



로스앤젤레스에서 애너하임 사업 구간

캘리포니아 북부 지역

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

센트럴 밸리 지역

- Fresno
- Kings/Tulare Regional Station
- Bakersfield

베이커스필드-팜데일 프로젝트 구간

- Palmdale

팜데일-버뱅크 프로젝트 구간

- Burbank Airport Station

버뱅크-로스앤젤레스 프로젝트 구간

- Los Angeles Union Station

로스앤젤레스-애너하임 프로젝트 구간

- Anaheim



사업 구간 개요

캘리포니아 고속철도청(철도청)은 미국 최초의 고속철도 시스템을 구축하고 있습니다. 로스앤젤레스에서 애너하임(LA-A) 사업 구간은 주 전체 고속철도 시스템의 첫 번째 단계 중 최남단 구간입니다. 약 30마일의 이 사업 구간은 이미 화물과 승객 서비스를 모두 제공하고 있는 로스앤젤레스-애너하임 철도 회랑을 사용하여 로스앤젤레스 유니온 스테이션(LAUS)과 애너하임 지역 교통 복합 센터(ARTIC)를 연결합니다. LA-A 철도 회랑은 로스앤젤레스, 버논, 커머스, 벨, 몬테벨로, 피코 리베라, 노워크, 산타페 스프링스, 로스앤젤레스 카운티 비법인지구 일부, 라 미라다, 부에나 파크, 풀러튼, 애너하임을 지나

건설 대안: 로스앤젤레스-애너하임 공용 승객 선로 대안 A 및 B

당국은 환경문서초안에서 버논의 26번가에 경정비 시설(LMF)이 있는 우선 대안인 공용 승객 선로 대안 A와 로스앤젤레스 15번가에 경정비 시설이 있는 추가 건설 대안인 공용 승객 선로 대안 B를 고려하고 있습니다. 이 대안들은 LMF의 제안된 위치를 제외하고는 동일합니다.

역

LA-A 사업 구간은 두 개의 주요 역인 LA 유니온역과 ARTIC를 주 전역의 고속철도 시스템과 연결하고 복도의 모든 통근 열차 서비스에 혜택을 줄 수 있도록 추가 개선을 제공함으로써 지역 교통을 개선할 것입니다. 이 사업은 또한 노워크/산타페스프링스역과 풀러튼 메트로링크역의 선로 배치 개선도 제안하고 있습니다. 또한 커머스와 부에나 파크에 있는 기존 메트로링크 역은 고속철도를 수용하기 위해 이전될 예정입니다. 전반적인 철도 운영을 개선합니다. 고속철도 열차는 LAUS와 ARTIC에만 정차합니다.



로스앤젤레스 유니온 스테이션(LAUS)

로스앤젤레스 시내에 위치한 LAUS는 지역, 지역 및 전국 대중교통 서비스를 연결합니다. 1939년에 처음 지어진 LAUS는 미국 서부에서 가장 큰 승객 철도 역입니다. 역에서 환승 교통 선택들: 암트랙, 그레이하운드, LA 메트로, 메트로링크, LADOT 지역 DASH 및 LAX FlyAway. LAUS의 활기찬 역 커뮤니티는 고속철도 네트워크의 중요한 부분이 될 것입니다. 당국은 버뱅크-로스앤젤레스 사업 구간의 일환으로 고속철도 역으로서 유니온 스테이션에 대한 환경 검토를 완료했습니다.

당국은 고속철도 서비스 및 다른 통근 철도 운영업체를 수용할 수 있는 고가 철도 야드의 새로운 선로를 포함하는 유니온역의 Link US 사업을 위해 LA 메트로와 협력하고 있습니다. Link US 런스루 트랙을 사용하면 열차가 후진하지 않고 바로 역에 들어오고 나갈 수 있습니다. 이렇게 하면 시스템이 더 효율적으로 운영되고 향후 용량을 늘릴 수 있습니다. 당국은 사업 비용으로 4억 4,100만 달러를 투입했습니다. Metro는 Link US의 최종 환경 승인을 완료하기 위해 노력하고 있습니다.

애너하임 지역 교통 인터모달 센터(ARTIC)

주 전역 고속철도 시스템 1단계의 최남단 역인 ARTIC는 고속철도를 오렌지 카운티까지 연결하게 됩니다. 2014년에 개장한 ARTIC는 애너하임에서 통근자와 방문객을 위한 철도, 버스, 택시 및 기타 서비스를 제공하는 복합 교통 허브 역할을 하고 있습니다. ARTIC에 제안된 고속철도 역에는 두 개의 새로운 고속철도 선로와 기존 메트로링크 남쪽 및 평행에 위치한 단일 중앙 고속철도 플랫폼이 포함됩니다. 암트랙 선로 및 플랫폼. 이 사업에는 더글라스 로드와 주도 57 사이의 ARTIC에 인접한 새로운 주차 시설이 포함됩니다.

로스앤젤레스 유니온 스테이션(LAUS)



애너하임 지역 교통 인터모달 센터 (ARTIC)



개념도 - 최종 설계 승인에 따라 달라질 수 있습니다

메트로링크 역 이전 및 변경

제안된 LA-A 건설 대안은 선로 배치, 설계 및 기능을 개선하여 기존 화물 및 승객 철도 모두에 안전 및 효율성 이점을 제공하고 사업에 미치는 영향을 최대한 최소화하도록 설계되었습니다. 커머스 및 부에나 파크의 기존 메트로링크 역은 이전되고 노워크/산타페 스프링스 및 풀러턴 역의 플랫폼은 변경될 것입니다. 고속철도 열차는 이 역에 정차하지 않습니다.

