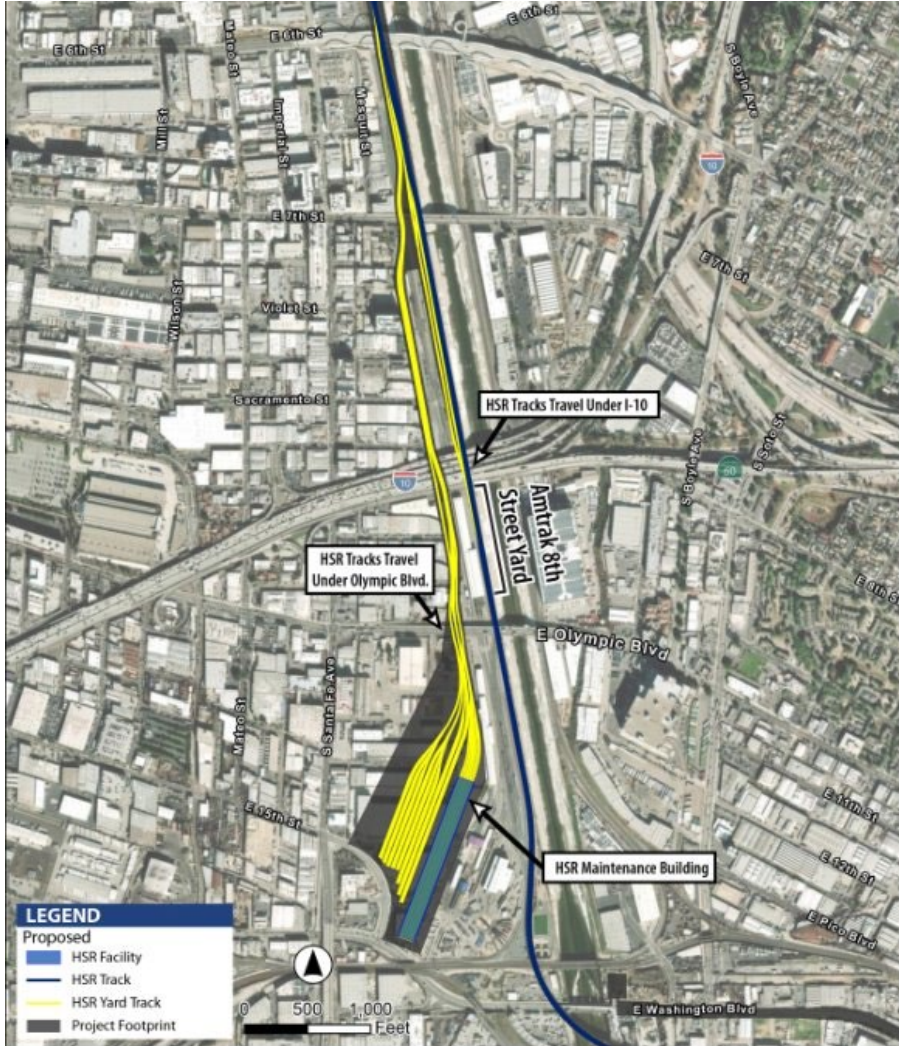
우려 사항

- LAUS에서 더 멀리 떨어져 있음 - 공차 이동이 더 길어짐
- BNSF 화물 열차와의 잠재적 운영 상호 작용 증가



SoCal 경정비 시설(LMF)

15번가 옵션(로스앤젤레스)



특징

- I-10과 이스트 워싱턴 블러바드 사이에 위치
- 20편성 수용 능력, 6개 정비 선로
- 50 에이커 이상

혜택

- LA 유니온 역에 더 가깝다

우려 사항

- 역사적인 로스앤젤레스 강 교량들에 잠재적 영향
- 암트랙 8번가 야드 운영에 미칠 수 있는 잠재적 영향
- 운영에 덜 유연한 부지 배치 - 단식 조차장

대기 선로



대기 선로

- 대기 선로는 운행 중간에 열차를 보관하고 재입고하는 데 사용된다
- 고속 열차의 운행이 종료되는 지점을 지원하기 위해 로스앤젤레스 유니온역과 ARTIC 근처에 대기 선로가 필요하다

LA-A 사업 구간을 따라 두 곳의 경유지가 제안되었다:

- 웨스트뱅크 대기 선로
- 애너하임 대기 선로



BNSF 유치선 이전



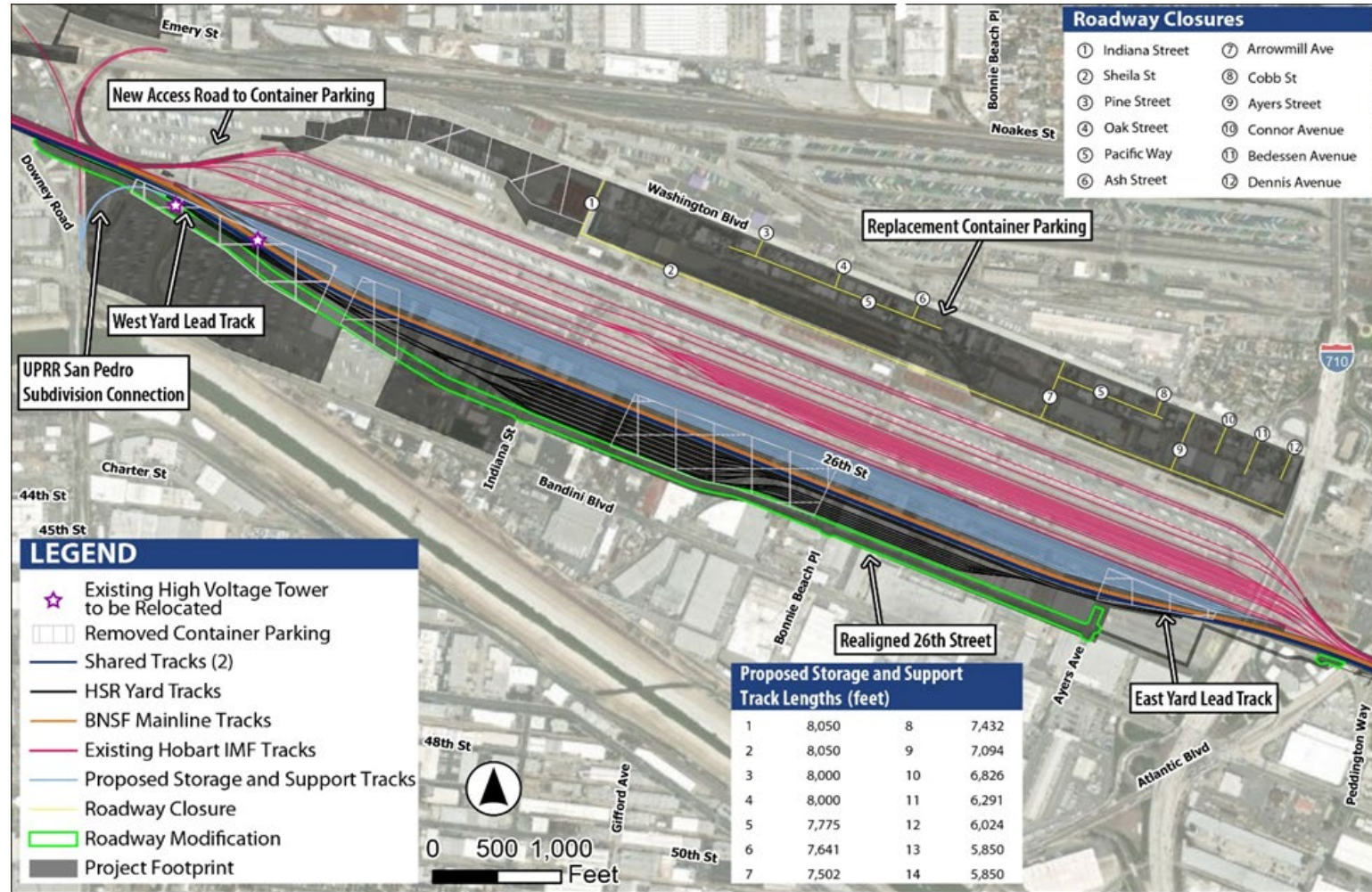
선로 제거

- 제4차 본선 선로 건설을 위해서는 BNSF 유치선 90,940피트를 철거해야 함
- 화물 용량 감소 없이 HSR 건설 진행 보장
- 공유 여객 선로 대안 A 및 공유 여객 선로 대안 B에 적용됨
- 호바트 복합환승 시설(IMF) 지역은 회랑 내 대부분의 BNSF 열차가 도착하는 곳이기 때문에 선택되었음



