Curt Pringle, Chairman
Tom Umberg, Vice-Chair
Russell Burns
David Crane
Rod Diridon, Sr.*
Fran Florez*
Richard Katz
Judge Quentin L. Kopp*
Lynn Schenk
*past chair

ARNOLD SCHWARZENEGGER
GOVERNOR

FLYCALIFORNIA
Without ever leaving the ground.

CALIFORNIA HIGH-SPEED RAIL AUTHORITY

NOTIFICACIÓN DE PREPARACIÓN

DE: Mehdi Morshed
Director Ejecutivo
California High-Speed Rail Authority
925 L Street, Suite 1425
Sacramento, CA 95814

ASUNTO: Notificación de Preparación de un Proyecto de Reporte de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (*Project Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement, EIR/EIS*) para el Proyecto de Tren de Alta Velocidad de California desde Los Angeles hasta San Diego vía Inland Empire, CA (Nota: La etapa de estudio termina el 20 de noviembre de 2010)

La Autoridad del Tren Rápido de California (*California High-Speed Rail Authority*, o Autoridad), como la Agencia que Encabeza el proceso del Acta de Calidad Ambiental de California (*California Environmental Quality Act, CEQA*) para el Sistema de Tren de Alta Velocidad (*California High-Speed Train (HST) System*) propuesto, emite esta Notificación de Preparación (NOP) de un proyecto EIR/EIS para la Sección de Los Angeles a San Diego (LA-SD) vía Inland Empire del Sistema del HST propuesto por la Autoridad.

Esta NOP inicia el proceso del acta CEQA del Estado y la preparación de un Reporte de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental para la Sección LA-SD vía Inland Empire para el Sistema del HST de California propuesto conforme a leyes estatales y federales relevantes, particularmente al Acta Nacional Ambiental (*National Environmental Policy Act, NEPA*) y al Acta de Calidad Ambiental de California (*California Environmental Quality Act*, CEQA). La Autoridad está emitiendo la NOP para solicitar aportes del público y de la agencia en el proceso de desarrollo del alcance del EIR y para informar al público que se llevarán a cabo actividades de acercamiento a la comunidad por parte de la Autoridad y de sus representantes como parte de la preparación de los EIR/EIS combinados. La Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés), administración operada por el Departamento de Transportación de los Estados Unidos *(U.S. Department of Transportation)*, servirá como la agencia federal que encabece del proceso de estudio ambiental federal en cumplimiento del NEPA. La FRA tiene la responsabilidad de supervisar la seguridad de las operaciones de los ferrocarriles, incluyendo la seguridad de cualquier sistema de transporte de alta velocidad por vía terrestre propuesto. La FRA publicará una Notificación de Intención (NOI, por sus siglas en inglés) en el Registro Federal, anunciando la intención de la agencia de iniciar el proceso de estudio ambiental federal para esta sección del Sistema del HST.

En 2001, la Autoridad y la FRA iniciaron un proceso de estudio ambiental por etapas para el Sistema del HST, y en 2005 terminó la primera etapa del EIR/EIS (Programa Estatal EIR/EIS) para el Programa de Tren Rápido de California, y aprobó el Sistema del HST estatal para viajes entre ciudades en California, conectando los más importantes centros metropolitanos en el norte como son Sacramento y el Área de la Bahía de San Francisco, y a través del Central Valley, a Los Angeles y San Diego en el sur. El Sistema del HST aprobado sería de alrededor de 800 millas de largo, con propulsión eléctrica y trenes de ruedas de acero sobre vías de acero, con capacidad de alcanzar velocidades de 220 millas por hora (mph) en un sistema de rieles de última generación en su mayoría por una vía a desnivel, con acceso controlado, y con seguridad, señalización, comunicación y sistemas de automatizados de control de trenes. En la aprobación del sistema del HST, la Autoridad y la FRA también seleccionaron opciones de corredores/alineaciones generales y ubicación de las estaciones a lo largo de la mayoría del sistema. En 2008, la Autoridad y la FRA terminaron un segundo programa EIR/EIS para evaluar y seleccionar las alineaciones generales y la ubicación de las estaciones en el amplio corredor e incluyendo los pasos Altamont Pass y Pacheco Pass para conectar los tramos del Sistema del HST del Bay Area y del Central Valley. La preparación del Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST involucrará el desarrollo diseños de ingeniería preliminares y la evaluación de los efectos ambientales potenciales asociados con la construcción, operación y mantenimiento del Sistema del HST, incluyendo las vías e instalaciones complementarias a lo largo del corredor Union Pacific Railroad Company (UPRR)/Interestatal 215/ Interestatal 15 desde Los Angeles hasta San Diego.

