CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

SOUTHERN CALIFORNIA

Sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim

CENTRO DE MANTENIMIENTO LIGERO (LMF) Y VÍAS DE ESTACIONAMIENTO



REGIÓN NORTE DE CALIFORNIA

- San Francisco Salesforce Transit Center
- San Francisco 4th & King Station
- Millbrae (SFO)
- San Jose Diridon Station
- Gilroy

REGIÓN DEL CENTRAL VALLEY

- Merced
- Fresno
- Kings/Tulare Regional Station
- Bakersfield

SECCIÓN DEL PROYECTO DE BAKERSFIELD TO PALMDALE

- Palmdale

SECCIÓN DEL PROYECTO DE PALMDALE TO BURBANK

- Burbank Airport Station

SECCIÓN DEL PROYECTO DE BURBANK TO LOS ANGELES

- Los Angeles Union Station

SECCIÓN DEL PROYECTO DE LOS ANGELES TO ANAHEIM

- Anaheim

Descripción general de la sección del proyecto

La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (la "Autoridad") está construyendo el primer sistema de tren de alta velocidad del país. La sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim (LA-A) es el enlace más meridional del sistema estatal del tren de alta velocidad a nivel estatal. Esta sección del proyecto, de aproximadamente 30 millas, conecta Los Angeles Union Station (LAUS, por sus siglas en inglés) con el Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC, por sus siglas en inglés), utilizando el corredor ferroviario de Los Ángeles a Anaheim, que actualmente da servicio tanto a trenes de carga como a trenes de pasajeros. El corredor ferroviario LA-A atraviesa las ciudades de Los Ángeles, Vernon, Commerce, Bell, Montebello, Pico Rivera, Norwalk, Santa Fe Springs, partes no incorporadas del Condado de Los Ángeles, La Mirada, Buena Park, Fullerton y Anaheim.

Alternativas de construcción: Alternativas A y B – Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros

La Autoridad está considerando la Alternativa Preferida, la Alternativa A de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros, con un centro de mantenimiento ligero (LMF, por sus siglas en inglés) en 26th Street en Vernon y una alternativa de construcción adicional, la Alternativa B de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros, con un LMF en 15th Street en Los Ángeles en el documento ambiental preliminar. Las alternativas son idénticas, excepto por la ubicación propuesta del LMF.

Para respaldar operaciones de tren de alta velocidad eficientes y confiables en el concurrido corredor LA-A, se requieren elementos de infraestructura clave como un LMF y vías de estacionamiento. Estos elementos contribuirán a mejorar el servicio, reducir los retrasos y garantizar unas operaciones sin problemas.

LA-A Centro de Mantenimiento Ligero (LMF)

Como parte de la Fase 1 del sistema de tren de alta velocidad estatal, la Autoridad planea construir y operar tres LMFs, una en cada región: Norte de California, Valle Central y Sur de California.

Un LMF es un centro donde se inspeccionan, limpian, reparan y almacenan los trenes. Los LMFs brindan mantenimiento y operaciones locales y regulares de trenes cerca de las estaciones terminales y sirven como punto de servicio para cualquier tren que necesite alguna reparación de emergencia. Cada LMF creará una variedad de empleos en la región, incluyendo puestos para técnicos mecánicos, limpiadores e inspectores.

Para servir a las operaciones de tren de alta velocidad en el sur de California, la Autoridad está evaluando dos opciones de LMF en la sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim. Sólo se construirá un LMF.

- LMF del Sur de California en 26th Street en Vernon (alternativa preferida)
- LMF de Sur de California en 15th Street en Los Ángeles

LA-A Centro de mantenimiento ligero y vías de estacionamiento propuestos



CÓMO SEGUIR PARTICIPANDO www.hsr.ca.gov 877-669-0494 Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov





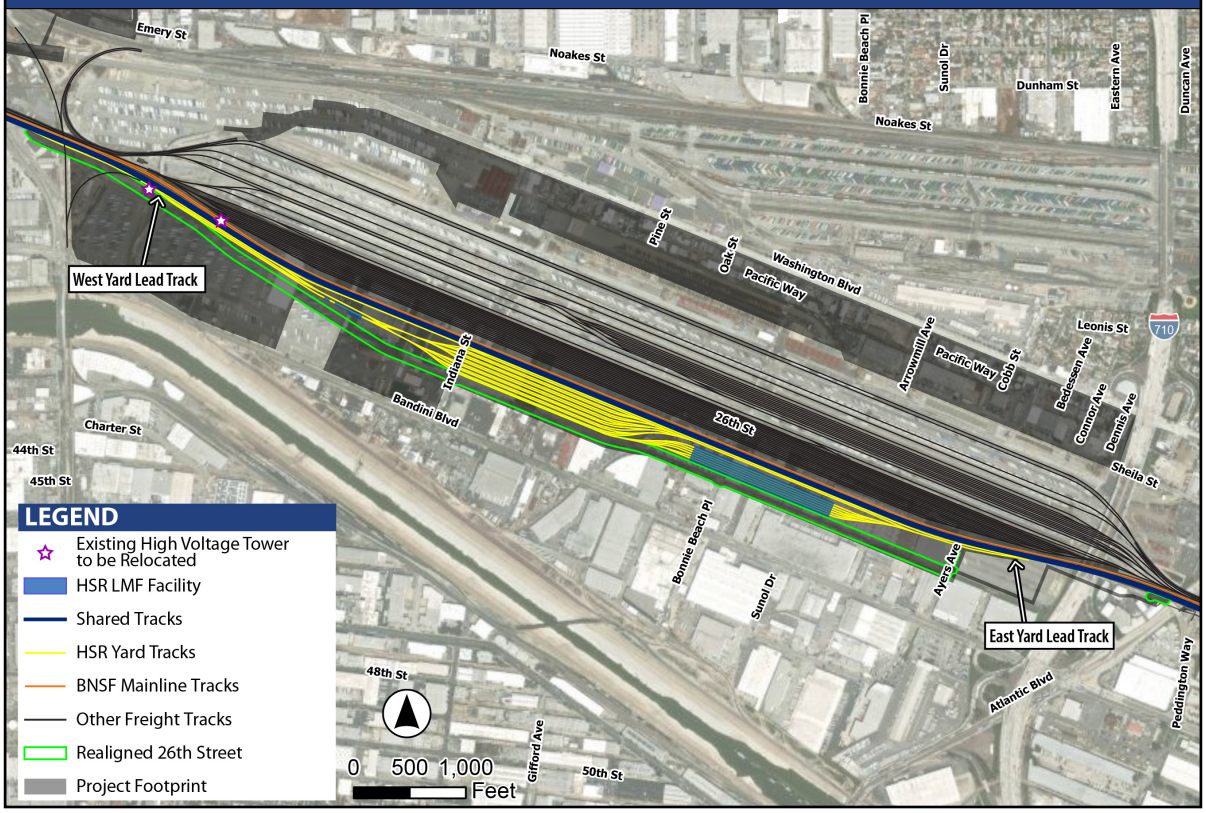
Ejemplos de un centro de mantenimiento de trenes moderno: El centro de mantenimiento de trenes LEED® Silver ACE de Stockton se inauguró en 2015. (Fotos: San Joaquin Regional Rail Commission)

Opciones de centros de mantenimiento ligero

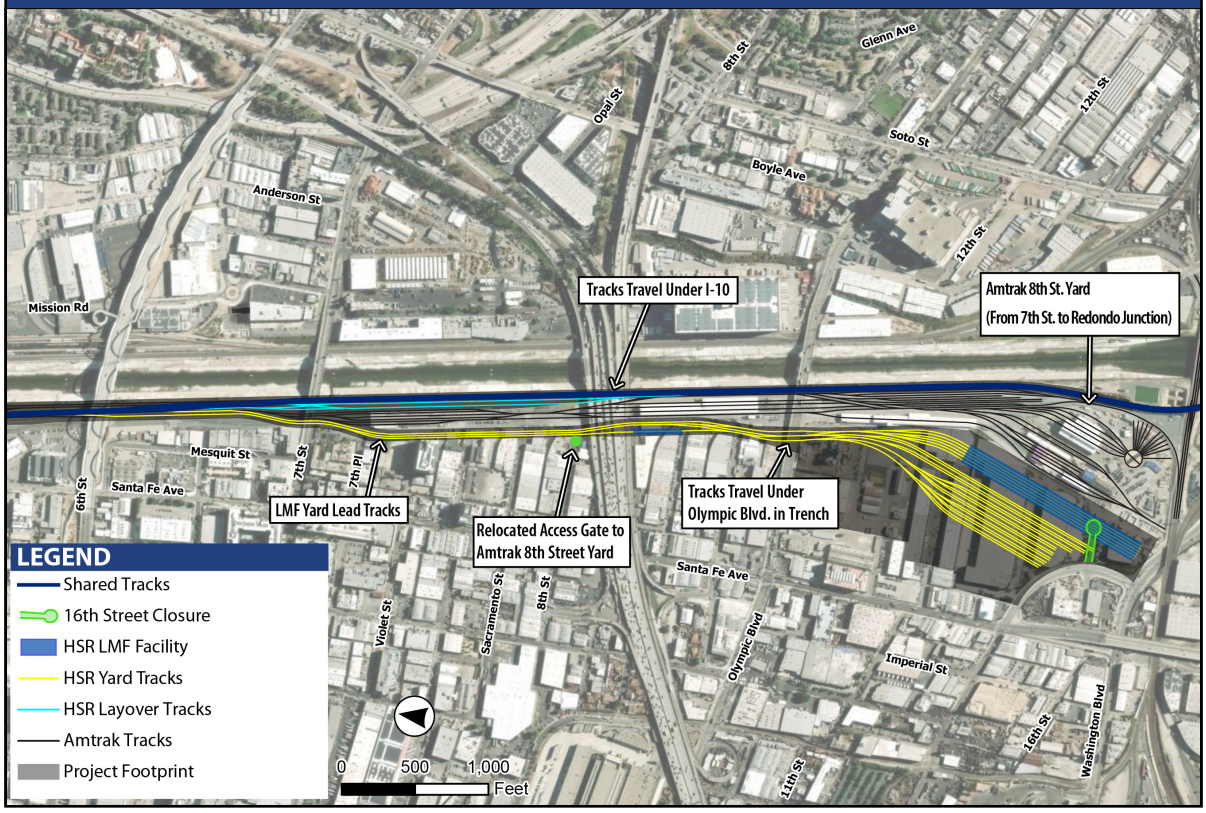
TEMA	26TH STEET EN VERNON VÍAS COMPARTIDAS PARA TRENES DE PASAJEROS ALTERNATIVA A **ALTERNATIVA PREFERIDA**	15TH STREET EN LOS ÁNGELES VÍAS COMPARTIDAS PARA TRENES DE PASAJEROS ALTERNATIVA B
DESCRIPCIÓN	• Ocupa 49 acres en Vernon • Ubicada adyacente al BNSF Hobart Yard • Las vías pasan entre la I-710 y S Downey Road • Capacidad para: ▪ 24 trenes individuales ▪ 6 vías de taller ▪ 4 vías de estacionamiento	• Ocupa 52 acres en Los Ángeles • Ubicada entre la I-10 y E Washington Boulevard a lo largo de la orilla oeste del río de Los Ángeles (Los Angeles River) • Capacidad para: ▪ 20 trenes individuales ▪ 6 vías de taller ▪ 4 vías de estacionamiento
BENEFICIOS	• Permanece dentro del área del proyecto del tren de alta velocidad previamente identificada (utiliza propiedades ya programadas para adquisición) • Diseño de sitio más flexible para las operaciones—patio de dos extremos • Menos restricciones de espacio—principalmente almacenes	• Más cerca de Los Ángeles Union Station (LAUS) • Reduce el número de viajes en trenes vacíos o sin pasajeros • Menos estacionamiento para contenedores de carga en Hobart Yard

