

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 beneficiaría 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 (SJRRRC) han desarrollado un acuerdo de fundación, y el SJRRRC 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 SJRRRC 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 el Proyecto del Corredor de Altamont encaja dentro del Sistema de Alta Velocidad y el Plan de la Primera Fase de Construcción.

El Proyecto del Corredor de Altamont es un proyecto de rieles para pasajeros separado. Su enfoque es para servir las necesidades regionales, que complementara al sistema de tren de alta velocidad del estado pero sería diseñado para velocidades más lentas. ¿Con el nuevo plan de negocios que se refiere a la construcción de la Primera Fase que durara hasta el 2030 y mucho después, el Corredor de Altamont necesitaría esperar hasta después del 2030 para ser mejorada?

El Proyecto del Corredor de Altamont actualmente está acabando 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 operaciones en el futuro próximo antes del 2030. Mejoras tempranas tienen que ser construidas con el entendimiento que sería para el proyecto a largo plazo. Las mejoras provisionales que se están considerando incluyen:

Mejoras provisionales de corto plazo

- Adquisición y preservación del derecho de prioridad
- Mejoras de intersección a nivel
- Vías secundarias

Mejoras provisionales de medio plazo

- Pista dedicada
- Paso a distinto nivel—puentes y pasos inferiores
- Estación intermodal de Union City
- Túneles—Paso de Altamont, Cañón de Niles

Socios Regionales—Abriendo el camino

En el Valle de San Joaquín—La **Comisión Regional de Ferrocarriles de San Joaquín** fue una de las primeras agencias en formar una asociación con La Autoridad de Ferrocarriles de Alta Velocidad de California. Juntos, ellos crearon un plan para modernizar el sistema pre-existente de trenes del Altamont Commuter Express (trenes veloces de cercanías) y enlazarlo con una red de trenes de alta velocidad en todo el estado como un servicio de aportación para maximizar el número de pasajeros. Originalmente se había previsto como un servicio de tren de cercanías de alta velocidad con enlaces entre las estaciones futuras de trenes de alta velocidad de Stockton, Modesto y San José. Ahora, esta idea se está ampliando para proporcionar servicio regional de ferrocarriles de Merced a Sacramento provisionalmente hasta que se construye 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. La **Ciudad de Manteca** ha lanzado un proceso de diseño basado en la comunidad para una nueva estación de tránsito. Brent Ives, el alcalde de la **Ciudad de Tracy**, ha sido un gran partidario vocal en crear una estación de tránsito (eje) para traer los Trenes de Alta Velocidad de California y el “Super Ace” al centro de la ciudad.

En el Tri-Valle—La **Ciudad de Livermore**, La **Comisión Asesora de Tri-Valle de Póliza de Ferrocarriles Regionales**, y activistas de la comunidad están avanzando el esfuerzo de ampliar **BART** hasta Livermore. Los planificadores del Proyecto Ferroviario del Corredor de Altamont han estado coordinando con ellos para explorar la posibilidad de una conexión al Bart a una futura Estación Intermodal de Livermore. La **Comisión de Transporte Metropolitana** y La **Comisión de Transporte del Condado de Alameda** también están proporcionando liderazgo para una posible estación de tránsito intermodal.

En el Este de la Bahía—**Union City** está planeando una estación intermodal nueva y dinámica que pudiese proporcionar acceso a una variedad de servicios, incluyendo BART, servicio de tren Caltrain Dumbarton, el Capital Corridor, el tren de Super ACE, y autobuses locales. Nuevo desarrollo se prevé alrededor de la estación para crear un barrio habitable y accesible que ayudaría aumentar el número de pasajeros de tránsito y que le puede ofrecer a los residentes un mejor nivel de vida.

El **Grupo Trabajando para la Asociación del Corredor de Altamont** es una colaboración de agencias que provee dirección y planificación. Sus objetivos son integrar tránsito, maximizar la eficiencia, y mejorar la red de transporte regional.



U.S. Department of Transportation
Federal Railroad Administration



CALIFORNIA High-Speed Rail Authority



SAN JOAQUIN REGIONAL RAIL COMMISSION



Alameda County Transportation Commission



TRI-VALLEY POLICY ADVISORY COMMITTEE