



Sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim

MODIFICACIONES AL FULLERTON TRANSPORTATION CENTER

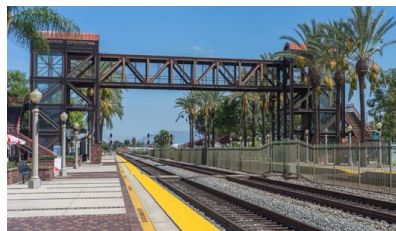


Descripción general de la sección del proyecto

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 del tren de alta velocidad a nivel estatal. Esta sección del proyecto, de aproximadamente 30 millas, conecta Los Ángeles 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: Alternativas 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.



Fullerton Transportation Center

El Fullerton Transportation Center (estación), uno de los centros de transporte más concurridos del Condado de Orange, ofrece una conexión norte/sur y este/oeste para los pasajeros que viajan en tren. La estación cuenta con servicios de las líneas Amtrak Pacific Surfliner y Southwest Chief, las líneas Metrolink Orange County y 91/Perris Valley y los autobuses de la Autoridad de Transporte del Condado de Orange (OCTA, por sus siglas en inglés). La estación actual consta de dos plataformas laterales y un edificio de la estación de Amtrak adyacente a la plataforma norte.

Conforme a las alternativas A y B de vías compartidas para trenes de pasajeros, los trenes de alta velocidad no se pararían en Fullerton Metrolink/Amtrak Station. Sin embargo, ambas alternativas requieren modificaciones a la estación ferroviaria de pasajeros existente para dar cabida a los cambios necesarios en las vías para soportar el servicio de trenes de alta velocidad (HSR, por sus siglas en inglés) dentro del corredor. Estas modificaciones podrían brindar beneficios anticipados a todos los operadores en el corredor si se construyen como un proyecto de acción temprana, y al mismo tiempo construir una parte de la infraestructura que sería necesaria para las operaciones del tren de alta velocidad.

Modificaciones propuestas a la estación

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 muy activas para llegar a las plataformas correctas, lo que genera problemas de seguridad y confiabilidad. Para mejorar las operaciones de los trenes de pasajeros y de carga cerca del Fullerton Transportation Center, un proyecto de intervención temprana podría resolver muchos de los conflictos ferroviarios antes de que comience el servicio del tren de alta velocidad. Estas modificaciones permitirían una mejor separación entre los trenes de carga y de pasajeros y facilitarían una circulación más eficiente de los trenes que viajan en dirección norte/sur y este/oeste a través del área de empalme. Además, este proyecto de acción temprana sería compatible con el Proyecto Fullerton Interlocker, que está siendo planeado por Metrolink y BNSF Railway.





Nueva vía principal

Actualmente, los trenes de pasajeros y de carga comparten tres vías a través de esta área, lo que genera demoras para los trenes de pasajeros que esperan que se despeje el tráfico de carga. Para mejorar las operaciones y reducir conflictos, se agregaría una cuarta vía principal en el lado sur del corredor. Esto permitiría que los trenes de pasajeros utilicen las dos vías del sur en el corredor sin entrar en conflicto con los numerosos trenes de carga de BNSF que circulan por la zona en las dos vías del norte. Esta separación permitirá que los trenes de HSR, Metrolink y Amtrak pasen de manera más eficiente y mejoren la confiabilidad general del viaje, tanto para los servicios de pasajeros como los de carga.

Modificaciones de plataforma

Para mejorar la experiencia de los pasajeros y la eficiencia de la estación, se eliminarían las dos plataformas Metrolink/Amtrak existentes en el lado sur y se reemplazarían por una nueva plataforma central sobre Harbor Boulevard. Esta plataforma central daría servicio a todos los trenes Metrolink y Amtrak Surfliner, lo que simplificaría el abordaje, reduciría los tiempos de transbordo y mejoraría la accesibilidad general para los pasajeros.

Nuevo paso subterráneo para peatones

El puente peatonal existente al este de Harbor Boulevard se eliminaría y se reemplazaría por un nuevo paso subterráneo para peatones. Este paso subterráneo conectaría la plataforma norte existente, la nueva plataforma central y el lado sur de las vías cerca de Walnut Avenue. El acceso a todas las plataformas se realizará mediante rampas y escaleras, lo que mejoraría la conectividad y accesibilidad en toda la estación.

Nuevos puentes ferroviarios

Se construiría un nuevo puente ferroviario sobre Harbor Boulevard y Highland Avenue al sur de los puentes ferroviarios existentes para dar cabida a la vía más meridional y a la plataforma modificada de Metrolink/Amtrak.

Modificaciones de carreteras

Para dar cabida a los cambios propuestos en la estación, se realinearía ligeramente Walnut Avenue y se añadirían mejoras en las aceras y cruces peatonales al este de Harbor Boulevard para mejorar la conectividad de la estación con el vecindario.

¿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](https://www.hsr.ca.gov)).

Otros Proyectos de Mejora en Fullerton

El Proyecto Fullerton Interlocker es un proyecto separado liderado por Metrolink y BNSF Railway. El proyecto tiene como objetivo reducir la congestión ferroviaria y mejorar la coordinación entre los servicios de pasajeros y de carga que pasan y paran en la estación. Incluye la construcción de una nueva plataforma de isla central al oeste de las plataformas existentes, delimitada por una cuarta vía principal nueva. Estas mejoras ayudarán a agilizar las operaciones ferroviarias y se espera que beneficien el futuro servicio del HSR al aumentar la seguridad y eficiencia entre Fullerton y Los Ángeles. Las mejoras planeadas como parte del proyecto HSR en Fullerton son compatibles con el Proyecto Fullerton Interlocker.

Denos su opinión

Participe visitando el sitio en Internet meethsrsoal.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
-  Síguenos en las redes sociales
 -  @cahsra
 -  @cahsra
 -  /CaliforniaHighSpeedRail
 -  /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 Ángeles, CA 90071
-  www.hsr.ca.gov
-  Los.Anaheim_Anaheim@hsr.ca.gov