



Sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim

INFORME PRELIMINAR DE IMPACTO AMBIENTAL/DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL – OTOÑO 2025

LOS ANGELES

BURBANK

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 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.

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.

La Autoridad ha publicado el Informe Preliminar de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS Preliminar) para la sección del proyecto de Los Ángeles a Anaheim. El EIR/EIS Preliminar evalúa los impactos y beneficios de una Alternativa Sin Proyecto y dos Alternativas de Construcción: la Alternativa A de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros, con un LMF en 26th Street, y la Alternativa B de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros, con un LMF en 15th Street. La Alternativa Preferida de la Autoridad es la Alternativa A de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros. Aunque no se incluye en la Alternativa Preferida, el EIR/EIS Preliminar también evalúa una opción para una estación intermedia del tren de alta velocidad, que consistiría en agregar una plataforma y las instalaciones de una estación del HSR, ya sea en la estación Norwalk/Santa Fe Springs de Metrolink o en la estación Fullerton de Metrolink/Amtrak, bajo ambas alternativas de construcción. El EIR/EIS Preliminar estará disponible para revisión y comentarios públicos del **5 de diciembre de 2025 al 3 de febrero de 2026**. Se puede ver o descargar en el sitio web de la Autoridad (hsr.ca.gov). Los comentarios se pueden enviar por las siguientes vías:

• Correo postal:

Attn: Los Angeles to Anaheim Draft EIR/EIS Comment
California High-Speed Rail Authority
355 S. Grand Avenue, Suite 2050
Los Angeles, CA 90071

• Sitio web: www.hsr.ca.gov

• **Correo electrónico:** Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov con la línea de asunto "Los Angeles to Anaheim Draft EIR/EIS Comment"

• **Teléfono:** 877-669-0494

• **Comentarios orales y escritos** en Audiencias Públicas

Beneficios del proyecto



Mejorar la movilidad estatal para prepararse para el crecimiento demográfico del estado que se estima que alcanzará los 40 millones de habitantes en 2049



Mejorar la calidad del aire ofreciendo un sistema de tren de alta velocidad alimentado con energía renovable como alternativa al desplazamiento en vehículo o avión



Reducir los tiempos de viaje proporcionando una manera más rápida y conveniente de moverse dentro del estado



Estimular el crecimiento del empleo en todo el estado, ofreciendo oportunidades laborales en cada etapa del proyecto, ya sean trabajos de construcción o trabajos de operaciones y mantenimiento



La inversión en infraestructura de transporte ha sido clave para convertir el estado en una potencia económica



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

La implementación del tren de alta velocidad entre Los Ángeles y Anaheim brinda a la región la oportunidad de garantizar la eficiencia y la capacidad de este corredor ferroviario vital, mediante la mejora de la configuración de vías, la reducción de conflictos entre el tráfico ferroviario y vehicular, la consolidación del almacenamiento de trenes y el aumento de la cantidad de servicios para pasajeros. Las Alternativas de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros:

- Añaden una vía principal en algunas áreas del corredor existente, incrementando el total de vías principales a cuatro, entre LAUS y Fullerton
- Utilizan las dos vías existentes entre Fullerton y ARTIC
- Electrifican dos de las cuatro vías principales utilizando una fuente de energía renovable
- Mejoran las operaciones y la seguridad del corredor al reducir la incompatibilidad de cruces que comparten los pasajeros y los trenes de carga
- Introducen el servicio de trenes de alta velocidad con hasta dos trenes por hora pico/por dirección
- Reubican las estaciones de Metrolink de Commerce y Buena Park para dar un mejor servicio a la región
- Incluyen pasos a desnivel en Santa Fe Springs y Anaheim
- Incluyen un centro de mantenimiento ligero (LMF)
- Incluyen vías de estacionamiento cerca de LAUS y ARTIC para almacenar y reabastecer trenes de alta velocidad

Alternativa A de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros - Alternativa Preferida

La Alternativa Preferida, la Alternativa A de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros, incluye las características anteriores y propone la opción de un LMF en 26th Street en la ciudad de Vernon. Este LMF se ubicaría adyacente al depósito de Hobart Yard de BNSF. Almacenaría hasta 24 trenes individuales y proporcionaría seis vías de taller.

Alternativa B de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros

La Alternativa B de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros es idéntica a la Alternativa Preferida, excepto que propone que la opción para el LMF se ubique en 15th Street en la ciudad de Los Ángeles a lo largo de la orilla oeste del río de Los Ángeles (Los Angeles River en inglés). Esta opción almacenaría hasta 20 trenes individuales, con seis vías de taller, y se construiría al oeste del actual depósito de Amtrak en 8th Street.

Configuración de los pasos a nivel

Pasos a nivel

Las dos alternativas de construcción estudian pasos a nivel existentes a lo largo del corredor del proyecto entre LAUS y ARTIC. El enfoque de paso a nivel considera:

- Minimizar el alcance de la construcción del tren de alta velocidad (no colocar una nueva vía, sólo electrificar la vía existente)
- Minimizar los impactos en la comunidad por la adquisición de propiedades/interrupciones por las obras
- Alinearse con otras secciones del proyecto del tren de alta velocidad
- Regulaciones federales, estatales y locales
- Las recientes mejoras de seguridad en los cruces existentes
- El plan de servicio propuesto para el tren de alta velocidad dentro del corredor

Pasos a desnivel

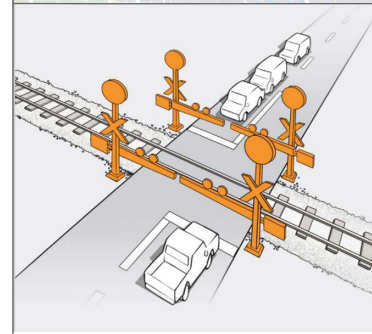
Un paso a desnivel es una carretera que se desvía por encima o por debajo de las vías del tren para eliminar riesgos. La Autoridad estudiará los siguientes pasos a desnivel a lo largo del corredor entre Los Ángeles y Anaheim como parte del proceso ambiental:

- **Santa Fe Springs/Condado de Los Ángeles no integrado:** Pioneer Boulevard
- **Santa Fe Springs:** Norwalk Boulevard, Los Nietos Road, Lakeland Road (paso a desnivel parcial)
- **Anaheim:** E. Cerritos Avenue, State College Boulevard

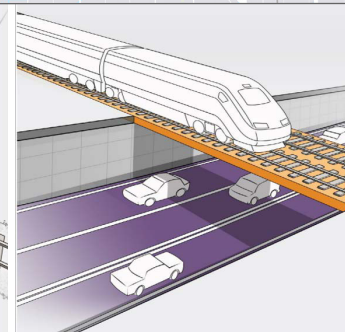
Centro de mantenimiento ligero (LMF)

Se propone un LMF con cada alternativa de construcción para el mantenimiento de trenes de alta velocidad. La instalación incluiría una vía dedicada al lavado de trenes, un sistema de detección de defectos de ruedas, vías de taller interiores con fosos de inspección y un depósito de almacenamiento para los trenes de alta velocidad.

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).



Paso a nivel



Paso a desnivel

Estaciones de pasajeros del tren de alta velocidad

Las estaciones terminales del corredor ferroviario LA-A estarán situadas en LAUS, que se estudia como parte de la sección del proyecto Burbank a Los Ángeles (B-LA), y en ARTIC. Estas estaciones principales, que funcionarán como instalaciones intermodales, conectarán a los pasajeros con otros medios de transporte de alta ocupación.

Vías de estacionamiento

Las vías de estacionamiento se utilizan para almacenar y reabastecer los trenes durante el día entre los recorridos de servicio. Se requieren vías de estacionamiento cerca de LAUS y ARTIC para dar apoyo en aquellos lugares donde los trenes de alta velocidad completarían el servicio.

