



CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority

**Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim
Taller Comunitario: Modificaciones Propuestas al
Centro de Transporte de Fullerton**

Jueves, 21 de agosto de 2025

Objetivo

- Compartir un avance de las últimas actualizaciones de la sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim.
- Asegurar que la comunidad esté informada sobre el progreso del proyecto y los próximos hitos, incluida la publicación del informe preliminar de impacto ambiental/declaración de impacto ambiental (EIR/EIS).
- Compartir las actualizaciones sobre las mejoras propuestas para el Centro de Transporte de Fullerton.

Actualización Sobre el Sur de California: Los Angeles a Anaheim

- Actualización del programa estatal
- Resumen de la sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim
- Alternativa preferida
- Alternativas de vías compartidas para pasajeros
- Mejoras propuestas en el Centro de Transporte de Fullerton
- Próximos pasos
- Preguntas y respuestas
- Estaciones

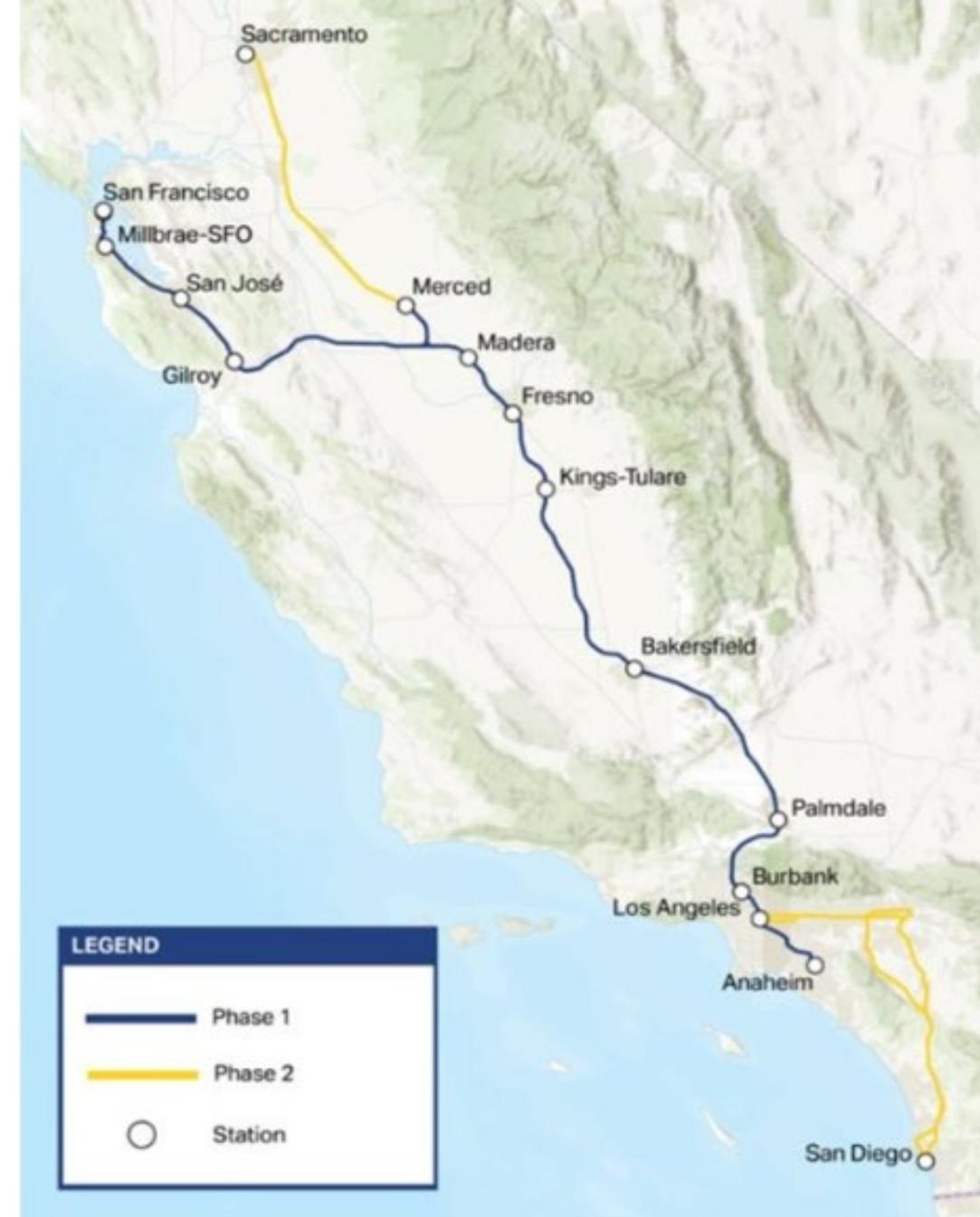
Conectando California

Aspectos Destacados del Programa

- **Fase 1**
 - » 494 millas
 - » San Francisco a Los Angeles/Anaheim
 - » Tiempo de viaje: menos de 3 horas
- **Fase 2**
 - » Después de la Fase 1- Se extiende 300 millas
 - » Conexiones a Sacramento y San Diego

Servicio electrificado a velocidades de hasta 220 mph

Hasta 24 estaciones



¿Dónde Estamos Hoy?

