

聖荷西到美熹德專案路段 概況說明書

概觀

高速鐵路為加州交通系統的現代化提供前所未有的機遇，並將本州的經濟聯繫在一起。

高速鐵路系統將有助於加州因應氣候變化、交通、機場擁塞和能源依賴等方面的緊迫問題。聖荷西到美熹德專案路段是連接灣區與中央谷地的重要環節。

聖荷西到美熹德專案路段從聖荷西 Diridon 站以北開始與舊金山到聖荷西專案路段重疊。考慮中的平面路線行經聖荷西、摩根山和吉爾羅伊等幾座城市，再繼續向東，這時平面路線替代方案融合為單一替代方案，穿過帕切科關隘，一直到聖華金河谷。

專案路段在 Carlucci Road 穿過中央谷地 Y 地區，這是高速鐵路系統連接行經聖荷西和弗雷斯諾、聖荷西和美熹德以及美熹德和弗雷斯諾之間的列車的交匯點。



聖荷西 Diridon 站將作為高速鐵路與 Caltrain、VTA 和聖荷西市中心其他公共交通運輸服務之間的聯運連接點。

照片:Diridon綜合車站概念計劃

2009

準備
通知

2019

開發與評估
替代方案確定
首選方案

2020

環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS)
草案評議

2021

環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS)
修訂/補充草案評議

2022

準備
諮詢
報告書/聲明 (EIR/EIS)
定稿評議認證定稿
核發決定記錄

保持參與

- 透過電子郵件接收最新消息：hsr.ca.gov/contact
- 造訪管理局的官網：hsr.ca.gov
- 造訪 MeetHSRNorCal.org 以獲取資源
- 有任何疑問嗎？請致電給我們 **800-455-8166** 或傳送電子郵件至 san.jose_merced@hsr.ca.gov

環境影響許可和專案批准流程

加州高速鐵路管理局（以下稱「管理局」）的環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 草案評估高速鐵路對聖荷西和中央谷地之間的影響和效益，並且描述如何避免、盡量減少或減輕專案影響。

於 2020 年流通供公眾評議的 EIR/EIS 草案分別對四項替代方案以及不興建高速鐵路的選項進行分析。這些替代方案是在過去十年間透過當地社區和機構的廣泛參與、利益相關者會議和公眾意見投入發展而成的。此外，管理局於 2021 年發佈了 EIR/EIS 修訂/補充草案，以評估與管理局如何因應對美洲獅、帝王蝶和其他野生動物物種的影響相關的新背景資訊、方法、影響分析和緩解措施。

環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 定稿將由擔任《加州環境品質法》(CEQA) 以及《國家環境政策法》(NEPA) 領導機構的管理局根據《美國法典》第 23 章第 327 節為高速鐵路專案編寫制訂的。根據 CEQA 和 NEPA 的規定，EIR/EIS 定稿將於 2022 年第一季度供公眾閱覽。

在發佈 EIR/EIS 定稿供公眾閱覽後大約 30 天，管理局董事會將考慮是否按照 CEQA 和 NEPA 的規定認證這份文件並批准專案。這將完成環境審查流程，並將專案推進到建設施工階段。



@cahsra

facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail

@CaHSRA

youtube.com/CAHighSpeedRail

聖荷西 DIRIDON 站	DIRIDON 方法分段 Scott Blvd 到 W Alma Ave 短高架橋到 I-880 (替代方案 1) 長高架橋到 Scott Blvd (替代方案 2 和 3) 地面混合軌道 (替代方案 4)
蒙特瑞交通廊道分段 W Alma Ave 到 Bernal Way	高架橋 (替代方案 1 和 3) 地面專用軌道 (替代方案 2) 地面混合軌道 (替代方案 4)
摩根山到吉爾羅伊分段 Bernal Way 到 SR 152	高架橋到吉爾羅伊市中心 (替代方案 1) 堤壩到吉爾羅伊市中心 (替代方案 2) 高架橋和堤壩到東吉爾羅伊 (替代方案 3) 地面混合軌道 (替代方案 4)
吉爾羅伊	
帕切科關隘分段 SR 152 到 I-5	兩條隧道穿過帕切科關隘 (替代方案 1-4)
聖華金河谷分段 I-5 到 Carlucci Rd	與 Henry Miller Rd 毗鄰的路堤 或高架橋 (替代方案 1-4)
中央谷地 Y 地區	中央谷地 Y 地區正在進行分析和評估，以作為美熹德 到弗雷諾專案分段環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 定稿的補充材料。