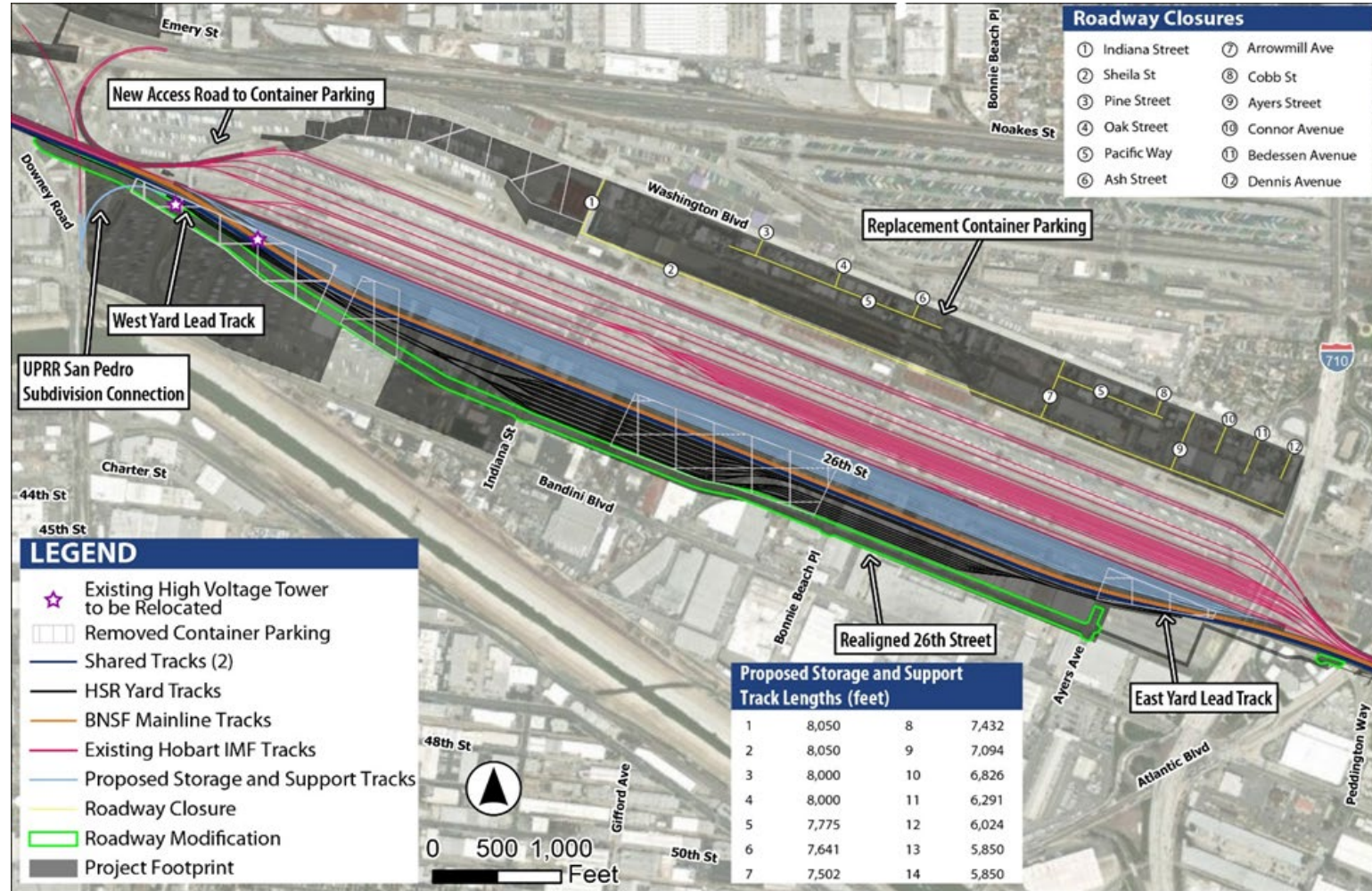
선로 교체

- 총 101,094피트의 교체 선로가 기존 호바트 IMF에 인접하여 건설됩니다
- 운영 유연성을 유지하기 위한 우회 선로 포함
- 선로 용량에 대한 대략적인 일대일 비율로 교체하기
- 복합환승 컨테이너 적재 또는 하역에 사용되는 새로운 선로



컨테이너 주차장 이전

- 호바트 IMF 남쪽에서 북쪽으로 주차장 이전
- 컨테이너 주차 및 진입 도로로 전환된 총 49.14에이커의 면적
- 이전되는 유치선·지원선 및 컨테이너 주차·저장 시설은 대략 1대1 비율로 대체됨
- 공사 중 및 공사 후 화물 운영 능력 유지



HSR 역



링크 유니온 역 프로젝트 - 일명 LinkUS

LA 메트로 주도 프로젝트 - CEQA/NEPA 심사
진행 중

특징:

- 최대 9개의 신규 직결선을 역사 남측에 설치하여, US-101 상부를 통과해 LA 강 서안 기존 철도 회랑과 연결
- 확장된 보행자 통로와 같은 역 변경 사항
- 역 북측에 신규 진입선 설치

HSR 프로젝트 요소:

- HSR 선로 플랫폼 개조
- 가공전차선 설치 공사



최종 설계 및 승인에 따라 변경될 수 있는 LinkUS 구조의 개념도

ARTIC 역 배치

ARTIC 터미널 역

- HSR 단식 선로 2선
- 1410" 센터 플랫폼
- 보행자 교량 남단의 새로운 HSR 역 건물
- 재배치된 승하차 구역
- 새로운 주차 구조물은 1,976대의 주차 공간을 수용합니다(신규 HSR 공간 1,350대, 메트로링크 405대 및 메트로링크 직원들 221대 공간 대체)



