



Sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim ESTACIONES

REGIÓN NORTE DE CALIFORNIA

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

REGIÓN DEL CENTRAL VALLEY

- Fresno
- Kings/Tulare Regional Station
- Bakersfield

SECCIÓN DEL PROYECTO DE BAKERSFIELD TO PALMDALE

Palmdale

SECCIÓN DEL PROYECTO DE PALMDALE TO BURBANK

Burbank Airport Station

SECCIÓN DEL PROYECTO DE BURBANK TO LOS ÁNGELES

Los Angeles Union Station

SECCIÓN DEL PROYECTO DE LOS ÁNGELES 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 Ángeles y Anaheim (LA-A) es el enlace más meridional del sistema estatal de 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.

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

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.

Estaciones

La sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim mejorará el transporte regional al conectar dos estaciones clave, LAUS y ARTIC, al sistema ferroviario de alta velocidad estatal y proporcionará mejoras adicionales para

beneficiar a todos los servicios ferroviarios de pasajeros en el corredor. Este proyecto también propone mejorar el diseño de la estructura de las vías en las estaciones Norwalk/ Santa Fe Springs y Fullerton Metrolink. Además, las estaciones existentes de Metrolink en Commerce y Buena Park serán reubicadas para dar cabida al tren de alta velocidad y mejorar las operaciones ferroviarias en general. Los trenes de alta velocidad sólo pararán en LAUS y ARTIC.



Los Angeles Union Station (LAUS)

Ubicada en el centro de Los Ángeles, LAUS ofrece conexiones a servicios de transporte locales, regionales y nacionales. Originalmente construida en 1939, LAUS es la estación de trenes de pasajeros más grande del oeste de los Estados Unidos. Las opciones de transporte de conexión en la estación incluyen: Amtrak, Greyhound, LA Metro, Metrolink, DASH local LADOT y LAX FlyAway. La vibrante comunidad de la estación de LAUS será una parte importante de la red del tren de alta velocidad. La Autoridad finalizó la revisión ambiental de Union Station como una estación de tren de alta velocidad como parte de la sección del proyecto de Burbank a Los Ángeles.

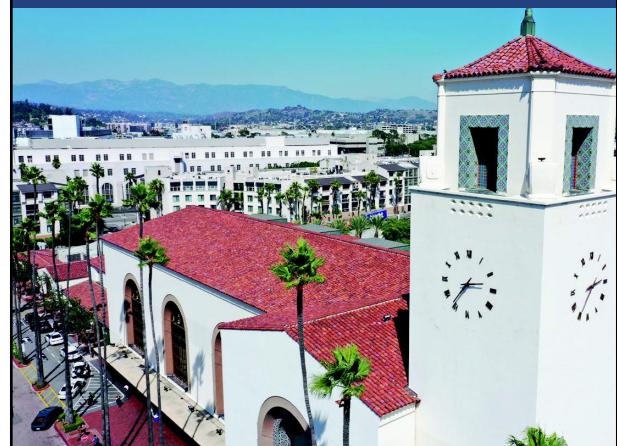
La Autoridad se está asociando con LA Metro en su proyecto Link US en Union Station, el cual incluye nuevas vías de paso en un patio ferroviario elevado que dará cabida al servicio de tren de alta velocidad y otros operadores de trenes de pasajeros. Las vías de paso de Link US permiten que los trenes entren y salgan directamente de la estación, sin tener que irse en reversa. Esto ayuda a que el sistema funcione de manera más eficiente y puede aumentar la capacidad futura. La Autoridad ha comprometido \$441 millones para el costo del proyecto. Metro está trabajando para finalizar la autorización ambiental final para Link US.

Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC)

Como la estación más meridional de la Fase 1 del sistema del tren de alta velocidad estatal, ARTIC conectará el tren de alta velocidad con el Condado de Orange. Inaugurado en 2014, ARTIC funciona como un centro intermodal en Anaheim que ofrece servicios de trenes, autobuses, taxis y otros para los viajeros diarios y visitantes.

La estación del tren de alta velocidad propuesta en ARTIC incluye dos nuevas vías ferroviarias de alta velocidad y una única plataforma ferroviaria central de alta velocidad ubicada al sur y paralela a las vías y plataformas existentes de Metrolink/Amtrak. El proyecto incluiría una nueva estructura de estacionamiento al lado de ARTIC entre Douglass Road y State Route 57.

Los Angeles Union Station (LAUS)



Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC)



Representación conceptual – Sujeta a las aprobaciones finales de diseño

Reubicaciones y Modificaciones de las Estaciones de Metrolink

Las alternativas de construcción de LA-A propuestas están diseñadas para mejorar la estructura, diseño y funcionamiento de las vías – brindando beneficios de seguridad y eficiencia tanto a los trenes de carga como de pasajeros existentes y minimizando los impactos del proyecto en la medida de lo posible. Las estaciones existentes de Metrolink en Commerce y Buena Park serían reubicadas y las plataformas en las estaciones de Norwalk/Santa Fe Springs y Fullerton serían modificadas. Los trenes de alta velocidad no pararán en estas estaciones.

