

Tramo del proyecto entre Palmdale y Burbank

RECURSOS BIOLÓGICOS, ACUÁTICOS Y DE FAUNA SILVESTRE



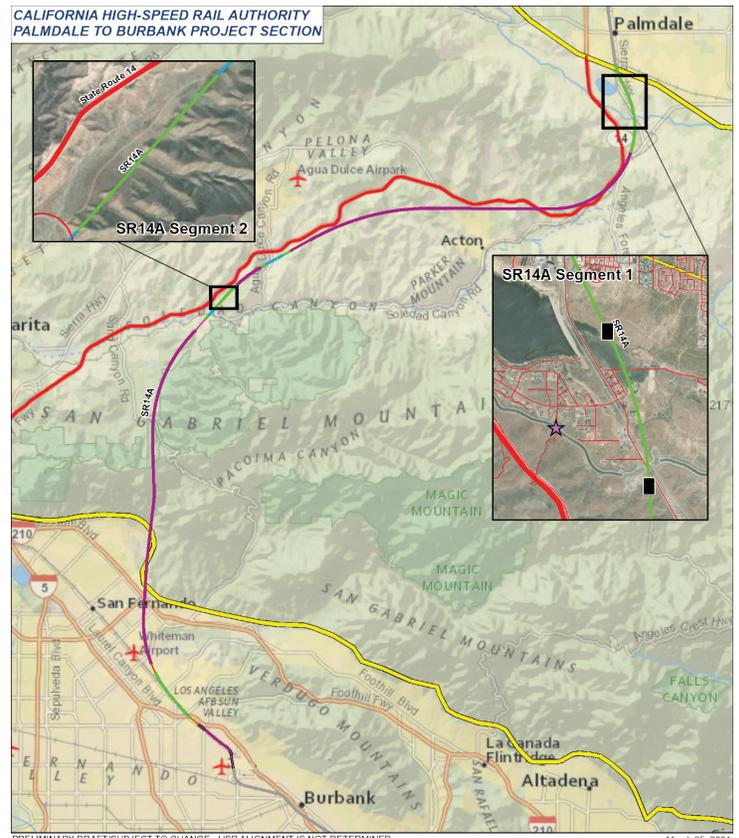
- NORTHERN CALIFORNIA REGION
 - San Francisco Salesforce Transit Center
 - San Francisco 4th & King Station
 - Millbrae (SFO)
 - San Jose Diridon Station
 - Gilroy
 - Merced
- CENTRAL VALLEY REGION
 - Fresno
 - Kings/Tulare Regional Station
 - Bakersfield
- BAKERSFIELD TO PALMDALE PROJECT SECTION
 -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

De acuerdo con la Propuesta 1A aprobada por los votantes de California, la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (la "Autoridad") está diseñando un sistema con características destinadas a evitar, minimizar y mitigar los impactos potenciales a los recursos biológicos y acuáticos que puedan resultar de la construcción y operación del proyecto. Los esfuerzos de diseño se centran en mantener importantes vínculos ecológicos y corredores para el desplazamiento de la fauna silvestre, al tiempo que se identifican y promueven oportunidades de mitigación para compensar los posibles impactos en las plantas y los animales, así como en los humedales y otros recursos acuáticos.

En colaboración con organismos que velan por la protección del medio ambiente a lo largo de todo el sistema, la Autoridad ha estado evaluando los posibles impactos sobre los recursos biológicos y acuáticos y buscando formas de reducirlos. El objetivo es diseñar un proyecto que evite impactos ambientales desde el principio y, cuando se identifiquen impactos potenciales, aplicar medidas que los eviten o minimicen, incluida la compensación, reemplazo, mejora y protección a especies de plantas y animales, así como a los diversos tipos de hábitat de los que dependen. Por ejemplo, como parte de la evaluación ambiental del tramo del proyecto de Palmdale a Burbank, la Autoridad estudió los corredores ecológicos para el desplazamiento de la fauna silvestre y aplicó medidas para garantizar sus desplazamientos y la conectividad del hábitat.

El análisis ambiental que llevó a cabo la Autoridad en el Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS) para el tramo de Palmdale a Burbank concluyó que, con las medidas de mitigación especificadas, la construcción y el funcionamiento del proyecto no tendrían un impacto significativo en los recursos biológicos o acuáticos. También es importante tener en cuenta que el 81% de la alternativa preferida para este tramo se realiza en túnel, falso túnel o sobre una estructura elevada, manteniendo el hábitat de la fauna silvestre existente y la conectividad.