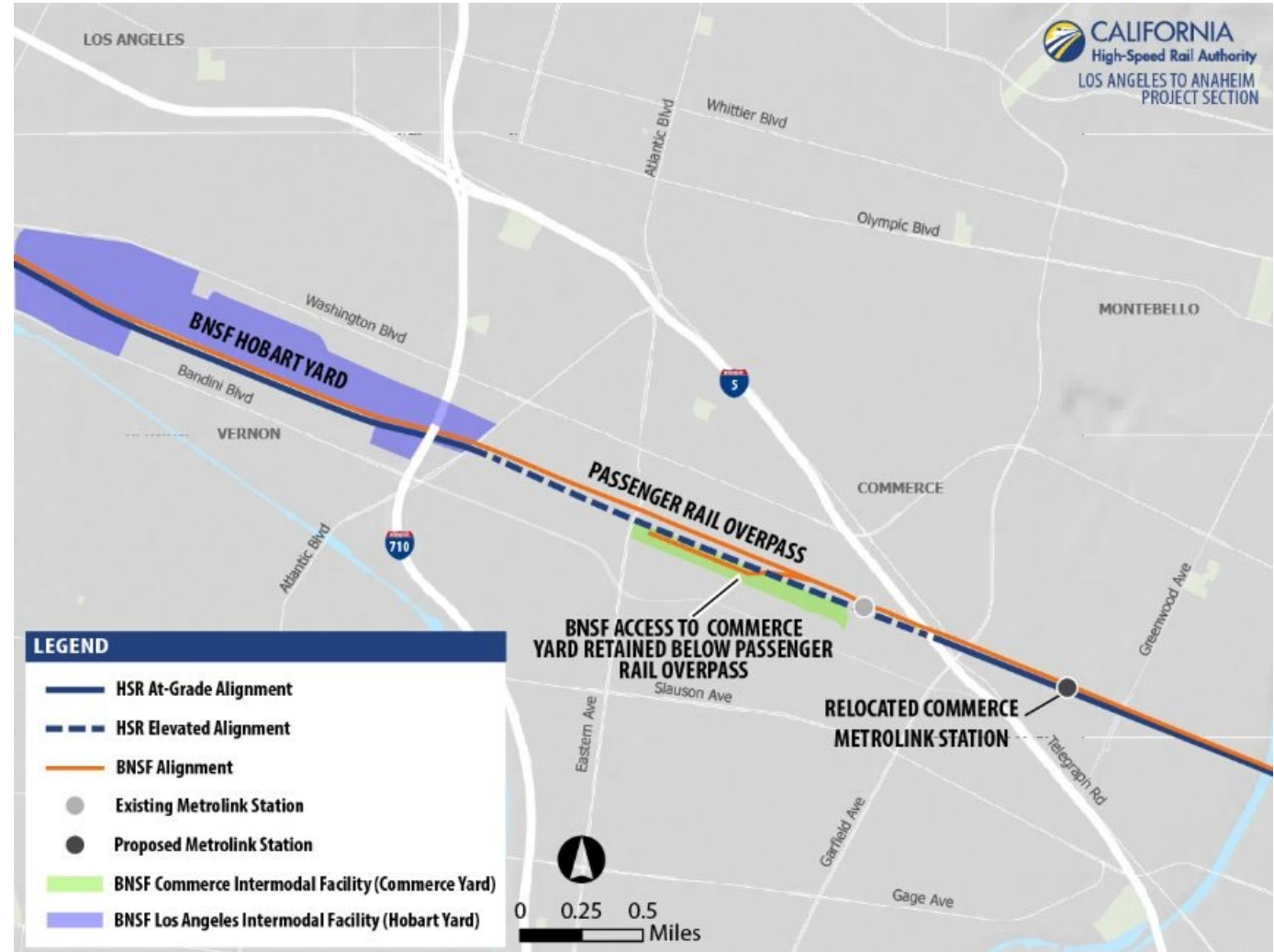
메트로링크 역 이전



BNSF 커머스 야드

고속철도 선로는 고가교를 통해 BNSF 선로 상부를 지나 커머스 복합환승 시설로 연결된다. HSR을 수용하기 위해 개조가 필요함:

