



CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority

Jornada de puertas abiertas sobre el EIR/EIS
Preliminar de la Sección del Proyecto de
Los Ángeles a Anaheim

Jueves, 11 de diciembre de 2025

EIR/EIS Preliminar publicado el 5 de diciembre 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 '통역'을 선택한 다음 한국어를 선택하고 '완료'를 클릭하세요.
- "통역사의 목소리만 듣고 원본 스피커의 소리는 듣지 않으려면 "원본 오디오 음소거"를 클릭하세요.

Instrucciones para la sesión de preguntas y respuestas



Envíe su pregunta a través de la función Q&A y su pregunta será recibida por el moderador.



Si desea formular una pregunta oralmente, levante la mano (raise your hand) y el moderador se dirigirá a usted. Se pedirá al equipo técnico que habilite su micrófono para que pueda hablar.

**Durante el segmento de preguntas y respuestas de la jornada de puertas abiertas de esta noche
no se aceptarán comentarios del público sobre el EIR/EIS Preliminar**

Cómo presentar comentarios públicos

- **Dirección postal:** Attn: Los Angeles to Anaheim Project Section Draft EIR/EIS Comment, California High-Speed Rail Authority, 355 S Grand Ave, Suite 2050, Los Angeles, CA 90071
- **Formulario en línea:** www.hsr.ca.gov
- **Correo electrónico:** los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov
con el asunto: LA-A Project Section Draft EIR/EIS Comment
- **Teléfono:** Comentarios orales llamando al (877) 669-0494
- **Audiencias públicas:** Mediante testimonio oral o escrito durante las audiencias públicas

Los comentarios deberán recibirse de manera oral o electrónica o podrán enviarse por correo con sello postal que no podrá ser posterior al 3 de febrero de 2026 a las 11:59 PM (hora del Pacífico).

Resumen de la reunión

Objetivo

- Proporcionar una visión general de la Sección del Proyecto de Los Ángeles a Anaheim, incluyendo características y objetivos clave.
- Resumir las alternativas de construcción estudiadas en el Informe Preliminar de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS, por sus siglas en inglés) y destacar los principales resultados y conclusiones.
- Ofrecer orientación sobre cómo navegar por el EIR/EIS Preliminar, ayudando al público a comprender la estructura del documento y las secciones clave.
- Explicar el proceso de comentarios públicos, incluyendo cómo presentar opiniones y participar de manera eficaz.
- Destacar las oportunidades de mantenerse informado y participar a lo largo del ciclo de vida del proyecto.

Formato

- Presentación
- Segmento de preguntas y respuestas (Q&A, por sus siglas en inglés)

Agenda

- Novedades del programa del Tren de Alta Velocidad de California
- Sección del proyecto de Los Ángeles y Anaheim
 - » Centro de mantenimiento ligero
 - » Vías de estacionamiento
 - » Reubicación de las vías de almacenamiento de BNSF
 - » Estaciones del HSR
 - » Reubicación de las estaciones de Metrolink
 - » Modificaciones de las estaciones de Metrolink
 - » Estaciones intermedias opcionales del HSR
 - » Enfoque de los pasos a nivel
- Visión general del Documento Ambiental y próximos pasos
- Participación de los grupos de interés
- Descripción general de Meethrsocal.org
- Segmento de preguntas y respuestas (Q&A, por sus siglas en inglés)



Conectando California

Aspectos destacados del programa

- Fase 1
 - » 494 millas
 - » San Francisco a Los Ángeles/Anaheim
 - » Duración del trayecto (SF-LA): menos de 3 horas
- Fase 2
 - » Después de la Fase 1 – Se extiende 300 millas
 - » Conexiones con Sacramento y San Diego

Servicio electrificado a velocidades de hasta 220 mph

Hasta 24 estaciones



Tren de Alta Velocidad de California

Continuamos reafirmando nuestros objetivos

La Autoridad se centra en construir un sistema de tren de alta velocidad que sea comercialmente viable lo antes posible de acuerdo con los recursos financieros disponibles, al tiempo que avanza de manera significativa para ofrecer un servicio de transporte completo entre San Francisco y el área de Los Ángeles/Anaheim.



CONSTRUCCIÓN

Avanzar con las obras en el Valle Central y conectar los principales núcleos de población de California al norte con el sistema electrificado de Caltrain a través de Gilroy y al sur con Palmdale.



OPORTUNIDAD

Con suficiente apoyo estatal, la Autoridad podrá conectar el norte y el sur de California en 2038-2039 y alcanzar resultados comerciales exitosos tan pronto como sea posible.



CONEXIÓN

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



SOSTENIBILIDAD

Proporcionar una alternativa más limpia y eficiente a los vehículos y aviones, permitiendo al estado reducir su huella de carbono y mejorar la salud pública.



CONSTRUIR UN LEGADO

Ayudar a California a construir un legado en materia de transporte que beneficie a las futuras generaciones.

Tren de Alta Velocidad de California

Implementación de una nueva visión hoy – Ampliación del programa Cap-and-Invest

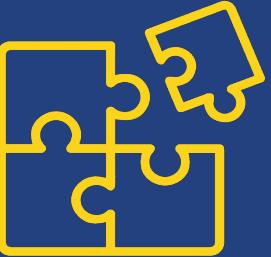


CONFIRMADO:

Prórroga del programa de topes e inversiones de California hasta 2045



Mil millones de dólares anuales garantizados hasta 2045



Cierra antes la brecha de financiación para el segmento operativo del Valle Central que se pondrá en marcha en una fase temprana



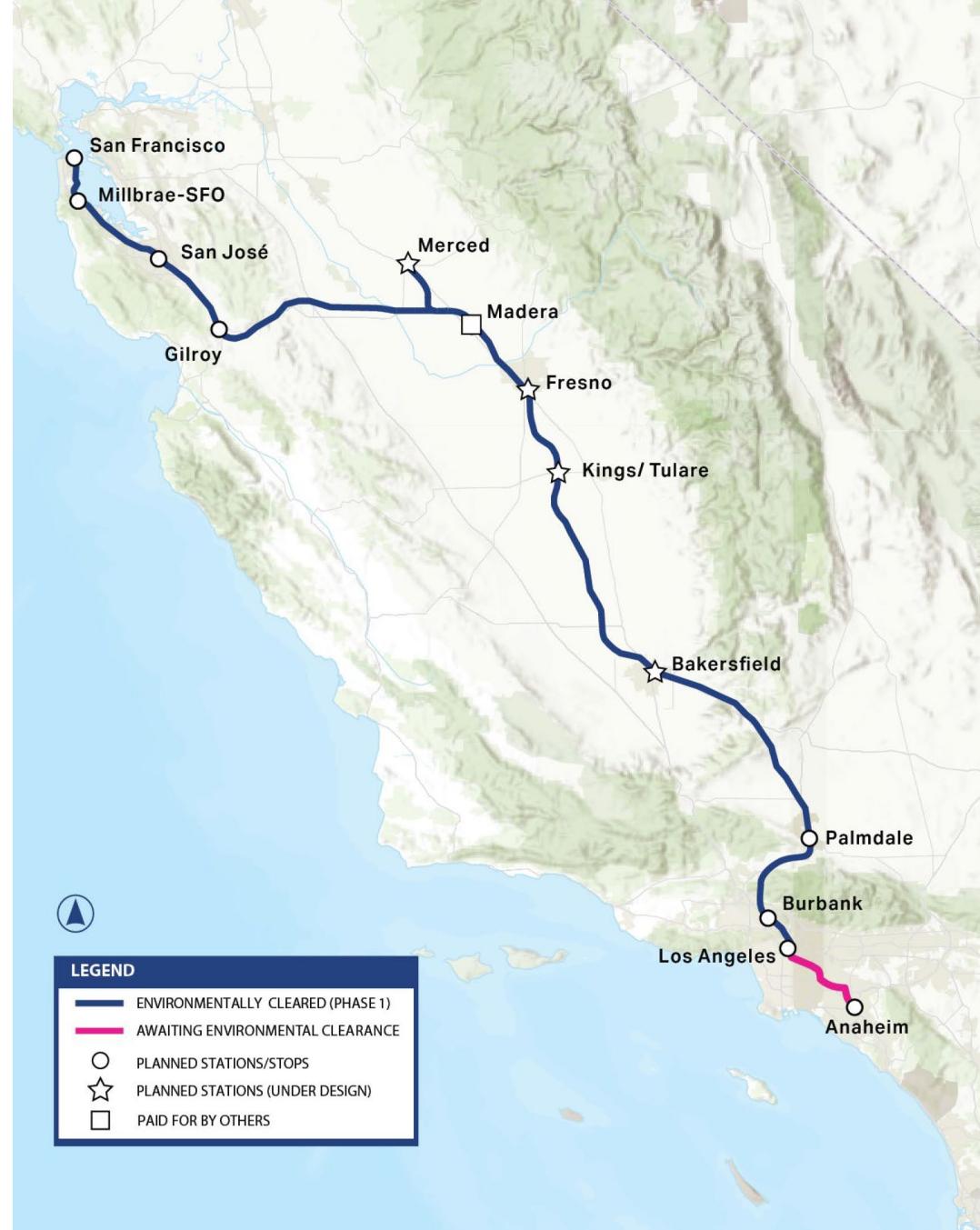
Abre la puerta a las asociaciones público-privadas (P3, por sus siglas en inglés)

Sección del Proyecto entre Los Ángeles y Anaheim



Sección del Proyecto entre Los Ángeles y Anaheim

- Aproximadamente 30 millas de extensión
- Conecta la estación Los Angeles Union Station (LAUS) con el Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC)
- En el Informe Preliminar de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental se analizan tres alternativas:
 - » Alternativa de no construir
 - » Alternativa preferida: Alternativa A de vías compartidas para trenes de pasajeros con un centro de mantenimiento ligero (LMF, por sus siglas en inglés) en 26th Street
 - » Alternativa B de vías compartidas para trenes de pasajeros con un LMF en 15th Street



Alternativas de vías compartidas para trenes de pasajeros

El EIR/EIS Preliminar analizará dos alternativas de construcción:

Alternativa preferida

Alternativa A de vías
compartidas para trenes de
pasajeros

- Estaciones del HSR en LA Union Station (estudiada anteriormente) y ARTIC
- LMF de SoCal en **26th Street** (Vernon)
- Vías de estacionamiento
- Reubicación de las estaciones de Metrolink de Commerce y Buena Park
- Modificaciones de los pasos a nivel

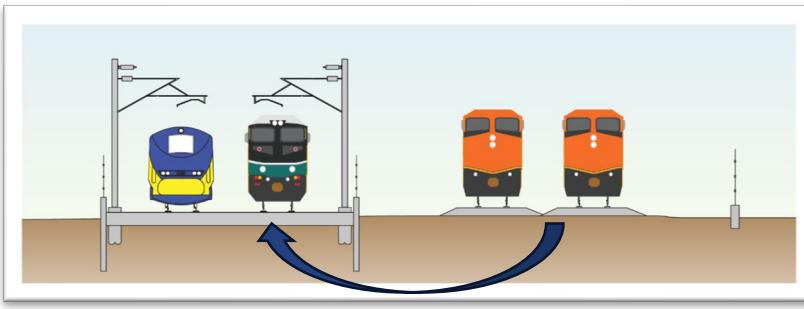
Alternativa B de vías
compartidas para trenes de
pasajeros

