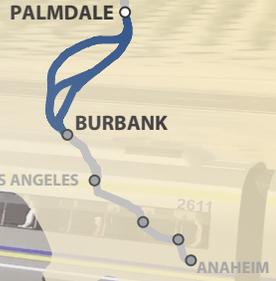




Sección del Proyecto Palmdale a Burbank ACTUALIZACIÓN DE LA COMUNIDAD CONECTADA 2024



- NORTHERN CALIFORNIA REGION
 - San Francisco Salesforce Transit Center
 - San Francisco 4th & King Station
 - Millbrae (SFO)
 - San Jose Diridon Station
 - Gilroy
- CENTRAL VALLEY REGION
 - Merced
 - Fresno
 - Kings/Tulare Regional Station
- BAKERSFIELD TO PALMDALE PROJECT SECTION
 - Bakersfield
- PALMDALE TO BURBANK PROJECT SECTION
 - Palmdale
 - Burbank Airport Station
- BURBANK TO LOS ANGELES PROJECT SECTION
 - Los Angeles Union Station
- LOS ANGELES TO ANAHEIM PROJECT SECTION
 - Norwalk/ Santa Fe Springs
 - Fullerton
 - Anaheim

Resumen del tramo del proyecto

El tramo del proyecto Palmdale a Burbank es parte de la Fase 1 del sistema del Tren de Alta Velocidad de California que conecta el Antelope Valley con el San Fernando Valley. Este tramo del proyecto que abarca aproximadamente entre 31 y 38 millas, conectará centros de población clave en el condado de Los Ángeles, uniendo los futuros centros multimodales de Palmdale y Burbank. La huella de este tramo del proyecto se extiende desde la parte sur de la ciudad de Palmdale en el norte, hasta Burbank en el sur. La estación de Palmdale y la alineación hasta Spruce Court en Palmdale, fueron evaluadas como parte del tramo del proyecto Bakersfield a Palmdale, que fue aprobada por la Junta Directiva de la Autoridad (la "Autoridad") en agosto de 2021. Este tramo del proyecto incluye la evaluación completa de la estación del aeropuerto de Burbank y se presenta a título informativo y de contexto. El diseño del proyecto de la estación no ha cambiado desde que la estación se evaluó como parte del tramo del proyecto Burbank a Los Ángeles, y fue aprobado por la Junta de la Autoridad en enero de 2022. Este tramo del proyecto proporcionará un enlace crítico entre el tramo de Bakersfield a Palmdale y de Burbank a Los Ángeles.

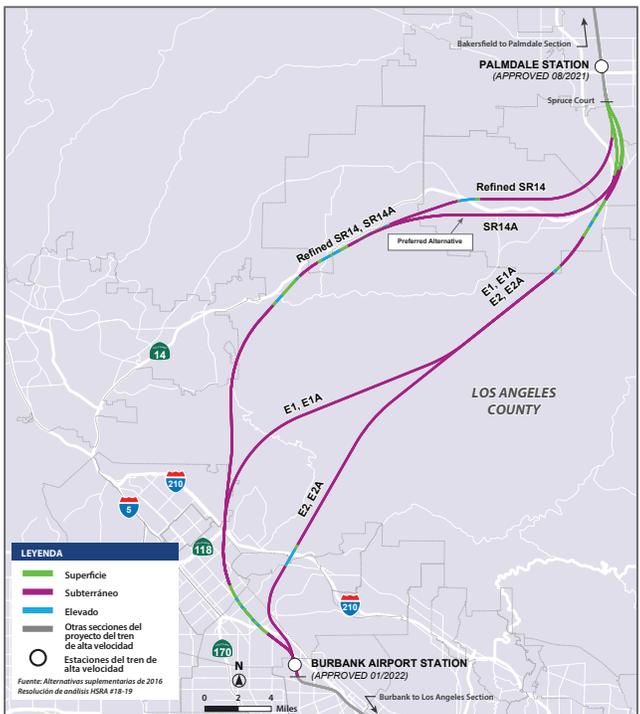
Estado del proyecto

En la primavera de 2024, la Autoridad finalizó sus respuestas a los comentarios recibidos sobre el Borrador EIR/EIS, que se publicó a finales de 2022, y emitió los EIR/EIS definitivos, y se espera que la Junta de la Autoridad los examine a mediados de 2024.

Beneficios del proyecto

- Los trenes eléctricos de alta velocidad funcionarán con energía renovable, atraerán a más pasajeros y los llevarán más lejos y más rápido sin producir emisiones
- Conectará las estaciones de Palmdale y del aeropuerto de Burbank, diseñado a una velocidad que permitiría un tiempo de viaje sin paradas de 13 minutos
- Brinda beneficios económicos y laborales a la comunidad, la región y al estado
- Conectará el tren de alta velocidad con la región a través de las estaciones de Metrolink existentes y previstas
- Mejora el rendimiento y la seguridad mediante el uso de tecnología de señalización de última generación (control positivo de trenes, barreras de intrusión y sistema de alerta y alerta temprana de terremotos, entre otros)
- Proporciona un enlace con el tren propuesto de Brightline West a Las Vegas en Palmdale

Seis alternativas de construcción que se están evaluando para el Tramo del proyecto Palmdale a Burbank.



Invirtiendo en el futuro de California

- Aumentar la movilidad** para prepararse para el crecimiento demográfico del estado que se estima que alcanzará los 44 millones de habitantes en 2049.
- Mejorar la calidad del aire**, desplazando a la gente de los coches y los aviones a los trenes limpios que funcionan con energía renovable.
- Reducir los tiempos de viaje** proporcionando una manera más rápida y conveniente de desplazarse por la región y por todo el estado.
- Estimular el crecimiento del empleo** en todo el estado con empleos de construcción inmediatos y trabajos de mantenimiento y operación en el futuro.
- Invertir** en infraestructura de transporte ha sido clave para convertir al estado en una potencia económica.

Palmdale

- El centro de transporte de Palmdale, previamente aprobado como parte del tramo del proyecto Bakersfield a Palmdale, incluirá el servicio ferroviario de alta velocidad de California y transformará la forma en que los residentes viven, trabajan y viajan en la ciudad de Palmdale y Antelope Valley.
- La ciudad de Palmdale y la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California colaboraron en desarrollar un plan de la zona de la estación que ayudará a la ciudad a promover el desarrollo económico, fomentar el desarrollo en la zona de la estación y mejorar la conectividad con otros modos de transporte.
- Los planes regionales incluyen la posibilidad de conectar el tren de alta velocidad Brightline West* con el sistema ferroviario de alta velocidad de California en Palmdale a través de la ruta High Desert Corridor desde Apple Valley, con la línea que termina en Las Vegas, Nevada.

*Brightline West, una filial de Brightline Florida, consiste en un sistema de tren de pasajeros de alta velocidad que conectará las 260 millas entre Las Vegas y Rancho Cucamonga.

Burbank

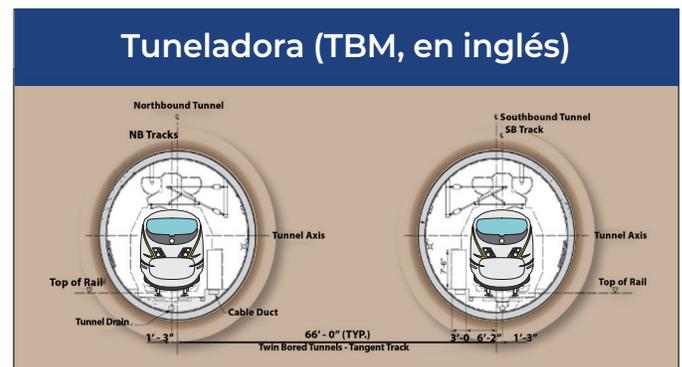
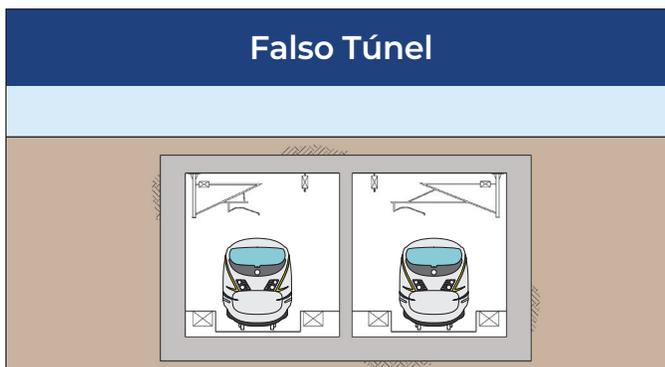
- La estación del aeropuerto de Burbank, aprobada como parte del tramo del proyecto Burbank a Los Ángeles, proporcionará servicio de tren de alta velocidad a San Fernando Valley y estará muy cerca de la futura terminal del aeropuerto que reemplazará a la actual, proporcionando conectividad intermodal aire-ferrocarril.
- Las vías ferroviarias de alta velocidad de California al norte y al sur de la estación serán subterráneas por debajo del aeropuerto de Burbank, minimizando así los impactos operativos permanentes a las áreas comerciales y zonas residenciales.
- La implementación del proyecto ferroviario de alta velocidad requerirá una coordinación continua con la Autoridad Aeroportuaria de Burbank-Glendale-Pasadena y la Administración Federal de Aviación y otras partes interesadas públicas y privadas en el emplazamiento.