La Autoridad preparó una Evaluación del Corredor de Fauna Silvestre para evaluar a fondo el impacto potencial sobre la conectividad del hábitat durante la construcción del proyecto. El proyecto tiene amplios segmentos de túnel, incluso a través del Bosque Nacional Ángeles. Los viaductos sobre el Santa Clara River y Agua Dulce Canyon también proporcionan permeabilidad al proyecto. Los túneles y viaductos están estrechamente alineados con las zonas donde existen oportunidades de cruce de fauna silvestre por debajo de la autopista SR14, manteniendo así los actuales niveles de



Mapa que muestra la ubicación de los nuevos pasos de fauna

De acuerdo con la Evaluación del Corredor de Fauna Silvestre, la Autoridad diseñó una medida de mitigación que requiere la instalación de dos cruces dedicados a la fauna silvestre: uno en las proximidades de Una Lake y otra cerca del California Aqueduct.



Combinación de paso inferior/alcantarilla de drenaje y salto de fauna silvestre

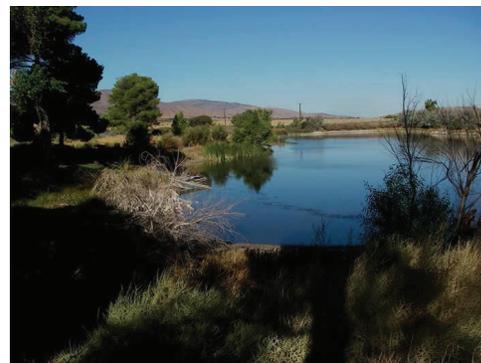


Paso inferior típico

Otros ejemplos de los esfuerzos de la Autoridad en el tramo de Palmdale a Burbank incluyen:

UNA LAKE

En estrecha colaboración con la EPA y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, la Autoridad desarrolló una alternativa preferida que evita el impacto sobre los recursos biológicos y acuáticos en Una Lake. A través de ese proceso de coordinación, la Autoridad obtuvo la conformidad de las dos agencias en que SR14A, la alternativa preferida, es la alternativa preliminar con menos posibilidades de perjudicar al medio ambiente.



SANTA CLARA RIVER Y PAICOMA WASH

En coordinación con el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de los Estados Unidos y el Departamento de Pesca y Fauna Silvestre de California, la Autoridad desarrolló amplias medidas para asegurar que la construcción del cruce sobre el Santa Clara River no afectara negativamente a la especie de espinos tridáctilo totalmente protegida por el estado y en peligro de extinción a nivel federal. Se revisaron las áreas de depósito y montaje de las obras para reducir 15 acres de la huella del proyecto y limitar el impacto en Pacoima Wash, un importante afluente de Tujunga Wash y Los Ángeles River.

BEE CANYON

Basándose en la presencia de la espina flora de cuernos finos y del mosquitero costero de California, ambas especies en peligro de extinción, y a petición del Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de los Estados Unidos, la Autoridad llevó a cabo una mejora del diseño en la zona de Bee Canyon a fin de reducir la huella de impacto en el hábitat de estas especies. El refinamiento del diseño redujo la huella temporal en Bee Canyon de 12.51 acres a 0 acres, mientras que la huella permanente en Bee Canyon se redujo en 28.54 acres.

RUIDO OPERATIVO

A fin de evitar que el ruido del tren afecte negativamente a las aves de estatus especial, como el víreo de Bell menor y el mosquitero costero de California, la Autoridad instalará barreras acústicas en zonas adyacentes a hábitats de alta calidad de aves en peligro de extinción, si los niveles de ruido superan los umbrales establecidos por la Autoridad.

Otras especies de estatus especial, como el puma, también se beneficiarían de la instalación de estas barreras porque disminuiría la exposición al ruido de toda la fauna silvestre en las inmediaciones, incluidos los corredores conocidos de desplazamiento de dicha fauna a lo largo del Santa Clara River y Agua Dulce Canyon.

La ubicación, la longitud y la altura de estas barreras acústicas se determinarán en función de modelos de ruido detallados para las zonas consideradas hábitats de alta calidad para las aves de estatus especial, y teniendo en cuenta las condiciones existentes, de modo tal que los

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

 Horario de oficina sólo con cita previa

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

 Palmdale_Burbank@hsr.ca.gov

 Síganos en las redes sociales

 [@cahsra](https://www.instagram.com/cahsra)

 [facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail](https://www.facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail)

 [@cahsra \(X/Twitter\)](https://twitter.com/cahsra)

 [California High-Speed Rail Authority \(LinkedIn\)](https://www.linkedin.com/company/california-high-speed-rail-authority)

 [youtube.com/CAHighSpeedRail](https://www.youtube.com/CAHighSpeedRail)