



2009



2019



2020



2021



2022



EXPEDIR EL R.O.D.

# SECCIÓN DEL PROYECTO SAN JOSÉ A MERCED

## HOJA DE DATOS

### PANORAMA GENERAL

El tren de alta velocidad ofrece una oportunidad sin precedentes para modernizar el sistema de transporte de California y enlazar las economías del estado.

El sistema ferroviario de alta velocidad ayudará a California a manejar cuestiones urgentes relacionadas con el cambio climático, el tráfico, la congestión de los aeropuertos y la dependencia energética. La Sección del Proyecto San José a Merced tiene un papel fundamental en conectar el Área de la Bahía con Central Valley.

La Sección del Proyecto San José a Merced se superpone con la Sección del Proyecto San Francisco a San José, que comienza justo al norte de la Estación San Jose Diridon. Las alineaciones que están en consideración pasan por las ciudades de San José, Morgan Hill y Gilroy y continúan hacia el este, donde las alternativas de alineación convergen en una alternativa única a través del Pacheco Pass y en todo el trayecto a San Joaquín Valley.

En Carlucci Road, la sección del proyecto atraviesa Central Valley Wye, la intersección del sistema ferroviario de alta velocidad que conecta los trenes que viajan entre San José y Fresno, San José y Merced, y Merced y Fresno.



Estación San Jose Diridon

La Estación San Jose Diridon actuará como un punto de conexión intermodal entre el tren de alta velocidad y Caltrain, VTA y otros servicios de transporte público en el centro de San José.

Fotografía: Plan conceptual de la estación integrada de Diridon

### Continúe participando

1. Reciba actualizaciones por correo electrónico: [hsr.ca.gov/contact](https://hsr.ca.gov/contact)
2. Visite el sitio en internet de la Autoridad: [hsr.ca.gov](https://hsr.ca.gov)
3. Visite [MeetHSRNorCal.org](https://MeetHSRNorCal.org) por recursos
4. ¿Tiene preguntas? Llámenos al **800-455-8166** o envíenos un correo electrónico a [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

### Proceso de autorización ambiental y de aprobación del proyecto

El Informe/la Declaración de Impacto Ambiental (EIR/ EIS) Preliminar de la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (la Autoridad) evalúa los efectos y los beneficios del tren de alta velocidad entre San José y Central Valley y describe enfoques para evitar, minimizar o mitigar los efectos del proyecto.

El EIR/EIS Preliminar, que se hizo circular para revisión pública en 2020, presenta el análisis de cuatro alternativas del proyecto y una opción de no construcción. Las alternativas se desarrollaron durante la última década mediante la amplia participación de la comunidad local y la agencia, reuniones de las partes interesadas y comentarios del público. Además, la Autoridad publicó en 2021 un EIR/EIS Preliminar revisado/suplementario para evaluar información, metodología, análisis de impactos y medidas de mitigación nuevas relacionadas con la manera en que la Autoridad abordará los efectos sobre los pumas, las mariposas monarca y otras especies silvestres.

El EIR/EIS Final será preparado por la Autoridad como el organismo principal de la aplicación de la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act, CEQA) y como el organismo principal en virtud de la Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act, NEPA) para el proyecto del tren de alta velocidad en conformidad con 23. U.S.C. 327. El EIR/EIS Final estará disponible para consideración del público en el primer trimestre de 2021 de acuerdo con los requisitos de CEQA y NEPA.

Aproximadamente 30 días después de que el EIR/EIS Final se dé a conocer para consideración del público, el Consejo Directivo de la Autoridad considerará si certificar el documento y aprobar el proyecto como lo requiere CEQA y NEPA. Esto finalizará el proceso de revisión ambiental y permitirá que el proyecto avance hacia la construcción.



@cahsra



facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail

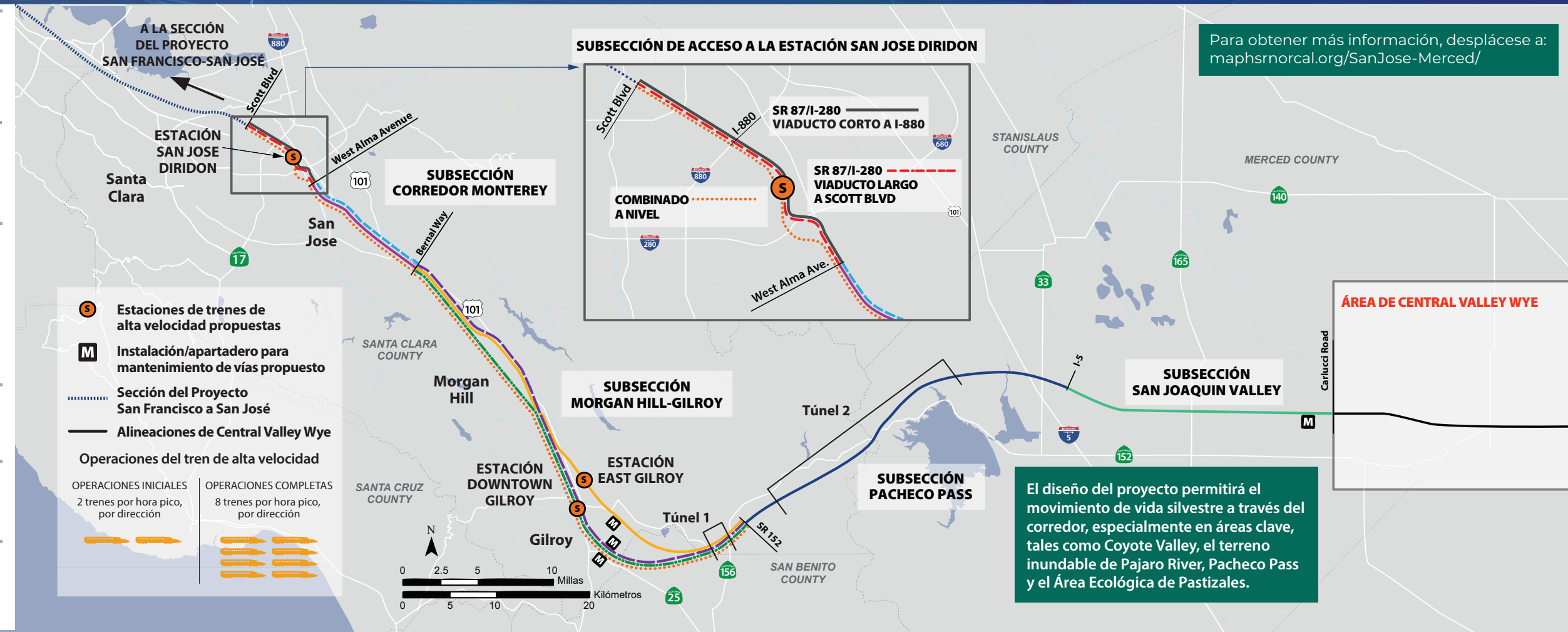


@CaHSRA



youtube.com/CAHighSpeedRail

S	Estación San Jose Diridon	<b>SUBSECCIÓN DEL ACCESO DIRIDON</b> Scott Blvd a W Alma Ave	Viaducto corto a I-880 (Alternativa 1)	-----
			Viaducto largo a Scott Blvd (Alternativas 2 y 3)	- - - - -
			Combinado a nivel (Alternativa 4)	.....
		<b>SUBSECCIÓN CORREDOR MONTEREY</b> W Alma Ave a Bernal Way	Viaducto (Alternativas 1 y 3)	-----
			Dedicado a nivel (Alternativa 2)	-----
			Combinado a nivel (Alternativa 4)	.....
		<b>SUBSECCIÓN MORGAN HILL-GILROY</b> Bernal Way a SR 152	Viaducto a Downtown Gilroy (Alternativa 1)	-----
			Terraplén a Downtown Gilroy (Alternativa 2)	-----
			Viaducto y terraplén a East Gilroy (Alternativa 3)	-----
			Combinado a nivel (Alternativa 4)	.....
		<b>SUBSECCIÓN PACHECO PASS</b> SR 152 a I-5	Dos túneles a través del Pacheco Pass (Alternativas 1-4)	-----
		<b>SUBSECCIÓN SAN JOAQUIN VALLEY</b> I-5 a Carlucci Rd	Terraplén o viaducto adyacente a Henry Miller Rd (Alternativas 1-4)	-----
S	Merced	<b>ÁREA DE CENTRAL VALLEY WYE</b>	El Área de Central Valley Wye se está analizando y evaluando como un suplemento al EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto Merced a Fresno.	



Para obtener más información, desplácese a: [mapshsrnorcal.org/SanJose-Merced/](http://mapshsrnorcal.org/SanJose-Merced/)

El diseño del proyecto permitirá el movimiento de vida silvestre a través del corredor, especialmente en áreas clave, tales como Coyote Valley, el terreno inundable de Pajaro River, Pacheco Pass y el Área Ecológica de Pastizales.

<b>Alternativa 1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Combinado, alineación a nivel entre Scott Boulevard e I-880.</li> <li>Dedicado, alineación completamente separada por nivel desde I-880 hasta Carlucci Road.</li> <li>Uso extenso de viaductos.</li> <li>Evita el centro de Morgan Hill.</li> <li>Estación Downtown Gilroy</li> <li>Minimiza los cambios en la red vial y en los usos de las tierras adyacentes.</li> </ul>	<b>Alternativa 2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dedicado, alineación completamente separada por nivel.</li> <li>Uso extenso de viaductos y terraplenes.</li> <li>Ubicado entre el corredor existente de Union Pacific Railroad (UPRR) y Monterey Road.</li> <li>Estación Downtown Gilroy</li> <li>Mayor cantidad de desplazamientos de propiedades (usando terrenos privados o públicos para el tren).</li> </ul>	<b>Alternativa 3</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dedicado, alineación completamente separada por nivel.</li> <li>Uso extenso de viaductos.</li> <li>Evita el centro de Morgan Hill.</li> <li>Estación East Gilroy</li> <li>Igual que la Alternativa 1 desde la Subsección Corredor Monterey hasta Church Avenue en San Martin.</li> <li>Minimiza el uso del derecho de paso de UPRR.</li> </ul>	<b>Alternativa 4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificada por el Consejo Directivo de la Autoridad como la Alternativa Preferida.</li> <li>Combinado, alineación a nivel predominantemente dentro de los derechos de paso existentes de Caltrain y UPRR entre Scott Boulevard y Gilroy.</li> <li>Minimiza los desplazamientos de propiedades y limita los efectos sobre los recursos naturales.</li> <li>Estación Downtown Gilroy</li> <li>Prepara las bases para extender el servicio de Caltrain electrificado al Condado del Sur de Santa Clara.</li> </ul>	<b>Subsecciones Pacheco Pass y Valle de San Joaquín</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Todas las alternativas tienen la misma alineación al este de Gilroy (comenzando cerca de Casa de Fruta).</li> <li>Un túnel de 13.5 millas de longitud a través de Pacheco Pass.</li> <li>Viaductos sobre California Aqueduct, Delta Mendota Canal, I-5, cursos de agua importantes y a través del Área Ecológica de Pastizales.</li> <li>Predominantemente en el terraplén a lo largo del lado sur de Henry Miller Road a Carlucci Road.</li> </ul>
---	---	--	---	--

**SECCIONES TÍPICAS**

Estos dibujos ilustran los distintos perfiles de vías férreas de alta velocidad.





**A nivel.** Alineación a nivel de calzada.

**Aérea.** Alineación con vías elevadas en el aire (p. ej., en un puente o viaducto).

**Alternativa Preferida.** Alternativa que la Autoridad identifica como la que equilibra mejor los pros y los contras entre los efectos posibles sobre el ambiente o la comunidad y el rendimiento del sistema de alta velocidad y los factores de costo de extremo a extremo.