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



Alternativas de vías compartidas para trenes de pasajeros

Descripción general



Sistema mixto

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

- Principales características de las Alternativas de vías compartidas para trenes de pasajeros:
 - » Construir una vía principal adicional en una parte del corredor
 - » Electrificar dos de las cuatro vías principales para el transporte de pasajeros
 - » Realizar mejoras en las vías de todo el corredor, especialmente en las estaciones de Metrolink de Commerce, Norwalk/Santa Fe Springs, Buena Park y Fullerton
- BNSF podría utilizar hasta cuatro vías principales dentro de su área de derecho de paso
 - » Las vías se compartirían con el servicio de tren de pasajeros
- El HSR operaría dos trenes por hora y en cada sentido

Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



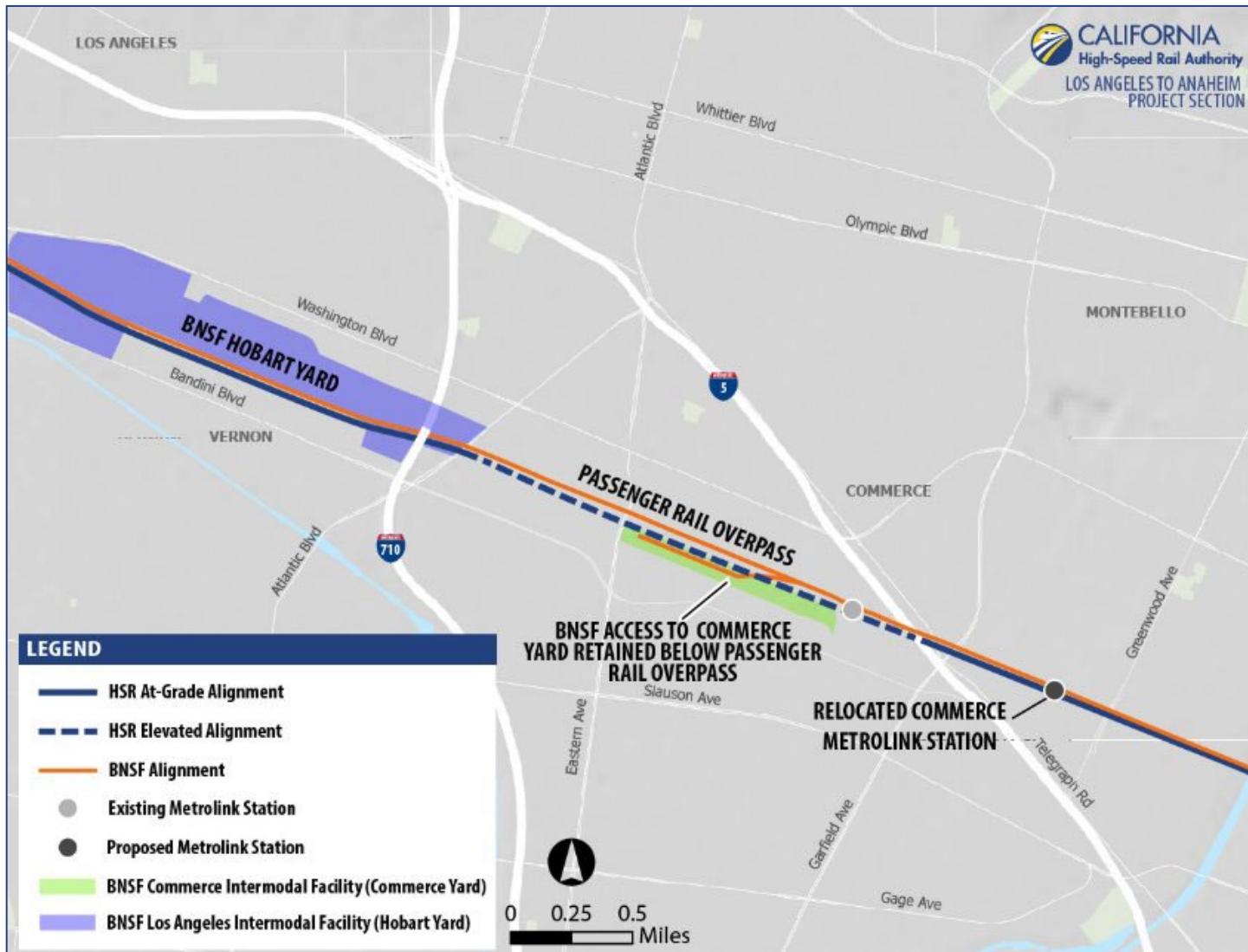
Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Sujeto a modificación. Gráficos sólo para referencia.



Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Sujeto a modificación. Gráficos sólo para referencia.



Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Sujeto a modificación. Gráficos sólo para referencia.



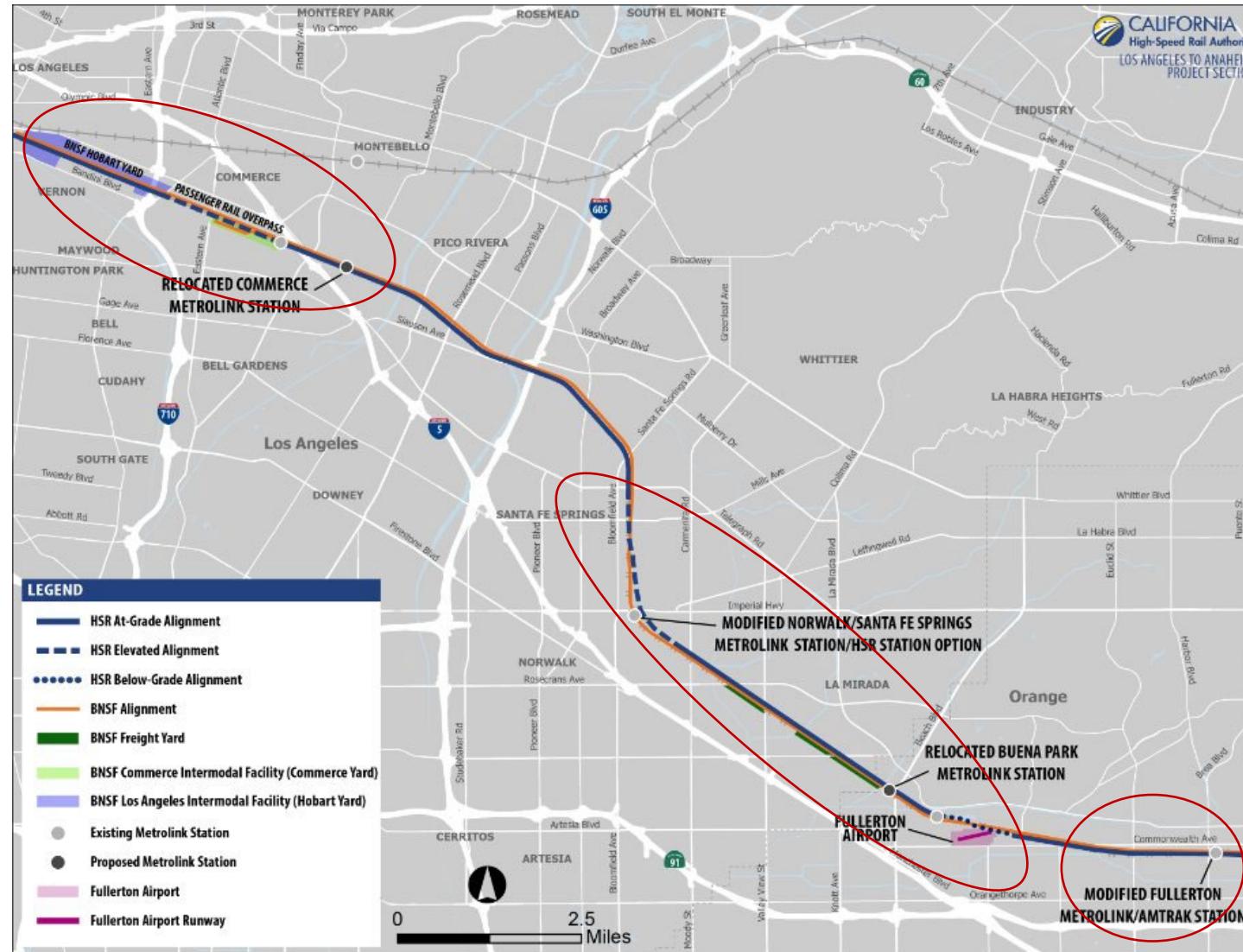
Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Mejoras en la eficiencia del corredor

Eliminación de los conflictos entre el tren de pasajeros y el tren de carga



Sujeto a modificación. Gráficos sólo para referencia.



Centro de mantenimiento ligero del HSR



Centro de mantenimiento ligero de SoCal (LMF)

- Centro de mantenimiento ligero donde se realizan tareas de inspección, limpieza, mantenimiento y almacenamiento de trenes
- Permite efectuar trabajos de mantenimiento y operaciones regulares y localizadas de los trenes cerca de las estaciones terminales
- Incluye un punto de servicio para cualquier tren que necesite una reparación urgente
- Suministra trenes y personal a la sección del proyecto para el inicio del servicio de pasajeros



Centro de mantenimiento ligero de SoCal (LMF)

Opción en 26th Street (Vernon)

Características

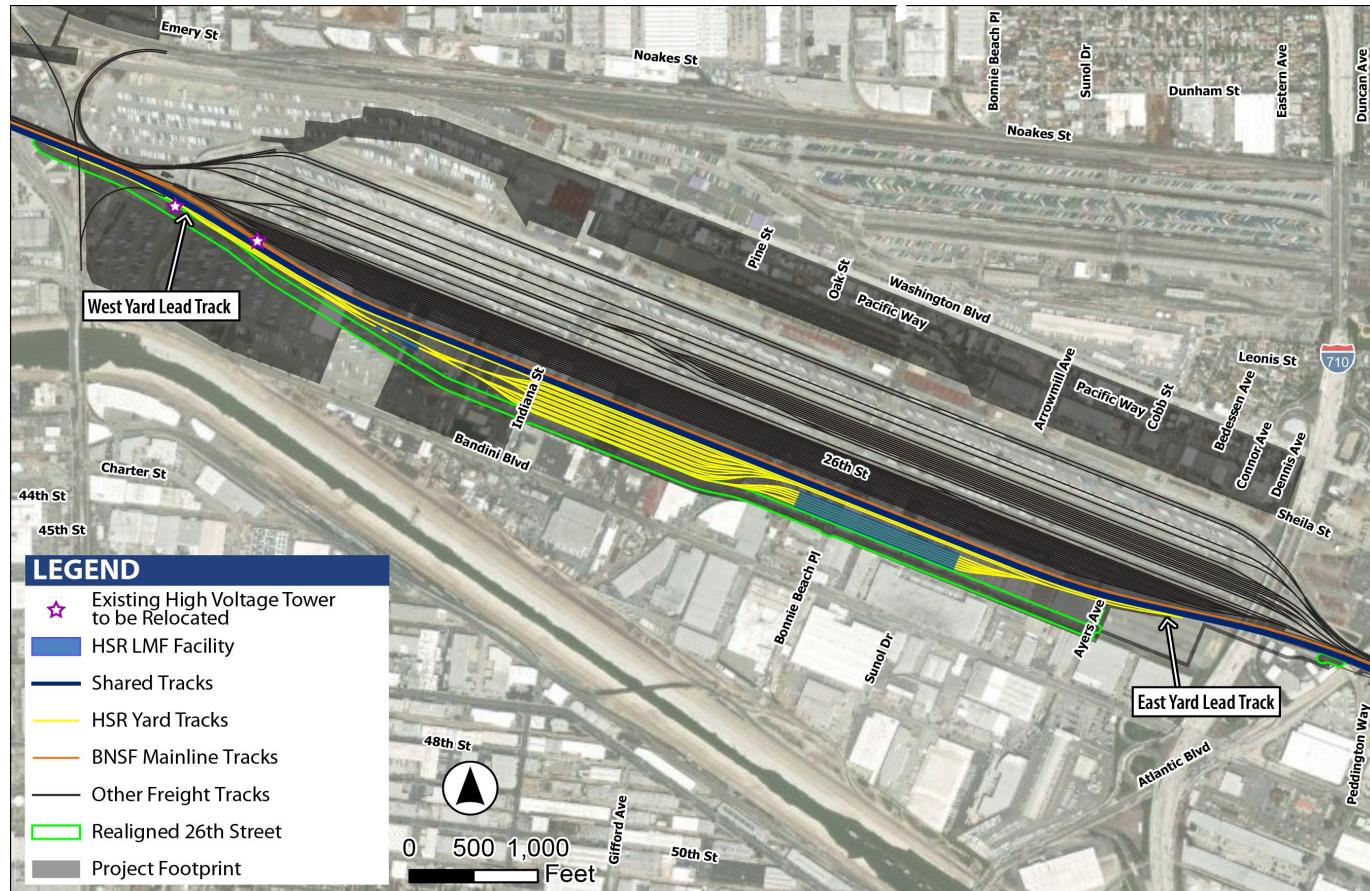
- Situado entre la I-710 y S Downey Rd
- Capacidad para 24 trenes, 6 vías de taller
- 49 acres

