ACERA DE LA AUTORIDAD DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD DE CALIFORNIA

La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (Autoridad) es responsable de planear, diseñar, construir y operar el primer sistema ferroviario de alta velocidad de la nación. El ferrocarril eléctrico de alta velocidad de California conectará las mega-regiones del estado, contribuirá al desarrollo económico y a un medio ambiente más limpio, creará empleos, y preservará las tierras agrícolas y protegidas. Para el año 2029, el sistema irá de San Francisco a la cuenca de Los Ángeles en menos de tres horas, a velocidades capaces de más de 200 millas por hora. El sistema eventualmente se extenderá a Sacramento y San Diego, con un total de 800 millas y hasta 24 estaciones. Además, la Autoridad está trabajando con socios regionales para implementar un plan de modernización ferroviaria en todo el estado, el cual invertirá billones de dólares en líneas ferroviarias locales y regionales, las cuales satisfarán las necesidades de transporte del estado en el siglo XXI.

ESTADO ACTUAL DEL PROGRAMA

La fase 1 del sistema de tren de alta velocidad brindará conexiones rápidas, seguras y confiables entre los condados y ciudades del Área de la Bahía a Los Ángeles/ Anaheim. La Fase 2 añadirá más conexiones a Sacramento y San Diego. Cuatro actividades se están desarrollando actualmente:

1. Construcción de la estructura base para el sistema de tren de alta velocidad en el Valle Central.
2. Planeamiento y/o aprobación ambiental para el resto del Sistema de la Fase 1.
3. Planeamiento del Sistema de la Fase 2.
4. Implementación de un plan de modernización ferroviaria en todo el estado, en conjunto con los accionistas locales que invierten billones de dólares en las líneas ferroviarias locales y regionales en este momento.

El reciente compromiso de continuar con los actuales procedimientos de tope y canje de California también permite a la Autoridad avanzar el programa en múltiples segmentos simultáneamente, lo cual traerá a las comunidades los beneficios de un sistema de transporte mejorado y un rango más amplio de opciones de viaje más prontamente.

LOS BENEFICIOS DEL PROGRAMA FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD

- Disminuye la congestión en los caminos de California y sus aeropuertos – unos de los más transitados de la nación.
- Prepara al estado para una población estimada de 50 millones para el año 2050.
- Cuesta billones menos que continuar invirtiendo únicamente en las avejentadas carreteras y aeropuertos de California.
- Conecta las regiones más importantes del estado – el Área de la Bahía, el Valle Central, y el Sur de California – y vincula a sus economías.
- Conecta a los negocios con sus clientes y amplía las oportunidades para trabajadores, empleadores, estudiantes y visitantes.
- Beneficia al medio ambiente al mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de carbono.
- Promueve el planeamiento sostenible de las comunidades al hacer uso racional de la tierra y orientar el desarrollo en estaciones, lo cual también puede reducir la presión de convertir la tierra agrícola y otras áreas naturales para el desarrollo.

instagram.com/cahsra | *facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail* | *twitter.com/cahsra* | *youtube.com/user/CAHighSpeedRail*

CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

PRIMAVERA 2015

Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank

RESUMEN DEL PROYECTO

La Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank conecta a Antelope Valley con San Fernando Valley en el Sur de California. Actualmente se están considerando dos corredores ferroviarios de alta velocidad diferentes con múltiples opciones de alineamiento: Corredor del SR 14 y Corredor del Este (ver mapas adjuntos).