替代方案 1

- Scott Boulevard 和 I-880 之間的混合地面軌道平面路線。
- 從 I-880 到 Carlucci Road 的立體化的專用平面路線
- 廣泛使用高架橋結構。
- 繞過摩根山市中心。
- 吉爾羅伊市中心站。
- 儘量減少對道路網和毗鄰土地用途的改變。

替代方案 2

- 立體化的專用平面路線。
- 廣泛使用高架橋和路堤結構。
- 位於現有的聯合太平洋鐵路 (UPRR) 廊道和 Monterey Road 之間。
- 吉爾羅伊東站。
- 房產迫遷量最大 (使用私有或公有土地修建鐵路)。

替代方案 3

- 立體化的專用平面路線。
- 廣泛使用高架橋結構。
- 繞過摩根山市中心。
- 吉爾羅伊東站。
- 從蒙特瑞交通廊道分段至聖馬丁 Church Avenue 與替代方案 1 相同。
- 盡可能減少使用 UPRR 優先通行權。

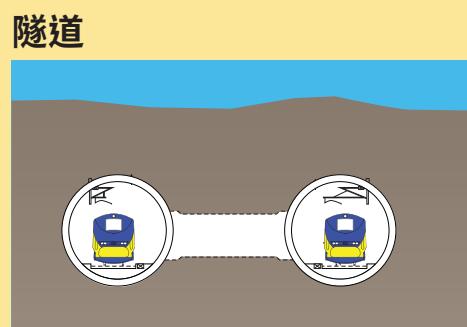
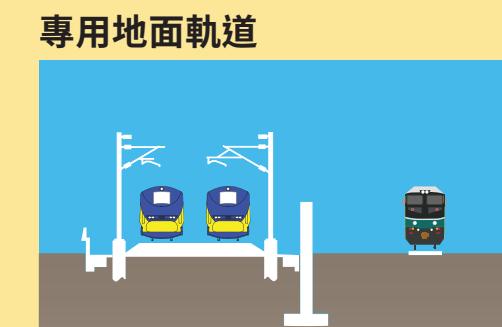
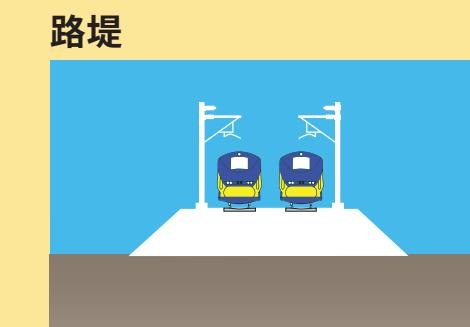
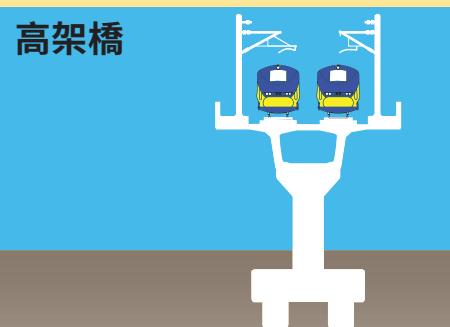
替代方案 4

- 管理局董事會確定為首選方案。
- 主要包括 Scott Boulevard 和吉爾羅伊之間現有的 Caltrain 和 UPRR 優先通行權的混合地面軌道平面路線。
- 盡可能地減少房產迫遷並且限制對自然資源的影響。
- 吉爾羅伊市中心站。
- 將電氣化的 Caltrain 服務擴展到南部聖塔克拉拉縣奠定基礎。