Ventajas

- Disposición más flexible del emplazamiento para las operaciones: patio de doble acceso
- Menos limitaciones en la zona – principalmente almacenes
- Menos impactos en las operaciones de Amtrak
- Utiliza propiedades ya previstas para su adquisición para otras mejoras de las vías en la zona

Preocupaciones

- Mayor distancia respecto a LAUS – desplazamientos más largos sin pasajeros
- Posible mayor interacción operativa con los trenes de carga de BNSF



Se han identificado mejoras de diseño en el perfil de las vías del HSR y en la capacidad del LMF para alojar trenes gracias a la revisión de ingeniería de valor en curso. Se puede encontrar más información sobre los tipos de ajustes considerados como ingeniería de valor en las Notas Generales de Ingeniería Preliminar para la Definición del Proyecto (PEPD, por sus siglas en inglés).

Centro de mantenimiento ligero de SoCal (LMF)

Opción en 15th Street (Los Ángeles)

Características

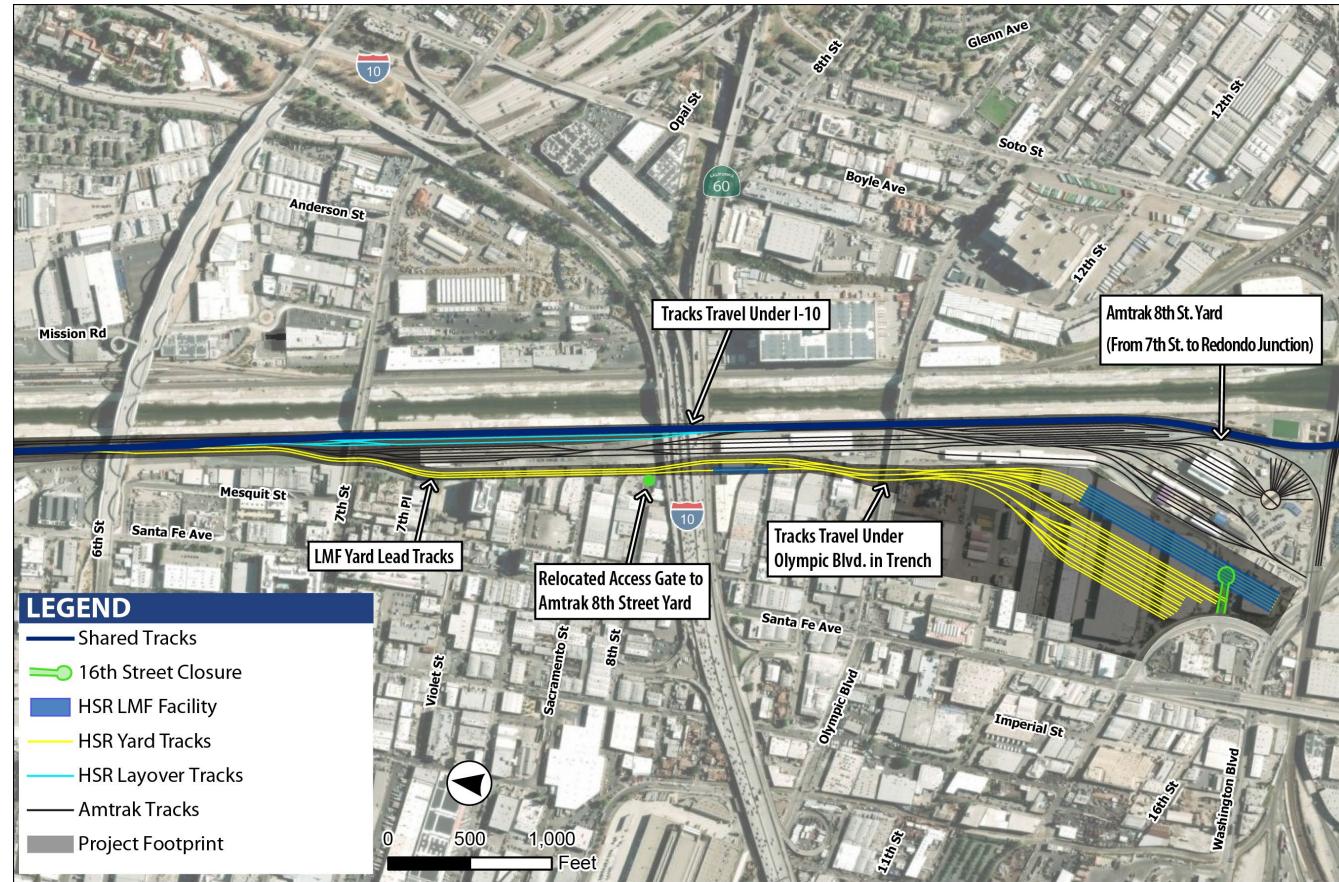
- Situado entre la I-10 y E Washington Blvd
- Capacidad para 20 trenes, 6 vías de taller
- 52 acres

Ventajas

- Menor distancia a LA Union Station

Preocupaciones

- Impactos adicionales en el histórico puente de Olympic Boulevard
- Disposición menos flexible del emplazamiento para las operaciones: un patio de acceso



Se han identificado mejoras de diseño en el perfil de las vías del HSR y en la capacidad del LMF para alojar trenes gracias a la revisión de ingeniería de valor en curso. Se puede encontrar más información sobre los tipos de ajustes considerados como ingeniería de valor en las Notas Generales de Ingeniería Preliminar para la Definición del Proyecto (PEPD, por sus siglas en inglés).

Vías de estacionamiento del HSR



Vías de estacionamiento del HSR

- Las vías de estacionamiento se utilizan para almacenar y reabastecer los trenes durante el día entre los recorridos de servicio.
- Las vías de estacionamiento permiten realizar actividades de mantenimiento menores, como pruebas y diagnósticos.
- Se proponen vías de estacionamiento cerca de Los Angeles Union Station y ARTIC para facilitar el final del trayecto de los trenes de alta velocidad.

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

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



Reubicación de las vías de almacenamiento de BNSF



Eliminación de vías

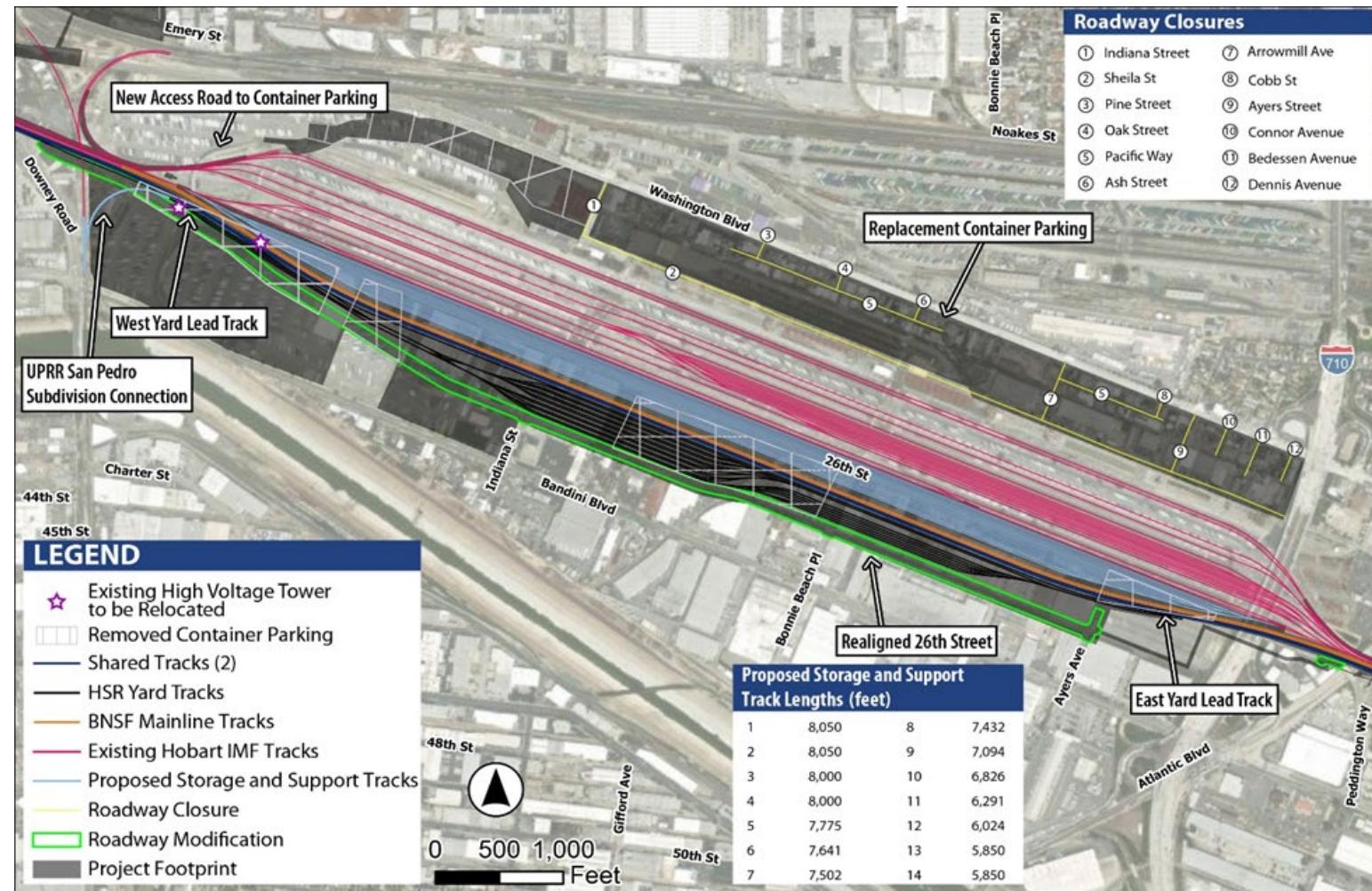
- La construcción de la cuarta vía principal requiere la eliminación de 90,940 pies de vías de almacenamiento de BNSF, las cuales serán reemplazadas por un nuevo patio consolidado de vías de estacionamiento adyacente al Centro Intermodal de Hobart (IMF, por sus siglas en inglés).
- Garantiza la construcción del HSR sin reducir la capacidad de transporte de carga
- Aplica la Alternativa A de vías compartidas para trenes de pasajeros y la Alternativa B de vías compartidas para trenes de pasajeros.
- Se ha seleccionado la zona del IMF de Hobart porque es el destino de la mayoría de los trenes de BNSF en el corredor.



