



## Sección del proyecto entre Los Ángeles y Anaheim

### PASOS A DESNIVEL



### 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 del 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: 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.

### Pasos a desnivel entre LA-A

Los pasos a nivel son ubicaciones donde se intersectan las vías del tren y las carreteras. Para mejorar la seguridad y eficiencia de los corredores ferroviarios y carreteras, se consideraron características clave de alineación, como la frecuencia de los trenes y el número de vías. La Administración Federal de Ferrocarriles, la Comisión de Servicios Públicos de California y las jurisdicciones locales también tienen regulaciones establecidas para determinar los cruces que requieren pasos a desnivel. Los trenes de alta velocidad que operan en el corredor entre LA-A viajarán a velocidades de menos de 90 millas por hora (mph), lo que significa que no se requieren pasos a desnivel completos.

La parte del corredor ferroviario de alta velocidad propuesto entre Los Ángeles Union Station y Fullerton es muy utilizada por proveedores de trenes de carga y de pasajeros, lo que la convierte en una de las más transitadas del país. Hay significativamente menos tráfico ferroviario entre Fullerton y Anaheim, ya que no es parte del corredor de carga principal. La Autoridad utilizó estudios técnicos, así como comentarios de agencias, ciudades y partes interesadas para proponer cinco pasos a desnivel completos y un paso a desnivel parcial. Se modificarán nueve pasos a desnivel existentes con realineaciones verticales de la carretera, y trece pasos a desnivel existentes se modificarán con nuevos soportes estructurales.





## Pasos a desnivel propuestos entre LA-A

Para mejorar la seguridad y confiabilidad a lo largo del corredor ferroviario de alta velocidad de cuatro vías principales propuesto, y al mismo tiempo reducir los impactos en las comunidades circundantes, la Autoridad propone pasos a desnivel de cinco cruces ferroviarios y un paso a nivel parcial de un cruce ferroviario.

### *Paso a desnivel en Pioneer Boulevard (Santa Fe Springs)*

En Pioneer Boulevard, la carretera existente se convertirá en un paso a desnivel inferior al bajarla por debajo de las vías y los trenes de pasajeros circularán por encima de la carretera. Se requerirán modificaciones adicionales para Rivera Road y carreteras aledañas.

#### Paso a desnivel en Pioneer Boulevard



#### Pasos a desnivel en Norwalk Boulevard/Los Nietos Road



### *Pasos a desnivel en Norwalk Boulevard/Los Nietos Road (Santa Fe Springs)*

En los cruces de Norwalk Boulevard y Los Nietos Road, las carreteras al nivel del suelo se convertirán en un paso a desnivel inferior al bajarlas para que pasen por debajo de las vías.

### *Paso a desnivel en Cerritos Avenue (Anaheim)*

Para dar cabida a vías de estacionamiento, Cerritos Avenue se convertirá en un paso a desnivel inferior al bajar la carretera por debajo de las vías existentes. También se requerirían modificaciones para permitir que la carretera recién rebajada se conecte con el cruce existente en S Lewis Street y E Cerritos Avenue.

#### Paso a desnivel en Cerritos Avenue





### ***Paso a desnivel en State College Boulevard (Anaheim)***

El nuevo paso a desnivel en State College Boulevard estaría a cargo de la Autoridad de Transporte del Condado de Orange para dejar espacio para dos nuevas vías de estacionamiento de trenes de alta velocidad y bajaría la carretera por debajo de las vías. Las modificaciones adicionales permitirían el uso compartido de las vías con las operaciones de trenes de pasajeros y de carga existentes cerca de ARTIC.

### **Paso a desnivel en State College Boulevard**



### **Paso a desnivel parcial en Lakeland Road**



### **Paso a desnivel parcial propuesto entre LA-A**

#### ***Paso a desnivel parcial en Lakeland Road (Santa Fe Springs)***

En Lakeland Road, se construiría un paso a desnivel parcial para permitir que los trenes de alta velocidad y otros trenes de pasajeros viajen por vías elevadas sobre la carretera. Los trenes de carga de BNSF permanecerían a nivel.