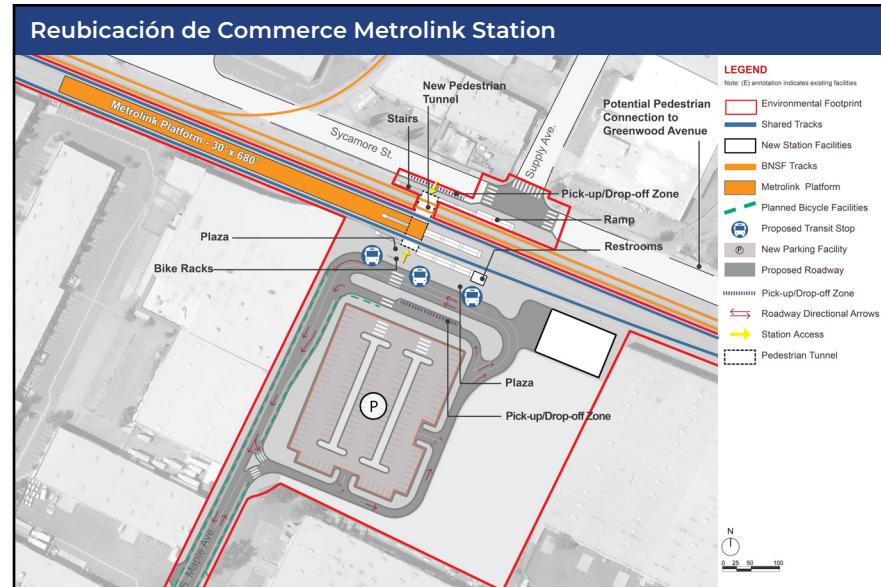
Reubicación de Commerce Metrolink Station

La estación de Commerce de Metrolink existente está ubicada junto al BNSF Commerce Intermodal Facility (conocido como Commerce Yard). La disposición actual de la estación crea conflictos con los trenes de carga de BNSF que acceden al Commerce Yard. Como resultado, la Autoridad ha propuesto construir un viaducto para trenes de pasajeros en la ubicación de la estación actual y reubicar la estación de Commerce a Maple Avenue, al norte de Telegraph Road, al lado del corredor ferroviario en Commerce.

Este viaducto para trenes de pasajeros está diseñado para separar las operaciones de los trenes de pasajeros de las operaciones de carga, reduciendo la congestión del tráfico de trenes a través del área de Commerce Yard. En el sitio propuesto, las plataformas de Metrolink estarán en Commerce, mientras que el estacionamiento y las instalaciones de la estación estarán en Montebello. La nueva plataforma de la estación, las vías y el estacionamiento estarán al nivel de la calle. La Commerce Metrolink Station existente podría permanecer abierta durante la construcción de la nueva estación, lo que permitiría a los pasajeros una interrupción mínima del servicio.

Reubicación de Buena Park Metrolink Station

Para dar cabida a las vías del tren de alta velocidad en el lado norte del corredor ferroviario existente, reconfigurar la actual Buena Park Metrolink Station requeriría una reconstrucción significativa y propiedades adicionales que afectarían el área residencial circundante en un área que ya se encuentra muy limitada. Como resultado de los estudios técnicos y comentarios de las partes interesadas, la Autoridad propone reubicar la estación 0.75 millas al noroeste, hacia el lado oeste de Beach Boulevard. La actual Buena Park Metrolink Station podría permanecer abierta durante la construcción.



Para mejorar las operaciones tanto de los trenes de carga como de pasajeros en el corredor, ambas alternativas de construcción de trenes de alta velocidad incluyen modificaciones al Norwalk/Santa Fe Springs Transportation Center existente y a la estructura de las vías existente en el Fullerton Transportation Center:

Modificaciones a Norwalk/Santa Fe Springs Metrolink Station

La Autoridad propone realinear las vías para minimizar los cruces entre las vías de los trenes de carga y de pasajeros, mejorando así la seguridad y eficiencia del corredor. Las vías de los trenes de pasajeros estarían en una estructura elevada que comenzaría en Telegraph Road y se realinearían para enderezar las vías a través de la plataforma. Como resultado, las plataformas del Norwalk/Santa Fe Springs Transportation Center de Metrolink también serían elevadas.

Modificaciones a Fullerton Metrolink Station

La estructura de las vías actual en el Fullerton Transportation Center requiere que los trenes que viajan hacia y desde Riverside y Anaheim crucen varias vías activas para llegar a las plataformas correctas, lo que genera problemas de seguridad y confiabilidad. Para mejorar la seguridad y operaciones, la Autoridad propone construir una vía extendida más meridional y una nueva plataforma de isla a lo largo de Harbor Boulevard que serviría a todos los trenes de Metrolink y Amtrak Surfliner en la estación. La nueva plataforma estaría conectada a las instalaciones de la estación existente mediante un nuevo paso peatonal subterráneo al oeste del actual paso peatonal elevado. Este diseño concuerda con el proyecto de Fullerton Interlocker independiente impulsado por Metrolink y BNSF Railway y podría implementarse como un Proyecto de Acción Temprana.

Intermediate Stations

Antes de identificar las alternativas de vías compartidas para trenes de pasajeros en mayo de 2024, la Autoridad consideró opciones de estaciones para el tren de alta velocidad intermedias en Norwalk/Santa Fe Springs y Fullerton. No se recomienda una estación intermedia entre LAUS y ARTIC en ninguna de las alternativas de construcción debido a limitaciones de diseño y estacionamiento, impactos en los costos y tiempos de operación, y los proveedores de servicios de trenes de pasajeros existentes en las estaciones. De existir en el futuro interés y/o demanda por una estación intermedia, los documentos ambientales preliminares estudiaron ambas opciones.

¿Qué Sigue?

La Autoridad ha publicado el Informe Preliminar de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS Preliminar) para la sección del proyecto de LA-A. 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 consultar o descargar en el sitio web de la Autoridad (hsr.ca.gov).

Denos su opinión

Participe visitando el sitio en Internet meethsrsocial.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
-  Síganos en las redes sociales
 -  @cahsra
 -  @cahsra
 -  /CaliforniaHighSpeedRail
 -  /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.Angeles_Anheim@hsr.ca.gov