

Sección del proyecto entre Los Angeles y Anaheim

ALTERNATIVA DE CONSTRUCCIÓN PROPUESTA



Descripción general de la sección del proyecto

La Fase 1 del sistema del Tren de Alta Velocidad (HSR) de California conectará San Francisco con Anaheim. La Sección del Proyecto de Los Angeles a Anaheim (LA-A) es el enlace más meridional, que conecta Los Angeles Union Station (LAUS) con el Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim (ARTIC) utilizando el actual corredor ferroviario urbano compartido Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN). Actualmente este corredor da servicio al sistema ferroviario de transporte de carga y de pasajeros, incluyendo Metrolink, Amtrak y BNSF Railway (BNSF). El análisis suplementario de alternativas publicado por la Autoridad en noviembre de 2023 propuso una nueva alternativa de construcción, la Alternativa de Vías Compartidas de Pasajeros, para un estudio más a fondo como parte del documento ambiental preliminar. La Alternativa de Vías Compartidas de Pasajeros sigue la misma alineación del corredor ferroviario de BNSF que la anterior alternativa del proyecto HSR 2018, pero no incluiría el centro intermodal en Colton, que se propuso previamente. Esta alternativa reduciría los trenes de alta velocidad a dos trenes por hora pico en cada dirección entre LAUS y ARTIC y permitiría el transporte de carga utilizando las mismas vías destinadas a pasajeros.

Beneficios del proyecto

- Los trenes eléctricos de alta velocidad funcionarán con energía renovable, atraerán a más pasajeros y los llevarán más lejos y más rápido sin producir emisiones.
- Mejora la seguridad y la confiabilidad para los vehículos, peatones y ciclistas con nuevos pasos a desnivel.
- Reduce las emisiones de gases de efecto invernadero y disminuye la congestión del tráfico.
- Brinda beneficios económicos y laborales a la comunidad, la región y al estado.
- Conecta a empleados y empresarios.

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
- Bakersfield

SECCIÓN DEL PROYECTO DE BAKERSFIELD A PALMDALE

- 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

Corredor del tren de pasajeros HSR entre Los Angeles y Anaheim





Estación Los Angeles Union Station



Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim

Una inversión para el futuro de California



Aumentar la movilidad de cara al crecimiento demográfico del estado, que 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 cómoda de moverse dentro del estado.



Estimular el crecimiento del empleo en todo el estado, ofreciendo oportunidades laborales en cada etapa del proyecto, desde la construcción hasta las operaciones y el mantenimiento.



La inversión en infraestructuras de transporte ha sido fundamental para convertir el estado en una potencia económica.

El proyecto del HSR estudiará la construcción de nuevos pasos a desnivel

Un paso a desnivel es una carretera que se desvía por encima o por debajo de las vías del tren. De este modo, se mejorará la seguridad y se eliminará la necesidad de interrumpir el funcionamiento de los trenes en los puntos de cruce y se reducirá el ruido y la congestión. La Autoridad estudiará los siguientes pasos a desnivel a lo largo del corredor entre Los Angeles y Anaheim como parte del proceso ambiental:

Santa Fe Springs/Condado de Los Angeles no incorporada: Pioneer Blvd

Santa Fe Springs: Norwalk Blvd, Los Nietos Rd, Rosecrans/Marquardt*, Lakeland Rd

Anaheim: E Cerritos Ave, State College Blvd

*Actual proyecto de Metro. HSR está contribuyendo un total de \$77 millones al proyecto liderado por Metro.

¿EN QUÉ CONSISTEN LOS PASOS A DESNIVEL?

Un paso a desnivel es una carretera que se desvía por encima o por debajo de las vías del tren. Los pasos a desnivel ofrecen los siguientes beneficios:

Mejora la seguridad

Los pasos a desnivel eliminan los conflictos entre los trenes, vehículos, bicicletas y peatones.



