

SECCIÓN DEL PROYECTO SAN JOSÉ A MERCED

El Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California está siendo diseñado para minimizar los impactos sobre los corredores biológicos importantes, contribuir a los planes de mejora del paso de los animales silvestres y mitigar los impactos sobre el movimiento de los animales silvestres de acuerdo con la Proposición 1A aprobada por los votantes de California. La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (Autoridad) ha estado analizando el movimiento de la vida silvestre y las opciones de mitigación desde 2001. El objetivo es limitar, cuando sea factible, la medida en que el sistema ferroviario de alta velocidad puede presentar una barrera adicional para el movimiento natural de un animal, y mejorar el movimiento si existen barreras en la actualidad. Los diseños permeables para la vida silvestre también ayudan a mitigar los impactos sobre las especies protegidas por la Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción (FESA, por sus siglas en inglés) y la Ley de Especies en Peligro de Extinción de California (CESA, por sus siglas en inglés).

Para la Sección del Proyecto San José a Merced, se utilizó un enfoque sistemático para evaluar los efectos en el movimiento de la vida silvestre debidos al proyecto ferroviario de alta velocidad. Además, la coordinación con los grupos de conservación locales y regionales a lo largo del proceso de diseño de esta sección del proyecto y revisión ambiental proporcionó información valiosa y conocimiento sobre el terreno. La Autoridad ha adoptado una variedad de medidas de mitigación adaptadas a la naturaleza de los impactos en toda la sección. Cuando se utilice el derecho de paso existente, la Autoridad se asegurará de que se proteja o mejore la permeabilidad de la vía guía. En otras zonas, como el Paso Pacheco, se propone un paso superior. En el Área Ecológica de Pastizales y sus alrededores, se propone secciones de viaductos, recintos en la vía guía y pasos inferiores dedicados.