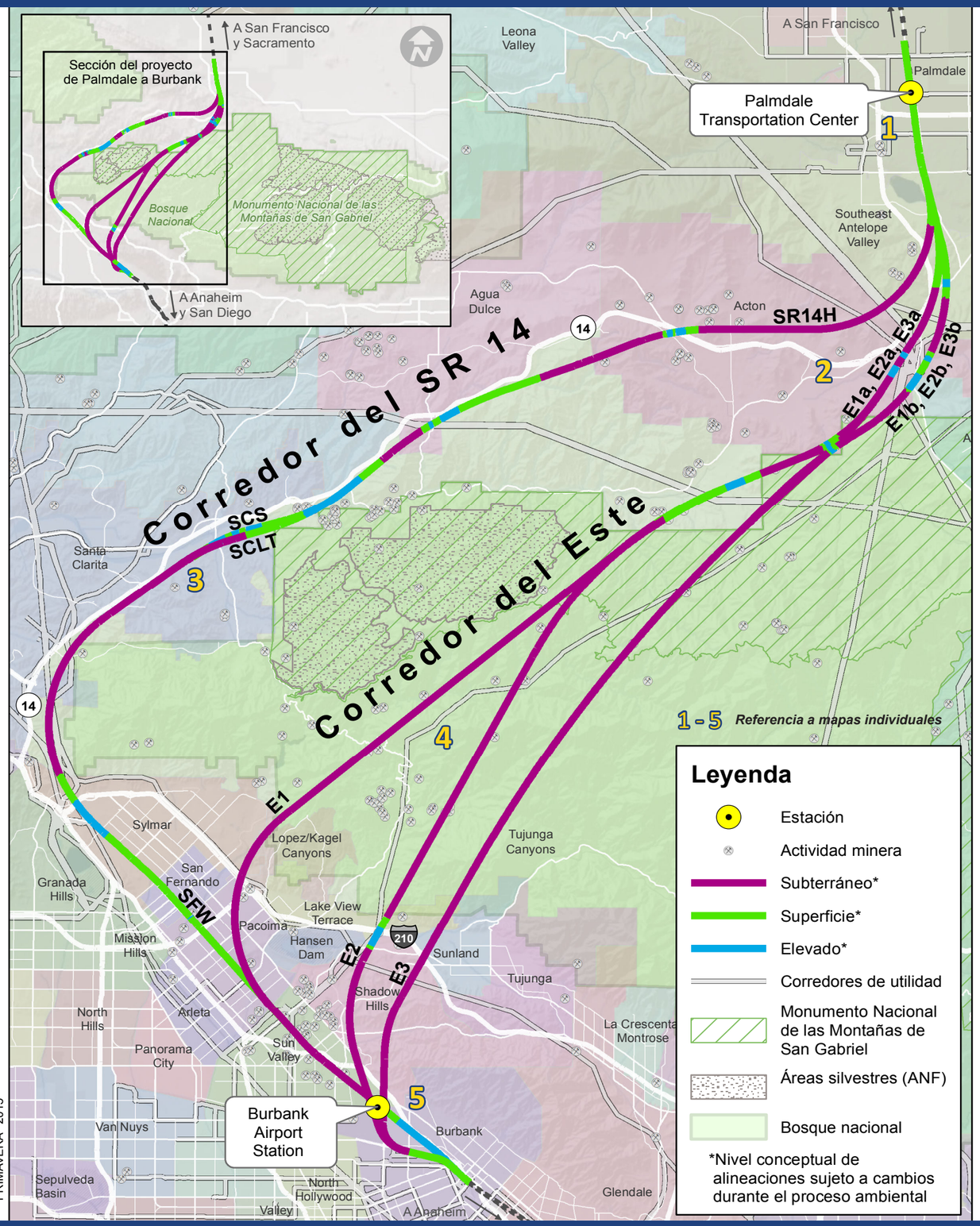
PROCESO AMBIENTAL

En el año 2001, la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (California High-Speed Rail Authority), en cooperación con la Administración Federal Ferroviaria (FRA, por sus siglas en inglés), empezó un proceso escalonado de revisión ambiental para el sistema ferroviario de alta velocidad en todo el estado, de acuerdo con los requerimientos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en inglés). El primer nivel, completado en 2005, del Reporte Final de Impacto Ambiental / la Declaración de Impacto Ambiental (Programa Estatal EIR/EIS, por sus siglas en inglés) del Programa Ferroviario de Alta Velocidad de California describió el alineamiento del programa, el cual incluye al corredor entre Palmdale y Los Ángeles. La cronología de las actividades desde entonces incluye lo siguiente:

- La publicación, en 2007, de avisos de examen público y reuniones públicas presentaron el área de estudio propuesta para la Sección del Proyecto de Palmdale a Los Ángeles, con el fin de recibir comentarios públicos y de agencias acerca de los asuntos que deberían ser analizados en el documento ambiental. El informe de alcance de 2007 resume el proceso de examen, documenta los comentarios recibidos durante el proceso y delinea los siguientes pasos en el desarrollo de un documento ambiental.
- El Análisis Preliminar de Alternativas de 2010 presenta y evalúa sistemáticamente las alternativas de alineación iniciales utilizando criterios establecidos. En 2011 y 2012 se prepararon dos Análisis de Alternativas Suplementarios (SAA, por sus siglas en inglés), los cuales desarrollaron aún más las alternativas de alineamiento y las opciones de estaciones con base en la retroalimentación de los accionistas.
- El SAA de 2014 afinó las alternativas de alineamiento y las opciones de estaciones, y discutió la evaluación de Palmdale a Burbank (P-B), y de Burbank a Los Ángeles como dos Secciones del Proyecto separadas.
- Los anuncios de examen público de julio de 2014 enmendaron los avisos de examen público de 2007, cuales dieron como resultado dos documentos medioambientales por separado, para las secciones de los proyectos de Palmdale a Burbank y de Burbank a Los Angeles.
- La próxima SAA sera lanzada y presentará los más recientes afinamientos del proyecto y las alternativas que están siendo consideradas.

El desarrollo de un documento ambiental para la Sección del Proyecto P-B está avanzando, y se espera que un borrador sea emitido en el verano de 2015, el cual incluirá audiencias públicas y oportunidades adicionales para las agencias y el público para presentar sus comentarios. El proceso de planeación actual seguirá incluyendo oportunidades para el involucramiento público.

SECCIÓN DEL PROYECTO DE PALMDALE A BURBANK



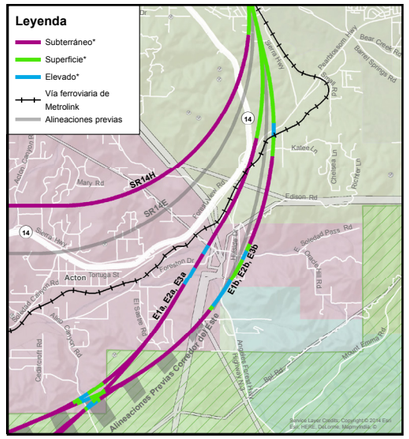
PRIMAVERA 2015

ACTUALIZACIONES DE ALINEACIÓN DEL CORREDOR

1 La estación en Palmdale

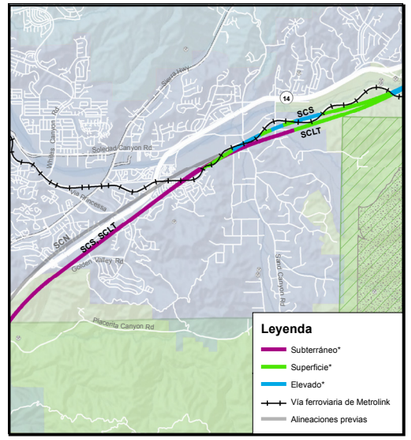
Desplazamiento de la plataforma de la estación hacia el sur del Palmdale Transportation Center, para prever las conexiones futuras de XpressWest.

2 Área de Acton



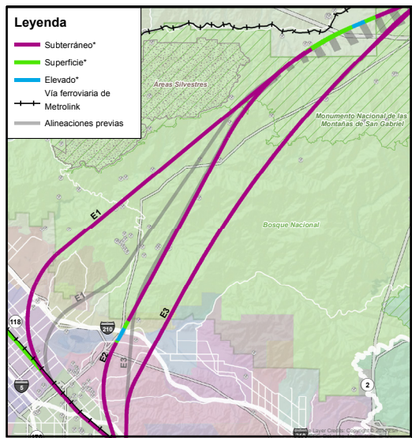
Afinamiento de las opciones de alineación a través de Acton, incluyendo la adición de opciones de alineación (E1a, E2a, E3a) al oeste de Vincent Substation, y el afinamiento de las opciones de alineación (E1b, E2b, E3b) al este de Vincent Substation.

3 Área de Santa Clarita



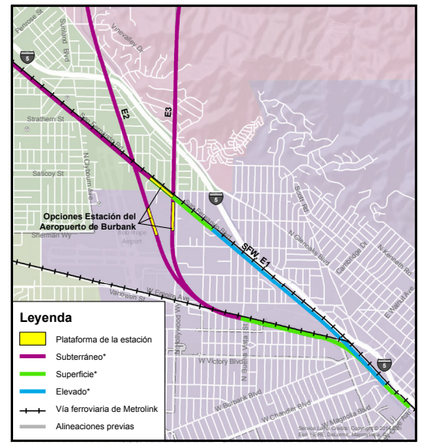
Afinamiento de opciones a través de Santa Clarita, para incluir las opciones “SCS” (Santa Clarita del Sur) y “SCLT” (Túnel largo de Santa Clarita).

4 Corredor del Este



Afinamiento de E1, E2 y E3 en Acton, y a lo largo de la aproximación a la propuesta Burbank Airport Station.

5 La estación en Burbank



Afinamiento de las ubicaciones de la plataforma propuesta en Burbank Airport Station, para incluir todas las opciones de ruta bajo consideración.