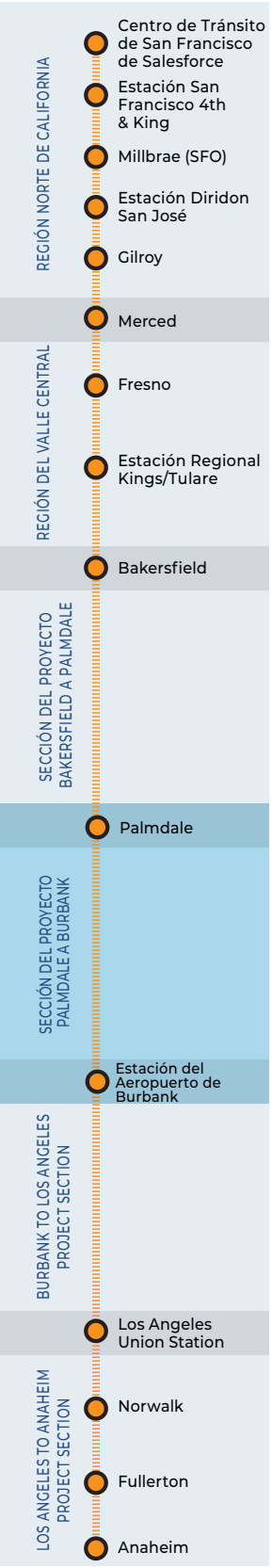
CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

SECCIÓN DEL PROYECTO DE PALMDALE A BURBANK

otoño 2020



VISIÓN GENERAL

La Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank es parte de la Fase 1 del Sistema de Trenes de Alta Velocidad de California que conecta el Valle del Antílope con el Valle de San Fernando, que traerá el servicio de tren de alta velocidad al área urbana de Los Ángeles con una nueva línea de ferrocarril moderna que reduce el tiempo de viaje entre el Valle del Antílope y la Cuenca de Los Ángeles.

Esta sección del proyecto conectará dos centros de población clave en el condado de Los Ángeles con centros de transporte multimodal en la Estación Central de Transporte de Palmdale y en la Estación del Aeropuerto Hollywood Burbank. Estas ubicaciones de estaciones proporcionarán un enlace adicional entre el Valle del Antílope, la Cuenca de Los Ángeles, el estado y el resto de los EE. UU. a través de conexiones eventuales con el aeropuerto de Burbank y otros trenes de alta velocidad.

ASPECTOS CLAVE DEL PROYECTO

La Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank va a:

- **Proporcionar una nueva conexión entre el centro y sur de California y la red de transporte estatal**
- **Conectar la Estación del Centro de Transporte de Palmdale con la Estación del Aeropuerto de Hollywood Burbank mediante un viaje de 15 a 20 minutos en tren de alta velocidad**
- **Brindar nuevas oportunidades de desarrollo económico y conexiones a muchos destinos y opciones de transporte**
- **Conectar el tren de alta velocidad a la región a través de las estaciones de Metrolink existentes y planificadas**
- **Mejorar el rendimiento y la seguridad mientras reducir la contaminación mediante el uso de tecnología de señalización de próxima generación (Control positivo de trenes [PTC], barreras de intrusión y sistema de alerta, alerta temprana de terremotos y más)**
- **Brindar oportunidad de conexión en Palmdale para trenes de alta velocidad entre Las Vegas y Los Ángeles**

PROCESO AMBIENTAL

En el 2001, la Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California (Autoridad), en cooperación con la Administración Ferroviaria Federal (FRA), inició un proceso de revisión ambiental por niveles para el sistema ferroviario de alta velocidad en todo el estado según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley de Política Ambiental (NEPA). El Informe Final de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (Programa Estatal EIR/EIS) del Programa de Trenes de Alta Velocidad de California 2005 de Nivel 1 describía la alineación del programa, que incluye un corredor entre Palmdale y Los Ángeles.

