

Sección del proyecto entre Los Angeles y Anaheim

ALTERNATIVA PREFERIDA – PRIMAVERA DE 2025



- 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
- SECCIÓN DEL PROYECTO DE BAKERSFIELD A PALMDALE
 - Bakersfield
 - Palmdale
- SECCIÓN DEL PROYECTO DE PALMDALE A BURBANK
 - Burbank Airport Station
- SECCIÓN DEL PROYECTO DE BURBANK A LOS ANGELES
 - Los Angeles Union Station
- SECCIÓN DEL PROYECTO DE LOS ANGELES A 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 Angeles y Anaheim (LA-A) es el enlace en el extremo sur que recorre más de 494 millas de ferrocarril electrificado, que conecta San Francisco con Anaheim. Esta sección del proyecto de aproximadamente 30 millas de longitud conectará Los Angeles Union Station (LAUS, por sus siglas en inglés) con el Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim (ARTIC, por sus siglas en inglés) utilizando el corredor ferroviario urbano existente que une Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN). El corredor ferroviario LOSSAN es uno de los más transitados del país, ya que presta servicio tanto de transporte de mercancías como de pasajeros, y es propiedad de varias agencias.

En mayo de 2024, la Junta directiva de la Autoridad adoptó una **nueva alternativa preferida**, la **Alternativa A de vías compartidas para trenes de pasajeros**, con una instalación de mantenimiento ligero (LMF, por sus siglas en inglés) en 26th Street en Vernon. La Autoridad también está estudiando una alternativa de construcción adicional, la Alternativa B de vías compartidas para trenes de pasajeros con una instalación de mantenimiento ligero en 15th Street en Los Angeles. No se recomiendan estaciones intermedias como parte de ninguna de las alternativas de construcción, pero serán estudiadas como parte del documento ambiental. La Autoridad está trabajando para completar los estudios y análisis técnicos y tiene previsto publicar el Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental a mediados de 2025.

Desde 2024, el tren de alta velocidad ha contribuido con \$1.3 mil millones a los siguientes proyectos de conectividad en el sur de California:

- Proyecto Link US: \$423 millones para mejoras en Los Angeles Union Station
- Mejoras en corredores compartidos: \$389 millones en trabajos de revisión ambiental para el tren de alta velocidad, Metrolink, LOSSAN y otros
- Mejoras de seguridad: \$77 millones para el paso a desnivel de Rosecrans/Marquardt en Santa Fe Springs
- Proyectos de conectividad: \$389 millones de la Propuesta 1A - Sistema de conexión regional de Metro, Nivel 4 de Metrolink, control positivo de trenes (PTC, por sus siglas en inglés)

Beneficios del proyecto

-  **Aumentar la movilidad** en preparación para el crecimiento demográfico del estado el cual 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 transportación dentro del estado
-  **Estimular el aumento de empleo** en todo el estado, ofreciendo oportunidades laborales en cada etapa del proyecto, desde la construcción hasta operaciones y trabajos de mantenimiento
-  **La inversión** en infraestructura de transporte ha sido clave para convertir el estado en una potencia económica



Alternativas A y B – Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros entre Los Angeles y Anaheim

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

La introducción del tren de alta velocidad en el corredor LOSSAN brinda a la región la oportunidad de asegurar la eficiencia y la capacidad de este corredor ferroviario clave mediante la mejora de la estructura de las vías, la reducción de los conflictos entre el tráfico ferroviario y el tráfico por carretera, la consolidación del almacenamiento ferroviario y el aumento de los servicios de pasajeros. Las Alternativas de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros:

- Añaden una vía ferrovial principal en algunas áreas del corredor existente, incrementando el total de vías ferroviales principales a cuatro, entre LAUS y Fullerton
- Utilizan las dos vías existentes entre Fullerton y ARTIC
- Electrifican dos de las cuatro vías ferroviales principales utilizando una fuente de energía renovable
- Mejoran las operaciones y la seguridad del corredor al reducir los conflictos entre los cruces de vías ferroviales destinadas a pasajeros y 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 ferroviales 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 ferroviales compartidas para trenes de pasajeros, incluye las características anteriores y propone un LMF en 26th Street en Vernon. La ubicación del LMF en 26th Street en la ciudad de Vernon sería adyacente al depósito de Hobart Yard de BNSF. Este LMF podría almacenar hasta 24 trenes individuales, proporcionar seis vías de taller.