Sujeto a modificación. Gráficos sólo para referencia.

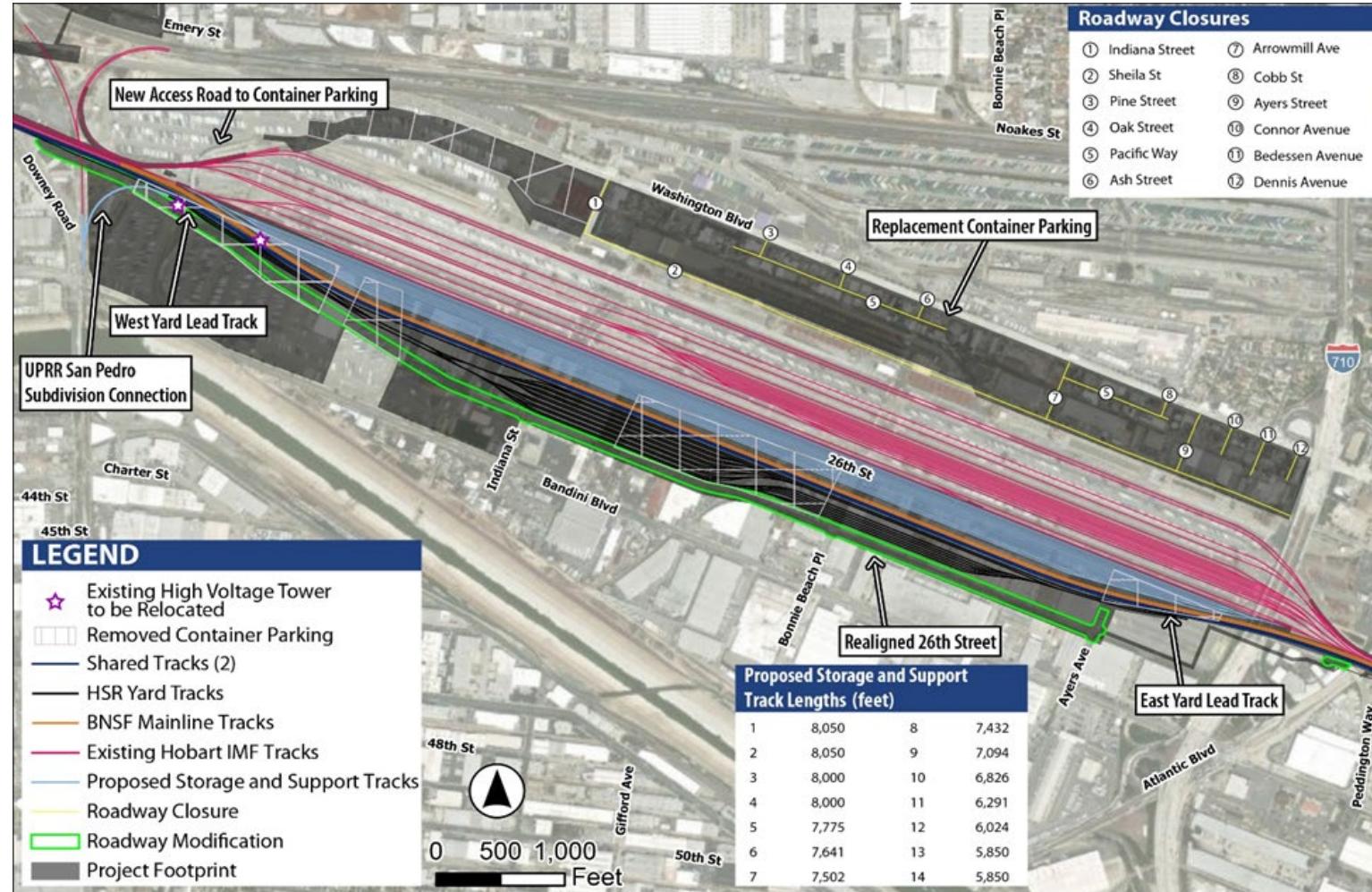
Sustitución de vías

- Sustituye la capacidad de almacenamiento y estacionamiento de carga que se suprimiría en todo el corredor.
- Se construiría un total de 101,094 pies de vías de sustitución adyacentes al IMF de Hobart actual.
- Incluye vías continuas para mantener la flexibilidad operativa.
- No se utilizarán nuevas vías para la carga o descarga de contenedores intermodales.



Reubicación del estacionamiento de contenedores

- El estacionamiento de contenedores se reubica del lado sur al lado norte del IMF de Hobart
- Un total de 49 acres se convierte para estacionamiento de contenedores y caminos de acceso
- El estacionamiento de contenedores desplazado se reemplazaría en una proporción aproximada de uno a uno
- Se mantiene la capacidad de las operaciones de carga durante y después de construcción



Estaciones del HSR



Tren de Alta Velocidad en Los Angeles Union Station (LAUS)

El Metro de Los Ángeles es el promotor del proyecto Link US, que incluye la infraestructura que dará cabida al servicio del HSR.

Objetivos

- Aumentar la capacidad del servicio ferroviario regional e interurbano
- Mejorar la confiabilidad de los horarios de servicio
- Aumentar la seguridad

Característica principal

- Nueva estructura elevada sobre la US 101, que permite una configuración de vía continua

Estado

- CEQA completada, revisión NEPA en curso

El servicio del HSR requiere modificaciones adicionales de la infraestructura Link US

- La sección del proyecto de Burbank a Los Ángeles incluía la electrificación de las vías y modificaciones en los andenes de Link US – aprobado en 2022.
- La sección del proyecto de Los Ángeles a Anaheim incluye la electrificación de las vías de la estructura elevada de Link US hacia el sur hasta 1st Street.



Vista conceptual de la estructura de Link US sujeta a diseño final y aprobación

Configuración de la estación de ARTIC

Estación terminal de ARTIC

- Dos vías sin salida del HSR
- Andén central de 1,410 pies
- Nuevo edificio de estación del HSR en el extremo sur del puente peatonal
- Área de ascenso y descenso de pasajeros reconfigurada
- Nueva estructura de estacionamiento con capacidad para 1,976 espacios (1,350 nuevos espacios para el HSR, 405 espacios de Metrolink de reemplazo y 221 espacios para empleados de Metrolink)



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

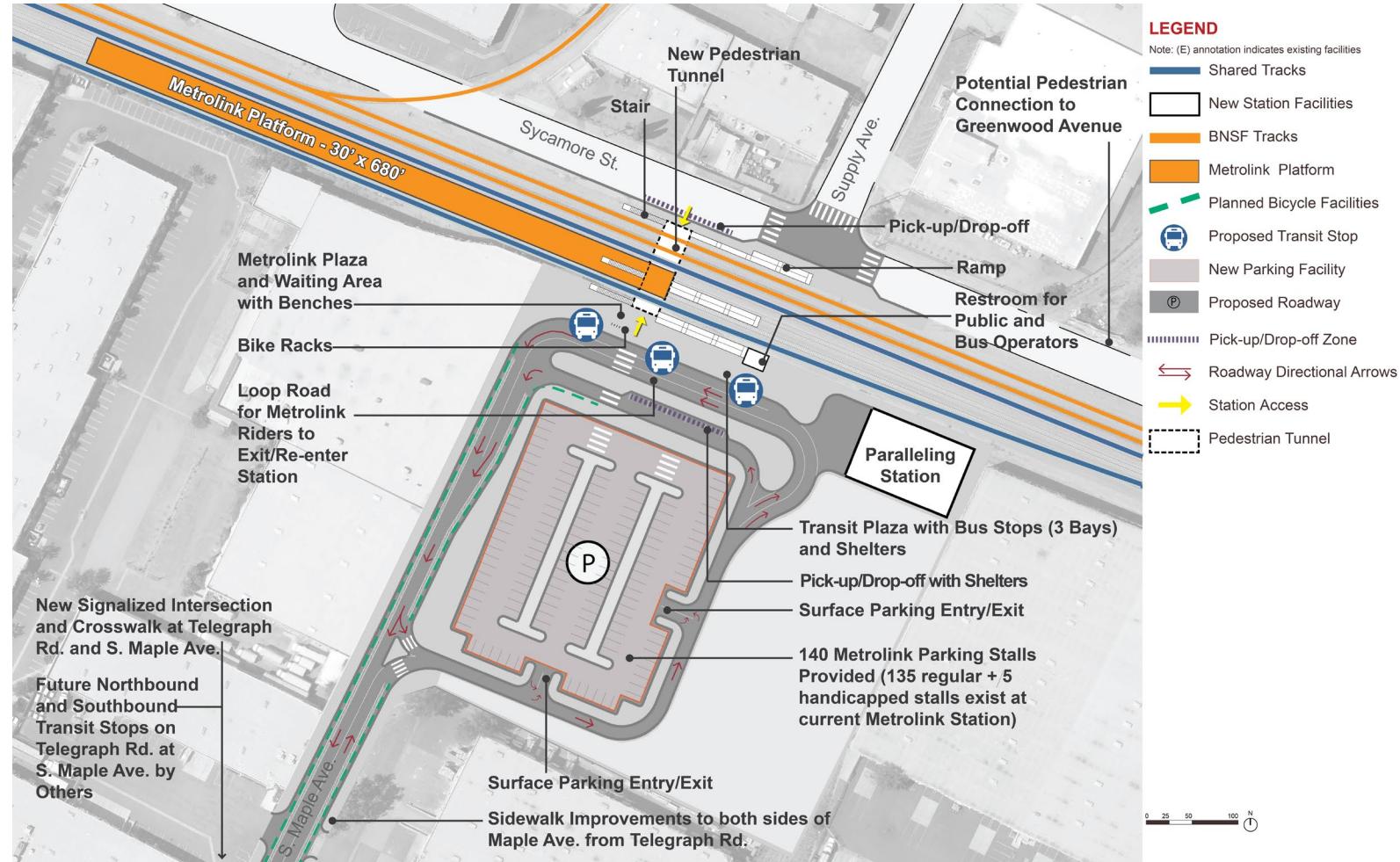
Reubicación de las estaciones de Metrolink



Reubicación de la estación de Metrolink de Commerce

Características de la estación de Metrolink de Commerce reubicada

- 0.75 millas al este a lo largo de la vía principal desde la ubicación existente, en el límite de Commerce y Montebello
- Andén central en el lado sur del corredor ferroviario actual
- Plaza para medios de transporte público, estacionamiento para vehículos y bicicletas, ascenso/descenso de pasajeros