Hoy, la Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank está avanzando con el desarrollo del Borrador de Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental de Nivel 2 (Borrador de EIR/EIS). Una función del proceso EIR/EIS bajo CEQA y NEPA es estudiar los impactos ambientales de la Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank en las áreas de la alineación. El Primer EIR/EIS proporcionará resultados de estudios y análisis con respecto a varias áreas de impacto ambiental, incluido el tráfico, la calidad del aire, el ruido, la vibración, la estética y más. Otra función del proceso EIR/EIS es evaluar diferentes configuraciones para construir las Secciones del Proyecto de Palmdale a Burbank (llamadas alternativas de construcción).

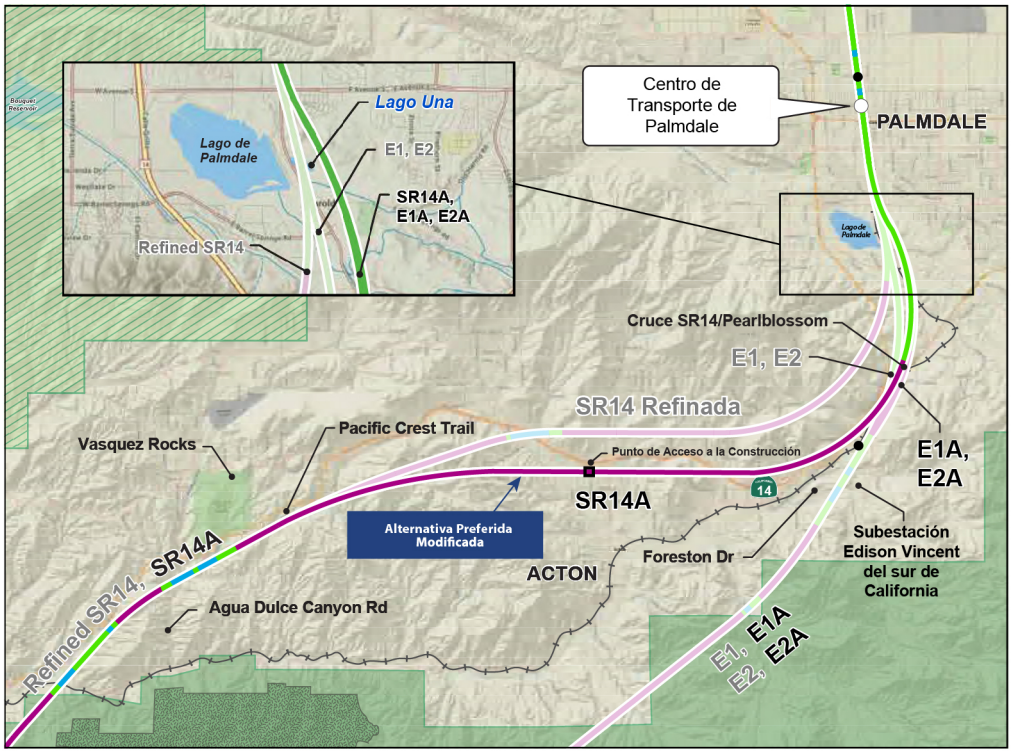
Se anticipa que el Primer EIR/EIS para la Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank se lanzará en la primavera de 2021 e incluirá seis alternativas de construcción, incluyendo las tres alternativas originales y las tres alternativas modificadas (discutidas con más detalle a continuación). Luego, la Autoridad solicitará aportes mediante la realización de reuniones con el público y las entidades/agencias públicas relevantes, asi como mantener un periodo para recibir comentarios de las agencias oficiales y del publico. El público tendrá un mínimo de 45 días calendario después de la publicación del Borrador EIR/EIS para revisar y comentar. El público tendrá acceso al Primer EIR/EIS en el sitio web de la Autoridad y las copias estarán disponibles para su revisión en las oficinas de la Autoridad en Sacramento y Los Ángeles durante los días/horas de apertura, sujeto a las directivas de seguridad y salud pública del coronavirus. Las copias y/o version electrónica del Primer EIR/EIS también estarán disponibles, si las circunstancias lo permiten, en los mostradores de información pública (bibliotecas, ciudades, etc.) en toda la sección del proyecto durante el horario en que las instalaciones estén abiertas. Todos los comentarios serán aceptados y recibirán una respuesta por escrito en el EIR/EIS final.

PROCESO AMBIENTAL

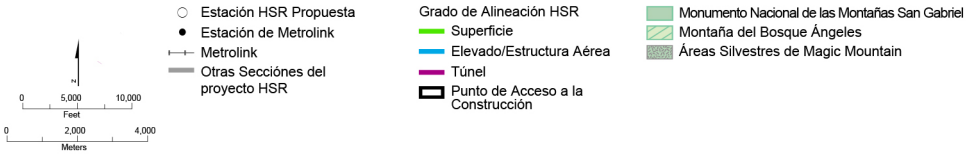
Alternativas de Construcción modificadas: SR14A, E1A y E2A

La Autoridad ha trabajado continuamente con las agencias públicas y las partes interesadas de la comunidad para incorporar mejoras al diseño que eviten o minimicen aún más los impactos potenciales a las instalaciones existentes, usos de la tierra, recursos ambientales y comunidades. Teniendo en cuenta los aportes de las partes interesadas, la Autoridad ha desarrollado alternativas de construcción modificadas que se incluirán en el proceso de revisión ambiental. Una consideración importante en el desarrollo de alternativas adicionales fue la reducción de los impactos potenciales a los recursos acuáticos sensibles al sur de Palmdale, incluyendo Lago Una. Cada alternativa de construcción tiene puntos de anclaje idénticos en la Estación Central de Transporte de Palmdale y en la Estación del Aeropuerto Hollywood Burbank. Las alternativas de construcción modificadas se denominan SR14A, E1A y E2A. Las alternativas anteriores SR14 Refinada, E1 y E2 todavía se incluyen en la revision ambiental, sumando un total de seis alternativas de construcción que serán analizados en el borrador EIR/EIS.

Alternativas de Construcción Modificadas y Alternativa Preferida Modificada



VERSIÓN PRELIMINAR / SUJETO A CAMBIOS - NO SE DETERMINA LA ALINEACIÓN HSR
Fuente: Autordiad HSR, 10/2018 Basecamp Fuente: National Geographic 2016