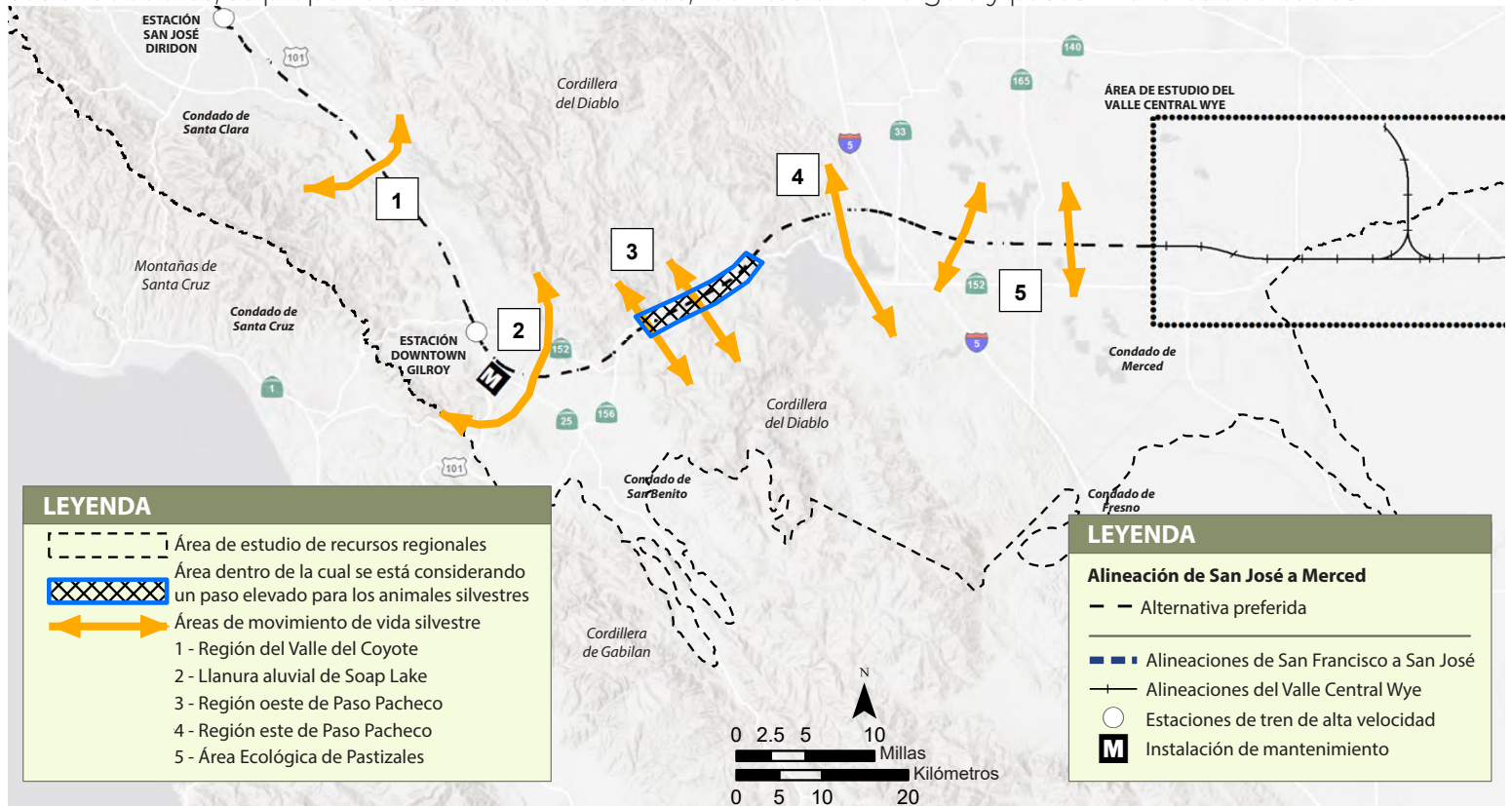


Figura 1. Muestra la Alternativa Preferida entre San José, Gilroy y el Valle Central, así como la ubicación de las áreas que son importantes para el movimiento de la vida silvestre, incluyendo las siguientes:

- 1) Valle del Coyote: Movimiento este-oeste entre la Cordillera del Diablo y las Montañas de Santa Cruz.
- 2) Llanura aluvial de Soap Lake al sur y al oeste de Gilroy: Movimiento de noreste a suroeste entre la Cordillera del Diablo y las Montañas de Santa Cruz y la Cordillera de Gabilan.
- 3) y 4) Paso Pacheco: Movimiento norte-sur a lo largo de la Cordillera del Diablo, tanto al oeste como al este del Embalse de San Luis. Se muestra una posible ubicación de un paso de fauna elevado sobre la Ruta Estatal 152 que posiblemente pueda ocurrir en el Paso Pacheco en una zona de aproximadamente 7 a 8 millas al oeste del Embalse de San Luis.
- 5) Valle Central: Movimiento norte-sur entre tierras federales, estatales y regionales en el Área Ecológica de Pastizales.

IMPORTANTES CORREDORES BIOLÓGICOS

SECCIÓN DEL PROYECTO SAN JOSÉ A MERCED - ALTERNATIVA 4

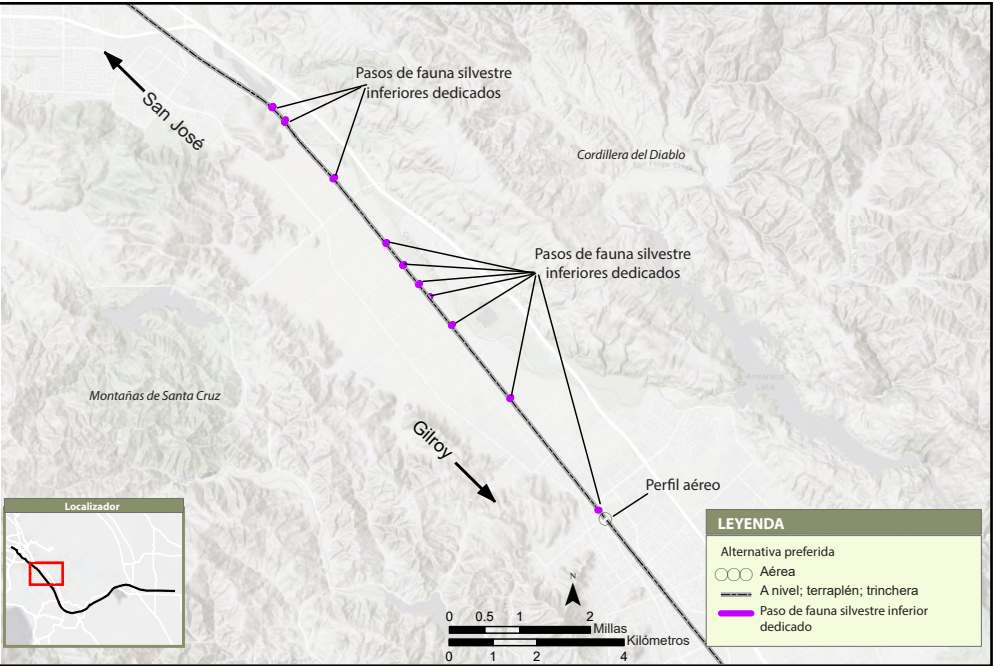


Figura 3. Representa las ubicaciones de los pasos de fauna silvestre dedicados en el Valle del Coyote.

El **Valle del Coyote** es el punto de conexión más estrecho entre la Cordillera del Diablo y las Montañas de Santa Cruz. Esta región también está relativamente poco desarrollada en comparación con las regiones desarrolladas de San José al norte y Morgan Hill y Gilroy al sur. Con la alternativa preferida, la Autoridad propone crear un nuevo paso inferior a las vías para el corredor ferroviario existente y para la carretera principal (Monterrey) que atraviesa la zona. Esto conducirá a una mejor conexión general en relación con las condiciones actuales.

La **Ilanura aluvial de Soap Lake**, que incluye el río Pájaro Superior, provee conexión entre la Cordillera del Diablo y las Cordilleras de Gabilan y Santa Cruz. Uno de los principales medios por los cuales la Autoridad está minimizando los efectos adversos sobre el movimiento de la vida silvestre en Soap Lake es la conversión de terraplenes y secciones de ferrocarril a nivel en un viaducto.

El **Paso Pacheco** conecta las cordilleras del Diablo interiores y exteriores en sentido norte-sur, que están más o menos divididas por la Ruta Estatal 152. Las secciones de túnel evitan unas 15 millas de impactos ferroviarios sobre el movimiento de la vida silvestre en Paso Pacheco. Además, la Autoridad apoya la planificación de un paso de fauna silvestre elevado propuesto en el tramo donde el ferrocarril pasa bajo tierra, para que así las especies más grandes como el alce de Tule y el puma puedan cruzar la Ruta Estatal 152 de manera segura.

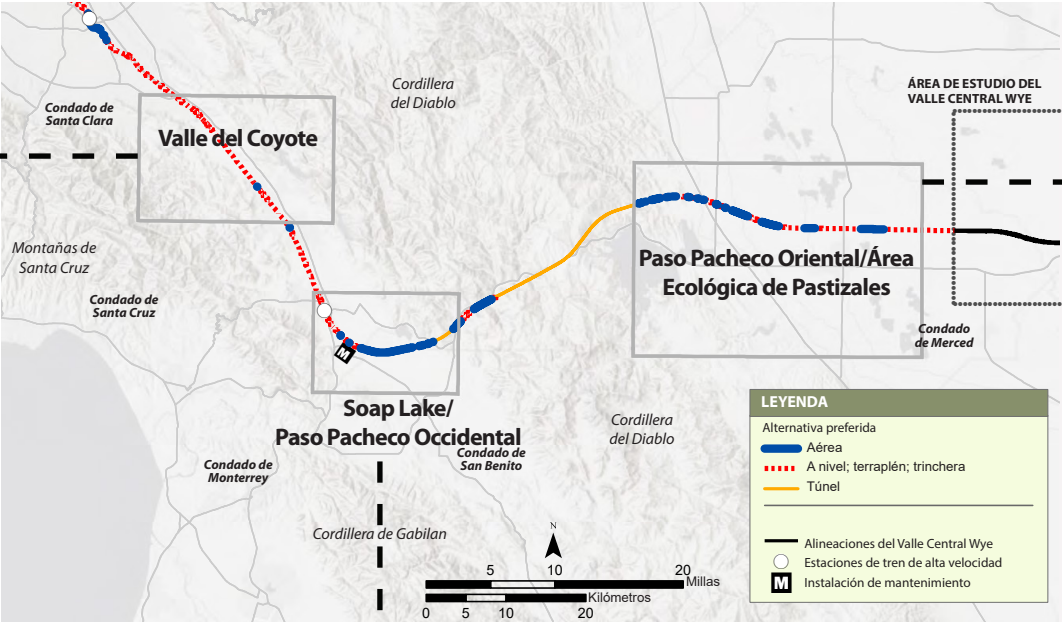


Figura 2. Muestra las tres ubicaciones ampliadas a lo largo de la alineación que aparecen en las Figuras 3, 4 y 5.