Túneles en el tramo del proyecto

Debido a la topografía única del área del proyecto, que incluye zonas desérticas Antelope Valley, las altas montañas de la cordillera de San Gabriel, y las densas zonas urbanas de San Fernando Valley, se utilizarán túneles en todo el tramo del proyecto. Estos túneles permitirán afrontar las restricciones topográficas (alta montaña), y evitar y reducir los impactos a las comunidades, el hábitat y la infraestructura ubicada en la superficie (viviendas, autopistas, etc.). Debido a las complejas condiciones geológicas y las zonas de fallas sísmicas dentro de los túneles, se tuvo en cuenta consideraciones clave en los elementos de diseño, como el tipo de túnel, las cámaras de falla sísmica, los puntos de acceso, la mitigación de sonido y la seguridad. La longitud aproximada de los túneles en el tramo del proyecto Palmdale a Burbank es de 22 a 28 millas.

La alternativa preferida SR14A incluye cuatro túneles que suman un total de 28 millas.

Tipos de túneles



Seis alternativas de construcción

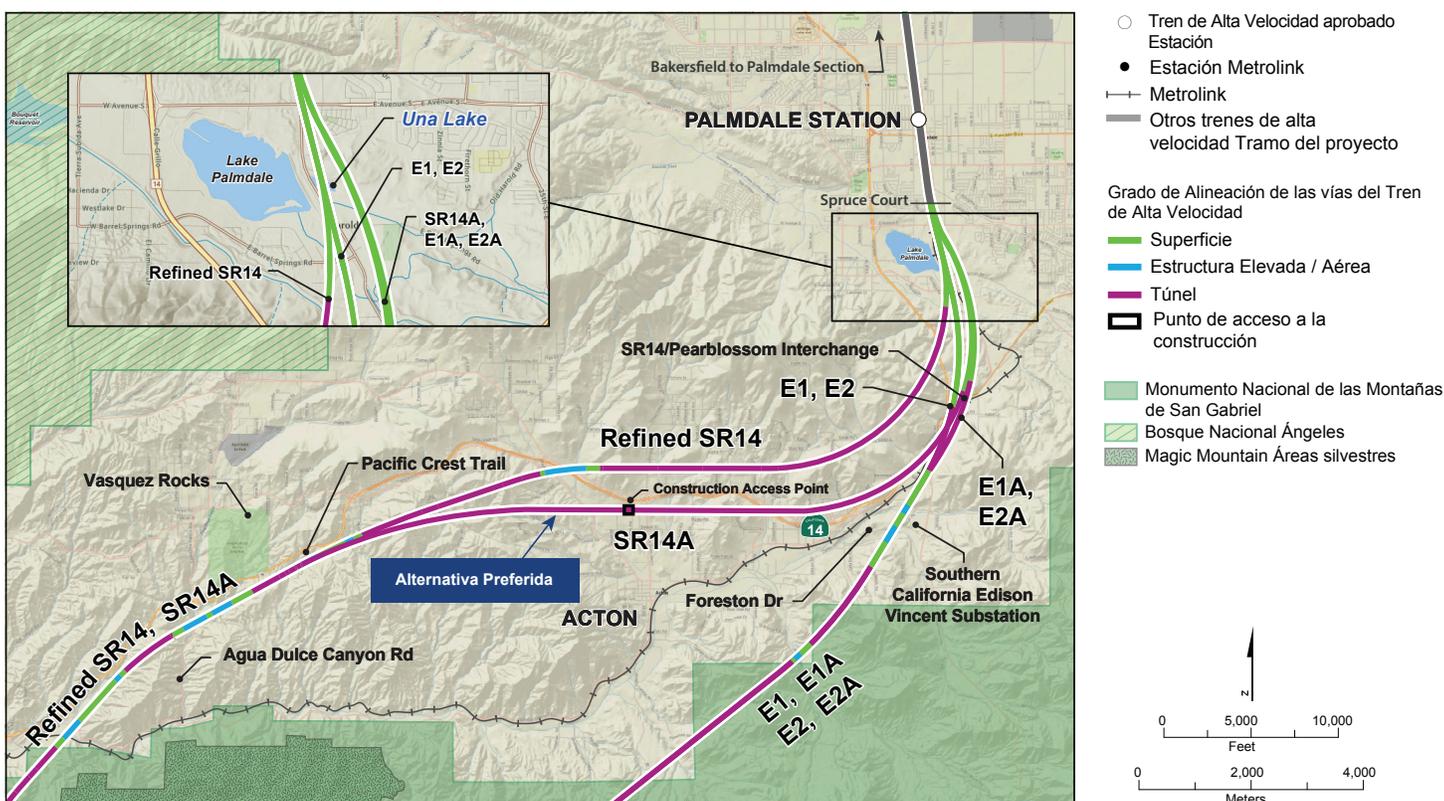
La Autoridad ha trabajado continuamente con las agencias públicas y las partes interesadas de la comunidad a fin de realizar ajustes de diseño que permitan evitar o minimizar aún más los posibles impactos en las instalaciones existentes, el uso de la tierra, los recursos ambientales y las comunidades. Como resultado, en 2020 la Autoridad desarrolló otras alternativas de construcción que se incluirían en el proceso de revisión ambiental. Estas alternativas adicionales se basan en las anteriores alternativas de construcción SR14 Refinada, la E1 y la E2, pero se han modificado para reducir los posibles impactos a los recursos acuáticos sensibles al sur de Palmdale, incluyendo Una Lake.

Las alternativas de construcción adicionales se denominan SR14A, E1A y E2A. Las alternativas previas SR14 Refinada, la E1 y la E2 se incluyen en la revisión ambiental para un total de seis alternativas de construcción que se analizan en el Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (Borrador EIR/EIS). El Borrador EIR/EIS abordó muchas áreas temáticas, como el tráfico, la calidad del aire, el ruido, las vibraciones y la estética, entre otros.

Alternativa preferida por el Estado: SR14A

La alternativa que mejor equilibra los factores medioambientales, comunitarios, de rendimiento, operativos y de construcción se conoce como la alternativa preferida. Para el tramo del proyecto Palmdale a Burbank, la alternativa preferida por el Estado la SR14A, tiene una longitud de aproximadamente 38 millas y conecta las ciudades de Palmdale y Burbank. Esta alternativa utilizaría parcialmente el actual derecho de paso de Metrolink, en la medida de lo posible, en aproximadamente tres millas en San Fernando Valley. La alternativa preferida evitaría cruzar Una Lake y minimizaría los impactos a los humedales cercanos. Los trenes que operan a lo largo del tramo de la alternativa preferida serían totalmente subterráneos a través de la comunidad de Acton, el Bosque Nacional Los Ángeles y el Monumento Nacional de las Montañas de San Gabriel. La SR14A también tendría un recorrido subterráneo al atravesar el Pacific Crest Trail, evitando el impacto en el sendero. En la parte norte de San Fernando Valley, la SR14A se encuentra en un túnel y emerge cerca de los terrenos de esparcimiento de Hansen Dam, y luego sigue el corredor de Metrolink/Union Pacific hasta Burbank.

Enfoque en la Sección Norte



BORRADOR PRELIMINAR/SUJETO A CAMBIOS – EL TRAZADO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD NO ESTÁ DETERMINADO
Fuente: High-Speed Rail Authority, 10/2018. Fuente del mapa base: National Geographic, 2016

Proceso de desarrollo del proyecto



Conéctese con nosotros

(800) 630-1039

California High-Speed Rail Authority
Southern California Regional Office
355 S. Grand Avenue, Suite 2050
Los Angeles, CA 90071

Horas de oficina solo con cita previa

<https://hsr.ca.gov/palmdale-to-burbank>

Palmdale_Burbank@hsr.ca.gov

Síganos en las redes sociales

@cahsra

facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail

@cahsra (X/Twitter)

California High-Speed Rail Authority (LinkedIn)

youtube.com/CAHighSpeedRail