FECHAS: Los comentarios por escrito acerca del alcance del Proyecto EIR/EIS para el LA-SD HST deben ser suministrados a la Autoridad antes de las 5:00 PM del viernes 20 de noviembre de 2009. Han sido planeadas reuniones de exploración públicas desde el 13 de octubre de 2009 hasta el 3 de noviembre de 2009 como se describe abajo, en las ciudades de San Diego, Escondido, Murrieta, Corona, Monterey Park, Riverside, West Covina, El Monte, Pomona, Ontario, y San Bernardino, California.

DIRECCIONES: Los comentarios por escrito acerca de este EIR/EIS deben ser enviados a Mr. Dan Leavitt, Deputy Director, ATTN: LA-SD HST Project EIR/EIS, California High-Speed Rail Authority, 925 L Street, Suite 1425, Sacramento, CA 95814, o enviando un correo electrónico comments@hsr.ca.gov, escribiendo en la casilla de Asunto (Subject) “LA-SD HST Section via the Inland Empire”. Los comentarios también pueden hacerse verbalmente o por escrito en las reuniones de exploración.

PARA MÁS INFORMACIÓN CONTACTE A: Mr. Dan Leavitt, tel. (916) 324-1541 o escriba a la dirección indicada arriba.

INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA: La Autoridad fue establecida en 1996 y está autorizada y destinada por ley para emprender la planeación y desarrollo de una red del HST propuesta, la cual está totalmente coordinada con otros servicios de transporte público. La Autoridad adoptó un Plan de Negocios Final en junio de 2000, el cual analizó la viabilidad económica de un HST de 800 millas de largo, capacitado para desarrollar velocidades de más de 200 millas por hora sobre rieles de última generación, en su mayoría por una vía a desnivel, a su propio nivel. La Autoridad hizo público un Plan de Negocios actualizado en noviembre de 2008.

En 2005, la Autoridad y la FRA completaron un Programa Estatal EIR/EIS para el Sistema de Tren de Alta Velocidad de California Propuesto, como la primera fase de un proceso por etapas de estudio ambiental. La Autoridad certificó el Programa Estatal EIR bajo el acta CEQA y aprobó el Sistema del HST propuesto. La FRA publicó un Documento de Decisión con respecto al Programa Estatal EIR/EIS, tal como lo exige el acta NEPA. El Programa Estatal EIR/EIS estableció el propósito y necesidad del Sistema del HST, y comparó el Sistema del HST propuesto con una Alternativa de No Proyecto/No Acción y una Alternativa Modal. Como parte de la aprobación del Programa Estatal EIR/EIS, la Autoridad y la FRA seleccionaron la Alternativa del HST, seleccionaron ciertos corredores/alineaciones generales y la ubicación general de las estaciones para estudiarlos en el futuro, incorporó estrategias de mitigación y prácticas de diseño, y especificó futuras medidas para guiar el desarrollo del Sistema del HST durante el estudio ambiental de campo del proyecto para evitar y minimizar los impactos ambientales adversos potenciales. En el Programa Estatal EIR/EIS, la Autoridad y la FRA seleccionaron el corredor UPRR/I-215/I-15 para la sección LA-SD del HST.

El Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST será un primer nivel del Programa Estatal EIR/EIS de acuerdo con las regulaciones del Consejo para la Calidad ambiental (*Council on Environmental Quality, CEQ*), (40 CFR § 1508.28) y Directrices Estatales CEQA (Código 14 de Regulaciones de California § 15168 (b)). La creación de niveles asegura que el Proyecto EIR/EIS del La-SD HST edifique sobre un programa de análisis y decisiones tomadas con el Programa Estatal EIR/EIS.

El Proyecto EIR/EIS describirá los impactos ambientales específicos al lugar, identificará medidas específicas de mitigación para abordar esos impactos, e incorporará medidas que deben tomarse en el diseño para evitar y minimizar los impactos ambientales adversos potenciales. La FRA y la Autoridad evaluarán las características, tamaño, naturaleza de la zona y el tiempo en que se realizará el proyecto propuesto para determinar si los impactos son potencialmente significativos y si los impactos pueden ser evitados o mitigados. Este proyecto EIR/EIS identificará y evaluará alternativas de alineaciones específicas al lugar que sean razonables y viables, y evaluará los impactos de la construcción, operación y mantenimiento del Sistema del HST. Estarán disponibles información y documentos con respecto a este proceso de estudio ambiental del HST a través de la página de Internet de la Autoridad: http://www.cahighspeedrail.ca.gov/.

