

Sección del Proyecto de Bakersfield a Palmdale



RESUMEN DE LA SECCIÓN DEL PROYECTO

La sección del proyecto de Bakersfield a Palmdale es parte de la primera fase de la conexión del sistema ferroviario de alta velocidad de California entre el Valle Central y el Valle del Antílope, cerrando la brecha existente de tren de pasajeros a las montañas de Tehachapi.

La sección del proyecto de aproximadamente 80 millas viajaría a través o cerca de las ciudades de Edison, Tehachapi, Rosamond, Lancaster y Palmdale con estaciones propuestas en Bakersfield y en el centro de transporte de Palmdale.

PUNTOS DESTACADOS DE LA SECCIÓN DEL PROYECTO

- Cierra la brecha en el sistema ferroviario de pasajeros en todo el estado entre el Valle Central y el sur de California
- Conecta la estación de Bakersfield con la estación de Palmdale con un viaje de tren de alta velocidad de 20-25 minutos
- Cruza algunos de los terrenos más complicados a lo largo del sistema estatal, que requiere ingeniería innovadora



LEGEND

HSR Alignments under Consideration

- Underground
- Surface
- Elevated
- Other HSR Segments

- ▬▬▬▬ High Desert Corridor
- Existing Station
- Proposed Station



PROCESO AMBIENTAL

En el 2001, la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (Autoridad), en cooperación con la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés), inició un proceso de revisión ambiental en niveles para el sistema ferroviario de alta velocidad en todo el estado, de acuerdo con La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y los requisitos de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés). El Informe Final de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS del programa estatal) de primer nivel del programa ferroviario de alta velocidad de California del 2005, describió la alineación del programa, que incluía un corredor entre Bakersfield y Palmdale.

Las alternativas de alineación avanzadas para el análisis en el Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental de Bakersfield a Palmdale evitan o minimizan los impactos potenciales a las instalaciones existentes, usos de terrenos y recursos ambientales en comparación con las alternativas estudiadas anteriormente.

El borrador del documento ambiental para esta sección se anticipa en el 2017 e incluirá una audiencia pública, así como oportunidades para que agencias y el público hagan sus comentarios. Las actividades de trabajo en curso incluirán información al público, oportunidades de como participar y hacer comentarios de forma regular, así como cuando se publiquen documentos de los logros conseguidos.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

2009	2010-2015	2016	2017
<p>Reuniones públicas para presentar la propuesta área de estudio de la sección de Bakersfield a Palmdale y para obtener comentarios de agencias y de la comunidad</p> <p>Los comentarios recibidos fueron resumidos en el informe de alcance</p>	<p>Análisis de Alternativas Preliminares</p> <p>Análisis de Alternativas Suplementarias</p> <p>Actualización del Proyecto y Participación de las Partes Interesadas</p> <p>Desarrollo de Alternativas Continúan</p>	<p>Análisis de Alternativas Suplementarias</p> <p>Identificación de una Alternativa Preliminar Preferida</p>	<p>El Borrador del Documentos Ambiental del Proyecto</p> <p>Audiencias Públicas</p> <p>Documentos Ambientales Final</p>

PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO



ESTADO ACTUAL DEL PROGRAMA

La Autoridad sigue centrada en tres objetivos fundamentales:

1. Iniciar el servicio de pasajeros ferroviario de alta velocidad tan pronto como sea posible.
2. Realizar inversiones estratégicas, concurrentes a lo largo del sistema que estarán conectadas entre sí con el tiempo.
3. Poner segmentos adicionales para la construcción a medida que se hagan disponibles los fondos.

El sistema de fase 1 que conectará el área de la bahía de San Francisco a la cuenca de Los Ángeles a través del Valle Central será secuenciado para aprovechar al máximo los dólares federales y estatales y ofrecer la primera línea de alta velocidad en funcionamiento para el año 2029. La línea de Silicon Valley al Valle Central conectará a San José hasta justo el norte de Bakersfield, y se financiará en su totalidad con un costo de \$20.700 millones y estará en funcionamiento en 2025.

La Autoridad, junto con nuestros socios, está invirtiendo \$4.000 millones en un número de proyectos y mejoras de conexión regional significativa en el corredor de Burbank a Anaheim, incluyendo el corredor de conexión regional de Metro y el proyecto de control de PositiveTrain de Metrolink. La Autoridad está procurando activamente \$2.900 millones en fondos federales para extender la línea inicial hasta San Francisco y Bakersfield, así como completar una conexión a Merced, todo lo cual estará en funcionamiento en 2025.

EL FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD CONECTARÁ AL ESTADO MEJOR Y MEJORARA NUESTRAS REGIONES DE LAS SIGUIENTES MANERAS:



Aumentará la movilidad

Mejorará la movilidad frente al crecimiento, con una población en el estado que se calcula de 50 millones en 2050.



Alternativa necesaria

Proporcionará un medio más conveniente y productivo de viaje y nuevas oportunidades para colaborar en los negocios.



Mejor calidad del aire

Mejorará la calidad del aire, con menos personas usando sus autos o el avión y usando un medio limpio como el tren.



Crecimiento de empleo

Estimulará el crecimiento de empleo en todo el estado, ahora con la construcción y a largo plazo con mantenimiento y operaciones.

ACERCA DE LA AUTORIDAD FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD

La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (Autoridad) es responsable de la planificación, el diseño, la construcción y la operación del primer sistema ferroviario de alta velocidad en la nación. El tren de alta velocidad de California conectará las mega-regiones del estado, contribuirá al desarrollo económico y un medio ambiente más limpio, creará empleos y ayudará a preservar las tierras agrícolas y protegidas. Para el 2029, el sistema viajará desde San Francisco hasta la cuenca de Los Ángeles en menos de tres horas, a velocidades que pueden alcanzar las 200 millas por hora. Con el tiempo, el sistema se extenderá hasta Sacramento y San Diego, con un total de 800 millas y hasta 24 estaciones. Además, la Autoridad Ferroviaria está colaborando con socios regionales para implementar un plan de modernización ferroviaria en todo el estado, que invertirá miles de millones de dólares en las líneas ferroviarias locales y regionales, para satisfacer las necesidades de transporte de estado del siglo 21.



@cahsra



facebook.com/
CaliforniaHighSpeedRail



@cahsra



youtube.com/
CAHighSpeedRail