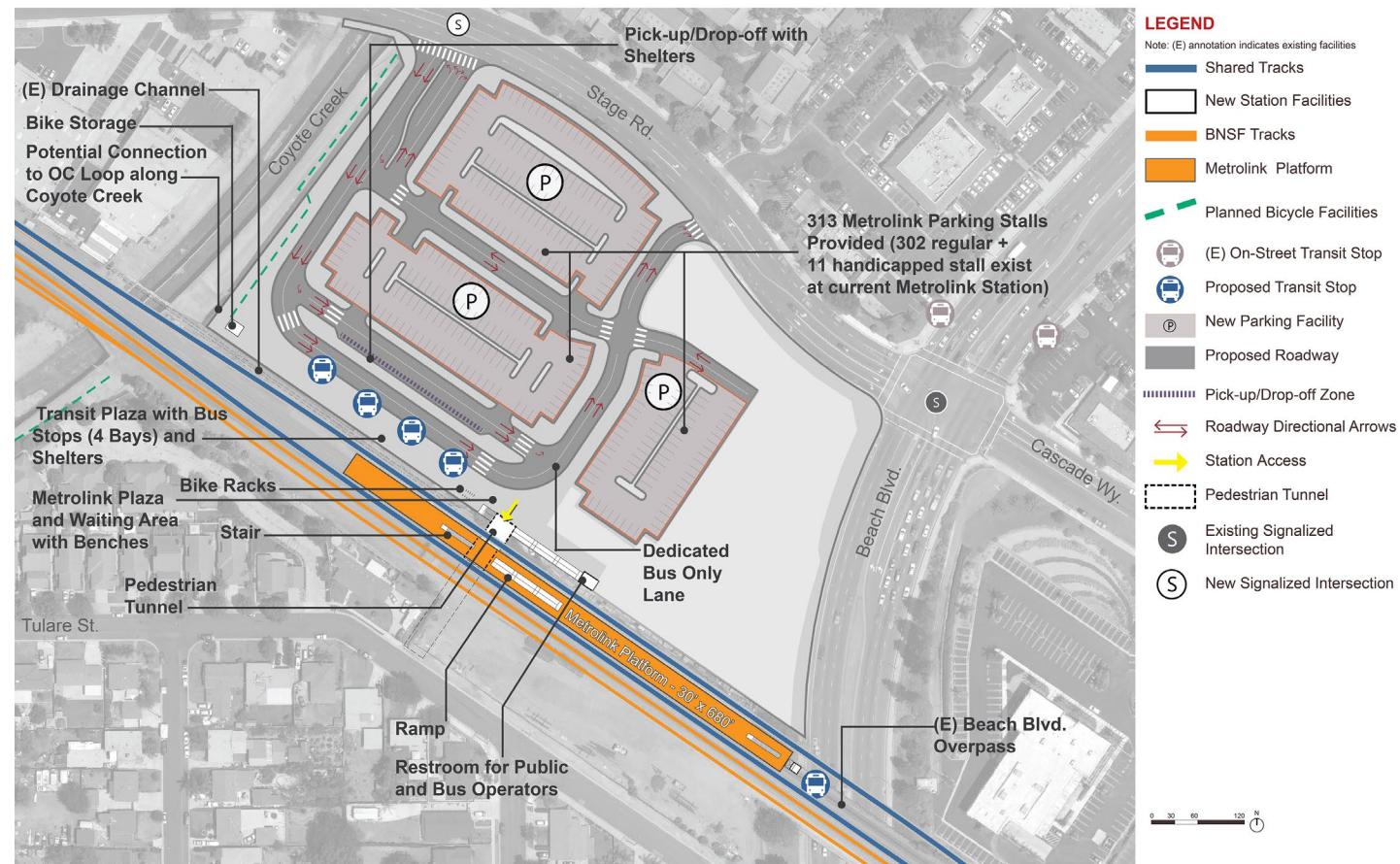
Emplazamiento propuesto para la reubicación de la estación de Metrolink de Commerce

Reubicación de la estación de Metrolink de Buena Park

- Las vías del HSR en el lado norte del corredor ferroviario exigirían una reconstrucción significativa de la infraestructura actual de la estación y tendría un impacto en la comunidad circundante.
- La reubicación de la estación de Metrolink de Buena Park en Beach Blvd/Dale Rd:
 - » Mejoraría el acceso al transporte público
 - » No exigiría adquisiciones residenciales
 - » Permitiría el crecimiento futuro de la estación, incluyendo oportunidades para que la ciudad aumente los espacios de estacionamiento

Características de la estación reubicada:

- 0.75 millas al noroeste a lo largo de la vía principal desde la ubicación actual
- Andén central en el lado norte del corredor ferroviario actual
- Plaza para medios de transporte público, estacionamiento para vehículos y bicicletas, ascenso/descenso de pasajeros
- Brinda oportunidades para que la ciudad amplíe el espacio de estacionamiento que el sitio actual no permite



Modificaciones de las estaciones de Metrolink

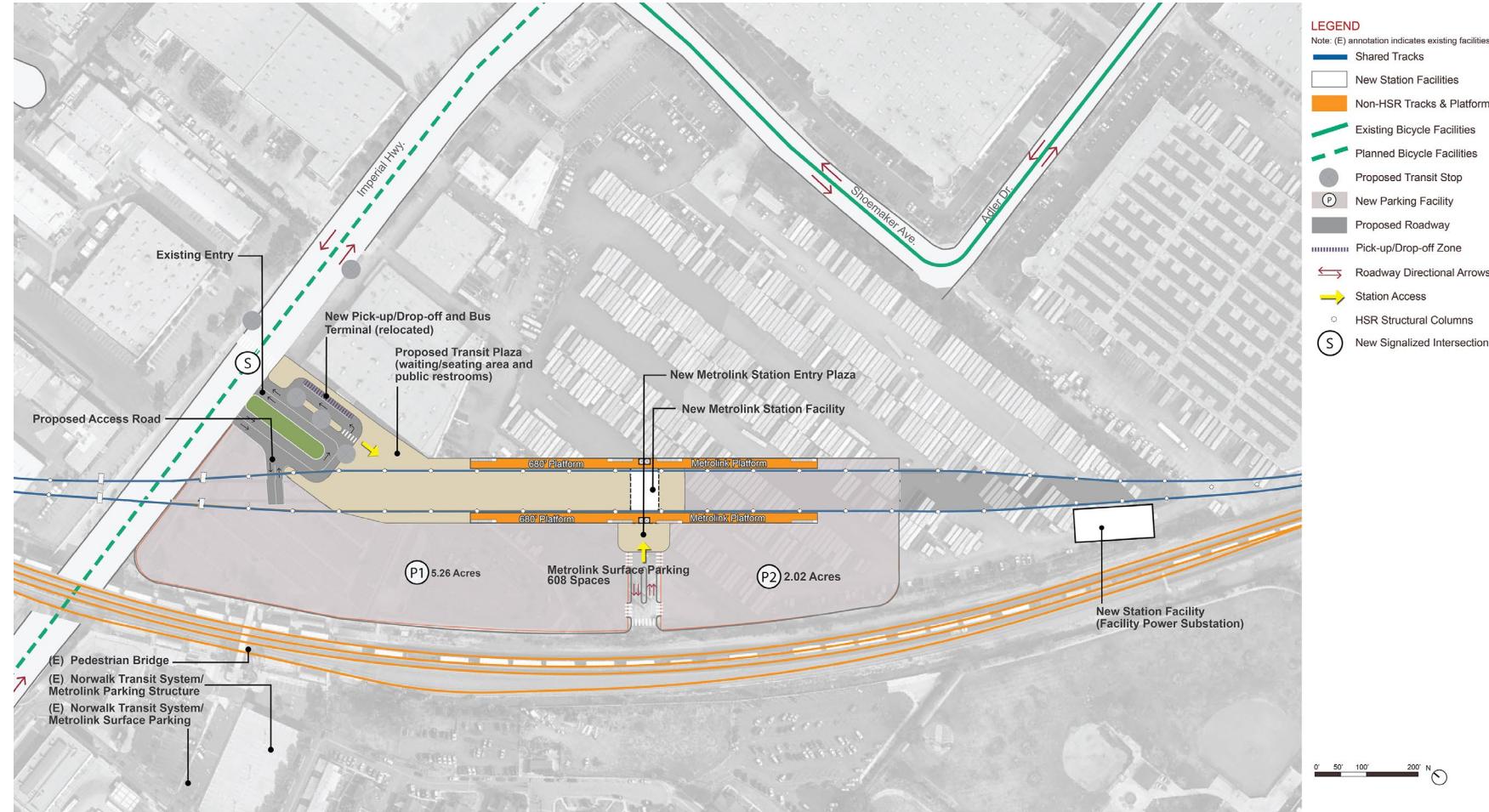


Modificaciones de las estaciones de Metrolink

Estación de Norwalk/Santa Fe Springs – Sin estación del HSR

Recomendada por la Autoridad (Alternativa preferida)

- Las vías existentes de BNSF permanecerían en su ubicación actual.
- La estación de Metrolink estaría elevada con dos vías para pasajeros y dos andenes laterales para el servicio de Metrolink.
- Los trenes del HSR no pararían en esta estación.
- No se requiere estacionamiento adicional.
- La alineación del HSR se desplaza del lado oeste al lado este de la zona de derecho de paso de BNSF.



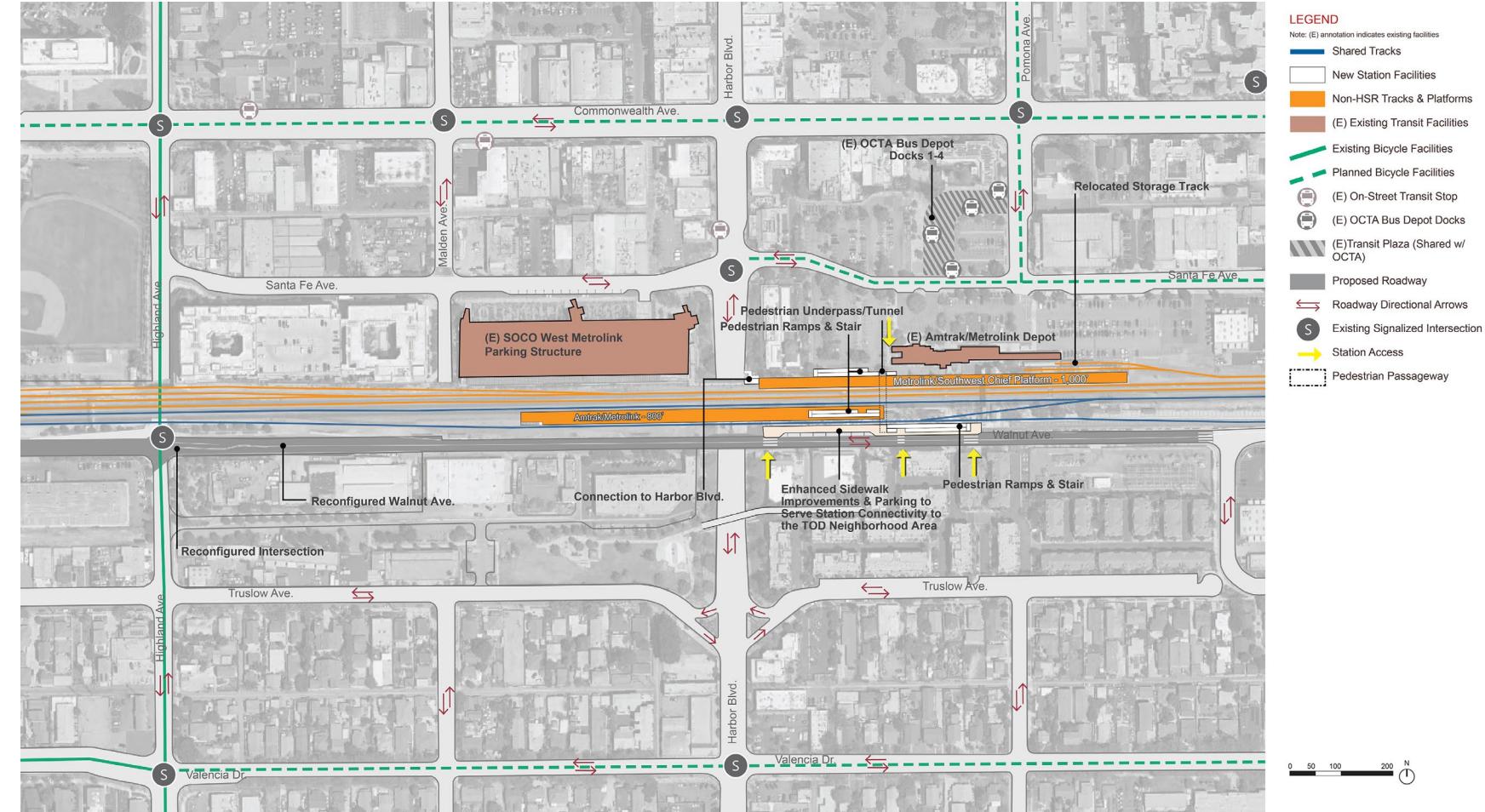
Sujeto a modificación. Gráficos sólo para referencia.

Modificaciones en la estación de Metrolink/Amtrak

Estación de Fullerton – Sin estación del HSR

Recomendada por la Autoridad (Alternativa preferida)

- Construir una vía principal adicional para aliviar la congestión de los trenes de carga y pasajeros
- Sustitución del puente peatonal actual por un túnel peatonal (subterráneo)
- Nuevo andén central de pasajeros para Metrolink
- Los trenes del HSR no pararían en esta estación
- Reconfiguración de Walnut Ave
- No se requiere estacionamiento adicional



Sujeto a modificación. Gráficos sólo para referencia.

Estaciones intermedias optionales del HSR



Enfoque opcional para una estación intermedia del HSR

- No se propone ninguna estación intermedia entre Los Ángeles y Anaheim.
- La Propuesta 1 limita el desarrollo de estaciones del HSR (como máximo, el diseño final podría incluir una única estación intermedia). Anteriormente se analizaron opciones de estaciones intermedias del HSR en Norwalk/Santa Fe Springs y Fullerton.
 - » Existen limitaciones de diseño y estacionamiento en ambas estaciones.
 - » Metrolink presta servicio en ambas estaciones, que están separadas por aproximadamente 10 millas. Fullerton también cuenta con servicio de Amtrak.
 - » No construir una estación intermedia podría aumentar la eficiencia en costos, los horarios de servicio y las operaciones, al tiempo que reduciría los impactos.
- Opciones de estaciones intermedias del HSR de Norwalk/SFS y Fullerton incluidas en los estudios ambientales



Enfoque de los pasos a nivel

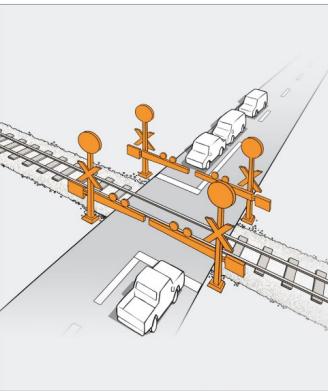


Consideraciones sobre los pasos a nivel

Paso a nivel – Intersección donde una carretera atraviesa las vías del tren a nivel

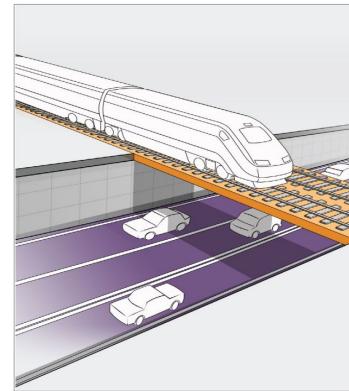
Paso a desnivel – Carretera que se vuelve a trazar por encima o por debajo de las vías del tren para eliminar los riesgos

» La Administración Federal de Ferrocarriles dispone de normas para determinar qué cruces requieren pasos a desnivel. Los trenes de alta velocidad que circulen por el corredor LA-A lo harán a una velocidad inferior a 90 millas por hora (mph); por lo tanto, no se requerirán pasos a desnivel en ninguna parte de este trayecto.



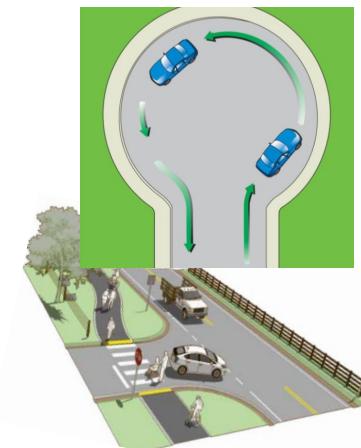
Pasos a nivel

- Bajo costo de capital
- Mayores retrasos en el tráfico
- Huella más pequeña
- Impactos mínimos de construcción
- Posibles implicaciones para la seguridad de los equipos de emergencias



Pasos a desnivel

- Alto costo de capital
- Menores retrasos en el tráfico
- Huella más grande
- Impactos importantes de construcción; por ej., en el tráfico y calidad del aire



Cierre de calles

- Costo de capital moderado
- Posibles implicaciones para la seguridad de los equipos de emergencias
- Podría alterar la cohesión de la comunidad

Pasos a desnivel en el Condado de Los Ángeles

Modificaciones propuestas

Carretera	Configuración actual	Configuración propuesta
Pioneer Blvd	Paso a nivel	Paso a desnivel (paso subterráneo)
Norwalk Blvd / Los Nietos Rd	Pasos a nivel	Paso a desnivel (paso subterráneo)
Lakeland Rd	Paso a nivel	Paso a desnivel parcial (el tren de pasajeros funcionaría en un estructura elevada; el tren de carga permanecería a nivel)

Carretera a desnivel actual	Configuración actual	Configuración propuesta
Downey Rd	Paso subterráneo*	Ampliación del puente ferroviario
Atlantic Blvd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Eastern Ave	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Rosemead Blvd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior
Bulevar Passons	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Slauson Ave	Paso elevado	Ampliación del puente ferroviario
Santa Fe Springs Rd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Telegraph Rd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Florence Ave	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Carmenita Rd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior
Valley View Ave	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Alondra Blvd	Paso elevado	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior



*Un paso inferior es aquél donde la carretera pasa por debajo de las vías.

Pioneer Boulevard

Paso a desnivel propuesto



Norwalk Boulevard/Los Nietos Road

Pasos a desnivel propuesto



Lakeland Road

Paso a desnivel parcial propuesto



Pasos a nivel en el Condado de Orange

Modificaciones propuestas

Carretera	Configuración actual	Configuración propuesta
Cerritos Ave	Paso a nivel	Paso a desnivel
State College Blvd	Paso a nivel	Paso a desnivel

Carretera a desnivel actual	Configuración actual	Configuración propuesta
Beach Blvd	Paso subterráneo*	Ampliación del puente ferroviario
Dale St	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior
Gilbert St	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior
Commonwealth Ave	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior
Euclid St	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Highland Blvd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Harbor Blvd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario
Lewis St	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior
Katella Ave	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior
Douglass Rd	Paso subterráneo	Ampliación del puente ferroviario y carretera a nivel inferior



*Un paso inferior es aquél donde la carretera pasa por debajo de las vías.

Cerritos Avenue Paso a desnivel propuesto



Cerritos Avenue

Paso a desnivel propuesto



State College Boulevard

Paso a desnivel propuesto



Conceptual Rendering - Subject to Final Design Approvals

State College Boulevard

Paso a desnivel propuesto



Visión general del Documento Ambiental y próximos pasos



Descripción general del Documento Ambiental

El EIR/EIS Preliminar comprende tres volúmenes:

- **Volumen 1 – Informe (contiene 15 capítulos):**
 - Capítulo 2 – Describe las alternativas de construcción
 - Capítulo 3 – Abarca más de 18 áreas de recursos ambientales de conformidad con la CEQA y/o la NEPA
 - Describe las condiciones de no construcción y los potenciales impactos de las alternativas de construcción.
 - El Capítulo 3 establece medidas de mitigación viables, si corresponde, para abordar los posibles impactos.
- **Volumen 2 – Apéndices técnicos:** Proporciona información más detallada sobre las alternativas de construcción y sus impactos.
- **Volumen 3 – Planes de alineación:** Planos de diseño detallado, que incluyen vías férreas, derecho de paso, estructuras, pasos a desnivel, servicios públicos, sistemas y estaciones.
 - *Guía del usuario del Volumen 3:* hoja de ruta útil para el Volumen 3

El aviso de disponibilidad y el resumen están disponibles en inglés, español y coreano en el sitio en Internet de la Autoridad.

Descripción general del Documento Ambiental

Contenido del Volumen 1

Resumen: Incluye una descripción general de las alternativas de construcción y de los impactos del proyecto.

Capítulo 1 – Propósito, necesidad y objetivos del proyecto: Explica el propósito y la necesidad del proyecto por parte de la Autoridad y proporciona el histórico del proceso de planificación.

Capítulo 2 – Alternativas: Describe las alternativas de construcción propuestas y los supuestos de la alternativa de no avanzar con el proyecto.

Capítulo 3 – Entorno afectado, consecuencias ambientales y medidas de mitigación: Incluye múltiples subsecciones (por tema) que describen los impactos y las características propuestas o medidas de mitigación para evitar o reducir dichos impactos.

Capítulo 4 – Evaluaciones de los Artículos 4(f) / 6(f): Evalúa si el proyecto impactaría o utilizaría ciertos recursos recreativos y culturales.

Capítulo 5 – Análisis comunitario: Evalúa si el proyecto afectaría a comunidades minoritarias o de bajos ingresos.

Capítulo 6 – Costos del proyecto y operaciones: Presenta estimaciones de los costos de construcción y mantenimiento.

Descripción general del Documento Ambiental

Contenido del Volumen 1 (cont.)

Capítulo 7 Otras consideraciones según la CEQA/NEPA: Describe los efectos adversos que no pueden evitarse (NEPA) y los impactos significativos e inevitables (CEQA) de las alternativas del proyecto e identifica los beneficios públicos, así como los compromisos irreversibles o irrecuperables de recursos que resultarían de la implementación.

Capítulo 8 – Alternativa preferida: Describe la Alternativa preferida y la base para identificarla.

Capítulo 9 – Participación pública y de agencias: Resume las actividades de divulgación y participación con el público y las agencias.

Capítulo 10 – Lista de distribución del EIR/EIS: Identifica las agencias públicas, tribus y organizaciones que fueron informadas sobre la disponibilidad del EIR/EIS Preliminar y los lugares para obtenerlo.

Capítulo 11 – Lista de responsables de elaborar el documento: Proporciona una lista de las personas que prepararon el documento.

Capítulo 12 – Referencias/Fuentes utilizadas en la preparación del documento: Proporciona las fuentes y definiciones de términos.

Capítulo 13 – Glosario de términos: Brinda definiciones de ciertos términos utilizados en el EIR/EIS Preliminar.

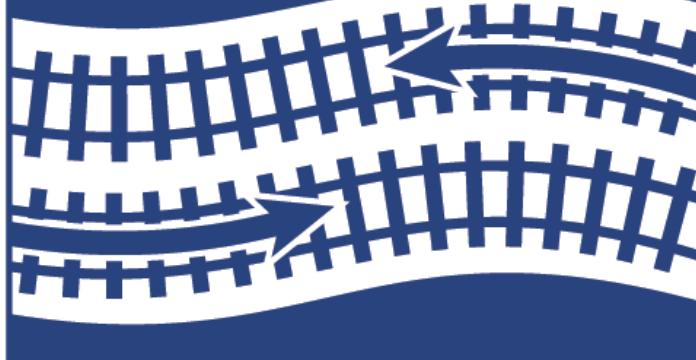
Capítulo 14 – Índice: Ofrece una herramienta para la referencia cruzada de los temas principales del EIR/EIS Preliminar.

Capítulo 15 – Acrónimos y abreviaturas: Define los acrónimos y abreviaturas utilizados en el EIR/EIS Preliminar.