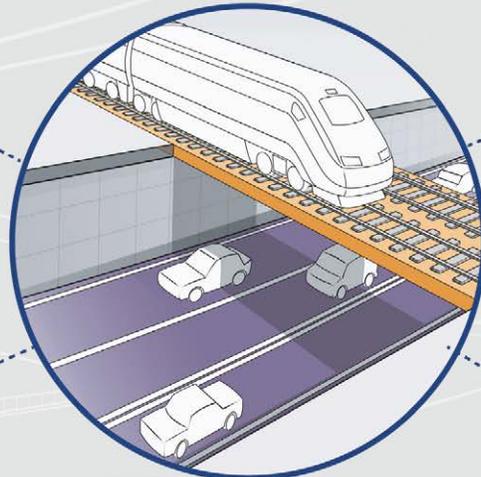
Reduce el ruido

Los trenes no hacen sonar su bocina al cruzar una intersección.



Mejora la confiabilidad del funcionamiento de los trenes

Permite un mejor servicio del transporte de pasajeros.



Disminuye la congestión del tráfico

El tráfico puede seguir circulando mientras un tren cruza una intersección.



Reduce las emisiones de gases de efecto invernadero

Los vehículos no tienen que estar parados mientras se aproxima un tren.

Vías de estacionamiento de los trenes de carga en Hesperia o Victorville

BNSF es propietaria del derecho de paso ferroviario para el tramo de la Alternativa de Vías Compartidas de Trenes de Pasajeros entre Los Angeles y Fullerton. Como socio que apoya el tren de pasajeros desde hace mucho tiempo, BNSF ha trabajado con los operadores del servicio ferroviario de pasajeros para permitir su funcionamiento dentro del derecho de paso que pertenece a BNSF.

A fin de mitigar la construcción prevista y los impactos operativos del sistema HSR, la Autoridad evaluará posibles vías de estacionamiento de los trenes en las áreas de Hesperia o Victorville como parte del documento ambiental preliminar. Las posibles vías de estacionamiento de los trenes darían cabida a un máximo de cuatro trenes de carga durante y después de la construcción del HSR, con el objetivo de aliviar la congestión de trenes dentro del corredor LA-A.

Instalación de Mantenimiento Ligero (LMF) de Nivel III

Se propone la construcción de un LMF de Nivel III en este corredor para realizar un mantenimiento localizado de los trenes. Lo ideal sería que la instalación incluyera una vía exclusiva para el lavado de trenes, un sistema de detección de defectos en las ruedas, vías interiores de taller con fosos de inspección y capacidad para almacenar hasta 24 conjuntos de trenes. Se estudiarán dos ubicaciones:

La opción en 15th Street se situaría a lo largo de la ribera oeste del río Los Angeles. Esta opción tendría capacidad para 20 conjuntos de trenes individuales, con seis vías de taller, y se construiría al oeste del actual depósito de Amtrak situado en 8th Street.

La opción en 26th Street se ubicaría adyacente al depósito Hobart de BNSF. Esta opción para el LMF tendría capacidad para 24 conjuntos de trenes individuales y seis vías de taller.

El análisis futuro de la Alternativa de Vías Compartidas de Pasajeros evaluará las opciones de LMF en función de sus posibles impactos, constructibilidad y capacidad para satisfacer el propósito y la necesidad del proyecto.

Estaciones de Pasajeros del Tren de Alta Velocidad

Las estaciones terminales estarán situadas en LAUS y ARTIC. Ambas estaciones sirven como instalaciones intermodales, proporcionando importantes opciones de conectividad con otros modos de transporte de alta ocupación. En el documento ambiental se estudiará la posibilidad de una estación intermedia de alta velocidad, con opciones que incluyen ninguna estación intermedia, o una estación en la estación de Metrolink de Norwalk/Santa Fe Springs o en la estación de Metrolink de Fullerton.

Pasos a Nivel

El tramo del corredor LA-A de Fullerton a ARTIC consta de una vía en cada dirección (dos vías en total). En la ciudad de Anaheim hay 14 pasos, 10 de ellos a nivel. La Autoridad de Transporte del Condado de Orange (OCTA, en inglés) es propietaria del derecho de paso del ferrocarril, y recientemente ha modernizado todos los pasos a nivel en Anaheim con mejoras de seguridad. La Alternativa de Vías Compartidas de Pasajeros estudiará la posibilidad de reducir los pasos a desnivel, como se muestra a continuación en base a un nuevo enfoque propuesto para los cruces a nivel.