Hoy:

- En construcción de 119 millas, que se extenderán a 171 al avanzar el diseño de 52 millas hacia el norte hasta Merced y hacia el sur hasta Bakersfield
- Despejando ambientalmente 494 millas entre San Francisco y Los Angeles Basin
 - » 463 millas con autorización ambiental hasta la fecha
 - » Se prevé que en 2026 se habrán completado los trámites ambientales para 494 millas
- Avanzan los proyectos estatales
- Diseño de las cuatro estaciones del Central Valley
 - » Merced, Fresno, Kings/Tulare y Bakersfield



Nuevo Liderazgo, Nuevo Enfoque

Bajo un nuevo liderazgo, habrá mayor énfasis en la ejecución:

- » Analizar todos los aspectos de este proyecto para ejecutar este sistema de manera eficiente y eficaz
- » Colaborar con la industria para acelerar la ejecución y perfeccionar nuestro enfoque
- » Cambiar la forma en que ejecutamos el sistema mediante:
 - Construir de forma más inteligente, rápida y económica
 - Evitar retrasos costosos
 - Estructurar un equipo de entrega del proyecto
- » Trabajar con la legislatura para proporcionar más autoridad jurisdiccional a CAHSRA
- » Encontrar formas innovadoras de estabilizar la financiación
- » Avanzar en el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad del suroeste



Fuentes de Financiación del Tren de Alta Velocidad de California

Financiación Estatal = \$22.5 Mil Millones (77%)

**2008
PROP 1A**

\$9.95 mil millones
Propuesta de Bono

**2014 – 2030
CAP & TRADE**

\$750 millón a \$1.25 mil millones
Ingresos medios anuales

Financiación federal = \$6.9 mil millones (23%)