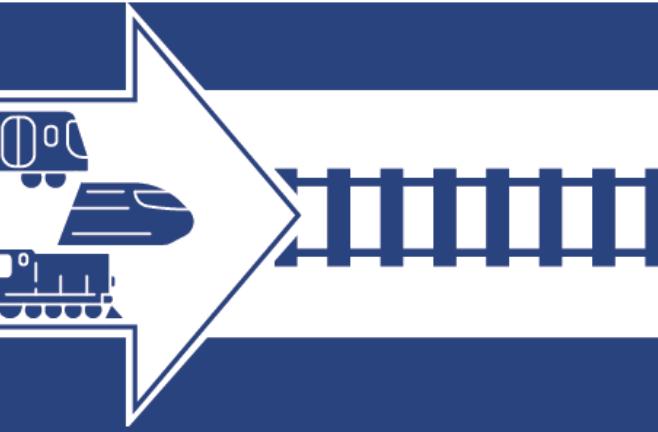
Descripción general del Documento Ambiental

Aspectos del diseño a tener en cuenta para evitar y minimizar los impactos

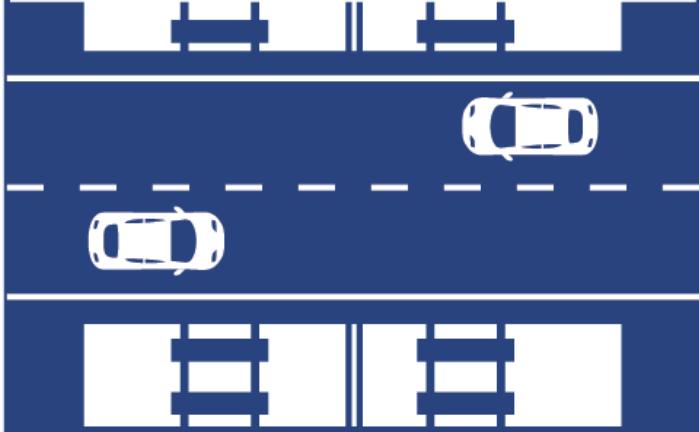
Siguiendo el corredor de transporte existente



Compartir vías con otros operadores de pasajeros y cargo



Evaluación cuidadosa de los pasos a desnivel para reducir los impactos



Descripción general del Documento Ambiental

Efectos del EIR Preliminar según la CEQA – Definiciones de impacto ambiental

- **Sin impacto:** El proyecto no tendría ningún impacto en el medio ambiente.
- **Poco significativo:** El impacto no alcanza el umbral de importancia utilizado por la agencia principal de la CEQA, o existen pruebas sustanciales que demuestran que el proyecto no tendría un efecto significativo.
- **Impacto poco significativo después de las medidas de mitigación:** El impacto requiere medidas de mitigación que permitan reducirlo a poco significativo.
 - La mitigación es una acción emprendida por la agencia líder para evitar, minimizar, rectificar o compensar los impactos significativos.
- **Significativo e inevitable:** Incluso con la aplicación de medidas de mitigación, el impacto continuaría siendo significativo.

Descripción general del Documento Ambiental

Temas relacionados con recursos ambientales

El EIR/EIS Preliminar analiza los impactos a los temas de recursos ambientales según la CEQA/NEPA, incluyendo los siguientes:

- Transporte
- Calidad del aire y cambio climático global
- Ruido y vibración
- Interferencia/campos electromagnéticos (EMI/EMF)
- Servicios públicos y energía
- Recursos biológicos y acuáticos
- Hidrología y recursos hídricos
- Geología, suelos, sismicidad y paleontología
- Materiales y desechos peligrosos
- Seguridad y protección
- Aspectos socioeconómicos y comunidades
- Planificación de la estación, uso del suelo y desarrollo
- Suelo forestal y agrícola
- Parques, espacios recreativos y abiertos
- Estética y calidad visual
- Recursos culturales
- Crecimiento regional
- Impactos acumulativos
- Evaluaciones de la Sección 4(f) y 6(f)
- Análisis comunitario

Descripción general del Documento Ambiental

Efectos del EIR Preliminar según la CEQA

* Sin impacto o impactos poco significativos

** Impactos poco significativos después de la mitigación

- **Transporte****
- Calidad del aire y cambio climático global
- **Ruido y vibraciones (sólo construcción)****
- **Interferencia/campos electromagnéticos (EMI/EMF)****
- **Servicios públicos y energía****
- **Recursos biológicos y acuáticos****
- **Hidrología y recursos hídricos****
- **Geología, suelos, sismicidad y paleontología***
- **Materiales y residuos peligrosos (sólo explotación)***
- **Seguridad y protección (sólo explotación)****
- **Socioeconomía y comunidades (sólo construcción)****
- **Planificación de estaciones, uso y desarrollo del suelo***
- **Suelo forestal y agrícola***
- **Parques, espacios recreativos y abiertos****
- Estética y calidad visual
- **Recursos culturales (sólo explotación)***
- **Crecimiento regional***
- Impactos acumulativos

Descripción general del Documento Ambiental

Efectos del EIR Preliminar según la CEQA

* Impactos significativos e inevitables

- Transporte
- **Calidad del aire y cambio climático global***
- **Ruido y vibraciones (sólo explotación)****
- Interferencia/campos electromagnéticos (EMI/EMF)
- Servicios públicos y energía
- Recursos biológicos y acuáticos
- Hidrología y recursos hídricos
- Geología, suelos, sismicidad y paleontología
- **Materiales y residuos peligrosos (sólo construcción)***
- **Seguridad y protección***
- Aspectos socioeconómicos y comunidades
- Planificación de la estación, uso del suelo y desarrollo
- Suelo forestal y agrícola
- Parques, espacios recreativos y abiertos
- **Estética y calidad visual***
- **Recursos culturales (sólo construcción)***
- Crecimiento regional
- **Impactos acumulativos***

Descripción general del Documento Ambiental

Impactos significativos e inevitables según la CEQA / Efectos adversos según la NEPA

- **Calidad del aire y cambio climático global**

- **Construcción:** La construcción generaría contaminantes atmosféricos. El óxido de nitrógeno (NO_X) superaría los umbrales aplicables.
- **Operación:** Las nuevas vías de almacenamiento/estacionamiento cerca de Hobart Yard podrían exponer a la población cercana a un aumento de las emisiones de diésel. Hasta que no se sepa más sobre el uso de las vías de almacenamiento/estacionamiento, no se puede descartar ningún impacto.

- **Ruido y vibración**

- **Operación:** 26 residencias experimentarían graves impactos acústicos de los trenes del HSR, incluso después de la mitigación.

- **Materiales peligrosos y seguridad y protección**

- **Construcción:** La construcción tendría lugar cerca de dos sitios Superfund y podría liberar materiales peligrosos.

Descripción general del Documento Ambiental

Efectos del EIR Preliminar según la CEQA – Impactos significativos e inevitables

- Estética y calidad visual, recursos culturales
- Construcción y operación: El proyecto añadiría barreras permanentes en cuatro puentes históricos del centro de Los Ángeles.
 - First Street
 - Fourth Street
 - Seventh Street
 - Olympic Boulevard

Estas barreras afectarían al carácter visual e histórico de cada puente.

Descripción general del Documento Ambiental

Efectos adversos del EIS Preliminar según la NEPA

Artículo 4(f)

Uso permanente:

- Cuatro puentes históricos: (First Street Bridge, Fourth Street Bridge, Seventh Street Bridge y Olympic Boulevard)

Impactos de *minimis*

- Union Pacific Trail Fase II
- Rio Hondo

Descripción general del Documento Ambiental

Hallazgos del EIR/EIS Preliminar – Beneficios del proyecto

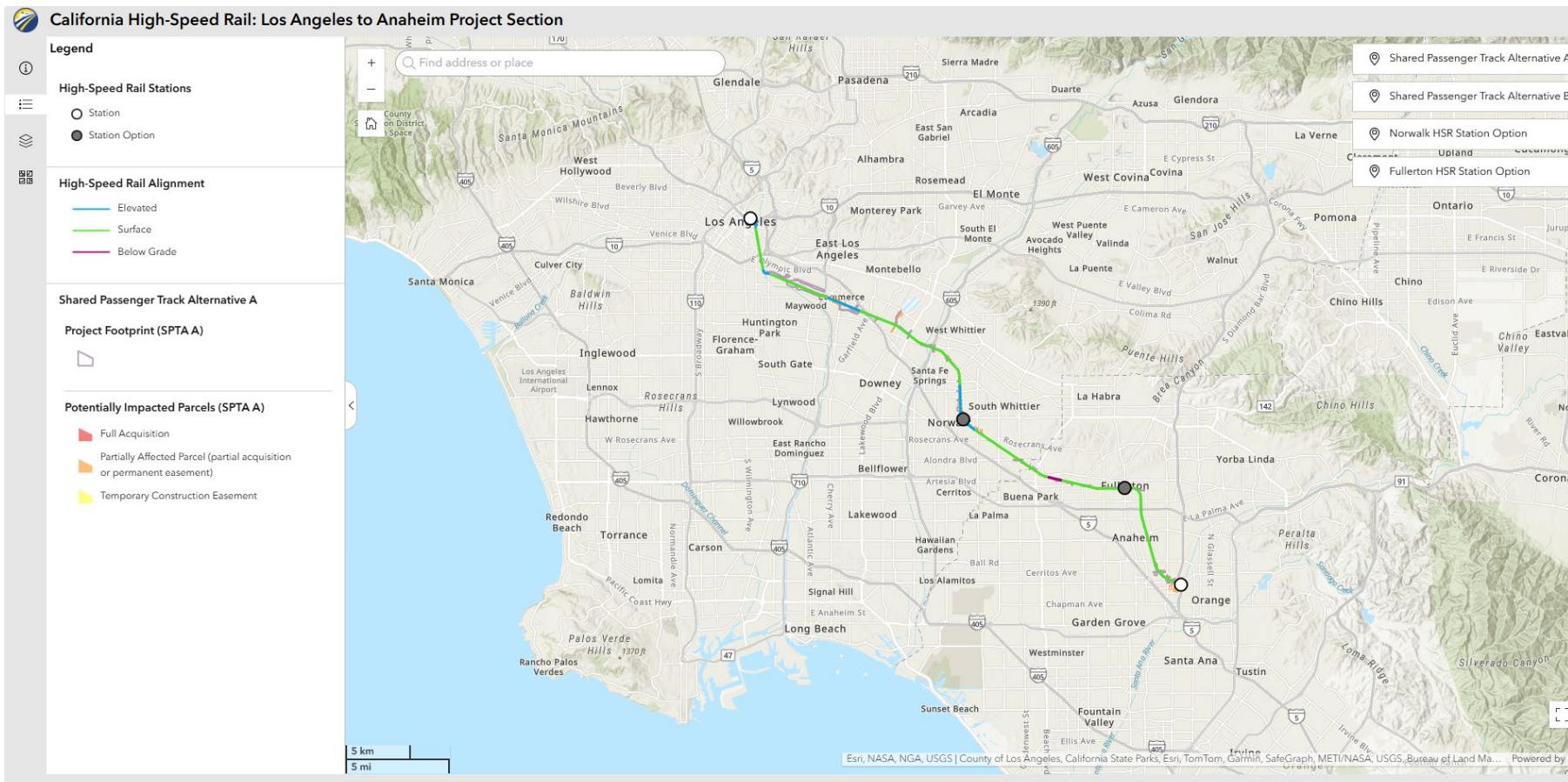
Los estudios del EIR/EIS Preliminar muestran que el proyecto del tren de alta velocidad aportará los siguientes beneficios a la región y al corredor ferroviario inmediato, entre otros:

- **Beneficios regionales:** Menor congestión del tráfico, consumo de energía y demanda energética debido a la reducción de los desplazamientos de larga distancia por carretera, así como de los despegues y aterrizajes de aviones en el estado.
- **Calidad del aire:** Un menor número de desplazamientos en vehículo también supondría una disminución neta de la contaminación atmosférica y de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- **Seguridad:** La seguridad ferroviaria y la conectividad comunitaria mejorarían en algunas ubicaciones con nuevos pasos a desnivel (completas y parciales).
- **Creación de empleo/Beneficio económico:** La construcción y explotación del HSR permitiría la creación de nuevos empleos, ampliaría las opciones del lugar de residencia y trabajo de las personas y ofrecería a los negocios más oportunidades para ubicar instalaciones, oficinas u otros centros de trabajo en sitios convenientes.