Hipótesis de diseño de la alternativa anterior del proyecto HSR

- 7 nuevos pasos a desnivel
- 4 pasos a desnivel existentes modificados
- 1 paso a nivel actual sin cambios
- 2 nuevos cierres de pasos a nivel

Hipótesis de diseño propuestas

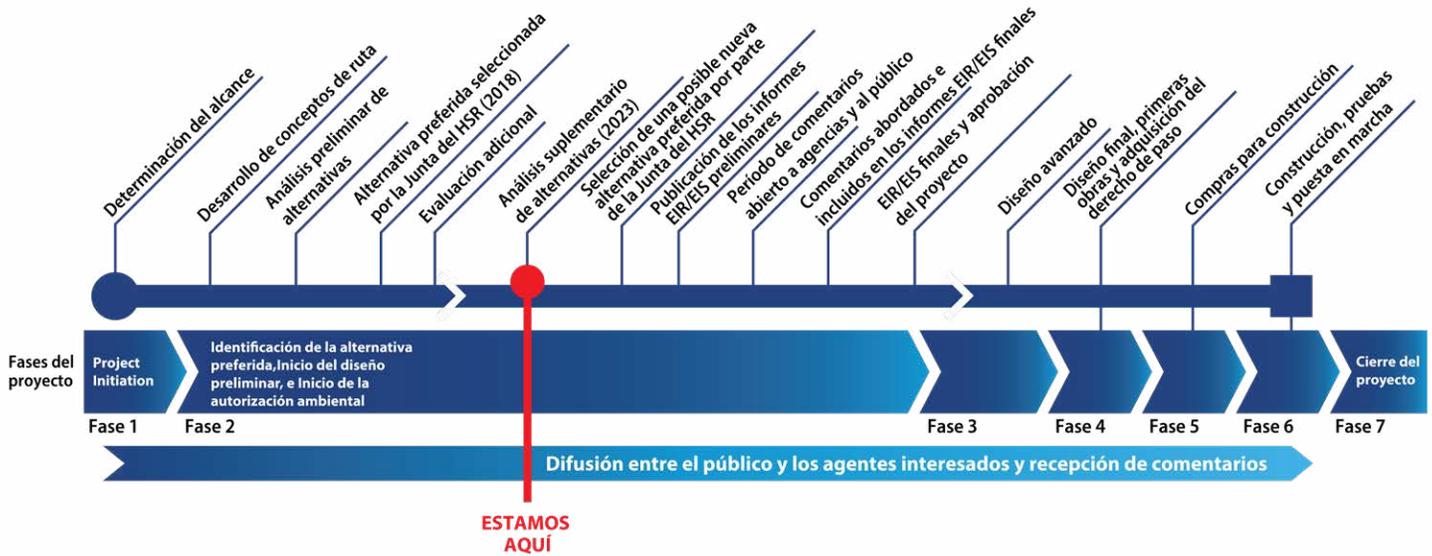
- 2 nuevos pasos a desnivel
- 4 pasos a desnivel existentes modificados
- 8 pasos a nivel actuales sin cambios

El enfoque de nuevos pasos a nivel propuesto incluye lo siguiente:

- Construcción mínima de infraestructura para el HSR (sin instalación de nuevas vías y electrificación de las existentes únicamente)
- Reducción al mínimo de las adquisiciones de propiedades/trastornos derivados de las obras
- Consistencia con otros tramos del proyecto HSR
- Regulaciones federales, estatales y locales
- Recientes mejoras de seguridad en los cruces existentes
- Plan de servicio reducido para el HSR dentro del corredor



Proceso de Desarrollo del Proyecto



Denos su opinión

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

-  Hacer preguntas y dejar sus comentarios e inquietudes
-  Solicitar una reunión con el equipo del proyecto
-  Invite the Authority to one of your upcoming organization meetings
-  Síganos 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.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov