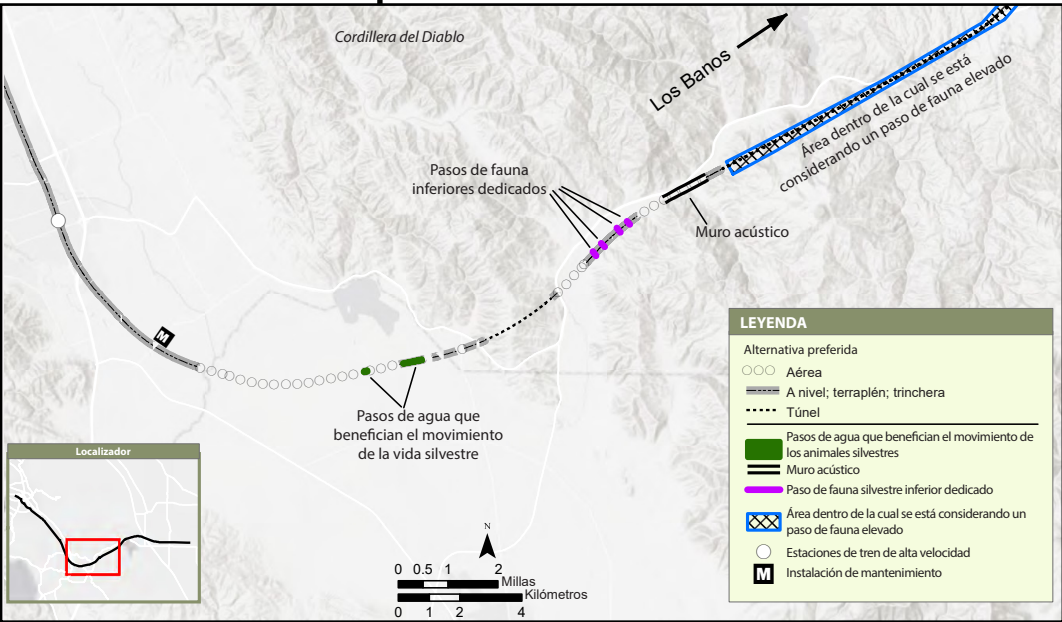


Figura 4. Muestra las ubicaciones de estructuras aéreas, pasos de agua, pasos de fauna silvestre dedicados y muros acústicos en Soap Lake y Paso Pacheco Occidental, que proporcionarán un mejor movimiento de la fauna silvestre a través o en las cercanías del ferrocarril. Esta figura también muestra el área dentro de la cual se está considerando un paso de fauna elevado sobre la Ruta 152.

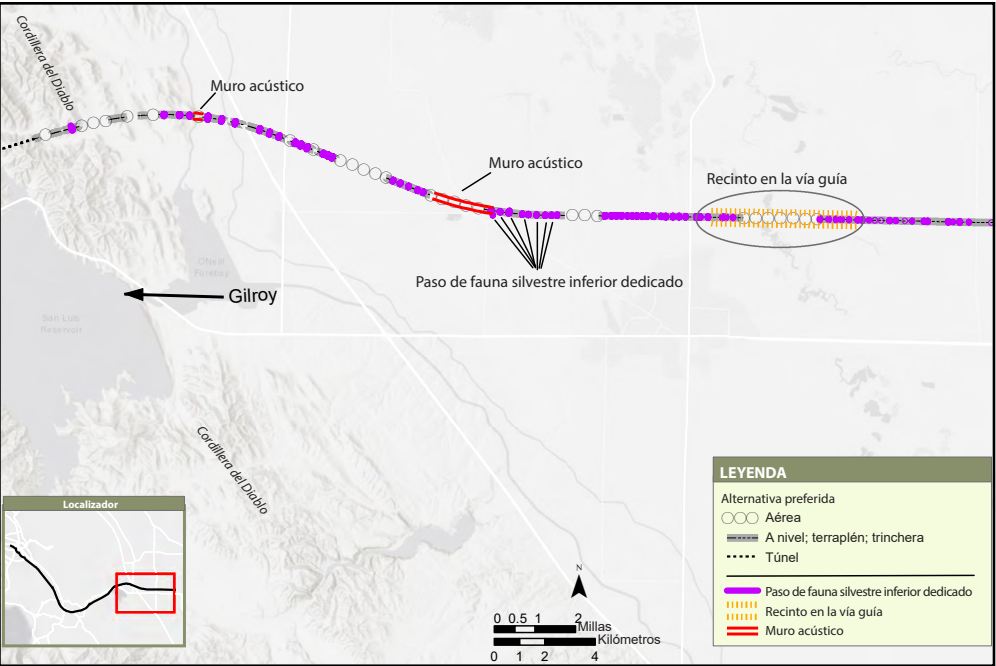


Figura 5. Representa las ubicaciones de las secciones aéreas, los pasos de fauna dedicados y los muros acústicos colocados en el Paso Pacheco Oriental y el Área Ecológica de Pastizales para minimizar los impactos en el movimiento de la vida silvestre. Esta figura también muestra la ubicación del recinto en la vía guía en el Área Ecológica de Pastizales para evitar el golpe de aves, la luz y los efectos visuales, y minimizar los efectos del ruido y la vibración.

El **Área Ecológica de Pastizales** (GEA, por sus siglas en inglés) es una parada importante en la ruta migratoria del Pacífico para decenas de miles de aves migratorias, especialmente aves acuáticas y playeras. Una sección de tres millas de la alineación ferroviaria en el GEA al noroeste de Los Banos estará cerrada con una estructura “en forma de tubo” llamada recinto en la vía guía, para evitar que las aves se electrocuten por golpear el tren, evitar los efectos de la iluminación y los impactos visuales y minimizar los efectos del ruido en las aves migratorias.

Los **pasos de fauna inferiores** permiten que los animales silvestres se muevan por debajo de la alineación ferroviaria en el Valle del Coyote, Paso Pacheco y el GEA.

También se propone el uso de **muros acústicos** en secciones discretas del Paso Pacheco y el GEA para limitar aún más los impactos acústicos, visuales y lumínicos en lugares donde hay un movimiento importante de animales silvestres.

Las **zonas de salida** o rampas de escape para los animales silvestres están diseñadas para permitir que los animales escapen del corredor ferroviario cercado.

PASAJES SEGUROS PARA LA VIDA SILVESTRE

La importancia del movimiento de la vida silvestre ha aumentado en los últimos años. Muchas especies nativas continúan experimentando disminuciones de población, especialmente aquellas con rangos de hábitat grandes. Esto se debe, en parte, a la fragmentación continua del hábitat que limita la movilidad y, en última instancia, la cantidad de recursos disponibles, como los alimentos y la disponibilidad de parejas para el apareamiento. Proporcionar pasajes seguros para que los animales silvestres crucen los caminos concurridos no solo ha demostrado reducir la fragmentación efectiva del hábitat, sino también que reduce significativamente las colisiones de vehículos.

La importancia de proporcionar pasajes seguros para la vida silvestre se refleja en el hecho de que en 2022 la Junta de Conservación de la Vida Silvestre de California asignará aproximadamente \$30 millones de dólares a proyectos de mejora del movimiento de la fauna silvestre, y el proyecto de ley de infraestructura federal de 2021 (Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos) incluye \$350 millones para la planificación e infraestructura de pasos de fauna silvestre.

La Autoridad está diseñando el sistema para minimizar y mitigar los impactos en el movimiento de la vida silvestre y crear un corredor permeable. La Autoridad se ha asociado con Pathways for Wildlife, una organización de investigación del movimiento de la vida silvestre, otras agencias de transporte y la Agencia de Hábitat del Valle de Santa Clara para solicitar una subvención de planificación de la Junta de Conservación de Vida Silvestre de California, con el fin de financiar total o parcialmente los esfuerzos de planificación para proporcionar información sobre la colocación de un paso de fauna por encima de la Ruta Estatal 152.



Figura 6. Paso de fauna inferior típico



Figura 7. Paso de agua y de fauna silvestre inferior de doble propósito



Figura 8. Combinación de paso inferior/drenaje de agua y rampa de escape de fauna silvestre