**Autoridad.** Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California: Agencia estatal responsable de la planificación, el diseño, la construcción y la operación del primer sistema de tren de alta velocidad en los Estados Unidos.

**CEQA.** Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act): Ley de California que requiere que agencias estatales y locales identifiquen los efectos ambientales importantes de sus acciones y que, de ser posible, eviten o mitiguen esos efectos.

**Combinado.** Sistema ferroviario compartido entre dos o más operadores (p. ej., tren de alta velocidad y Caltrain).

**Dedicado.** Infraestructura de vías utilizada exclusivamente por trenes de alta velocidad.

**Documento ambiental.** Documento combinado de EIR/EIS.

**Documento redistribuido.** EIR/EIS Preliminar Revisado/Suplementario.

**EIR.** Informe de Impacto Ambiental (Environmental Impact Report): Documento que CEQA requiere para ciertas acciones que puedan resultar en efectos significativos; describe los efectos ambientales y las medidas de mitigación sugeridas para un proyecto propuesto.

**EIR/EIS del Programa Área de la Bahía a Central Valley.** Este EIR/EIS del programa concluyó entre 2008 y 2012, identificó el corredor para conectar el servicio de trenes de alta velocidad a lo largo de la península de San Francisco con el corredor de Central Valley identificado por el EIR/EIS del programa estatal.

**EIR/EIS del programa estatal.** EIR/EIS del programa final para el Sistema de Tren de Alta Velocidad de California propuesto: Este documento, publicado en 2005, identificó un sistema de tren de alta velocidad como la alternativa preferida para satisfacer las necesidades futuras de transporte interurbano y despejó el camino para el análisis adicional de la ubicación de alineaciones y estaciones.

**EIS.** Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement): Documento requerido por la ley NEPA para ciertas acciones que afectan significativamente la calidad del ambiente humano; describe los efectos ambientales de una acción propuesta.

**EJ.** Justicia ambiental: Tratamiento justo de las personas de todas las razas, culturas e ingresos con respecto al desarrollo, la adopción, la implementación y la ejecución de leyes, regulaciones y políticas ambientales.

**FRA.** Administración Ferroviaria Federal (Federal Railroad Administration): Agencia federal que regula el transporte ferroviario de pasajeros y carga en los Estados Unidos.

**GEA.** Área ecológica de pastizales: Extenso complejo de pantanos y tierras agrícolas que proporciona un hábitat internacionalmente reconocido para aves acuáticas endémicas y migratorias, vaquerías, pastizales y cultivos de árboles frutales, la caza y otros tipos de recreación.

**NEPA.** Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act): Ley federal que requiere que las agencias federales evalúen los efectos ambientales de las acciones que proponen antes de tomar decisiones. El estado de California lleva o ha llevado a cabo la revisión ambiental, consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales pertinentes para este proyecto en conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de entendimiento fechado el 23 de julio de 2019 y ejecutado por la Administración Ferroviaria Federal (Federal Railroad Administration) y el estado de California.

**NOA.** Aviso de disponibilidad: Anuncio de que un documento ambiental preliminar está disponible para su consulta.

**NOD.** Aviso de determinación: Paso final en el proceso ambiental de la ley CEQA.

**NOI.** Aviso de intención: Aviso formal sobre la intención de preparar un EIS; es el primer paso del proceso de la ley NEPA.

**NOP.** Aviso de preparación: Documento que establece que se preparará un EIR para un proyecto específico; es el primer paso en el proceso de la ley CEQA.

**ROD.** Registro de decisión: Paso final en el proceso ambiental de la ley NEPA.

**ROW.** Derecho de paso: Terreno reservado para uso de los ferrocarriles.

**Separado por nivel.** Perfil de vías de alta velocidad que están separadas verticalmente de los cruces de caminos o carreteras para permitir el funcionamiento independiente.

**Terraplén.** Estructura rellena con tierra que eleva las vías por encima del suelo.

**Viaducto.** Perfil de alineamiento que utiliza estructuras tipo puente para elevar las vías férreas por encima del suelo.

**Zanja.** Excavación que desciende las vías por debajo del nivel del suelo.