Se han identificado ajustes en el perfil de vía del tren de alta velocidad (HSR) y en la capacidad de trenes del LMF como resultado de la revisión continua de ingeniería de valor. Más detalles sobre el tipo de ajustes considerados como ingeniería de valor se encuentran en las Notas Generales de la Ingeniería Preliminar para la Definición del Proyecto (PEPD).

Opción de centro de mantenimiento ligero en 26th Street en Vernon (alternativa preferida)



Opción de centro de mantenimiento ligero en 15th Street en Los Ángeles



Vías de estacionamiento

Si bien un LMF en el sur de California brindará servicios a las operaciones del tren de alta velocidad para todo el corredor ferroviario del sur de California, se necesitan vías de estacionamiento para brindar servicios al corredor de LA-A. Se proponen vías de estacionamiento para apoyar las operaciones del corredor y las funciones de estacionamiento cerca de las estaciones terminales, LAUS y ARTIC. En las estaciones terminales, se utilizan vías de estacionamiento para almacenar trenes durante la noche cuando no están en servicio. Otras funciones de estacionamiento pueden incluir actividades de mantenimiento, como pruebas de seguridad diarias. Las vías de estacionamiento también se utilizan para reabastecer los trenes durante el día, entre servicios.

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

Vías de estacionamiento de West Bank



Vías de estacionamiento de Anaheim



VÍAS DE ESTACIONAMIENTO	DESCRIPCIÓN
WEST BANK	• Ubicado en Los Ángeles, en el West Bank del río de Los Angeles (Los Angeles River), entre 7th Street y 8th Street • Apoya a LAUS • Se agregarían 2 vías de estacionamiento al oeste de las vías compartidas • Tiene capacidad para hasta 4 trenes individuales
ANAHEIM	• Ubicado en Anaheim entre Ball Road y State College Boulevard • Apoya a ARTIC • Se agregarían 2 vías de estacionamiento al oeste de las vías principales, para un total de 4 vías en el área • Tiene capacidad para hasta 6 trenes individuales

¿Qué Sigue?

La Autoridad ha publicado el Informe Preliminar de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS Preliminar) para la sección del proyecto de LA-A. El EIR/EIS Preliminar estará disponible para revisión y comentarios públicos desde el 5 de diciembre de 2025 hasta el 3 de febrero de 2026. Se puede consultar o descargar en el sitio web de la Autoridad (***hsr.ca.gov***).

Denos su opinión

Participe visitando el sitio en Internet ***meethsrsocal.org***. Puede:

- Haga preguntas y deje sus comentarios
- Solicite una reunión con el equipo del proyecto
- Invite a la Autoridad a una de las próximas reuniones de su organización
- Síganos en las redes sociales
  - @cahsra
  - @cahsra
  - /CaliforniaHighSpeedRail
  - /CAHighSpeedRail
  - /California-High-Speed-Rail-Authority

Comuníquese con nosotros

877-669-0494

California High-Speed Rail Authority
Southern California Regional Office
355 S. Grand Avenue, Suite 2050
Los Angeles, CA 90071

www.hsr.ca.gov

Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov