CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority

舊金山到聖荷西專案路段

概觀

舊金山和聖荷西之間的鐵路交通廊道正在經歷轉型。加州鐵路局 (Caltrain) 和加州高速鐵路管理局（以下稱「管理局」）在 2012 年簽署的一項標誌性協議中同意，將現有的 Caltrain 鐵路交通廊道電氣化，兩方共用鐵軌，並且讓交通廊道主要維持雙軌鐵路。這一項讓區域性通勤鐵路和州高速鐵路系統共用軌道的計劃被稱為混合系統。

繼 2012 年簽訂協議後，Caltrain 已經獲得環境許可，目前正在建設電氣化 Caltrain 系統（請造訪 Calmod.org 以瞭解詳情），而在此同時管理局則進行完成對在交通廊道增設高鐵服務所需的基礎設施的環境審核流程。

環境許可和專案批准流程

管理局的環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 旨在評估在舊金山和聖荷西之間引入高速鐵路的效益和影響，並且描述如何避免、盡量減少或減輕專案影響。

EIR/EIS 分別對兩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。EIR/EIS 定稿收納了從 2020 年 7 月公佈的 EIR/EIS 草案和 2021 年 7 月公佈的 EIR/EIS 修訂/補充草案中收到的意見。

環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 定稿由擔任《加州環境品質法案》(CEQA) 以及《國家環境政策法案》(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。

在發布 EIR/EIS 定稿之後，管理局董事會將考慮根據 NEPA 的要求批准決定記錄 (ROD)，並根據 CEQA 的要求批准決定通知。這將會完成環境審核流程。一旦確定獲得資金，即可開始進行最終設計和施工。

Salesforce 交通運輸中心最終將成為舊金山高鐵的終點站。

攝影：Pelli Clarke、Pelli Architects，由 Transbay JPA 友情提供

高鐵列車將與 Caltrain 在混合系統中營運，共用舊金山到聖荷西專案段的軌道。

繼續參與

1. 透過電子郵件接收最新消息：**hsr.ca.gov/contact**
2. 造訪管理局的官網：**hsr.ca.gov**
3. 造訪 **MeetHSRNorCal.org** 以獲取資源
4. 有任何疑問嗎？請致電給我們 **800-435-8670** 或傳送電子郵件至 **san.francisco_san.jose@HSR.ca.gov**

CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

已評估的替代方案

替代方案 A 特點

M 在東面建立輕度維修設施
沒有額外的錯車道

替代方案 B 特點

M 在西面建立輕度維修設施
有額外的錯車道

高速鐵路營運

初期通車營運 速度：79 mph	全面通車營運 速度：110 mph
每個高峰時段 每個方向 2 班列車	每個高峰時段 每個方向 4 班列車

圖例說明

- 舊金山到聖荷西專案路段
- 高鐵站
- 聖荷西到美熹德專案路段
- 市中心區鐵路延長線 (DTX)

舊金山到聖荷西專案路段的替代方案 A 和 B 將主要在舊金山 4th & King Street 站到聖荷西 Diridon 站之間，在現有 Caltrain 通行權範圍內營運混合服務。兩項替代方案都包括以下幾點：

- 在共用軌道上營運的 Caltrain 和高鐵列車。
- 在布里斯班建設輕度維修設施。
- 沿著鐵軌拉直彎道允許更高速度行駛。
- 修改現有的 Caltrain 車站。
- 架設改善鐵路廊道的安全性和通訊無線電塔。

兩項替代方案之間的主要區別如下所示。

替代方案 A

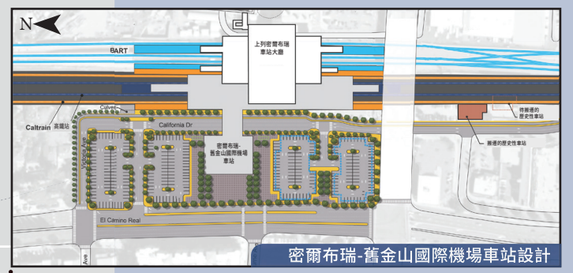
- **管理局董事會確定為首選方案。**
- **Caltrain 廊道以東的輕度維修設施。**
- **沒有額外的錯車道。**