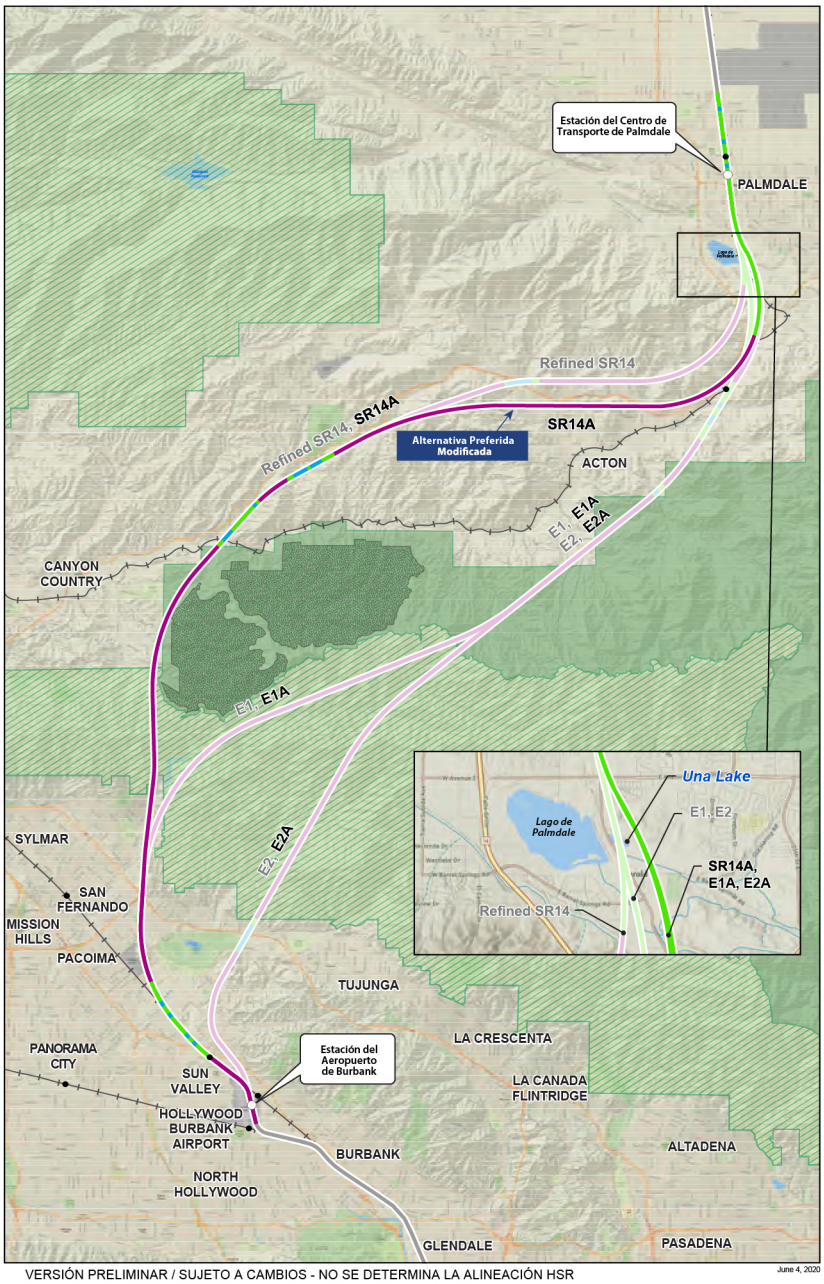
Las alternativas de construcción E1A y E2A comparten la misma alineación desde Lago Una hasta Acton. Ambos ingresan a un corto túnel en mina cerca del cruce SR14/Pearblossom, que sale a la superficie antes de la subestación Edison Vincent del sur de California. Después de cruzar por debajo de Foreston Drive, estas alternativas se unen a la alineación original E1/E2 y son idénticas a las alternativas E1 y E2 desde este punto hacia el sur hasta la estación del Aeropuerto Hollywood Burbank.

Alternativa Preferida Modificada: SR14A

En noviembre de 2018, el personal de la Autoridad presentó la Alternativa SR14 Refinada a la Junta Directiva de la Autoridad como la Alternativa Preferida (PA) para la Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank. En agosto de 2020, el director ejecutivo de la Autoridad enmendó la alternativa preferida a SR14A e incluyó tres alternativas modificadas en la descripción del proyecto. Según la recomendación del gerentede la Autoridad a la Junta Directiva en agosto de 2020, la Alternativa Preferida es ahora la alternativa SR14A como se describe anteriormente. Tiene aproximadamente 41 millas de largo y conecta la Estación Central de Transporte de Palmdale y la Estación del Aeropuerto de Hollywood Burbank. Utilizará el derecho de paso existente de Metrolink en la medida de lo posible durante aproximadamente tres millas en el Valle de San Fernando. La PA ya no cruza el Lago Una y minimiza los impactos en los humedales cercanos. Como resultado, la PA es subterránea a través de la comunidad de Acton, el Bosque Nacional Ángeles (ANF) y el Monumento Nacional de las Montañas San Gabriel (SGMNM).

La SR14A está en la superficie (a nivel) al este de Lago Una y luego avanza hacia un túnel cerca del cruce SR14 / Pearblossom. SR14A está en un túnel a través de Acton y resurge al suroeste de las Rocas Vasquez cerca de Camino del Cañón Agua Dulce.
SR14A también es subterráneo donde cruza el Sendero de Pacific Crest, evitando impactos en el sendero. SR14A enlaza con la alineación original SR14 Refinada erca del cruce del río Santa Clara y es idéntica a la alternativa Refined SR14 desde este punto hacia el sur hasta la estación del aeropuerto Hollywood Burbank.

Alineaciones Alternativas de Palmdale a Burbank



VERSIÓN PRELIMINAR / SUJETO A CAMBIOS - NO SE DETERMINA LA ALINEACIÓN HSR
Fuente: Autordiad HSR, 10/2018 Basecamp Fuente: National Geographic 2016

June 4, 2020

Estación HSR Propuesta
Estación de Metrolink
Metrolink
Otras Secciónes del proyecto HSR

HSR Alignment Grade
Superficie
Elevado/ Estructura Aérea
Túnel
Punto de Acceso de la Construcción

Monumento Nacional Montañas San Gabriel
Montañas del Bosque Ángeles
Áreas Silvestres de Magic Mountain

0 5,000 10,000 Feet
0 2,000 4,000 Meters

Note: *La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido realizadas por el Estado de California de conformidad con el Código 23 de los Estados Unidos 327 y un Memorando de Entendimiento (MOU) con fecha del 23 de julio de 2019, y ejecutado por la Administración Federal de Ferrocarriles y el Estado de California. Según ese memorando de entendimiento, la Autoridad es la agencia líder del proyecto en virtud de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA).*

CRONOGRAMA DEL PROCESO AMBIENTAL

Noviembre de 2018
Alternativa Preferida por el estado (SR14 refinada) Presentada a la Junta de la Autoridad

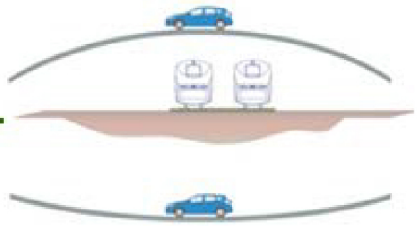
Agosto de 2020:
Alternativa Preferida Modificada (SR14A) presentada ala junta de autoridad

Primavera de 2021:
Lanzamiento del Primer EIR/EIS, Comentario público y de la Agencia. Periodo de Audiencias Públicas

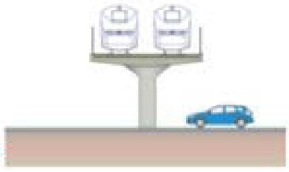
Contestaciones de Comentarios e Inclusion en EIR / EIS final

Primavera/Verano 2022:
Aprobación Final del Proyecto y EIR/EIS

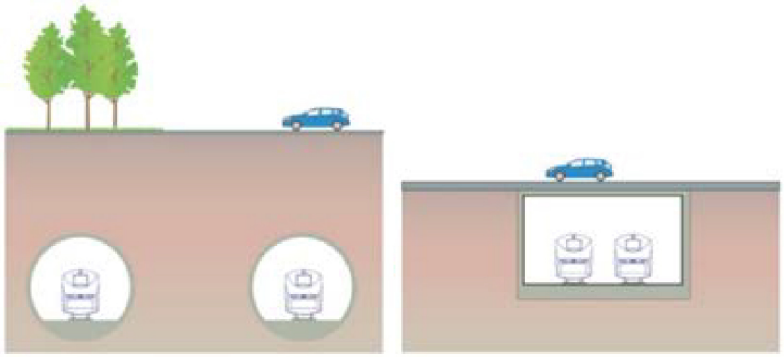
SUPERFICIE



ELEVADO



SUBTERRÁNEO



CARACTERÍSTICAS DEL TRAZADO

La sección del proyecto de Palmdale a Burbank se extiende aproximadamente de 35 a 41 millas (según la alternativa) entre la estación del centro de transporte de Palmdale propuesta y la estación del aeropuerto de Hollywood Burbank. La Sección del Proyecto de Palmdale a Burbank incluiría secciones de vías superficiales (a nivel), elevadas y subterráneas con diferentes perfiles. La infraestructura dedicada y separada por niveles necesaria para operar trenes de alta velocidad tiene requisitos de alineación más estrictos que los necesarios para trenes de menor velocidad. Los tramos en superficie estarían a nivel o sobre material de relleno. Los tramos elevados estarían sobre estructuras elevadas (puentes o viaductos). Los tramos subterráneos estarían en trincheras con muros de contención o túneles.

Centro de Transporte de Palmdale

Bosque Nacional Ángeles

Aeropuerto de Hollywood Burbank