Alternativa B de Vías Compartidas para Trenes de Pasajeros

La Alternativa B de vías ferroviales compartidas para trenes de pasajeros es idéntica a la alternativa preferida, excepto que propone que un LMF en 15th Street en la ciudad de Los Angeles a lo largo de la orilla oeste de Los Angeles River. Esta LMF podría almacenar hasta 20 trenes individuales, con seis vías de taller, y se construiría al oeste de la actual 8th Street Yard de Amtrak.

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 la construcción del tren de alta velocidad (no colocar una nueva vía, sino sólo electrificar la vía existente)
- Minimizar los impactos en la comunidad por la adquisición de propiedades e interrupciones por las obras
- Consistencia 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

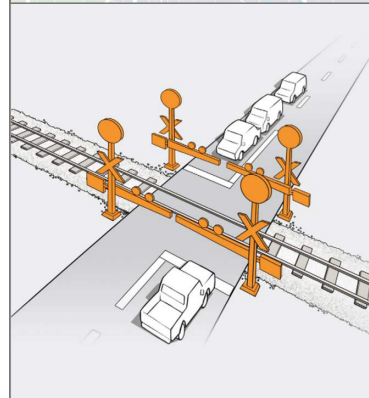
Pasos a Desnivel

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

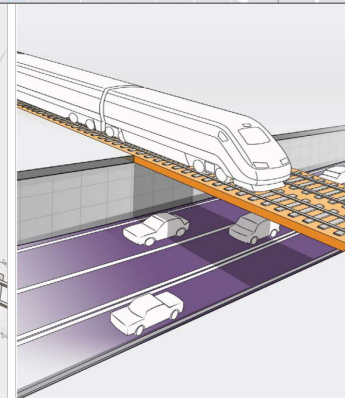
- **Santa Fe Springs/Condado de Los Angeles no integrado:** Pioneer Boulevard
- **Santa Fe Springs:** Norwalk Boulevard, Los Nietos Road, Lakeland Road (separación desnivel parcial)
- **Anaheim:** E. Cerritos Avenue, State College Boulevard

Instalación de Mantenimiento Ligero (LMF)

Se propone un LMF con cada alternativa de construcción para el mantenimiento de trenes de alta velocidad. La instalación incluiría un carril específico para el lavado de trenes, un sistema de detección de defectos en las ruedas, carriles de taller interiores con fosos de inspección y capacidad de un depósito de almacenamiento para los trenes de alta velocidad.



Pasos a Nivel



Pasos a Desnivel

Estaciones de Pasajeros del Tren de Alta Velocidad

Las estaciones terminales del corredor ferroviario LA-A estarán situadas en Los Angeles Union Station (LAUS), que fue estudiada como parte de la sección del proyecto Burbank a Los Angeles y el proyecto de Metro-Link US, y en el Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim (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 férreas de estacionamiento se utilizan para almacenar y reabastecer los trenes de alta velocidad durante el día entre los recorridos de servicio. Se requieren vías férreas 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 vías férreas de estacionamiento a lo largo de la sección del proyecto LA-A:

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

Reubicaciones de las Estaciones de Metrolink

Las dos alternativas de construcción que se están evaluando están siendo diseñadas con el objetivo de reducir los impactos del derecho de paso fuera del corredor, y al mismo tiempo, mejorar el diseño y la función de las vías ferroviarias. El diseño de la Autoridad requiere que las estaciones de Metrolink existentes en Commerce y Buena Park sean reubicadas aproximadamente .75 millas de sus ubicaciones actuales.

La reubicación de la estación de Metrolink de Commerce mejorará la seguridad, el funcionamiento de los trenes y el acceso residencial, y permitirá conexiones de tránsito más directas. A fin de optimizar la eficiencia del corredor y combinar las operaciones de carga y de pasajeros, la estación reubicada contará con un paso elevado ferroviario para pasajeros. Esta característica permite 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 estación existente. La reubicación mejorará el acceso al tránsito y brindará oportunidades para que Buena Park aumente los espacios de estacionamiento en la estación.