Descripción general del Documento Ambiental

Mapa interactivo de propiedades

Para ayudar a los interesados a establecer si su propiedad puede verse afectada por el proyecto, en el sitio en Internet del mismo se ofrece un mapa interactivo con más información.



Escanee el código QR o visite
bit.ly/LA-A-Map para
visualizar el mapa interactivo.

Proceso del derecho de paso



CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority

PROCESO DEL DERECHO DE PASO (ROW, por sus siglas en inglés)

De acuerdo con la Ley uniforme de asistencia para la reubicación y de las normas de adquisición de bienes raíces (Ley uniforme)



CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

Revisión y comentarios públicos sobre el Documento Ambiental

Publicación del Documento Ambiental – 5 de diciembre de 2025

Revisión pública del Documento

- Período de revisión y comentarios del 5 de diciembre de 2025 al 3 de febrero de 2026
- Disponible en www.hsr.ca.gov
- En la Oficina Regional del Sur de California (Los Ángeles) – sólo con cita previa
- En la Oficina del Tren de Alta Velocidad de California (Sacramento) – en horario de oficina
- Materiales adicionales, incluido un mapa interactivo y videos, disponibles en www.meethrsocal.org

Aviso

- Publicado en LA Daily News, La Opinión y The Orange County Register el 5 de diciembre de 2025
- Envío a las partes interesadas, incluyendo propietarios y ocupantes dentro del radio de notificación
- Correos masivos enviados por la Autoridad y anuncios en redes sociales
- Anuncios en línea y en publicaciones impresas en varios idiomas: inglés, español y coreano

Copias impresas y digitales disponibles en las bibliotecas públicas del condado de Los Ángeles y del condado de Orange:

- Anaheim Central Library
- Buena Park Library District
- City of Los Angeles Public Library – Central Branch Library
- City of Los Angeles Public Library – Malabar Branch Library
- County of Los Angeles Public Library – Chet Holifield Library
- County of Los Angeles Public Library – La Mirada Library
- County of Los Angeles Public Library – Norwalk Library
- Cudahy Library
- Fullerton Public Library
- Los Nietos Library
- Orange Public Library
- Rivera Library
- Rosewood Neighborhood Library
- Santa Fe Springs City Library
- Vernon – Leon H. Washington Jr. Memorial Branch Library

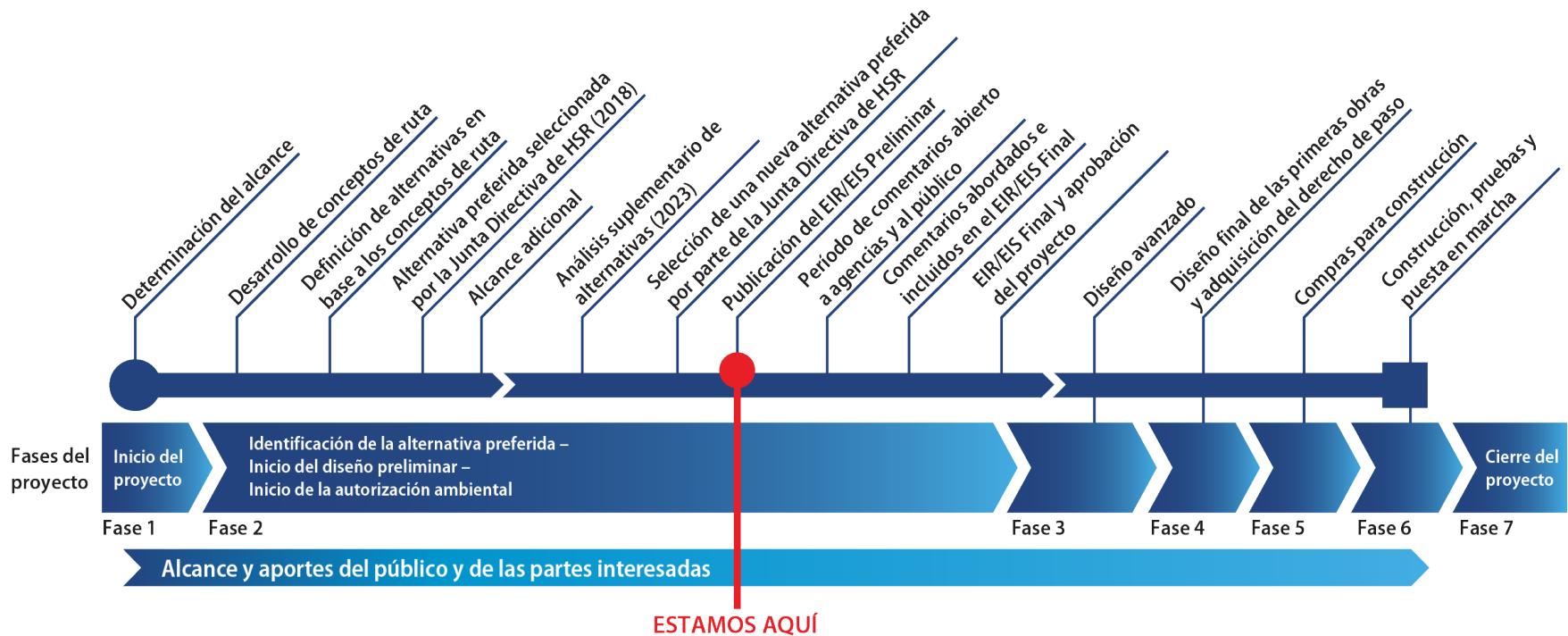
Cómo presentar comentarios públicos

- **Dirección postal:** Attn: Los Angeles to Anaheim Project Section Draft EIR/EIS Comment, California High-Speed Rail Authority, 355 S Grand Ave, Suite 2050, Los Angeles, CA 90071
- **Formulario en línea:** www.hsr.ca.gov
- **Correo electrónico:** los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov
con el asunto: LA-A Project Section Draft EIR/EIS Comment
- **Teléfono:** Comentarios orales llamando al (877) 669-0494
- **Audiencias públicas:** Mediante testimonio oral o escrito durante las audiencias públicas

Los comentarios deberán recibirse de manera oral o electrónica o podrán enviarse por correo con sello postal que no podrá ser posterior al 3 de febrero de 2026 a las 11:59 PM (hora del Pacífico).

Hitos entre Los Ángeles y Anaheim

- Mantener la participación de los grupos de interés
- Publicar el Informe Preliminar de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS Preliminar)
 - 5 de diciembre de 2025
- EIR/EIS finales – Mediados de 2026
- Aviso de Determinación/Registro de Decisión (NOD/ROD) – finales de 2026



Próximas reuniones

Jornadas de puertas abiertas – Modalidad virtual

Fecha: Jueves, 11 de diciembre de 2025

Hora: 6:00 p.m. a 8:00 p.m.

Inscripción: bit.ly/LA-AOpenHouse1

Jornadas de puertas abiertas/Audiencia pública #1 – Santa Fe Springs

Fecha: Miércoles, 7 de enero de 2026

Hora: 5:00 p.m. a 8:00 p.m.

Comentarios públicos*: 6:30 p.m. a 8:00 p.m.

Lugar: Santa Fe Springs Town Center Hall | Social Hall
11740 Telegraph Road , Santa Fe Springs, CA 90670

Jornadas de puertas abiertas/Audiencia pública #2 – Anaheim

Fecha: Lunes, 12 de enero de 2026

Hora: 5:00 p.m. a 8:00 p.m.

Comentarios públicos*: 6:30 p.m. a 8:00 p.m.

Lugar: Brookhurst Community Center | East & West Rooms
2271 Crescent Avenue, Anaheim, CA 92801

Jornadas de puertas abiertas/Audiencia pública #3 – Commerce

Fecha: Jueves, 22 de enero de 2026

Hora: 5:00 p.m. a 8:00 p.m.

Comentarios públicos*: 6:30 p.m. a 8:00 p.m.

Lugar: Double Tree by Hilton Hotel | Grand Ballroom
5757 Telegraph Road, Commerce, CA 90040

Audiencia pública – Virtual

Fecha: Lunes, 26 de enero de 2026

Hora: 4:00 p.m. a 7:00 p.m.

Inscripción: bit.ly/LA-APublicHearing

* Mediante comentarios por vía oral o escrita recibidos para su registro público.

Habrá interpretación en directo en español y coreano. Todas las solicitudes de adaptaciones razonables y/o de otros servicios lingüísticos deben realizarse con 72 horas de antelación a cada reunión prevista, llamando al (877) 669-0494. Para asistencia de TTY/TTD, por favor llame al Servicio de Traducción de California al 711.

Resumen del sitio en Internet



¡Visite nuestro sitio en Internet!

Visite www.meethrsocal.org para obtener más información sobre la sección del proyecto, ver videos de características del proyecto y mucho más.



The screenshot shows the California High-Speed Rail Authority website. At the top, there is a navigation bar with links for Home, Statewide Overview, Project Sections, and Contact. The main content area features a large image of a high-speed train in motion through a green landscape. Below the image, the text reads: "California High-Speed Rail". A paragraph explains the authority's role in planning, designing, building, and operating the nation's first high-speed rail system, mentioning project sections from Palmdale to Burbank, Burbank to Los Angeles, and Los Angeles to Anaheim. At the bottom, there are three project section cards: "Palmdale to Burbank" (yellow background), "Burbank to Los Angeles" (dark blue background), and "Los Angeles to Anaheim" (light blue background). The "Los Angeles to Anaheim" card is circled in red.



Escanee el código QR o visite www.meethrsocal.org para acceder al sitio en Internet del proyecto.

Cómo presentar comentarios públicos

- **Dirección postal:** Attn: Los Angeles to Anaheim Project Section Draft EIR/EIS Comment, California High-Speed Rail Authority, 355 S Grand Ave, Suite 2050, Los Angeles, CA 90071
- **Formulario en línea:** www.hsr.ca.gov
- **Correo electrónico:** los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov
con el asunto: LA-A Project Section Draft EIR/EIS Comment
- **Teléfono:** Comentarios orales llamando al (877) 669-0494
- **Audiencias públicas:** Mediante testimonio oral o escrito durante las audiencias públicas

Los comentarios deberán recibirse de manera oral o electrónica o podrán enviarse por correo con sello postal que no podrá ser posterior al 3 de febrero de 2026 a las 11:59 PM (hora del Pacífico).

Instrucciones para la sesión de preguntas y respuestas



Envíe su pregunta a través de la función Q&A y su pregunta será recibida por el moderador.



Si desea formular una pregunta oralmente, levante la mano y el moderador se dirigirá a usted. Se pedirá al equipo técnico que habilite su micrófono para que pueda hablar.

**Durante el segmento de preguntas y respuestas de la jornada de puertas abiertas de esta noche
no se aceptarán comentarios del público sobre el EIR/EIS Preliminar.**

Manténgase conectado

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

Período de comentarios públicos:

5 de diciembre de 2025 –
3 de febrero de 2026



Escanee este código para
más información



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

 @CaliforniaHighSpeedRail
 /CAHighSpeedRail
 @CaHSRA

 @CaHSRA
 /California-high-speed-rail-authority