### **HSR – Inversión temprana de fondos en acción**

#### **Proyecto de Paso a Desnivel en Rosecrans Avenue / Marquardt Avenue (Santa Fe Springs)**

Finalizado en 2025, la Autoridad contribuyó \$77 millones para mejorar el cruce diagonal complicado al nivel de la calle de Rosecrans Avenue y Marquardt Avenue en Santa Fe Springs. Ubicado al sur del cruce de Lakeland Road, el nuevo cruce elevado beneficia a la región hoy y servirá para las operaciones del tren de alta velocidad en el futuro.



## Pasos a desnivel modificados propuestos entre LA-A

Para proporcionar el espacio libre adecuado para los trenes de alta velocidad, se propone modificar nueve pasos a desnivel existentes. Las modificaciones incluyen la realineación vertical de la carretera.

CARRETERAS EXISTENTES CON PASO A DESNIVEL	MODIFICACIONES PROPUESTAS
ROSEMEAD BOULEVARD (PICO RIVERA)	Se propone construir un nuevo puente ferroviario al norte del puente ferroviario actual sobre Rosemead Boulevard (SR 19). La carretera se rebajaría ligeramente desde la Bermudez Street hasta justo al norte del puente existente para proporcionar el espacio libre adecuado debajo del nuevo puente.
CARMENITA ROAD (SANTA FE SPRINGS)	El puente ferroviario existente se ampliaría. Se bajaría Carmenita Road para proporcionar el espacio libre vertical requerido.
ALONDRA AVENUE (LA MIRADA)	El puente actual sobre el corredor ferroviario sería reemplazado por un puente nuevo y más ancho. Las carreteras se modificarían para empalmar con el nivel del nuevo puente vial de Alondra Boulevard.
DALE STREET (BUENA PARK)	El puente ferroviario existente se ampliaría. Se rebajaría Dale Street para proporcionar el espacio libre vertical requerido.
GILBERT STREET (FULLERTON)	Se construiría un nuevo puente ferroviario al sur del puente existente. Se rebajaría Gilbert Street para proporcionar el espacio libre vertical requerido y se reconfiguraría el cruce en Artesia Avenue.
COMMONWEALTH AVE (FULLERTON)	El puente ferroviario existente se ampliaría. Se rebajaría Commonwealth Avenue para proporcionar el espacio libre vertical requerido.
LEWIS STREET (ANAHEIM)	Se agregaría un nuevo puente ferroviario al sur del puente ferroviario existente. Para permitir el espacio libre vertical adecuado debajo del puente, se rebajarían Lewis Street y Cerritos Avenue.
KATELLA AVENUE (ANAHEIM)	El puente ferroviario existente sería reemplazado por dos nuevos puentes. Katella Avenue se rebajaría para proporcionar el espacio libre vertical requerido y se ampliaría de seis a ocho carriles para cumplir con las normas de la ciudad. Los cruces de Stadium Crossings y Howell Avenue también se reconfigurarían.
DOUGLASS ROAD (ANAHEIM)	Se agregaría un nuevo puente ferroviario al sur del puente ferroviario existente. Se rebajaría Douglass Road para proporcionar el espacio libre vertical requerido.










Además, se mejorarían trece pasos a desnivel existentes. Estas mejoras incluyen la construcción de un nuevo puente ferroviario junto al existente, lo que requeriría estructuras de soporte adicionales a nivel de la calle.

### ¿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)).

### Denos su opinión

Participe visitando el sitio en Internet [meethsrsoocal.org](https://meethsrsoocal.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
  -  /CaliforniaHighSpeedRail
  -  /California-High-Speed-Rail
  -  @cahsra
  -  /CAHighSpeedRail

### 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](https://www.hsr.ca.gov)
-  [Los.Anaheim\\_Anaheim@hsr.ca.gov](mailto:Los.Anaheim_Anaheim@hsr.ca.gov)