CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

SECCIÓN DEL PROYECTO SAN FRANCISCO A SAN JOSÉ

PANORAMA GENERAL

El corredor ferroviario entre San Francisco y San José está pasando por una transformación. En un acuerdo importante en 2012, Caltrain y la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (la Autoridad) acordaron electrificar el corredor de Caltrain existente, compartir las vías y mantener el corredor principalmente como un sistema de dos vías. El plan de compartir las vías para los sistemas de tren suburbano regional y de tren de alta velocidad estatal se denomina Sistema Combinado.

Tras el acuerdo de 2012, Caltrain obtuvo la aprobación ambiental y ahora está construyendo un sistema electrificado (ver más información en Calmod.org) mientras la Autoridad finaliza el proceso de revisión ambiental para la infraestructura, que será necesaria para añadir el servicio de tren de alta velocidad en el corredor.

AUTORIZACIÓN AMBIENTAL Y PROCESO DE APROBACIÓN DEL PROYECTO

El propósito del Informe/la Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS) de la Autoridad es evaluar los beneficios y los efectos de introducir el tren de alta velocidad entre San Francisco y San José, y describir enfoques para evitar, minimizar o mitigar los efectos del proyecto.

El EIR/EIS presenta el análisis de dos 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. El EIR/EIS Final incluye los comentarios que se recibieron luego de la publicación del EIR/EIS Preliminar en julio de 2020 y del EIR/EIS Preliminar Revisado/Suplementario en julio de 2021.

El EIR/EIS Final fue 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.

A continuación de la publicación del EIR/EIS Final, el Consejo Directivo de la Autoridad considerará aprobar el Registro de decisión (ROD), según lo requiere la ley NEPA, y el Aviso de decisión o de determinación, según lo requiere la ley CEQA. Esto finalizará el proceso de revisión ambiental. El diseño final y la construcción podrán comenzar una vez que se obtenga el financiamiento.

En última instancia, Salesforce Transit Center será la estación terminal del tren de alta velocidad de San Francisco.

Foto de Pelli Clarke, Pelli Architects, cortesía de Transbay JPA

Los trenes de alta velocidad funcionarán en un sistema combinado con Caltrain, en el que compartirán los rieles en la Sección del Proyecto de San Francisco a San José.

Continúe participando

1. Reciba actualizaciones por correo electrónico: **hsr.ca.gov/contact**
2. Visite el sitio en internet de la Autoridad: **hsr.ca.gov**
3. Visite **MeetHSRNorCal.org** para recursos
4. ¿Tiene preguntas? Llámenos al **800-435-8670** o envíenos un correo electrónico a **san.francisco_san.jose@HSR.ca.gov**

CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

ALTERNATIVAS QUE SE EVALÚAN

Características de la alternativa A

M Opción Este de instalación de mantenimiento ligero
Sin vías secundarias adicionales

Características de la alternativa B

M Opción Oeste de instalación de mantenimiento ligero
Vías secundarias adicionales

Operaciones del tren de alta velocidad

OPERACIONES INICIALES	OPERACIONES COMPLETAS
Velocidad: 79 mph	Velocidad: 110 mph
2 trenes por hora pico, por dirección	4 trenes por hora pico, por dirección

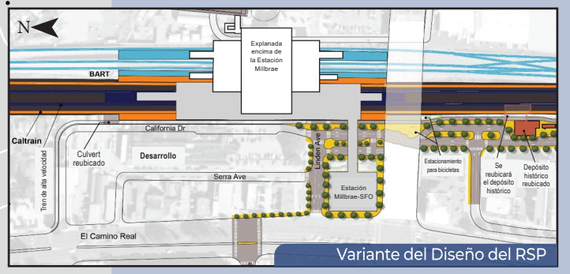
Leyenda

- Sección del Proyecto San Francisco a San José
- Estaciones de tren de alta velocidad
- Sección del Proyecto San José a Merced
- Extensión de las vías férreas del centro (DTX)

ESTACIONES DE TREN DE ALTA VELOCIDAD

- En las dos alternativas, se han planeado estaciones de tren de alta velocidad en 4th & King Street en San Francisco (hasta que se haga la conexión a Salesforce Transit Center), Millbrae-SFO y San José Diridon. Se harán mejoras a las tres estaciones para acomodar los trenes de alta velocidad, entre ellas, modificaciones en las vías y las plataformas existentes.

Diseño de la estación de Millbrae-SFO



Variante del Diseño del RSP

- **En San Francisco,** el Salesforce Transit Center (SFTC) será la terminal del norte del sistema. Se conectará al corredor ferroviario existente a través del proyecto de la Extensión de las vías férreas del Centro (Downtown Extension, DTX):
  - Se ha obtenido la aprobación ambiental de la DTX y será implementada por la Transbay Joint Powers Authority. La DTX no está siendo evaluada en el EIR/EIS Final.
  - La Autoridad planea usar el Salesforce Transit Center en cuanto esté en funcionamiento la DTX.
  - La Estación 4th & King es analizada como una terminal provisoria en el EIR/EIS Final para operar el servicio de tren de alta velocidad a San Francisco hasta que la DTX se finalice.
- **En Millbrae** se evaluaron dos opciones para el diseño de la estación: (1) el diseño de la estación de Millbrae-SFO que se incluyó en el Borrador del EIR/EIS (2020) y (2) la Variante del Diseño del Plan Reducido del Sitio (RSP) que se incluyó en el Borrador del EIR/EIS Revisado/Suplementario (2021). Con la eliminación de estacionamientos en superficie en el lado oeste de la estación, modificaciones de carriles en El Camino Real, y una extensión de California Drive al norte de Linden Avenue —y también la reubicación de la sala de entrada de la estación de tren de alta velocidad– la Variante del Diseño del RSP disminuye el tamaño del sitio de la estación para reducir los conflictos con el desarrollo actual y el que está en planes.