Objetivos del Proyecto/Propósito y Necesidad: El propósito del Sistema del HST propuesto es brindar un nuevo modo de viaje a alta velocidad entre ciudades, el cual conectaría a las principales áreas metropolitanas del estado; interconectar aeropuertos, sistemas de transporte masivo y carreteras; y proveer capacidad adicional para satisfacer la creciente demanda de viajeros entre ciudades en California de una manera sensitiva y protectora de los recursos naturales sin igual de California. La necesidad de un Sistema del HST está directamente relacionada con las expectativas de crecimiento de la población, y el incremento de la demanda de viajes entre ciudades en California durante los próximos veinte años y más adelante. Con el crecimiento de la demanda de viajes, habrá un incremento en las demoras en los viajes dada la creciente congestión de las carreteras y aeropuertos de California. Adicionalmente, habrá efectos negativos en la economía, la calidad de vida y la calidad del aire, en y alrededor de las áreas metropolitanas de California debido al incremento de la congestión del sistema de transporte, lo que lo hará menos confiable a medida que aumente la demanda de viajeros. El sistema de carreteras entre ciudades, los aeropuertos comerciales y los sistemas de trenes

convencionales que prestan servicio al mercado de viajeros entre ciudades está operando actualmente cerca de su límite de capacidad, y requerirá grandes inversiones públicas para su mantenimiento y expansión, para satisfacer la demanda actual y su crecimiento en el futuro. El Sistema del HST propuesto está diseñado para abordar algunos problemas sociales, económicos y ambientales asociados con la congestión en el transporte en California.

Alternativas: El Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST considerará una No Acción o No Alternativa del Proyecto y una Alternativa del HST para la sección LA-SD vía Inland Empire.

Alternativa de No Acción: La alternativa de No Acción (No Proyecto o No Construir) representa cómo eran la condiciones del corredor en 2009, y cómo sería éste basado en las mejoras programadas y financiadas al sistema de transporte entre ciudades y otros proyectos razonablemente previsibles hasta 2035, tomando en cuenta las siguientes fuentes de información: El Programa de Mejoras en el Transporte del Estado (STIP, por sus siglas en inglés) y los Planes de Transporte Regional (RTPs, por sus siglas en inglés) para todos los medios de transporte, planes de aeropuertos, planes de trenes de pasajeros entre ciudades, planes de ciudades y condados.

Alternativa del HST: La Autoridad propone construir, operar y mantener un Sistema del HST eléctrico de ruedas de acero sobre vías de acero de alrededor de 800 millas de largo, con capacidad de operar a velocidades de 220 millas por hora en un sistema de rieles de última generación en su mayoría por una vía a desnivel, con acceso controlado, y con seguridad, señalización, comunicación y sistemas de automatizados de control de trenes. En el Programa Estatal EIR/EIS, la Autoridad y la FRA seleccionó la alineación de Inland Empire, la cual fue dividida en tres segmentos: 1) Los Angeles a la base aérea Air Reserve Base (ARB, por sus siglas en inglés); 2) March ARB a Mira Mesa; y 3) Mira Mesa a San Diego. Entre la estación LA Union Station y March ARB, la alineación seleccionada generalmente sigue el corredor UPRR Riverside/Colton. De March ARB a Mira Mesa la alineación seleccionada I-215/I-15 generalmente sigue la autopista I-215 y luego el corredor de la I-15 hasta Mira Mesa. Hay dos opciones de alineación: a lo largo de Carroll Canyon y Miramar Road, las cuales conectarían directamente con el centro de San Diego. Tanto la opción de la alineación de Carroll Canyon como la de Miramar Road serán estudiadas en un futuro.

Desde 2008, la Autoridad colaboró con el Grupo del Corredor de Inland del Tren de Alta Velocidad del Sur de California (*Southern California High-Speed Rail Inland Corridor Group, SoCal ICG*), el cual fue creado por Memorando de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) firmado por la Autoridad y la Asociación de Gobiernos del Sur de California (*Southern California Association of Governments*), la Asociación de Gobiernos de San Diego (*San Diego Association of Governments*), los Gobiernos Asociados de San Bernardino (*San Bernardino Associated Governments*), la Comisión de Transportación de Riverside (*Riverside County Transportation Commission*), y la Autoridad del Aeropuerto Regional de San Diego (*San Diego County Regional Airport Authority*). Uno de los propósitos del SoCal ICG es demostrar asociación con entidades regionales y asistir a la Autoridad con el estudio de las alineaciones y la ubicación de las estaciones del Programa EIR/EIS y en la identificación de alineaciones alternativas adicionales del proyecto y en ubicaciones opcionales de estaciones para ser estudiadas en el Proyecto EIR/EIS. La Autoridad ha consultado a el SoCal ICG mensualmente desde el verano de 2008.