**2009
ARRA**

\$2.6 mil millones
Subvención federal

**2010
FY10**

\$929 millón
Financiación federal

**2021-2022
RAISE**

\$49 millón
Subvención federal

**2023
IIJA**

\$3.3 mil millones
Subvención federal



Tren de Alta Velocidad en el Sur de California



**Bakersfield a
Palmdale**
80 millas

**Palmdale a
Burbank**
38 millas

**Burbank a Los
Angeles**
14 millas

**Los Angeles a
Anaheim**
30 millas

162 millas

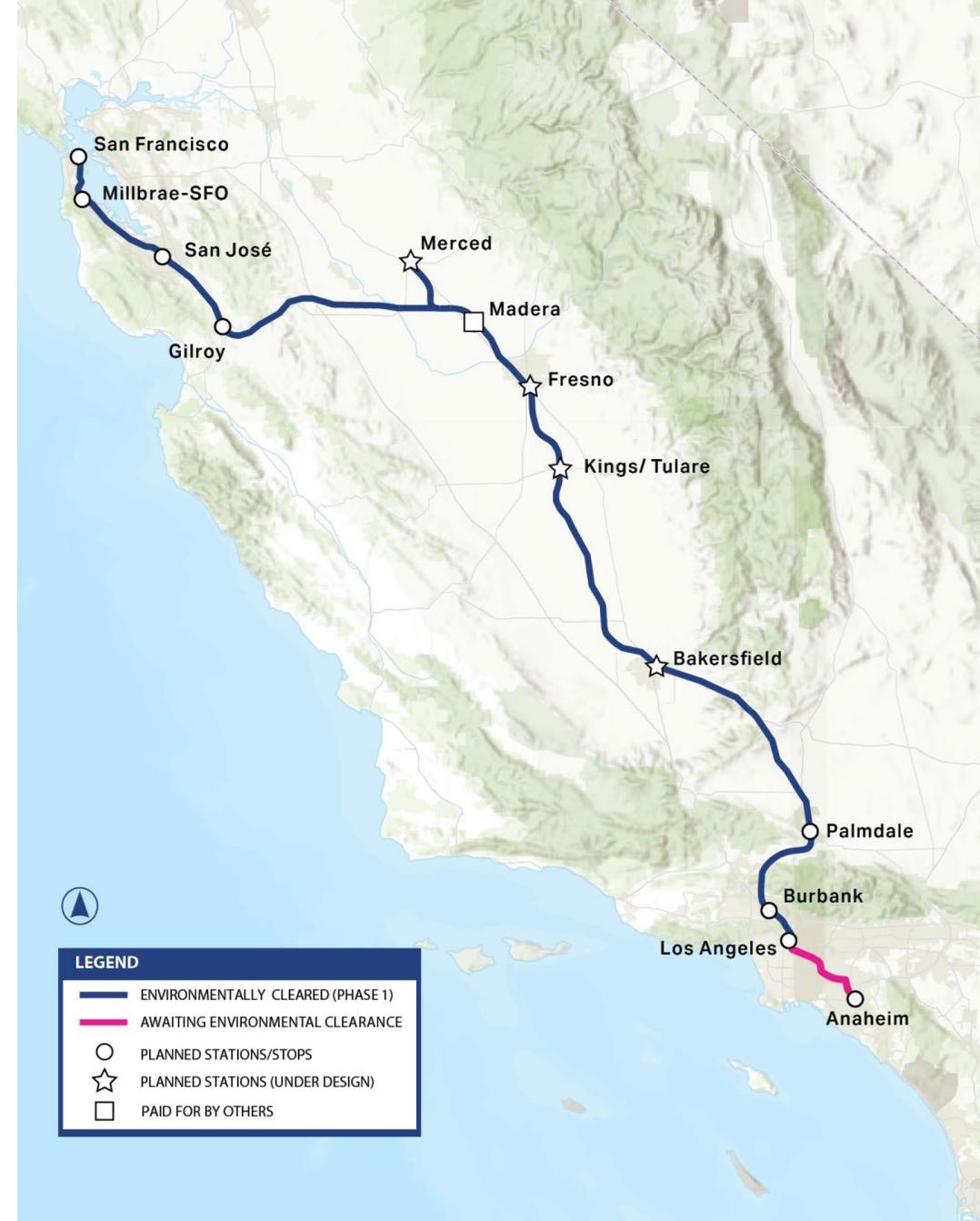


Resumen de la Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim



Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim

- Aproximadamente 30 millas de longitud
- Conecta la estación Los Angeles Union Station (LAUS) a the Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC)
- En mayo de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad identificó tres alternativas para su estudio en el Informe Preliminar de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental:
 - » Alternativa sin construcción
 - » Alternativa preferida: la alternativa A de vía compartida para pasajeros con LMF en 26th Street
 - » Alternativa B de vía compartida para pasajeros con LMF en 15th Street



Alternativas de Vías Compartidas para Pasajeros

El EIR/EIS preliminar considerará dos alternativas de construcción:

Alternativa Preferida
Alternativa A de vía compartida para pasajeros

- Estaciones HSR en LA Union Station y ARTIC (únicamente)
- SoCal LMF en 26th Street (Vernon)
- Vías de estacionamiento
- Estaciones Metrolink reubicadas en Commerce/Montebello y Buena Park
- Modificaciones en los cruces a nivel

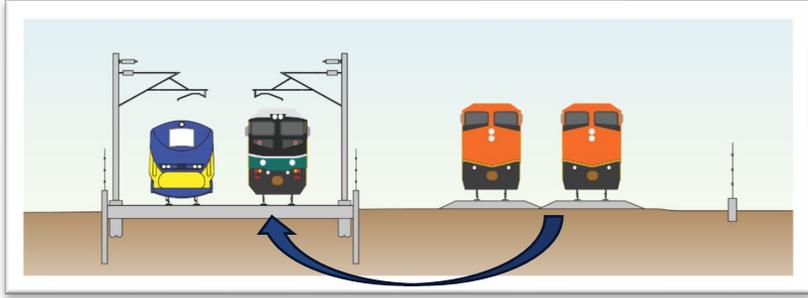
Vía compartida para pasajeros, alternativa B