커머스 메트로링크 역 이전

기존 커머스 메트로링크 역은 BNSF 커머스 복합운송 시설(커머스 야드라고 함)에 인접해 있습니다. 현재 역 배치는 커머스 야드에 접근하는 BNSF 화물 열차와 충돌을 일으킵니다. 그 결과, 당국은 현재 역 위치에 승객 철도 육교를 건설하고 커머스 역을 커머스의 철도 통로에 인접한 텔레그래프 로드 북쪽의 메이플 애비뉴로 이전할 것을 제안했습니다.

이 승객 철도 육교는 승객 열차 운행과 화물 열차 운행을 분리하여 커머스 야드 지역을 통과하는 열차 교통 혼잡을 줄이기 위해 설계되었습니다. 제안된 부지에서 메트로링크 플랫폼은 커머스에, 주차 및 역 시설은 몬테벨로에 위치하게 됩니다. 새로운 역 플랫폼, 선로 및 주차 시설은 등급을 유지합니다. 기존 커머스 메트로링크 역은 새 역을 건설하는 동안에도 을 계속 운영하여 승객들이 서비스 중단을 최소화할 수 있습니다.



부에나 파크 메트로링크 역 이전

기존 철도 통로의 북쪽에 고속철도 선로를 수용하려면 기존 부에나파크 메트로링크 역을 재구성해야 하며, 이미 제한된 지역에 있는 주변 주거 지역에 영향을 미칠 수 있는 상당한 재건축과 추가 부동산이 필요합니다. 기술 연구와 이해관계자 피드백 결과, 당국은 이 역을 북서쪽으로 0.75마일 떨어진 비치 블러바드 서쪽으로 이전할 것을 제안하고 있습니다. 기존 부에나 파크 메트로링크 역은 공사 중에도 계속 운영될 수 있습니다.



회랑 내 화물 및 승객 철도 운영을 모두 개선하기 위해 두 고속철도 건설 대안에는 기존 노워크/산타페 스프링스 교통 센터와 풀러튼 교통 센터: 기존 선로 배치에 수정이 포함됩니다

노워크/산타페 스프링스 메트로링크 역 변경

당국은 화물 및 승객 선로 횡단을 최소화하여 통로 안전과 효율성을 개선하기 위해 선로를 재배치할 것을 제안하고 있습니다. 승객 선로는 전신로에서 시작되는 고가 구조물에 설치되고 플랫폼을 통과하는 선로를 직선화하기 위해 재배열됩니다. 그 결과 노워크/산타페 스프링스 교통 센터의 메트로링크 플랫폼도 고도가 높아집니다.

풀러튼 메트로링크 역 변경

현재 풀러튼 교통 센터의 선로 배치는 리버사이드와 애너하임을 오가는 열차가 올바른 플랫폼에 도달하기 위해 여러 개의 사용중인 선로를 건너야 하므로 안전과 신뢰성에 문제가 있습니다. 안전과 운영을 개선하기 위해 당국은 역의 모든 메트로링크 및 암트랙 서플러너 열차에 서비스를 제공하는 최남단 선로와 하버 대로에 걸쳐 있는 새로운 섬 플랫폼을 건설할 것을 제안하고 있습니다. 새 플랫폼은 기존 횡단보다 서쪽에 새로운 횡단보다 지하도를 통해 기존 역 시설과 연결될 것입니다. 이 설계는 메트로링크와 BNSF 철도가 진행 중인 별도의 풀러튼 인터로커 사업과 일치하며, 이는 조기 실행 사업으로 구현될 수 있습니다.

중간 역들










2024년 5월에 공유 승객 선로 대안을 확인하기 전에 당국은 노워크/산타페 스프링스와 풀러튼의 중간 고속철도 역 옵션을 고려했습니다. LAUS와 ARTIC 사이의 중간 역들은 설계 및 주차 제약, 비용 및 운영 시간에 대한 영향, 역의 기존 승객 철도 서비스 제공업체로 인해 두 가지 건설 대안 모두에서 권장되지 않습니다. 향후 중간 역에 대한 관심 및/또는 수요가 있을 경우, 환경문서초안에서는 두 가지 옵션을 모두 검토합니다.

다음 단계는 무엇인가요?

당국은 LA-A 사업 섹션에 대한 환경영향보고서/환경영향평가서 초안(EIR/EIS 초안)을 발표했습니다. EIR/EIS 초안은 2025년 12월 5일부터 2026년 2월 3일까지 공개 검토 및 의견 제출이 가능합니다. 이 문서는 당국 웹사이트([hsr.ca.gov](https://www.hsr.ca.gov))에서 확인하거나 다운로드할 수 있습니다.

여러분의 의견을 알려주세요

meethsrsoocal.org 를 방문하여 참여하세요.

-  질문하고 의견을 남기세요
-  프로젝트 팀과의 미팅을 요청
-  단체의 예정된 모임에 철도 관계자들을 초대하세요
-  소셜 미디어에서 저희를 팔로우해 주세요
 -  @cahsra
 -  @cahsra
 -  /CaliforniaHighSpeedRail
 -  /CAHighSpeedRail
 -  /California-High-Speed-Rail-Authority

우리와 연결하세요

-  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@hsr.ca.gov