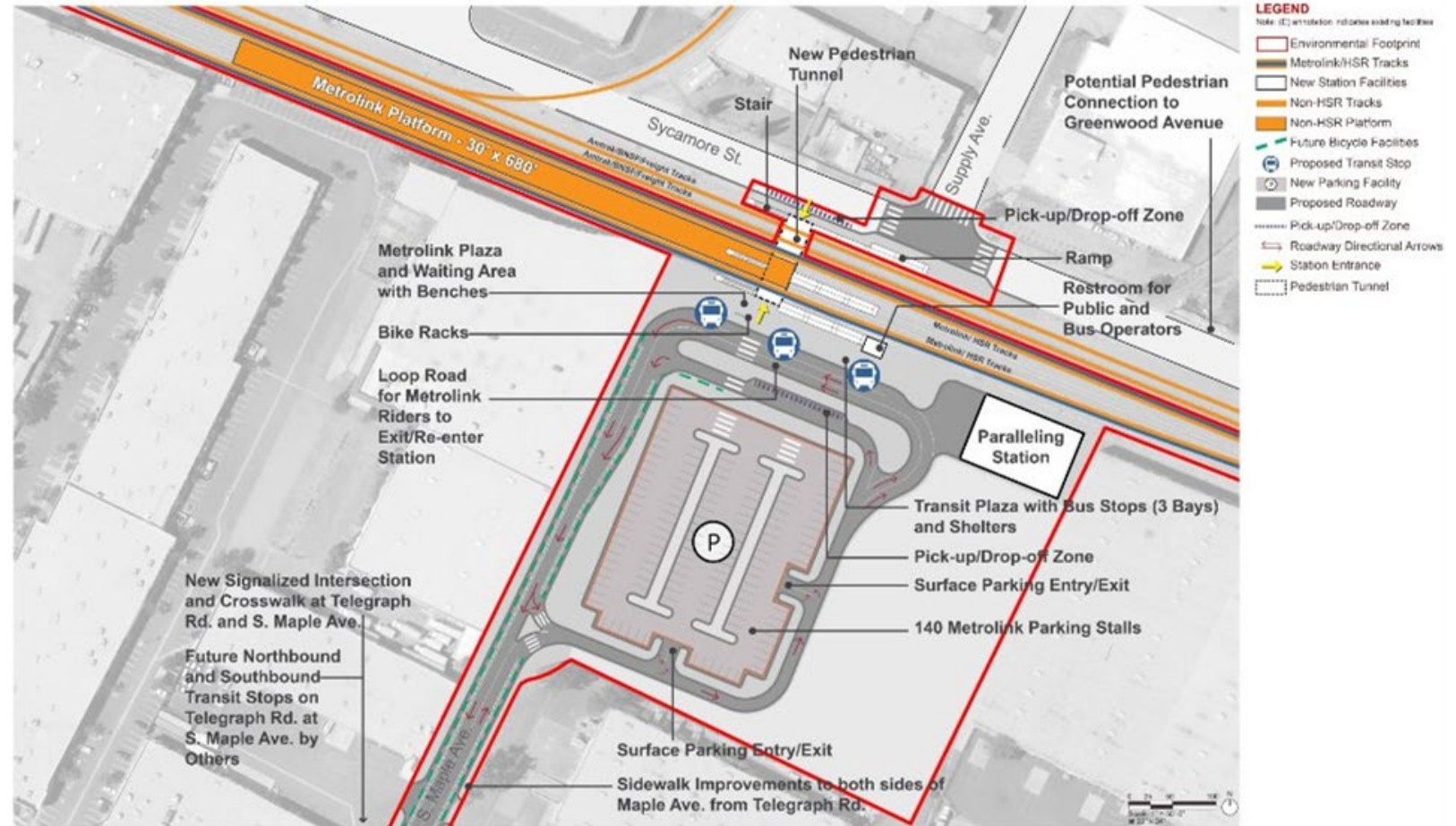
- 진입선 재구축
- 트럭 입구 게이트 이전
- 트럭 주차 공간 추가
- 스위치 테일 선로 구축
- 반디니 블러바드를 따라 조성된 유틸리티 회랑으로 기반 시설을 이전
- 커머스 메트로링크 역 이전
- BNSF와 협력하여 설계 개발



커머스 역 이전

이전된 커머스 메트로링크 역 기능들:

- 기 위치에서 본선 선로를 따라 동쪽으로 0.75마일, 커머스와 몬테벨로 경계 지점에 위치
- 기존 철도 회랑 남쪽에 있는 중앙 플랫폼
- 대중교통 광장, 주차장, 자전거 주차장, 승하차 구역



이전된 커머스 메트로링크 역의 제안 부지

부에나 파크 메트로링크 역 이전

- 철도 회랑 북쪽의 HSR 선로는 현재 역 인프라를 크게 재건해야 하며 주변 지역사회에 영향을 미친다.
- 부에나 파크 메트로링크 역을 비치 블러바드/스테이지 로드로 이전하면:
 - » 더 나은 대중교통 접근성 제공
 - » 주거지 매입이 필요 없음
 - » 향후 역의 성장에 대비하여 시에서 주차장을 늘릴 수 있는 기회 제공



이전된 역 특징:

- 기존 위치에서 본선 선로를 따라 북서쪽으로 0.75마일
- 기존 철도 통로 북쪽의 중앙 플랫폼
- 대중교통 광장, 주차장, 자전거 주차장, 승하차 구역
- 현재 부지가 제공하지 않는 주차장을 확장할 수 있는 기회를 제공