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



Alternativas de Vías Compartidas para Pasajeros

Resumen



Sistema Mixto

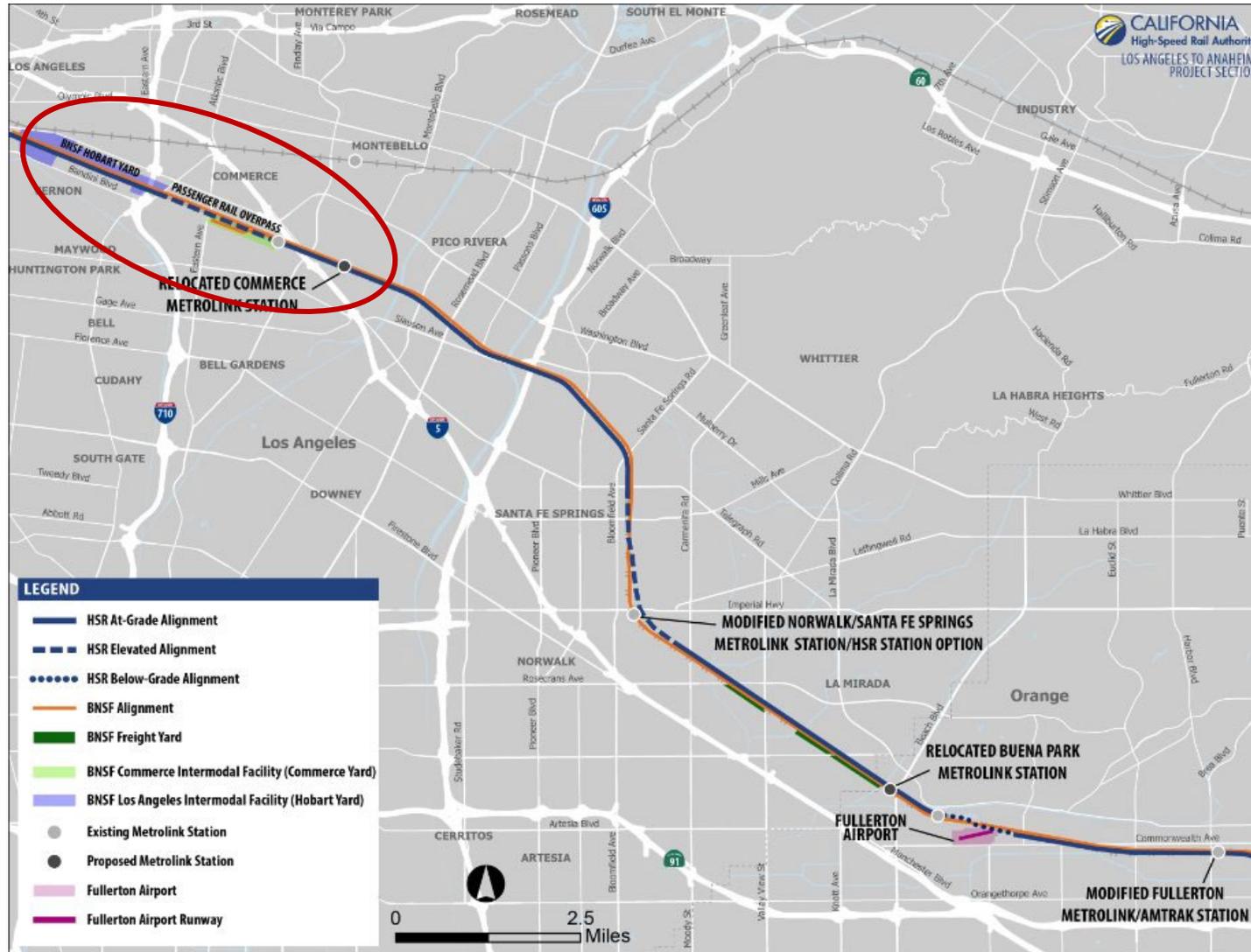
Compartido con el transporte de pasajeros y mercancías que actualmente opera a lo largo del corredor ferroviario existente entre Los Ángeles y Anaheim, propiedad de BNSF y utilizado por Metrolink, Amtrak y LOSSAN

- Características principales de las alternativas de vías compartidas para pasajeros:
 - » Construir una vía principal adicional dentro de una parte del corredor
 - » Electrificar dos de las cuatro vías principales para el servicio de pasajeros
 - » Mejoras en las vías a lo largo del corredor, especialmente en las estaciones de Metrolink de Commerce, Norwalk/SFS, Buena Park y Fullerton
- BNSF podría utilizar hasta cuatro vías principales dentro de su derecho de paso
 - » Las vías se compartirían con el servicio ferroviario de pasajeros
- El tren de alta velocidad operaría dos trenes por hora en cada dirección

