

# *Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank*



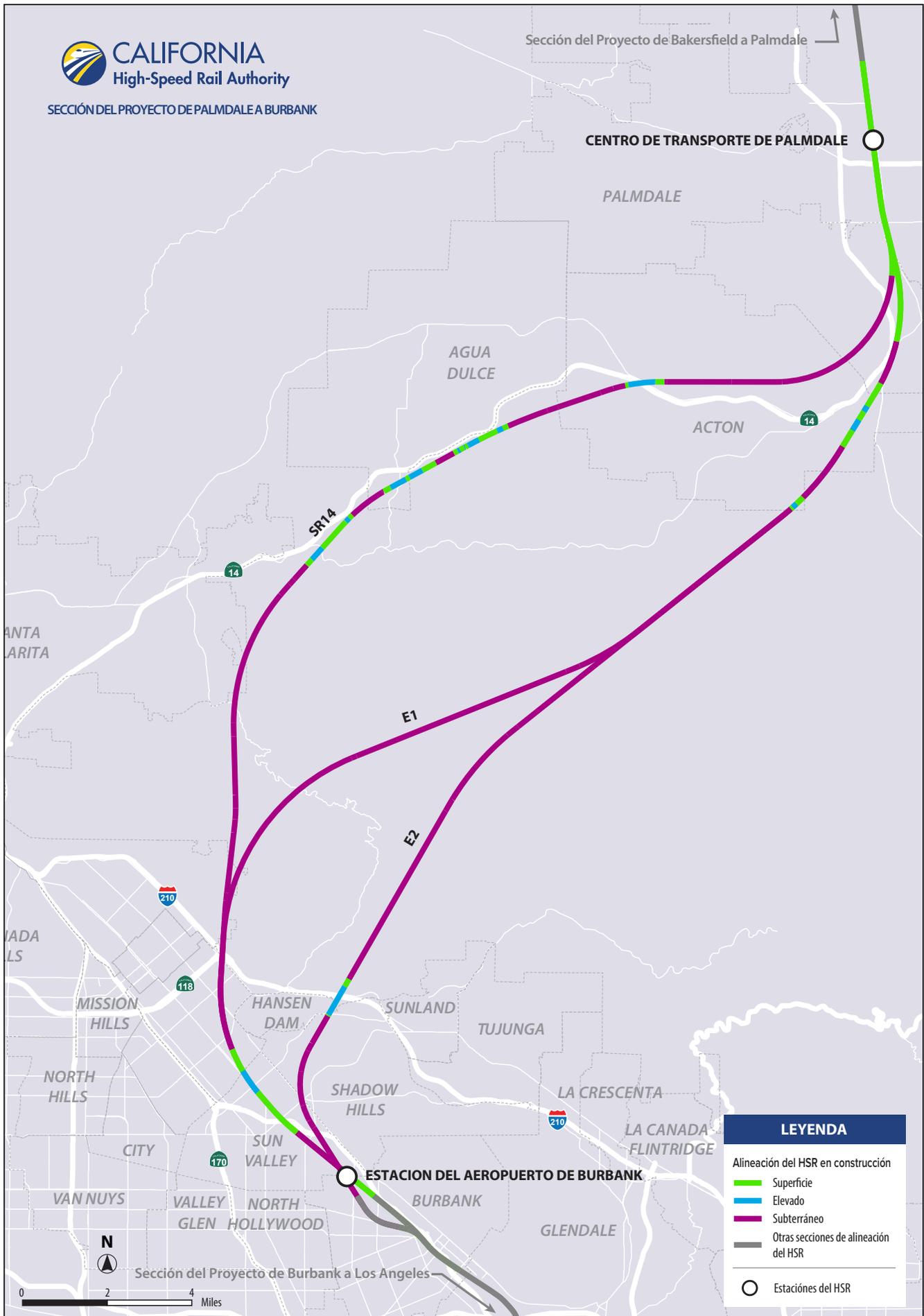
## **RESUMEN DE LA SECCIÓN DEL PROYECTO**

La sección del Proyecto de Palmdale a Burbank forma parte de la primera fase del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California que conecta el Valle del Antílope con el Valle de San Fernando y que traerá los servicios ferroviarios de alta velocidad al área urbana de Los Ángeles.

El proyecto contempla tres posibles trazados a lo largo de un corredor de aproximadamente 40 millas, conocido como Ruta Estatal 14, E1 y E2. Las estaciones propuestas se ubicarían en el Centro de Transporte de Palmdale y cerca del Aeropuerto Hollywood Burbank.

## **PUNTOS DESTACADOS DE LA SECCIÓN DEL PROYECTO**

- Conecta la estación de Palmdale con el Aeropuerto Hollywood Burbank a través del ferroviario de alta velocidad con un recorrido de 15 a 20 minutos
- Brinda nuevas oportunidades para el desarrollo económico y conexiones con múltiples destinos y opciones de transporte
- Las estaciones actuales y futuras de Metrolink conectarían el sistema ferroviario de alta velocidad con la región



Sección del Proyecto de Bakersfield a Palmdale

CENTRO DE TRANSPORTE DE PALMDALE

PALMDALE

AGUA  
DULCE

ACTON

SR 14

E1

E2

MISSION  
HILLS

HANSEN  
DAM

SUNLAND

TUJUNGA

NORTH  
HILLS

SHADOW  
HILLS

LA CRESCENTA

LA CANADA  
FLINTRIDGE

CITY

SUN  
VALLEY

ESTACION DEL AEROPUERTO DE BURBANK

VAN NUYS

VALLEY NORTH  
GLEN HOLLYWOOD

BURBANK

GLENDALE



Sección del Proyecto de Burbank a Los Angeles



**LEYENDA**

Alineación del HSR en construcción

Superficie

Elevado

Subterráneo

Otras secciones de alineación del HSR

Estaciones del HSR

## PROCESO AMBIENTAL

En 2001, la Autoridad, en colaboración con la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, en inglés) inició un proceso escalonado de revisión ambiental del sistema ferroviario de alta velocidad en todo el estado según los requerimientos de la Ley sobre Calidad Ambiental de California (CEQA, en inglés) y la Ley Nacional sobre Política Ambiental (NEPA, en inglés). El informe final de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS del Programa Estatal) del primer-nivel del 2005 del Programa Ferroviario de Alta Velocidad de California, describía la alineación del programa, que incluía un corredor entre Palmdale y Los Ángeles. El desarrollo del documento ambiental para la Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank continúa avanzando y se estima que en la primavera de 2017 se publicará un documento preliminar que incluirá audiencias públicas, así como otras oportunidades de representación y aportación de comentarios por parte de la opinión pública. Este proceso de planificación en curso posteriormente también permitirá otras actividades de participación por parte del público. El calendario de actividades es el siguiente:

## CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

2007	2010-2015	2016	2017
Reuniones de evaluación en Glendale, Los Ángeles, Sylmar y Palmdale	Informe Preliminar de Análisis de Alternativas (2010)  Informes Suplementarios de Análisis de Alternativas (2012, 2014, 2015)  Reuniones de Re-evaluación en siete ubicaciones (2014)	Informe Suplementario de Análisis de Alternativas  Desarrollo Continuo de Alternativas  Identificación de una Alternativa Preliminar Preferida	Documento Ambiental Preliminar  Audiencias Públicas  Documento Ambiental Final

### ◀ PARTICIPACIÓN PÚBLICA ▶



## ESTADO ACTUAL DEL PROGRAMA

La Autoridad sigue centrada en tres objetivos fundamentales:

1. Iniciar servicios de pasajeros del ferroviario de alta velocidad tan pronto como sea posible.
2. Realizar inversiones estratégicamente y concurrentes a lo largo del sistema que quedará interconectado con el tiempo.
3. Destinar segmentos adicionales para construcción a medida que se hagan fondos disponibles.

El sistema de la Fase 1 que por última instancia conectará el área de la bahía de San Francisco con la cuenca de Los Ángeles a través del Valle Central se ejecutará en forma secuencial a fin de maximizar los fondos federales y estatales actualmente disponibles y poder completar así la primera línea del ferroviario de alta velocidad en 2029. La Línea entre Silicón Valley y el Valle Central, que conectará San José con la zona norte de Bakersfield, es totalmente financiable con un costo de \$20,700 millones y estará operativa en 2025.

La Autoridad, junto con nuestros socios, está invirtiendo \$4,000 millones en una serie de proyectos y de mejoras de conectividad regional significativa en el corredor entre Burbank y Anaheim, incluyendo el Corredor de Tránsito Regional de Metro y el Proyecto de Control Positivo de Trenes de Metrolink. Asimismo, la Autoridad está buscando activamente obtener fondos federales por valor de \$2,900 millones a fin de extender la línea inicial hasta San Francisco y Bakersfield, así como para completar una conexión con Merced, obras que estarán totalmente operativas en 2025.

## EL FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD CONECTARA AL ESTADO MEJOR Y MEJORARA NUESTRAS REGIONES DE LAS SIGUIENTES MANERAS:



### ***Aumentará la movilidad***

Mejorará la movilidad frente al crecimiento demográfico, estimándose que la población del estado aumentará a 50 millones en 2050.



### ***Alternativa necesaria***

Proporcionará un medio más conveniente y productivo de viajar y nuevas oportunidades de colaboración de negocios.



### ***Mejor calidad del aire***

Mejorar la calidad del aire – con menos personas usando sus autos o el avión y usando un medio limpio como el ferroviario.



### ***Crecimiento de empleo***

Estimulará la generación de empleos en todo el estado – actualmente con las obras de construcción y en el futuro con el mantenimiento y operaciones.

## TREN DE ALTA VELOCIDAD: CONECTANDO Y TRANSFORMANDO A CALIFORNIA

La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (Autoridad) es responsable de la planificación, el diseño, la construcción y la operación del primer sistema ferroviario de alta velocidad del país. El ferroviario eléctrico de alta velocidad de California conectará las mega-regiones del estado, contribuyendo al desarrollo económico y a un medioambiente más limpio, creando empleos y preservando las tierras dedicadas a la agricultura y las zonas protegidas. Para el 2029 el sistema funcionará entre el área de la bahía de San Francisco y la cuenca de Los Ángeles con recorridos en menos de tres horas y con una capacidad de velocidad de más de 200 millas por hora. En el futuro, el sistema se extenderá hasta Sacramento y San Diego, abarcando así un total de 800 millas y hasta 24 estaciones. Además, la Autoridad está trabajando junto con los socios regionales para implementar un plan de modernización ferroviario en todo el estado que pretende invertir miles de millones de dólares en las líneas locales y regionales de ferrocarriles a fin de satisfacer las necesidades de transporte del estado en el siglo 21.



@cahsra



facebook.com/  
CaliforniaHighSpeedRail



@cahsra



youtube.com/  
CAHighSpeedRail