



## AUTORIDAD FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD DE CALIFORNIA

La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (Autoridad) es responsable de planificar, diseñar, construir y operar el primer sistema ferroviario de alta velocidad de la nación. El ferrocarril de alta velocidad de California conectará las mega-regiones del estado, contribuirá al desarrollo económico y producirá un medioambiente más limpio, creará puestos de trabajo y preservará las tierras agrícolas y protegidas. Para el año 2029, el sistema recorrerá desde San Francisco hasta la cuenca de Los Ángeles en menos de tres horas a velocidades capaces de superar las 200 millas por hora. El sistema eventualmente se extenderá hasta Sacramento y San Diego, alcanzando un total de 800 millas con hasta 24 estaciones. Asimismo, la Autoridad está trabajando con los socios regionales para implementar un plan de modernización de la red ferroviaria en todo el estado que invertirá miles de millones de dólares en líneas ferroviarias locales y regionales para satisfacer las necesidades de transporte del estado del siglo 21.

## BENEFICIOS DEL PROGRAMA DE FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD

- Reduce la congestión en las carreteras de California y en los aeropuertos - algunos de los más activos del país.
- Prepara al estado para una población proyectada de 50 millones en 2050.
- Cuesta miles de millones de dólares menos que seguir invirtiendo sólo en carreteras y aeropuertos en declive de California.
- Conecta las principales regiones del estado - el área de la bahía, el Valle Central y el sur de California - enlazando sus economías.
- Conecta empresas con clientes, y amplía las oportunidades para los trabajadores, empleadores, estudiantes y visitantes.
- Beneficia al medio ambiente mejorando la calidad del aire y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Instigará la planificación sustentable de la comunidad a través del uso inteligente de la tierra y el desarrollo orientado al transporte, que también puede reducir la presión para convertir las tierras agrícolas y otras áreas naturales para el desarrollo.

## ¿QUÉ SIGUE?

Los comentarios del público, personas interesados y las agencias hasta la fecha han informado y continúa dando forma al desarrollo de alternativas de rutas de la bifurcación del Valle Central. El enlace con las partes interesadas del Valle Central continuará a través de la publicación del borrador del SEIR / SEIS, el cual se anticipa en el otoño del 2015, para la revisión y comentarios del público. En un esfuerzo para avanzar en la selección de la alternativa preferida y eliminar gran parte de la incertidumbre acerca de este proceso, la Autoridad buscará la opinión de los interesados y las agencias para informar el proceso de selección de una alternativa preferida preliminar a mediados de 2015, la cual sea incluida en el borrador del SEIR / SEIS. Tras las audiencias públicas y la finalización del período de comentarios públicos, la Autoridad seguirá trabajando con las partes interesadas para abordar los comentarios, identificar la ruta preferida y finalizar y distribuir el EIR / EIS, el cual se anticipa a mediados de 2016. La Mesa Directiva considerará la certificación de la SEIR / SEIS Final y aprobación del proyecto a finales de 2016.

## PROYECTO: Bifurcación en el Valle Central en la sección de Merced a Fresno



## INFORMACIÓN GENERAL DE LA BIFURCACIÓN EN EL VALLE CENTRAL

El Valle Central sirve como la columna vertebral del sistema ferroviario de alta velocidad que conecta la Bahía de San Francisco con el sur de California. En el sistema de 800 millas, la sección de Merced a Fresno es de 60 millas de largo y generalmente sigue una ruta paralela a la carretera 99 a través del estrecho norte del Valle de San Joaquín. La bifurcación en el Valle Central está localizada cerca de la Ciudad de Chowchilla y servirá como la unión del sistema hacia el oeste a San Francisco y el norte de Sacramento (que conecta con la sección de Merced a Sacramento) y sur a Fresno hasta Los Angeles (conectando a la sección de Merced a Fresno y otras secciones al sur).

## ¿DÓNDE ESTAMOS AHORA?

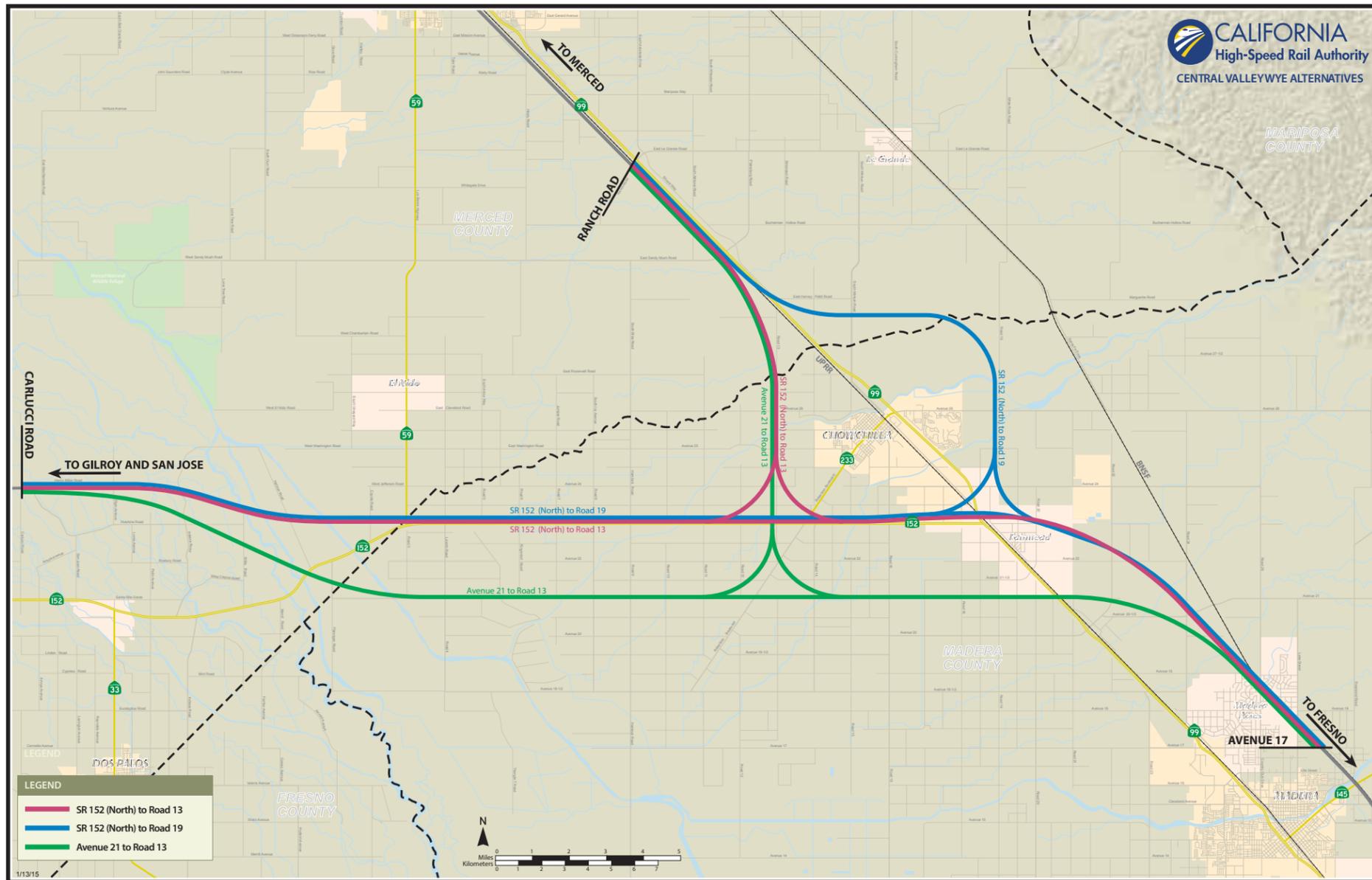
La Mesa Directiva de la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (Autoridad) certificó la Declaración Final del Informe de Impacto Ambiental / Declaración de Impacto Ambiental (Final EIR / EIS por sus siglas en inglés) para la sección del programa de Merced a Fresno a principios del 2012. En ese momento, la Mesa Directiva determinó que alternativas adicionales deben ser estudiados e incluidos en un informe posterior suplementario del Informe de Impacto Ambiental / Declaración de Impacto Ambiental (SEIR / SEIS por sus siglas en inglés).

Desde 2012, el Director Regional del Valle Central de la Autoridad, con el apoyo del equipo dedicado a la bifurcación en el Valle Central, ha trabajado con las partes interesadas y las agencias para identificar una gama de rutas alternativas factibles para la zona de la bifurcación del Valle Central. Catorce rutas fueron considerados originalmente, y basándose en sugerencias de los interesados se redujeron a seis y luego a cuatro rutas. Estas cuatro rutas potenciales fueron presentadas a las agencias reguladoras y al público para su revisión y retroalimentación a principios de 2013. Después de las reuniones comunitarias a principios del 2013, continuo el acercamiento comunitario y las conversaciones con el fin de definir las alternativas para la bifurcación del Valle Central que abarcaran las preocupaciones de los interesados y de las agencias.

Tras la participación de los interesados, indagación continua y participación de las agencias reguladoras, el personal de la Autoridad recomienda tres alternativas para la evaluación detallada en el SEIR / SEIS. Todas las alternativas de ruta propuestas para el área de la bifurcación del Valle Central aún están sujetas a cambios, mientras la Autoridad busca abordar las preocupaciones de las partes interesadas y de las agencias.



# Alternativas para la bifurcación en el Valle Central recomendadas para estudio en la SEIR/SEIS



Preliminares y sujetas a cambio

## HORARIO DE HITO del Valle Central Wye

2015	PRINCIPIOS	Presente Wye Alternativas Recomendadas para el Estudio en el SEIR/SEIS y recopilar información
	VERANO	Identificar la alternativa preferida preliminar
	OTOÑO	Liberar el borrador del SEIR / SEIS
2016	INVIERNO	Revisión pública y comentarios en el borrador del SEIR/SEIS
	VERANO	Seleccionar la alternativa preferida y liberar el Final SEIR/SEIS
		Aprobación y permiso del proyecto

## Una Gama de Alternativas Consideradas



En el 2012, basado en los comentarios de las partes interesadas y la Mesa Directiva de la Autoridad dirigido evaluación adicional de posibles alternativas de Wye. Alternativas de Wye catorce eran consideradas, y a principios de 2013, cuatro de ellas fueron recomendado para el estudio adicional.



A principios del 2013, se presentaron cuatro alternativas para la opinión pública y concurrencia del las agencias reguladoras. Desde entonces, los comentarios han resultado en refinamientos adicionales a las tres alternativas y la retirada de la ruta SR-152 (sur) a la Calle 18. Las tres alternativas recomendadas para el estudio detallado en las SEIR/SEIS se muestran en el mapa de arriba.