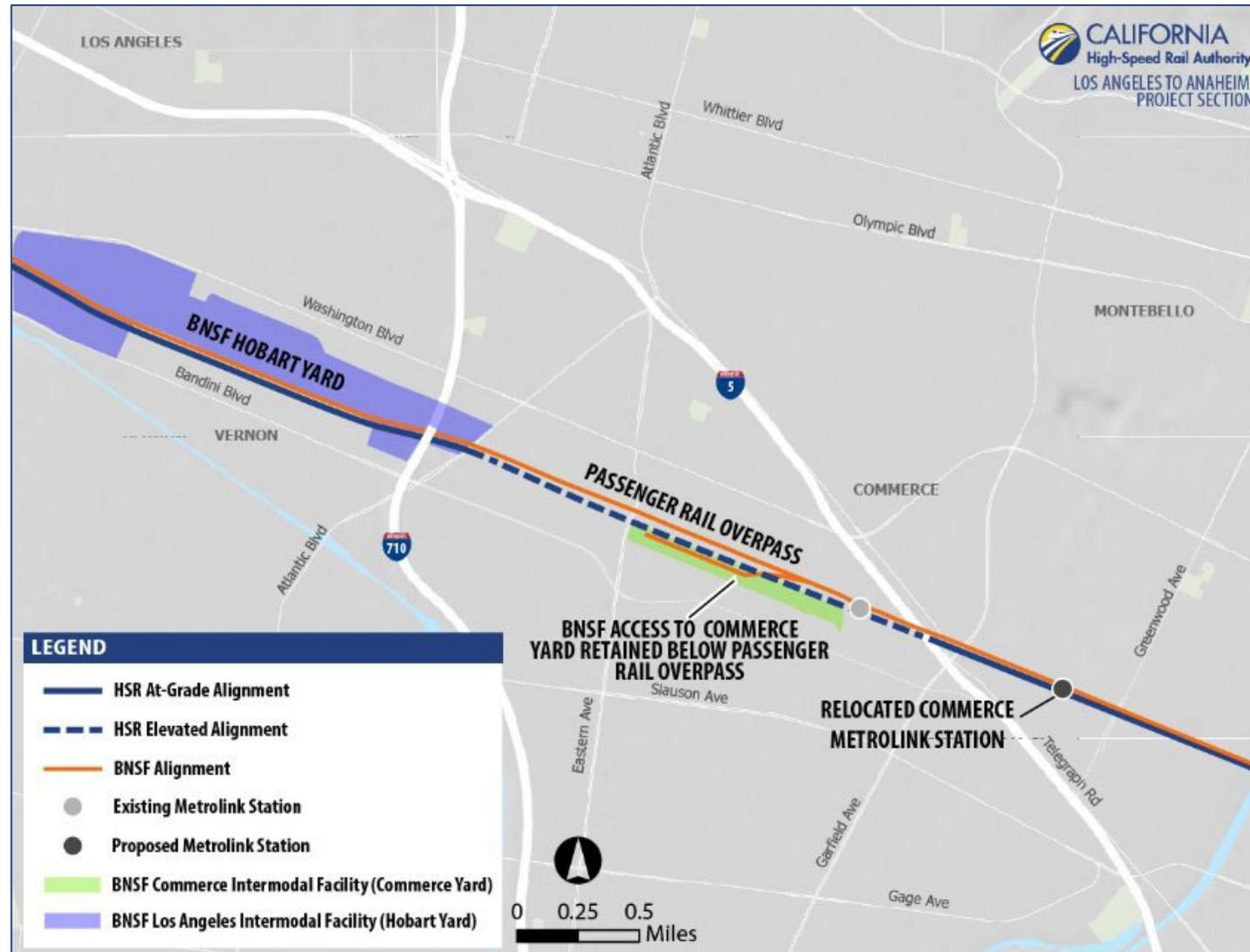
Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejorar la Eficiencia del Corredor: Eliminar los Conflictos Entre el Transporte de Mercancías y el Transporte de Pasajeros por Tren