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

- Vías de estacionamiento de West Bank (al sur de LAUS)
- Vías de estacionamiento de Anaheim (al sur de Ball Road)

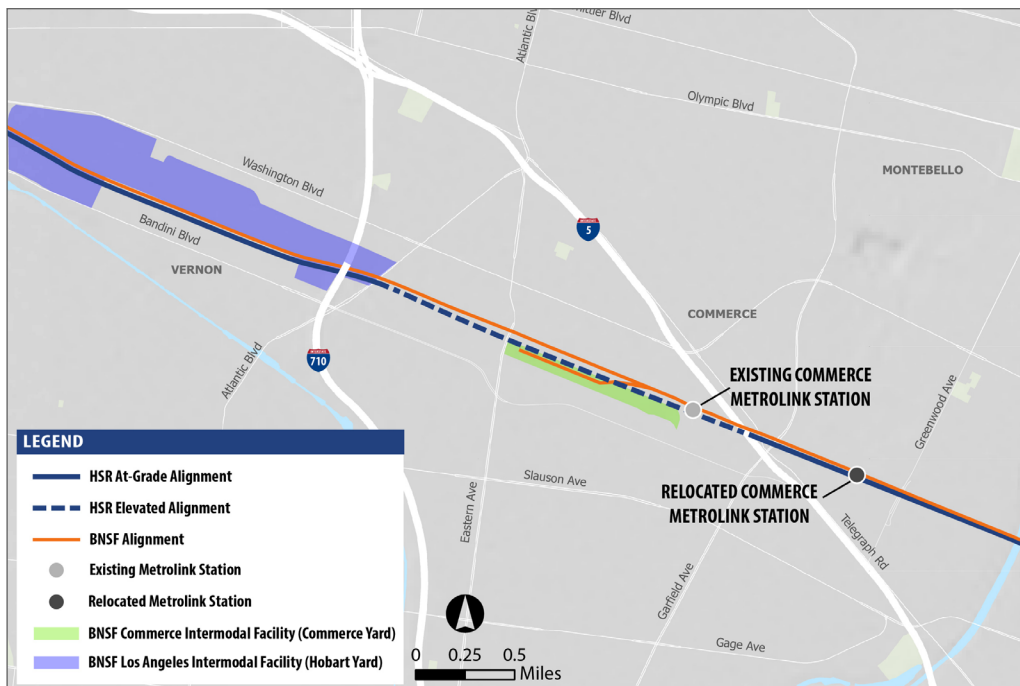
Reubicación de las estaciones de Metrolink

Las dos alternativas de construcción que se están evaluando están diseñadas para reducir los impactos del derecho de paso fuera del corredor, a la vez mejorando el diseño y la función de la estructura de las vías. El diseño de la Autoridad requiere que las estaciones existentes de Metrolink en Commerce y Buena Park se reubiquen aproximadamente 0.75 millas de su lugar actual.

La reubicación de la estación de Metrolink de Commerce mejoraría la seguridad, el funcionamiento de los trenes y el acceso residencial, y permitiría conexiones de transporte público más directas. A fin de optimizar la eficiencia del corredor y combinar las operaciones de carga y de pasajeros, la estación reubicada contaría con un paso ferroviario elevado para pasajeros. Esta característica permitiría que los trenes de pasajeros viajen por encima de BNSF Commerce Yard.

La reubicación de la estación de Metrolink de Buena Park proporcionaría una mejor funcionalidad de diseño y minimizaría las adquisiciones de propiedades y los impactos en el vecindario que resultarían de la reconfiguración de la actual estación. La reubicación mejorará el acceso al transporte público y brindará oportunidades para que Buena Park aumente los espacios de estacionamiento en la estación.

Ambas estaciones de Metrolink, una vez reubicadas, contarían con un andén central para operaciones de trenes de alta velocidad. Las estaciones ofrecerían una plaza de tránsito, estacionamiento para vehículos bicicletas, un área de recogida y entrega de vehículos, zonas de espera y espacio para vehículos de viaje compartido, taxis y autobuses lanzadera, y conexiones de pasarela peatonal.



Reubicación de la Estación de Metrolink de Commerce



Reubicación de la Estación de Metrolink de Buena Park

Proceso de desarrollo del proyecto



Denos su opinión

Participe visitando el sitio en Internet meethsrca.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
- Síguenos en las redes sociales
 - @cahsra
 - /CaliforniaHighSpeedRail
 - @cahsra
 - /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.Anaheim_Anaheim@hsr.ca.gov