替代方案 B

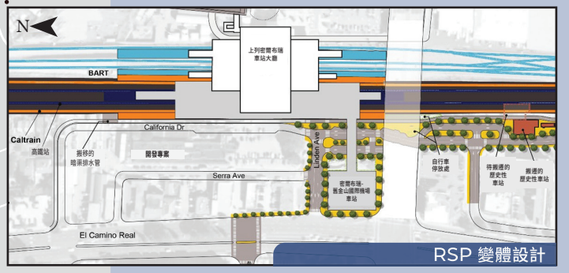
- **Caltrain 廊道以西的輕度維修設施。**
- **從聖馬刁市到紅木城的額外 6 英里錯車道。**

高鐵站

- 在這兩項替代方案中，計劃在舊金山的 4th & King 街（直到興建與 Salesforce 交通運輸中心的連接為止）、密爾布瑞 - 舊金山國際機場和聖荷西 Diridon 建立高鐵站。所有這三個車站都將進行改進以適應高鐵列車，包括對現有軌道和站台的修改。



密爾布瑞-舊金山國際機場車站設計



RSP 變體設計

- **在舊金山，**Salesforce 交通運輸中心將是高速鐵路系統的北端終點站。它將通過市中心區鐵路延長線 (DTX) 專案連接到現有的鐵路廊道：
  - DTX 已獲得環境許可，並將由跨灣聯合管理局實施。環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 中並未評估 DTX。
  - 管理局計劃在 DTX 投入使用後啟用 Salesforce 交通運輸中心。
  - 為了能在 DTX 完工前為舊金山提供高速鐵路服務，環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 對 4th & King 站是否作為一個臨時終點站進行了分析。
- **在密爾布瑞，**對兩個車站設計方案進行了評估：(1) 包括在 EIR/EIS 草案 (2020 年) 中的密爾布瑞-舊金山國際機場車站設計和 (2) 包括在 EIR/EIS 修訂/補充草案 (2021) 中的簡化場地平面圖 (RSP) 變體設計。通過取消車站西側的地面停車場、對 El Camino Real 進行車道改造、延伸 Linden Avenue 以北的 California Drive，以及搬遷高鐵車站入口大廳，RSP 變體設計減少了車站場地的大小，以減少與現有和已規劃開發專案的衝突。

  RSP 變型設計不會改變首選方案。

輕度維修設施 (LMF)

此設施可以清潔、保養與停放列車，以便在當日開始時將列車派遣到高鐵終點站。替代方案 A 和 B 都包括布里斯班的 LMF（鐵軌的東側或西側）。

與 CALTRAIN 的混合營運

- Caltrain 和高速鐵路服務將為通勤和城際服務制定混合營運時間表。
- 高鐵列車將使用與 Caltrain 相同的軌道和電氣化基礎設施。
- Caltrain 廊道有幾個四軌路段，列車可以在此處相互錯車通行。額外的錯車道（包含在替代方案 B）可以稍微減少高鐵列車行車時間，但是並非達到營運混合系統所需的容量所必需的。
- 高速鐵路對 Caltrain 致力未來成長的規劃有所助益。

CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

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。

LMF。輕度維修設施：可以清潔、保養與停放列車的設施，以便在當日開始時將列車派遣到高鐵終點站。

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、諮商及其他行動，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。

再傳文件。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 EIR/EIS。擬議中的加州高鐵列車系統最終計劃 EIR/EIS：2005 年發布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。

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。

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 EIR/EIS 綜合文件。

簡化場地平面圖 (RSP) 變體設計。再傳文件中描述的密爾布瑞 - 舊金山國際機場車站的另一種選擇。雖然 RSP 變體設計使用與密爾布瑞-舊金山國際機場車站設計相同的軌道路線和站台設計，但 RSP 變體設計重新配置了設施、停車場和通道，減少了對鄰近開發的影響。

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環境影響報告書/聲明 (EIR/EIS) 計劃所確定的中央谷地的廊道。

2022 年 6 月更新