Mejoras Propuestas en el Centro de Transporte de Fullerton



Centro de Transporte de Fullerton





ESTACIÓN FULLERTON ACTUAL

DEPOT
EXISTENTE

PUENTE
PEATONAL

PASAJEROS

HARBOR BLVD

WALNUT ST



Representación conceptual

CRUCE PEATONAL PROPUESTO

NUEVA
PLATAFORMA
CENTRAL PARA
PASAJEROS

ACCESO AL DEPOT
EXISTENTE

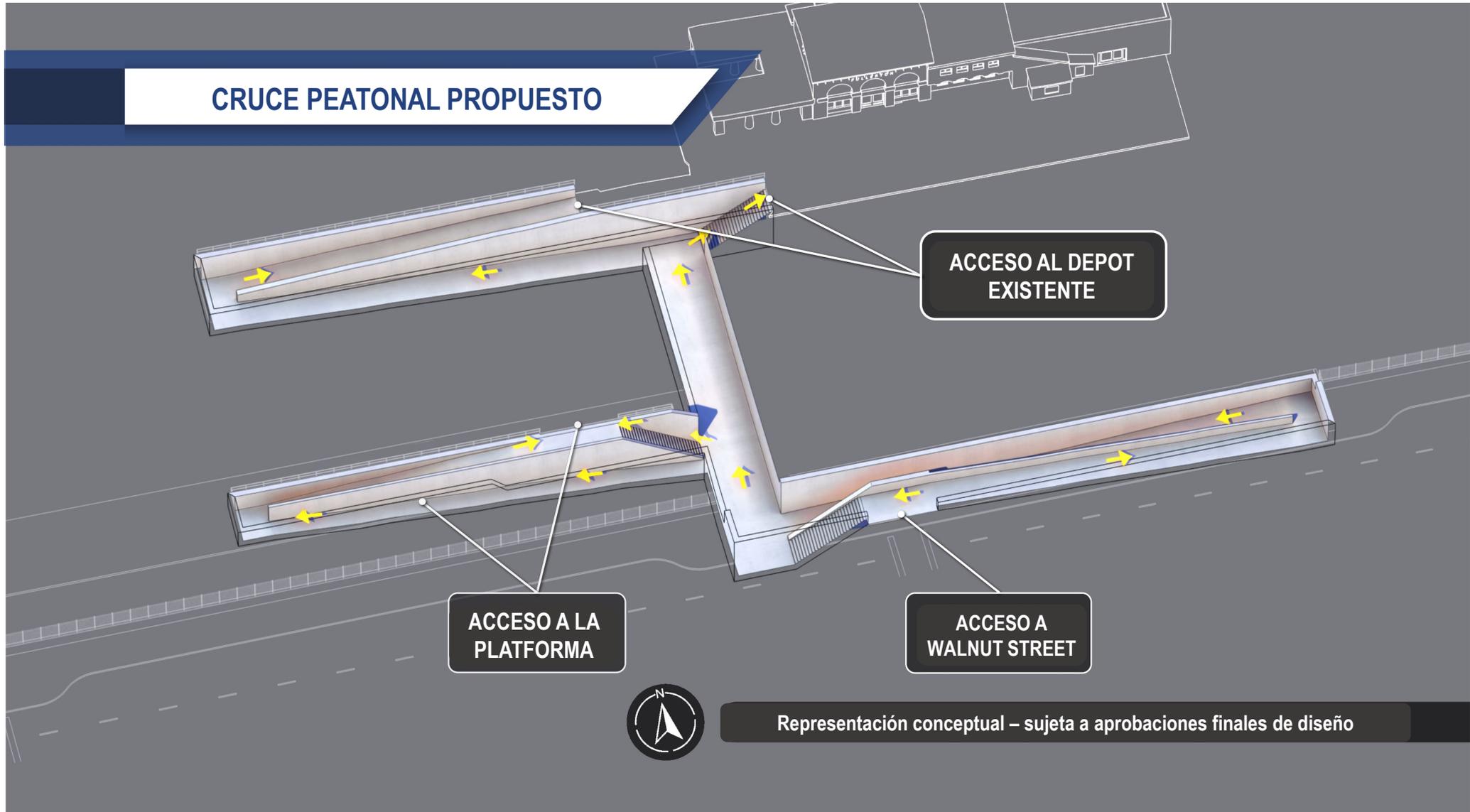
ACCESO A
WALNUT STREET

ACCESO A LA
PLATAFORMA



Representación conceptual – sujeta a aprobaciones finales de diseño

CRUCE PEATONAL PROPUESTO



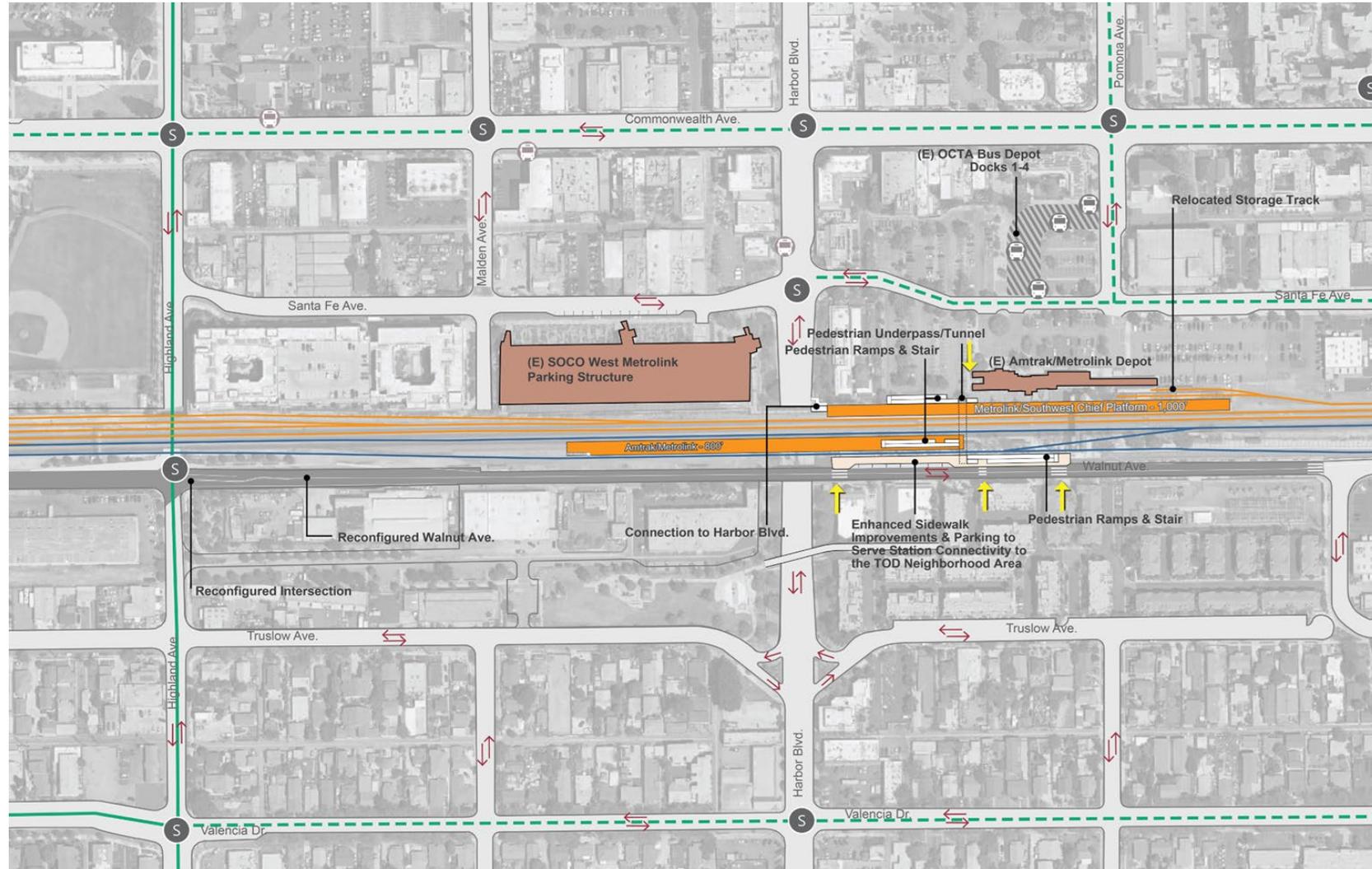
Enfoque- Estación Intermedia HSR Opcional

