# Sección del proyecto entre Los Angeles y Anaheim ALTERNATIVA PREFERIDA – PRIMAVERA DE 2025



## San Francisco REGIÓN NORTE DE CALIFORNIA Salesforce Transit Center San Francisco 4th & King Station Millbrae (SFO) San Jose Diridon Station Gilroy Merced Fresno CENTRAL VALLEY REGIÓN DEL Kings/Tulare Regional Station

Bakersfield

Palmdale

Burbank Airport Station

Los Angeles Union Station

Anaheim

SECCIÓN DEL PROYECTO DE BAKERSFIELD A PALMDALE

SECCIÓN DEL PROYECTO DE

SECCIÓN DEL PROYECTO DE

**BURBANK A LOS ANGELES** 

PALMDALE A BURBANK

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 en 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 estatal para estar listos para el aumento de población que llegará a un número estimado de 44 millones en 2049



Mejorar la calidad del aire, ofreciendo un sistema ferroviario de alta velocidad alimentado por energía renovable como una alternativa al automóvil y el transporte aéreo



Reducir los tiempos de viaje, proporcionando una forma más rápida y conveniente para viajar a través el estado



Estimular el crecimiento de empleos en todo el estado, proporcionando oportunidades de empleo en cada etapa, incluyendo la construcción, las operaciones y el mantenimiento



**Invertir** en infraestructura de transporte ha sido clave para hacer del estado 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 Vias 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 seria adyacente al depósito de Hobart Yard de BNSF. Este LMF podría almacenar hasta 24 trenes individuales, proporcionaría 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 un 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 de corredor

#### Pasos a Desnivel

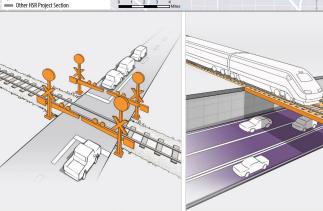
Un paso a desnivel es una carretera que se desvía por encima o por debajo de las vías férreas para eliminar riesgos. La Autoridad estudiará los pasos a desnivel a lo largo del corredor entre Los Angeles y Anaheim como parte del proceso ambiental. Por ejemplo:

- 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 Desnivel** 

**Pasos a Nivel** 

#### 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 ferroviales. 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, contaran 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 de Buena Park



#### Denos su opinión

Participe visitando el sitio en Internet *meethsrsocal.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



Seguirnos en las redes sociales

- @cahsra
- (f) /CaliforniaHighSpeedRail
- @cahsra
- /CAHighSpeedRail
- (f) /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.Angeles\_Anaheim@hsr.ca.gov

