

Sección San José a Merced & Implementación al Nivel Estatal

Plan de Negocio Revisado

En Abril de 2012, la Autoridad de Tren de Alta Velocidad de California aprobó un plan que identificó la sección operativa inicial del tren de alta velocidad, y proporciona beneficios a corto plazo con la electrificación del Corredor Caltrain, mejorando el Metrolink de California del Sur, y cerrando el espacio de ferrocarril entre Bakersfield y Palmdale. Estas inversiones iniciales mejorarán los servicios actuales, aumentarán el número de usuarios, y crearán las bases para ampliar el sistema ferroviario.

Este nuevo plan baja los gastos del proyecto por casi \$30 billones de dólares con la adopción de un enfoque "Mezclado," integrando alta-velocidad con sistemas ferroviarios actuales. Construcción de la Sección Operativa Inicial (IOS) comenzará en el Valle Central y conectará a pasajeros del Basin de Los Ángeles al sistema ferroviario de San Joaquin antes de 2018. Fase 1 Todo-Mezclado, que conecta al Área Bahía y el Basin de LA, tiene un costo previsto de \$68.4 billones de dólares con finalización antes de 2029.

1 Paso 1-Inversiones a Tiempo para Beneficios Inmediatos al Nivel Estatal

Construcción de infraestructura dedicada a HSR comienza en el Valle Central con el primer segmento del IOS. Servicios comenzarán en 2018. Mejoramientos de servicios actuales, como el uso compartido del Corredor Caltrain electrificado/mejorado entre San José y San Francisco y mejoramientos del Corredor Metrolink entre el Valle de San Fernando y Los Ángeles.

2 Paso 2-Operaciones Iniciales de Tren de Alta Velocidad

El próximo paso cumple la sección de 300-millas de Merced al Valle de San Fernando. Este servicio operará sin subsidio, y tendrá la potencial atraer inversión privada adicional para la ampliación del sistema HSR.

3 Paso 3-Sistema Electrificado de la Bahía al Basin (Construcción de Sección San José a Merced)

El tercer paso conecta al Valle Central y San José, estableciendo una conexión de alta-velocidad entre el Área Bahía y el basin de Los Ángeles. El Sistema Metrolink mejorado conectará al Valle de San Fernando y Estación Union de Los Ángeles. Servicio del Bahía al Basin comenzará en 2027.

4 Paso 4-Fase 1 Sistema Mezclado

En 2029, infraestructura de alta-velocidad dedicada extenderá del Valle de San Fernando a Estación Union de Los Ángeles, conectando el Corredor Metrolink mejorado a Anaheim y conectando a sistemas ferroviarios urbanos y suburbanos a lo largo de la region de Los Ángeles. Con eso, estará completa la Fase 1 de 520-millas de San Francisco a LA/Anaheim.

5 Paso 5-Fase 2

Fase 2 extiende a HSR de Sacramento a San Diego, acabando el sistema de 800-millas.



Transportación Eficaz Clave al Futuro de California

En los próximos 30 o 40 años, la población de California está proyectada para crecer por un número tan grande como la población actual del estado de Nueva York. Para que continúe moviendo el estado, y para que siga económicamente viable, California tendrá que añadir nueva capacidad significativa a la red de transportación. Estas inversiones, no importa cuales son, costarán billones de dólares para construir, y millones de dólares cada año para mantener.



California va por buen camino para guiar al país en el siglo 21 con la inversión del tren de alta velocidad. Sin el tren de alta velocidad, el estado calcula que se necesita más de \$158 billones de dólares de inversión en carreteras nuevas, puertos de embarque, y pistas de aterrizaje antes de 2033. El tren de alta velocidad costará menos de la mitad de eso (\$68.4 billones de dólares). Caltrans calcula que se necesitará \$133 billones de dólares para gastos de operaciones y mantenimiento de infraestructura en los próximos 50 años. Pasajeros del tren de alta velocidad cubrirán los gastos de operaciones y mantenimiento del sistema.

Gastos Calculados de Infraestructura de Transportación Necesaria



Creación de puestos de trabajo

- Construcción del segmento inicial del IOS generará 100,000 años-de-trabajo en los próximos cinco años.
- Construcción del sistema mezclado en Fase 1 – el Área Bahía a California del Sur – generará 990,000 años-de-trabajo en quince años, un promedio de 66,000 anualmente.

“Agradezco a la Administración Brown y La Autoridad Tren de Alta Velocidad por bajar costos del proyecto y acelerar la finalización del Segmento Operativo Inicial... Fresnoanos sacarán provecho del estímulo económico que viene con 20,000 puestos de trabajo de construcción bien pagado, y el beneficio a largo plazo de viajar alrededor el área de Los Ángeles rápidamente y con menos gastos.”

Ashley Swearengin
Alcalde de Fresno

Financiamiento del Proyecto

- Recursos estatales, privados, federales, y locales requeridos
- \$6 billones de dólares identificados para el segmento inicial del IOS
 - \$3.3 billones de dólares federal
 - \$2.7 billones de dólares Prop. 1A
- Nuevo financiamiento identificado antes de construcción adicional
- Número de usuarios e ingresos facilitarán inversión privada
- Opción alternativa de Cap-and-Trade

“En diez años, Californianos podrán viajar a través del Valle Central al Basin de Los Ángeles en la mitad del tiempo requerido para manejar un auto... este plan revisado es audaz, práctico, y de nuevo pone a California un paso por delante.”

Edmund G. Brown
Gobernador de California

Beneficios Ambientales y Calidad de Vida Mejorada

- 320 billones menos de millas viajadas por un vehículo en 40 años
- 146 millones de horas en tráfico guardadas anualmente
- Reducciones significativas de emisiones de CO2
- 237 millones de galones de combustible de auto guardados anualmente
- 35 millones de galones de combustible de aviación guardados anualmente