- No se propone ninguna estación intermedia entre Los Angeles y Anaheim
- La Propuesta 1A limita el desarrollo de estaciones de tren de alta velocidad (como máximo, el diseño final podría incluir una estación intermedia). Anteriormente, se consideró la posibilidad de construir estaciones intermedias en Norwalk/Santa Fe Springs y Fullerton
 - » Existen limitaciones de diseño y aparcamiento en ambas estaciones
 - » Los trenes Amtrak y Metrolink prestan servicio en ambas estaciones, que se encuentran a unas 10 millas de distancia
 - » No construir una estación intermedia podría aumentar la eficiencia en cuanto a costes, horarios y operaciones, al tiempo que se reducirían los impactos
- HSR incluirá las opciones de estaciones intermedias de Norwalk/SFS y Fullerton en los estudios ambientales

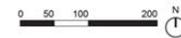


Enfoque- Estación Intermedia HSR Opcional

Estación de Fullerton: Sin Estación HSR (Alternativa Preferida)

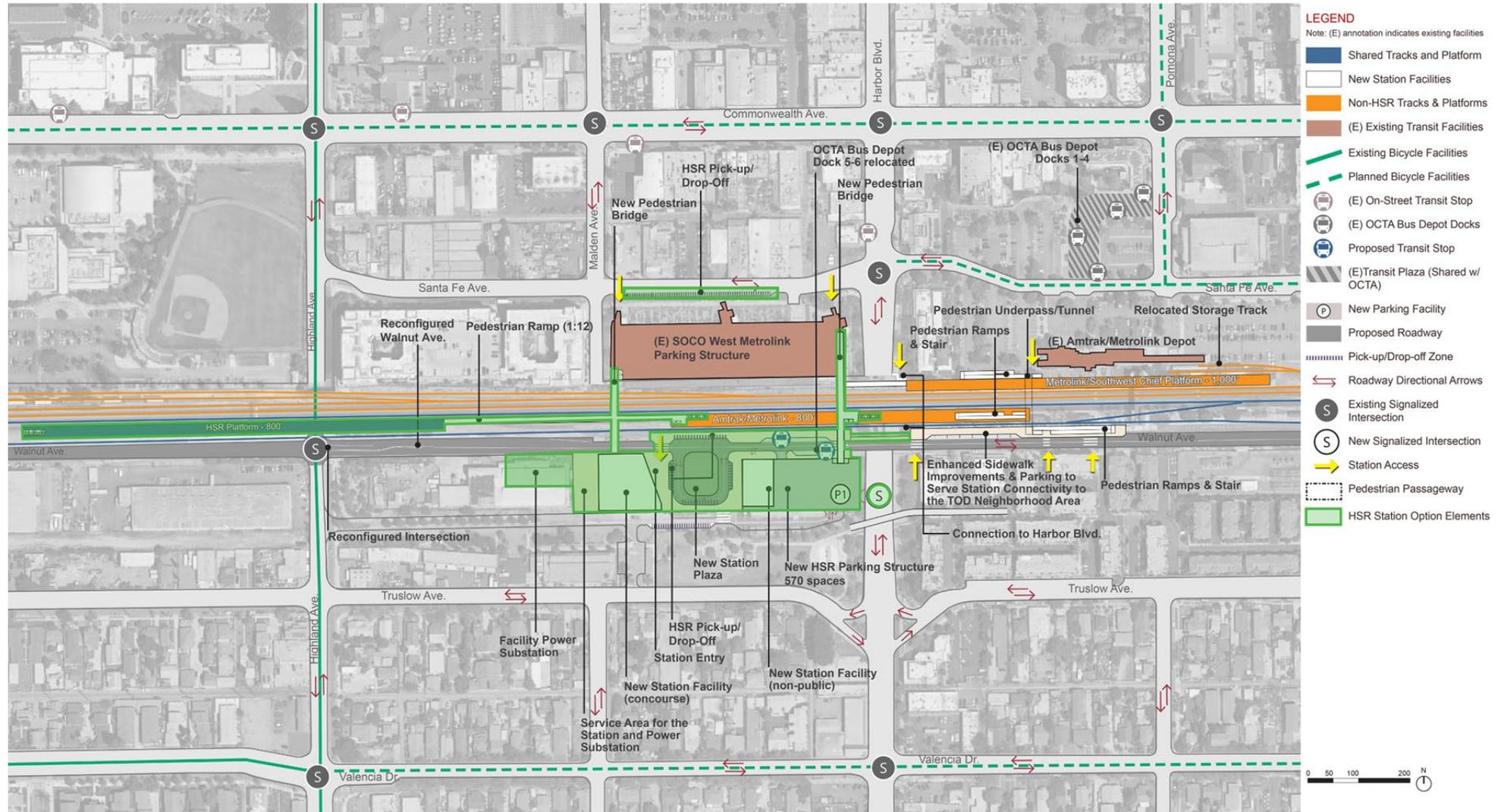


- LEGEND**
- Note: (E) annotation indicates existing facilities
- Shared Tracks
 - New Station Facilities
 - Non-HSR Tracks & Platforms
 - (E) Existing Transit Facilities
 - Existing Bicycle Facilities
 - Planned Bicycle Facilities
 - S (E) On-Street Transit Stop
 - S (E) OCTA Bus Depot Docks
 - (E) Transit Plaza (Shared w/ OCTA)
 - Proposed Roadway
 - ↔ Roadway Directional Arrows
 - S Existing Signalized Intersection
 - Station Access
 - Pedestrian Passageway



Enfoque- Estación Intermedia HSR Opcional

Estación de Fullerton: Sin Estación HSR (Alternativa Preferida)



¿Dónde Estamos Ahora?



Participe en Nuestros Proximos Eventos

Actualización del Proyecto- Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim



CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority
SOUTHERN CALIFORNIA
Los Angeles to Anaheim Project Section



Acompáñenos
a una reunión comunitaria virtual
Miércoles, 3 de septiembre de 2025,
de 6:00 a 7:30 p. m.

Regístrese aquí:



Hitos de Los Angeles a Anaheim

Comunicación con la Comunidad



EIR/EIS Preliminar- Lanzamiento Anticipado Otoño 2025

El EIR/EIS preliminar analiza los impactos sobre los temas de recursos ambientales de la CEQA/NEPA, incluyendo:

- Estética y calidad visual
- Calidad del aire y cambio climático global
- Recursos biológicos y acuáticos
- Análisis comunitario
- Recursos culturales
- Impactos acumulativos
- Interferencias electromagnéticas/campos electromagnéticos (EMI/EMF)
- Geología, suelos, sismicidad y paleontología
- Materiales y residuos peligrosos
- Hidrología y recursos hídricos
- Ruido y vibraciones
- Parques, ocio y espacios abiertos
- Servicios públicos y energía
- Crecimiento regional
- Seguridad y protección
- Planificación de estaciones, uso del suelo y desarrollo
- Evaluaciones de la sección 4(f) y la sección 6(f)
- Socioeconomía y comunidades
- Transporte

Preguntas y Respuestas



¡Visite Nuestras Estaciones!

Station 1: Descripción general del corredor LA-A

Station 2: Condiciones actuales del Centro de Transporte de Fullerton frente a las mejoras propuestas

Station 3: Vídeo de Simulación Visual: Centro de Transporte de Fullerton

Derecho de Paso (ROW)

Mesa para Comentarios



Manténgase Conectado

Visite el sitio web de la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California en [hsr.ca.gov](https://www.hsr.ca.gov) y Build HSR California en [BuildHSR.com](https://www.BuildHSR.com)



(877) 669-0494

los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov

 @CaliforniaHighSpeedRail

 /CAHighSpeedRail

 @CaHSRA

 @CaHSRA

 /California-high-speed-rail-authority