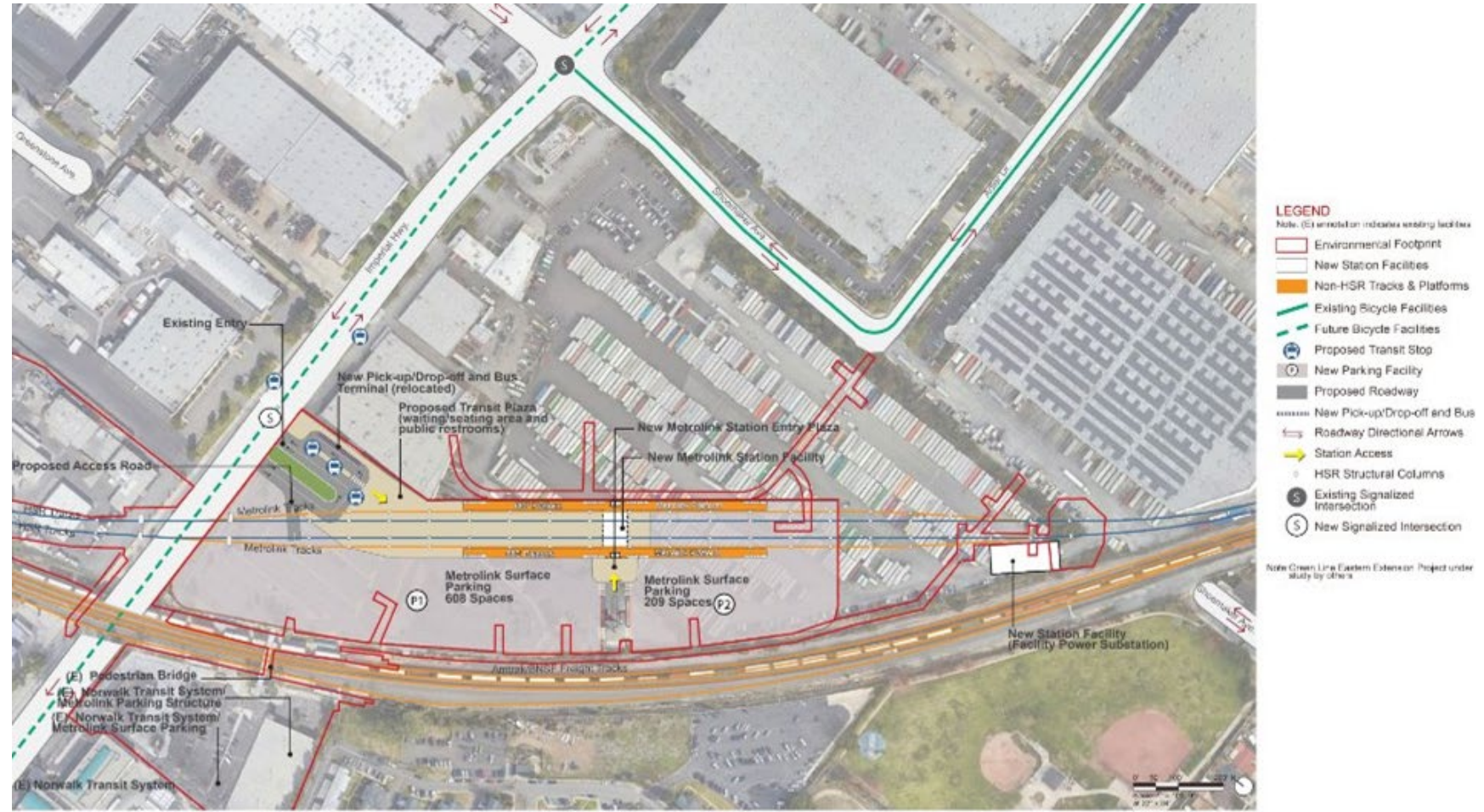
메트로링크 역 개조



노워크/산타페 스프링스 역 - HSR 역 없음

철도국에서 권장(선호 대안)

- 기존 BNSF 선로는 현재 위치에 유지된다
- 메트로링크 역은 고가식으로 건설되며, 4개 여객 선로와 2개의 승강장을 갖추게 된다
- 추가 주차 필요 없음
- HSR 선형이 BNSF ROW의 서쪽에서 동쪽으로 이동한다

