La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California lanza un plan de negocios concerniente a la construcción y operación inicial de trenes de alta velocidad de la Primera Fase– y planes para cuando la Segunda Fase comience a llevarse a cabo.

El 1 de noviembre del 2011, La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California lanzo su nuevo plan de negocios dando a conocer la forma más conveniente de financiación, construcción, y operación de la primera fase estatal de un sistema de trenes de alta velocidad que beneficiaria a todos los Californianos. El nuevo plan de negocios reconoce las recientes realidades económicas y provee un plan exitoso a pesar de las limitaciones de financiación que no estaban previstas en los años anteriores. La Autoridad ha sido muy clara en cuanto a que la financiación, construcción, y operación de la primera fase es su prioridad principal. ¿Que significa esto para proyectos de la Segunda Fase, incluyendo las secciones de Sacramento a Merced y Los Angeles a San Diego, y el proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont, y como serán financiados y construidos estas secciones?

La Autoridad todavía no ha desarrollado un plan de financiación para las secciones de trenes de alta velocidad de la Segunda Fase y el proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont. El nuevo plan de negocios de la Autoridad demuestra como las secciones del esqueleto del sistema se pueden financiar. Las secciones del sistema de trenes de alta velocidad que sobran se pueden implementar en incrementos. Cada sección adicional agregada al sistema aumentaría el número de pasajeros y la venta de tiquetes, que aumentarían (en incrementos) a un costo marginal. Basada en este enfoque, el enlace de Sacramento (vía Merced), el enlace de Los Angeles a San Diego (vía el Inland Empire "Imperio Interior), y el proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont podrían financiarse por medio de financiamiento local, estatal, federal, o del sector privado, generando más excedente de ingresos mediante la reducción del costo requerido por la Autoridad para construcción.

La Autoridad y la Administración Federal de Ferrocarriles han desarrollado una asociación regional y local para desarrollar las secciones de la Segunda Fase y del proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont. Gobiernos regionales y locales siguen proporcionando mucho tiempo de su parte para apoyar estos procedimientos. La Asociación de Gobiernos de San Diego ha invertido ciento miles de dólares en estudios que apoyan el trabajo medioambiental de la sección de Los Angeles a San Diego. La Autoridad y la Comisión Regional Ferroviaria de San Joaquín (SJRRC) han desarrollado un acuerdo de fundación, y el SJRRC ha comprometido ser un socio local en la financiación del planeamiento y trabajo medioambiental para el proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont, al igual que para la sección del sistema de trenes de alta velocidad de Sacramento a Merced. En este año fiscal, el SJRRC ya ha asignado $3 millones de dólares para trabajo medioambiental en el proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont y la sección del sistema de trenes de alta velocidad de Sacramento a Merced.

El valor del apoyo para las secciones de la Segunda Fase y el proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont no deben ser subestimados. Agencias regionales y locales pueden y están ayudando a planear la preservación y protección del potencial de derecho de prioridad al igual que los temas que se tratan de uso local de la tierra y mejoras de transito. Esto es fundamental para que en un futuro se pueda construir en estas secciones. Es muy importante que continúe el trabajo en estos proyectos para que el derecho de prioridad pueda ser comprado y preservado en el futuro. Si no logramos proteger y preservar el derecho de prioridad para las secciones de la Segunda Fase y el proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont, es posible que no se pueda realizar la implementación de estos corredores en el futuro. Inversiones tempranas y mejoras incrementales a servicios de rieles existentes como mejoras al sistema de trenes ACE pueden promover rápidos beneficios para la comunidad. Esta propuesta podría crear nuevos patrones de viajes y ayudaría a construir vías que encajaran en las secciones de trenes de alta velocidad de la Primera Fase.

Como la sección de Sacramento a Merced encaja dentro del Sistema de Alta Velocidad y el Plan de la Primera Fase de Construcción.

La sección de Sacramento a Merced es parte de la Segunda Fase del sistema de trenes de alta velocidad de todo el estado. ¿Con el nuevo plan de negocios que se refiere a la construcción de la Primera Fase que durara hasta el 2030 y mucho después, la sección de Sacramento a Merced necesitaría esperar hasta después del 2030 para ser mejorada?

El equipo de la sección de Sacramento a Merced actualmente está haciendo un análisis de procesos alternativos que identifica, no solamente lo último en configuración compatible de alta velocidad, pero también un conjunto de mejoras provisionales que se pueden construir para mejorar servicios de rieles regionales en el corredor antes del 2030. Mejoras tempranas tienen que ser construidas con el entendimiento que seria para el proyecto a largo plazo. Las mejoras provisionales que se están considerando incluyen:

Mejoras provisionales de corto plazo

- Preservación del derecho de prioridad
- Explorar vías existentes para operaciones provisionales
- Cruces transitorios

Mejoras provisionales de medio plazo

- Adquisición del derecho de prioridad
- Vías de paso
- Secciones construidas de vías dedicadas para configuración final
- Pasos a nivel temporarios
- Paso a distinto nivel – puentes y pasos inferiores
- Estación de transferencia de tranvías/Amtrak del Sur-de-Sacramento
- Futura generación de trenes de ACE que van de Sacramento a Merced

Socios Regionales—Abriendo el camino

En Sacramento—***La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California*** está trabajando con la Ciudad de Sacramento para planear una nueva estación intermodal en el centro de la ciudad. Además de servir a la Ciudad Capitalina, esta nueva y moderna estación podría acomodar el RT tranvía de Sacramento, trenes del Capital Corredor y Amtrak, y ACE, como también trenes de Alta Velocidad de California.

En el Valle de San Joaquín—***La Comisión Regional Ferroviaria de San Joaquín*** fue una de las primeras agencias en formar una asociación con La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California. Junta, están creando un plan provisional para proporcionar servicio regional de ferrocarriles de Merced a Sacramento hasta cuando se construya la segunda fase del sistema de Trenes de Alta Velocidad de California—¡un concepto novedoso y emocionante!

El Consejo de Gobiernos de San Joaquín y el ***Consejo de Gobiernos de Stanislaus*** también son socios y partidarios de las mejoras regionales de los ferrocarriles y el servicio de trenes de alta velocidad en estas comunidades del Valle Central. La ***Ciudad de Manteca*** está lanzando un proceso de diseño basado en la comunidad para una nueva estación de transito. El Consejo de la ***Cuidad de Modesto*** acaba de pasar una resolución apoyando una Estación de Trenes de Alta Velocidad en el Centro de Modesto.

Dólares estatales y federales también se pueden usar en los segmentos de la Segunda Fase más temprano que tarde. Mientras que el Gobernador y la Legislatura del Estado de California han decidido usar la mayoría de los fondos para construcción de la primera fase, ellos cometieron miles de dólares de este año fiscal para seguir con el planeamiento, ingeniería, y trabajo medioambiental para los segmentos de la Segunda Fase—incluyendo el segmento de Sacramento a Merced. Apoyo adicional de los gobiernos estatales y federales se sigue buscando para permitir y llevar a cabo un reviso ambiental critico de la segunda fase.