Para apoyar el proceso del Proyecto EIR/EIS, las agencias asociadas a SoCal ICG formaron cuatro Grupos Técnicos de Trabajo (*Technical Working Groups, TWGs*) en los condados de Los Angeles, Riverside, San Bernardino y San Diego, para brindar asistencia a la Autoridad en el refinamiento programático de la alineación del LA-SD adoptado en 2005. Los TWGs se reunieron con la Autoridad en noviembre de 2008, febrero de 2009 y julio/agosto de 2009 para discutir alineaciones adicionales alternativas y ubicaciones opcionales de estaciones para ser consideradas posteriormente en el Proyecto EIR/EIS junto con las alternativas de alineaciones y las ubicaciones de las estaciones seleccionadas con el Programa EIR/EIS. Estas alineaciones adicionales alternativas del proyecto incluyen: alternativas a la alineación UPRR Riverside/Colton en el Condado de Los Angeles y el Condado de San Bernardino a lo largo de los corredores de Metrolink, I-10, I-605, Holt Avenue y la Ruta Estatal 60 (SR-60), una alineación alternativa a lo largo del corredor de la I-15 a través del Condado de San Bernardino y del Condado de Riverside, y una alineación alternativa al oeste del corredor de University City en el Condado de San Diego. Se emprenderán estudios de ingeniería como parte de este Proyecto EIR/EIS, los cuales examinarán y refinarán las alineaciones en el corredor UPRR/I-215/I-15. La totalidad de la alineación sería por una vía a desnivel de las vías existentes. Las opciones a considerarse para el diseño de intersecciones de la vía a desnivel incluirían (1) bajar de nivel la calle para que pase por debajo de las líneas del tren; (2) elevar la calle para que pase por encima de la línea del tren; y (3) dejar la calle como está y realizar mejoras a la línea del tren para que pase por encima o por debajo de la línea del tren. Adicionalmente, se evaluarán lugares alternativos para el mantenimiento de derecho de vía, instalaciones para estacionar trenes y un servicio de tren y una instalación de inspección en la Sección LA-SD del área del proyecto. Ver la Figura A de un mapa del la Sección LA-SD del Sistema del HST.

Las ubicaciones de las estaciones seleccionadas por la Autoridad y la FRA mediante el Programa Estatal EIR/EIS serán evaluadas en el Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST. Estas estaciones son en el Este del Valle de San Gabriel en Industry City, la Estación Conectora del Aeropuerto de Ontario, y en el Condado de Riverside/Este del Condado de San Bernardino cerca de la University of California Riverside. Las ubicaciones de las estaciones desde Murrieta hasta San Diego incluyen la Estación de Temecula Valley en Murrieta en la intersección de las carreteras I-15/I-215. Área de Estación de Escondido a lo largo de la I-15, la estación Mid-San Diego County Station en University City, y la estación de San Diego Station-Downtown en el Santa Fe Depot. Como parte del acercamiento preliminar a la comunidad de la agencia y el aporte por parte de los TWGs, las siguientes ubicaciones alternativas de estaciones fueron identificadas para una posterior evaluación: El Monte, West Covina y Pomona vía los corredores de las I-605, I-10 y Holt Avenue; San Bernardino via el corredor SANBAG/Metrolink; Riverside-UCR, Riverside-March ARB, y Murrieta vía el corredor de la I-215; Corona y Escondido Transit Center vía el corredor de la I-15, University Towne Center vía el corredor de University City; y el Aeropuerto Internacional de San Diego International Airport en Lindbergh Field.

Efectos Probables: El propósito del proceso del EIR/EIS es evaluar frente al público los efectos potenciales del proyecto propuesto en el ámbito físico, humano y natural. La FRA y la Autoridad continuarán la evaluación por niveles de los impactos ambiental, social y económico de la construcción y operación de la Sección LA-SD del Sistema del HST. Las áreas de impacto a considerarse incluyen los impactos en la transportación; seguridad; uso de tierras y zonificación; adquisición de tierras, desplazamientos y reubicaciones; impactos acumulativos y secundarios; impactos en tierras dedicadas a la agricultura; impactos a los recursos culturales, incluyendo

impactos a recursos históricos y arqueológicos y áreas de parques/recreación; compatibilidad de vecindarios y justicia ambiental; impactos a los recursos naturales incluyendo la calidad del aire, humedales, recursos hídricos, ruido, vibración, energía, vida salvaje y ecosistemas, incluyendo especies en peligro de extinción. Serán identificadas y evaluadas todas la medidas para evitar, minimizar y mitigar los impactos adversos.