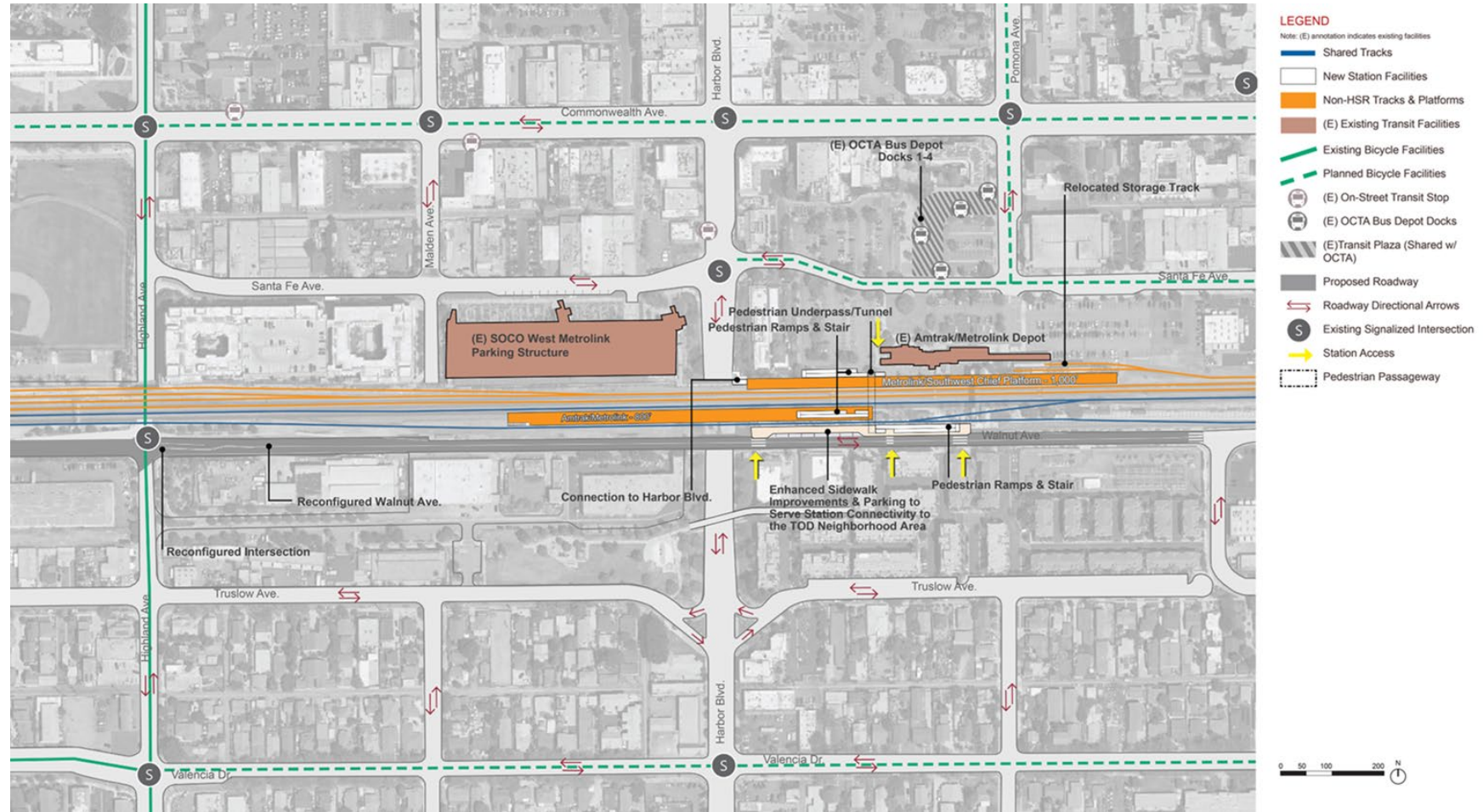


메트로링크 역 개조

풀러튼 역- HSR 역 없음

철도국에서 권장(선호 대안)

- 화물 및 여객 열차 혼잡 완화를 위한 본선 선로 추가
- 기존 보행자 교량을 보행자 터널로 교체(지하)
- 새로운 중앙 여객 플랫폼
- 월넛 애비뉴 교차로 재배치하기
- 추가 주차 필요 없음



선택적 HSR 중간역



선택적 HSR 중간역 접근

- 로스앤젤레스와 애너하임 사이에는 중간역이 제안되지 않았다
- 발의안 1A는 HSR 역 개발을 제한합니다(최종 설계에는 최대 1개의 중간 역이 포함될 수 있음). HSR은 이전에 노워크/산타페 스프링스 및 풀러턴에 중간역을 고려했다
 - » 두 역 모두에 설계 및 주차 제약이 있음
 - » **암트랙과 메트로링크 열차가 두 역 모두에 정차하며, 두 역은 약 10마일 떨어져 있다**
 - » 중간역을 건설하지 않을 경우, 비용·일정·운영 측면에서 효율성을 높이고, 영향을 줄일 수 있다.
- HSR은 환경 연구에서 노워크/SFS 및 풀러턴 HSR 중간역 선택을 모두 포함할 것이다



철도 건설목 접근부



철도 건널목 고려 사항

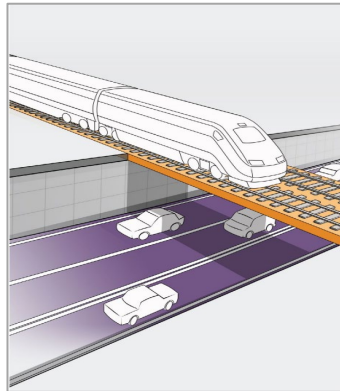
철도 건널목 - 도로와 선로가 평면에서 교차하는 교차로

입체교차 - 철도 위나 아래로 도로를 재배치하여 위험을 제거

» 연방 철도청에서는 어떤 건널목에 분리가 필요한지 결정하는 규정을 마련하고 있다. LA-A 회랑에서 운행되는 고속열차는 시속 90마일 미만으로 주행하게 되며, 이는 전 구간 입체교차가 필요하지 않음을 의미한다