帕切科關隘和聖華金河谷分段

- 所有替代方案在吉爾羅伊以東的平面路線相同 (從 Casa de Fruta 附近開始)。
- 穿過帕切科關隘的一條長達 13.5 英里的隧道。
- 高架橋橫跨加州渡槽、Delta-Mendota 運河、I-5、主要水道以及草原生態區。
- 主要在沿著 Henry Miller Road 南側至 Carlucci Road 的堤壩上。

典型路段



縮略語和關鍵術語

- CEQA**。加州環境品質法案 (California Environmental Quality Act)：加州的一項法律，規定州和地方機構必須確定其動議的重大環境影響，並且在可行的情況下避免或減輕這些影響。
- EIR**。環境影響報告書：CEQA 針對可能產生重大影響的某些行動要求的文件；其中描述擬議中專案的環境影響以及提議的緩解措施。
- EIS**。環境影響聲明：NEPA 針對顯著影響人類環境品質的某些提案動議的必要文件；描述提案動議的環境影響。
- EJ**。環境正義：在制定、通過、實施與執行環境法律、法規和政策方面公平對待所有種族、文化、和收入的人。
- FRA**。聯邦鐵路局 (Federal Railroad Administration)：管理美國客運和貨運鐵路運行的聯邦機構。
- GEA**。草原生態區：廣闊的濕地和農業綜合用地，為居民和遷徙的水禽、奶製品、牧場和果園作物、狩獵和其他休閒活動提供國際認可的棲息地。
- NEPA**。國家環境政策法案 (National Environmental Policy Act)：一項聯邦法律，規定聯邦機構在做出決定之前必須評估其提案動議的環境影響。加州正在或已經根據《美國法典》第 23 章第 327 節以及 2019 年 7 月 23 日簽署的諒解備忘錄，實施本專案適用的聯邦環境法所規定的環境審核、諮詢及其他行動，並由聯邦鐵路管理局 (Federal Railroad Administration) 和加州負責執行。
- NOA**。可及性通知：通知環境文件草案已開放可供審閱的公告。
- NOD**。決定通知：CEQA 環境流程的最後一步。
- NOI**。意向通知：正式宣佈準備 EIS 的意圖；NEPA 流程的第一步。
- NOP**。準備通知。一份說明將為特定專案準備 EIR 的文件；CEQA 流程的第一步。
- ROD**。決定記錄：NEPA 環境流程的最後一步。

- ROW**。優先通行權：保留供鐵路使用的土地。
- 立體化道路**。與車道或高速公路交叉口垂直分隔，以能夠獨立營運的高鐵軌道縱斷面。
- 再流通文件**。環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 修訂/補充草案。
- 地面軌道**。道路高度的平面路線。
- 州級計劃環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS)**。擬議中的加州高鐵列車系統計劃環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 定稿：2005 年發佈的這份文件確定高鐵列車系統作為滿足未來城際旅行需求的首選方案，為進一步分析平面路線和車站位置開闢了道路。
- 首選方案**。由管理局確定的替代方案，能在潛在的環境或社區影響與高速系統性能和終點間的成本因素之間實現最佳平衡。
- 高架軌道**。將軌道提高到空中的平面路線（如在橋樑或高架橋上）。
- 高架橋**。使用橋狀結構將高鐵軌道提高到地面上方的平面路線縱斷面。
- 專用**。高鐵列車專用的基礎設施。
- 混合系統**。兩個或多個營運商（如高速鐵路和 Caltrain）共用的鐵路系統。
- 溝道**。將軌道降至地面以下的挖掘。
- 路堤**。將軌道提高到地面上方的泥土結構。
- 管理當局**。加州高速鐵路管理局 (California High-Speed Rail Authority)：負責規劃、設計、建造和營運美國第一條高速鐵路系統的州級機構。
- 環境評估報告**。一份環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 綜合文件。

- 灣區到中央谷地計劃環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS)**。這份計劃環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 於 2008 年至 2012 年結束，其中確定連接舊金山半島沿線的高速鐵路服務與全州計劃 EIR/EIS 所確定的中央谷地的廊道。