Ambas estaciones de Metrolink, una vez reubicadas, contarán con un andén central para operaciones de pasajeros. Al igual que una variedad de componentes para los usuarios de la estación como una plaza de tránsito, estacionamiento para vehículos y 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.

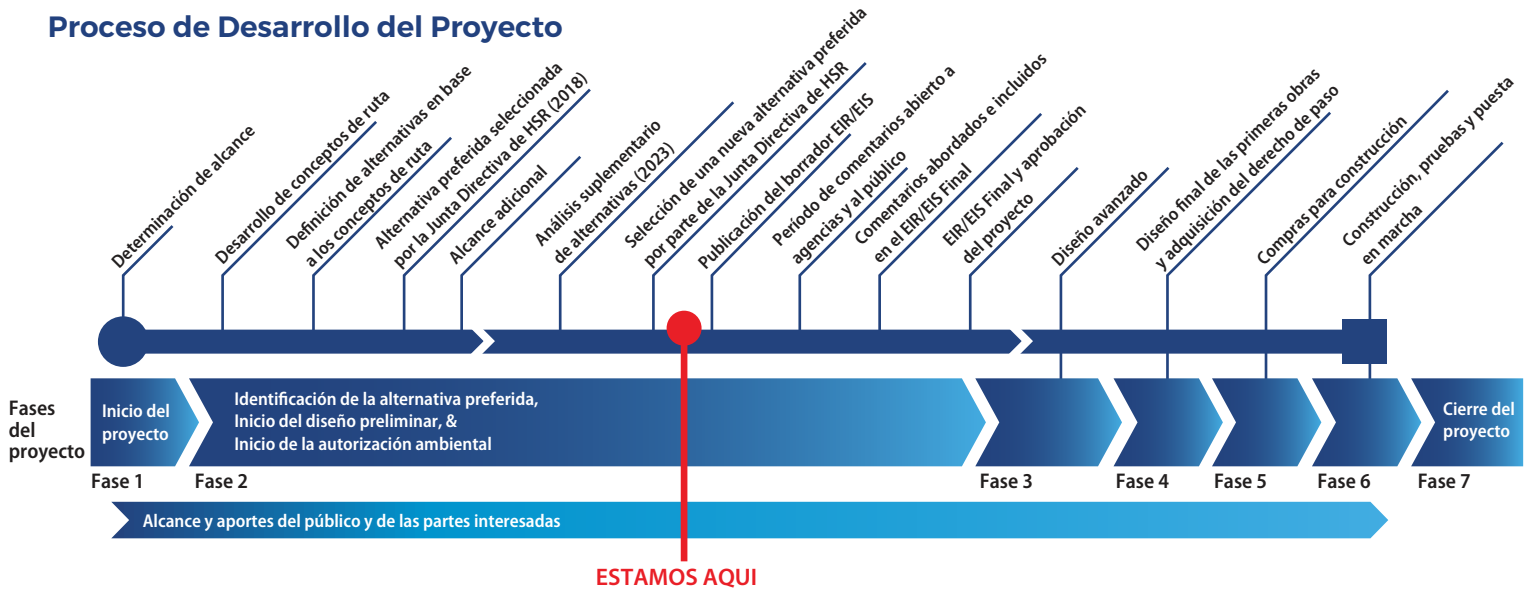


Reubicación de la Estación de Metrolink de Commerce



Reubicación de la Estación de Metrolink de Buena Park

Proceso de Desarrollo del Proyecto



Denos su opinión

Participe visitando el sitio en Internet meethsrsoal.org donde podrá:

- Hacer preguntas y dejar comentarios
- Solicitar una reunión con el equipo del proyecto
- Invitar a la Autoridad a una de las próximas reuniones de su organización
- Seguimos en las redes sociales
 - @cahsra
 - /CaliforniaHighSpeedRail
 - @cahsra
 - /CAHighSpeedRail
 - /California-High-Speed-Rail

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.Anales_Anaheim@hsr.ca.gov