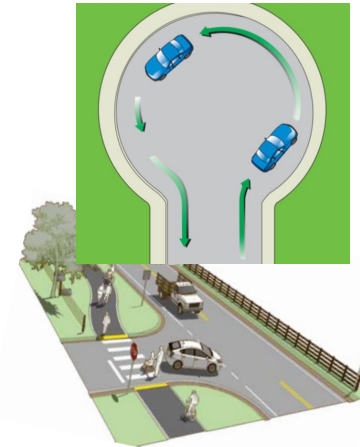
평면

- 낮은 자본 비용
- 교통 지연 증가
- 더 작은 설치 공간
- 건설 영향 최소화
- 비상 대응 장비의 안전에 영향을 미칠 수 있음



입체적 교차

- 높은 자본 비용
- 교통 지연 감소
- 더 큰 설치 공간
- 교통 및 대기 질 등 건설에 미치는 영향이 크다



거리 폐쇄

- 중간 정도의 자본 비용
- 비상 대응 장비의 안전에 영향을 미칠 수 있음
- 지역사회 결속력을 저해할 수 있음

로스앤젤레스 카운티 입체적 교차

제안된 개조

도로	현재 배치	제안된 배치
파이오니어 블러바드	평면	입체교차(하부 교차)
노워크 블러바드 / 로스 니에토스 로드	평면	입체교차(하부 교차)
레이크랜드 로드	평면	부분적 입체적 교차 (여객철도는고가 구조물에서 운행하고, 화물철도는 평면에서 운행 유지)

기존 입체적 교차 도로	현재 배치	제안된 개조
다우니 로드	하부교차*	넓어진 철도 교량
애틀랜틱 블러바드	하부교차	넓어진 철도 교량
이스턴 애비뉴	하부교차	넓어진 철도 교량
로즈미드 블러바드	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로
패슨스 블러바드	하부교차	넓어진 철도 교량
슬라우슨 애비뉴	상부 교차	넓어진 철도 교량
산타페 스프링스 로드	하부교차	넓어진 철도 교량
텔레그래프 로드	하부교차	넓어진 철도 교량
플로렌스 애비뉴	하부교차	넓어진 철도 교량
카메니타 로드	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로
밸리뷰 애비뉴	하부교차	넓어진 철도 교량
알론드라 블러바드	상부 교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로



*하부교차는 도로가 선로 아래를 통과하는 경우를 말한다

파이오니어 블러바드

제안된 입체적 교차



노워크 블러바드/로스 니에토스 로드

제안된 입체적 교차



레이크랜드 로드

제안된 부분적 입체적 교차



오렌지 카운티 건널목

제안된 개조

도로	현재 배치	제안된 배치
세리토스 애비뉴	평면	입체적 교차
스테이트 칼리지 블러바드	평면	입체적 교차

기존 입체적 교차 도로	현재 배치	제안된 개조
비치 블러바드	하부교차*	넓어진 철도 교량
데일 스트리트	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로
길버트 스트리트	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로
커먼웰스 애비뉴	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로
유클리드 스트리트	하부교차	넓어진 철도 교량
하이랜드 블러바드	하부교차	넓어진 철도 교량
하버 블러바드	하부교차	넓어진 철도 교량
루이스 스트리트	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로
카텔라 애비뉴	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로
더글라스 로드	하부교차	넓어진 철도 교량과 낮아진 도로

*하부교차는 도로가 선로 아래를 통과하는 경우를 말한다



세리토스 애비뉴 제안된 입체적 교차



세리토스 애비뉴 제안된 입체적 교차



스테이트 칼리지 블러바드

제안된 입체적 교차



스테이트 칼리지 블러바드

제안된 입체적 교차



우리는 현재 어디 있는가?



LA-A 마일스톤



EIR/EIS 초안- 2025년 가을

EIR/EIS 초안에서는 다음을 포함한 CEQA/NEPA 환경 자원 주제에 대한 영향을 분석한다:

- 미학 & 시각적 품질
- 대기 질 & 글로벌 기후 변화
- 생물학 & 수생 자원
- 문화 자원
- 누적 영향
- 지역사회 분석
- 전자기 간섭/전자기장(EMI/EMF)
- 지질학, 토양, 내진성 & 고생물학
- 유해 물질 & 폐기물
- 수문학 & 수자원
- 소음 & 진동
- 공원, 레크리에이션 & 열린 공간
- 공공 유틸리티 & 에너지
- 지역 성장
- 안전 & 보안
- 역 계획, 토지 이용 & 개발
- 섹션 4(f) & 섹션 6(f) 평가
- 사회경제학 & 지역사회
- 교통

질문 & 답변 지침

참여하기:



질문이나 의견을 Q&A 기능을 통해 제출하면 진행자가 질문/의견에 답변해 드립니다.



구두로 질문이나 의견을 제시하고 싶은 경우 손을 들면 진행자가 발언할 것입니다. 팀에서 음소거를 해제할 것입니다.

저희와 계속 소통

캘리포니아 고속철도국 웹사이트를 방문하세요.
hsr.ca.gov 와 Build HSR California를 *BuildHSR.com*에서
방문하세요



(877) 669-0494

los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov

 @CaliforniaHighSpeedRail

 /CAHighSpeedRail

 @CaHSRA

 @CaHSRA

 /California-high-speed-rail-authority