La Variante del Diseño del RSP no cambia la Alternativa Preferida.

INSTALACIÓN DE MANTENIMIENTO LIGERO (LMF)

Esta es una instalación donde los trenes se limpian, mantienen y guardan para que puedan ser expedidos a las estaciones terminales de tren de alta velocidad al comienzo del día. Ambas alternativas A y B incluyen una LMF en Brisbane (ya sea en el lado este u oeste de las vías).

OPERACIONES COMBINADAS CON CALTRAIN

- Caltrain y el servicio de tren de alta velocidad funcionarán en un horario combinado para el servicio suburbano y el servicio interurbano.
- Los trenes de alta velocidad usarán las mismas vías e infraestructura electrificada que Caltrain.
- El corredor de Caltrain tiene varios segmentos de cuatro vías en donde los trenes pueden pasarse unos a otros. Las vías de paso adicionales (bajo estudio en la Alternativa B) reducen marginalmente el tiempo de viaje para los trenes de alta velocidad, pero no son necesarias para lograr la capacidad requerida para operar el sistema combinado.
- El tren de alta velocidad facilita los esfuerzos de Caltrain para planificar su crecimiento futuro.

Las alternativas A y B para la Sección del Proyecto San Francisco a San José operarán servicios combinados, principalmente dentro del derecho de paso existente de Caltrain entre la Estación 4th & King Street en San Francisco y la Estación San José Diridon. Ambas alternativas incluyen lo siguiente:

- Trenes de Caltrain y de alta velocidad funcionando en vías compartidas.
- Construcción de una instalación de mantenimiento ligero en Brisbane.
- Enderezamiento de curvas a lo largo de las vías para admitir velocidades superiores .
- Modificaciones en las estaciones existentes de Caltrain
- Instalación de mejoras de seguridad y torres de radiocomunicación del corredor ferroviario.

Las diferencias principales entre las dos alternativas se muestran a continuación.

Alternativa A

- Identificada por el Consejo Directivo de la Autoridad como la Alternativa Preferida.
- Instalación de mantenimiento ligero al este del corredor de Caltrain.
- Sin vías secundarias adicionales.

Alternativa B

- Instalación de mantenimiento ligero al oeste del corredor de Caltrain.
- Seis millas de vías secundarias adicionales entre las ciudades de San Mateo y Redwood City.

Acrónimos, abreviaturas y términos clave

CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

A nivel. Alineación a nivel de calzada.

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.

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.

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

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.

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

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.

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.

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

Documento ambiental. Documento combinado de EIR/EIS.

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

LMF. Instalación de mantenimiento ligero: una instalación donde los trenes se limpian, mantienen y guardan para que puedan ser expedidos a las estaciones terminales de tren de alta velocidad al comienzo del día.

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 decisión: 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.

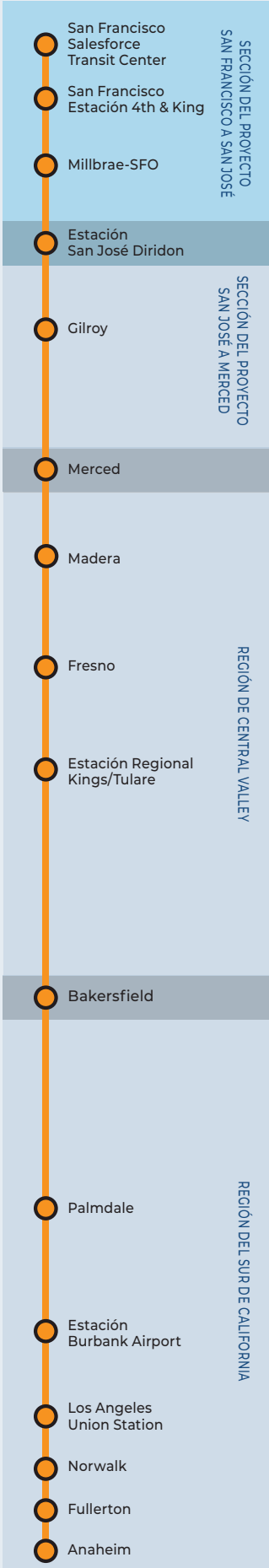
Alternativa Preferida. Alternativa que la Autoridad identifica como la que equilibra mejor los pros y los contras entre los efectos posibles sobre el ambiente o la comunidad y el rendimiento del sistema de alta velocidad y los factores de costo de extremo a extremo.

Documento redistribuido. EIR/EIS Preliminar Revisado/Suplementario.

Variante del Diseño del Plan Reducido del Sitio (RSP). Otra opción para la Estación de Millbrae-SFO descrita en el documento redistribuido. Mientras la Variante del Diseño del RSP utiliza el mismo diseño de alineación de la vía y de la plataforma que el diseño de la Estación de Millbrae-SFO, la Variante del Diseño del RSP reconfigura las instalaciones, estacionamiento y acceso, y así disminuye los impactos en el desarrollo adyacente.

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.

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.

ACTUALIZADO EN JUNIO DE 2022