Detección de Necesidades y Comentarios: La Autoridad promueve la amplia participación en el proceso del EIR/EIS durante el proceso de detección de necesidades y la revisión de los documentos ambientales resultantes. Se invita a los que los interesados de todas las agencias y el público hagan sus comentarios para asegurar que el rango completo de asuntos relacionados con la acción propuesta y las alternativas razonables sean abordados y se identifiquen los asuntos significativos. En particular, la Autoridad está interesada en saber si existen áreas de preocupación ambiental en las que pudiera haber impactos significativos potenciales en áreas específicas de la Sección LA-SD del Sistema del HST. Se pide a las agencias públicas con jurisdicción que informen a la FRA y a la Autoridad acerca de los permisos aplicables y requerimientos de estudio ambiental de cada agencia, y el alcance y contenido de la información ambiental vinculada a las responsabilidades estatutarias de la agencia relevantes para el proyecto propuesto. Las reuniones públicas de detección de necesidades han sido programadas como un importante componente del proceso de detección de necesidades tanto para el estudio ambiental Estatal como el Federal. Las reuniones de detección de necesidades descritas en esta Notificación también serán objeto notificación pública adicional. Las reuniones de detección de necesidades están programadas para realizarse de 3:00 am a 7:00 pm de la siguiente manera:

Condado de San Diego

- Octubre 13 de 2009 – Lawrence Family Jewish Community Center, 4126 Executive Drive, La Jolla, CA 92037
- Octubre 14 de 2009 – Ramada Limited San Diego Airport, 1403 Rosecrans Street, San Diego, CA 92106
- Octubre 15 de 2009 – Escondido Center for the Arts, 340 N. Escondido Blvd., Escondido, CA 92025

Condado de Riverside

- Octubre 19 de 2009 – Murrieta Public Library, Eight Town Square, 24700 Adams Avenue, Murrieta, CA 92562
- Octubre 20 de 2009 – Corona Public Library, West Room, 650 S. Main Street, Corona, CA 92882
- Octubre 22 de 2009 – Cesar Chavez Community Center, Bobby Bonds Park, 2060 University Avenue, Riverside, CA 92507

Condado de Los Angeles

- Octubre 21 de 2009 – Iglesia Shepherd of the Hills United Methodist Church, Wesley Fellowship Hall, 333 South Garfield Avenue, Monterey Park, CA 91754
- Octubre 26 de 2009 – City of West Covina City Hall, Salón Comunitario, Primer Piso, 1444 West Garvey Avenue, West Covina, CA 91790
- Octubre 28 de 2009 – El Monte Community Center Grace T. Black Auditorium, 3130 Tyler Avenue, El Monte, CA 91731

- Octubre 29 de 2009 – Iglesia Pomona First Baptist Church, Salón E-202, 586 N. Main Street, Pomona, CA 91768

Condado de San Bernardino

- Noviembre 2 de 2009 –Ontario Airport Administrative Conference Rooms, 1923 E. Avion Street, Ontario, CA 91764
- Noviembre 3 de 2009 – Norman Feldheym Central Library, Kellogg Room, 555 West 6th Street, San Bernardino, CA 92410

Se han programado dos reuniones reguladoras de la agencia para detectar necesidades en las siguientes fechas y horarios:

- Servicio de Pesca y Vida Salvaje de los Estados Unidos
  (U.S. Fish and Wildfire Service)
  6010 Hidden Valley Road (Salón 1), Carlsbad, California 92011
  Octubre 15 de 2009, de 9:00 a.m. a 12:00 m.
- Junta Regional de Control de Calidad del Agua de California
  (California Regional Water Quality Control Board)
  Santa Ana Región 8
  Highgrove Room, 3737 Main Street, Suite 500
  Riverside, California 92501-3348
  Octubre 22 de 2009, de 9:00 a.m. a 12:00 m.

Se pide a las agencias que envíen sus respuestas a esta Notificación de Preparación a la Autoridad antes de las 5:00 PM del viernes 20 de noviembre de 2009.

Por favor envíe sus respuestas y dirija sus comentarios o preguntas con respecto a este Proyecto a Mr. Dan Leavitt, Subdirector (Deputy director) de la California High Speed Rail Authority a la dirección mostrada arriba.

Fecha: 9/17/09

Firma: (la firma original en la versión Inglés)
Mendi Morshed, Director Ejecutivo

MAP:
Figura A
Los Angeles a San Diego vía Inland Empire

Figure A
Los Angeles to San Diego via the Inland Empire

Los Angeles to San Diego Section
via the Inland Empire