Propósito del Sistema de Tren de Alta Velocidad

- Ofrecer una nueva modalidad de transporte de alta velocidad entre ciudades para enlazar las áreas metropolitanas principales.
- Interrelacionarse con aeropuertos internacionales, transporte púbico, y carreteras.
- Ofrecer transporte alternativo en una manera protectiva y sensible hacia los recursos naturales únicos de California.
- Desarrollar un sistema de transporte práctico y económicamente viable, con implementación en fases que generarían ingresos en exceso del costo de operaciones y mantenimiento.

Por qué hace falta un Sistema de Tren de Alta Velocidad

- Un aumento de población estatal pronosticado del 30 al 40 por ciento para el año 2030.
- Aumento de la demanda de transporte de una región a otra.
- Demoras de viajes y congestión de tránsito en carreteras locales y en aeropuertos con un costo de $20 mil millones al año.
- Deterioro de la calidad del aire y presión sobre nuestros recursos naturales como resultado de la ampliación de carreteras y aeropuertos.
- Costos debidos al congestionamiento de tráfico de aproximadamente $20 mil millones al año en energéticos desperdiciados y tiempo perdido para los viajeros.

Beneficios del Sistema

Los trenes de alta velocidad ofrecerán muchos beneficios.

- **Protegiendo a nuestro medio ambiente:** Eliminando más de 12 billones de libras de emisiones de gases de efecto invernadero.
- **Reduciendo nuestra dependencia de energéticos fósiles:** Reduciendo el uso de petróleo por casi 12.7 millones de barriles al año.
- **Mejorando la economía:** Creando hasta 450,000 empleos permanentes en California para el año 2035 por medio de la anticipada mejoría a la economía debido al desarrollo del sistema del tren de alta velocidad.
- **Ofreciendo mejores conexiones:** Ofreciendo una alternativa más eficiente, segura, y rentable que el transporte aéreo y ayudando a reducir el congestionamiento en los aeropuertos locales.
- **Mejorando la infraestructura existente:** Eliminando cruceros a nivel de calle, instalando cercas, nuevos sistemas de señalamiento, y vías férreas adicionales.
- **Ofreciendo ahorros en costos para pasajeros:** Ofreciendo costos de pasaje entre ciudades más bajos que por avión o por auto.

Temas Ambientales para Analizarse incluyen:

- Transporte
- Calidad del Aire
- Ruido y Vibración
- Interferencia Electromagnética y Campos Electromagnéticos (EMI/EMF)
- Utilidades Públicas y Energía
- Recursos Biológicos y Humedales
- Hidrología y Recursos Hidráulicos
- Geología, Tierras, y Sismicidad
- Deshechos y Materiales Peligrosos
- Seguridad y Bienestar
- Socio-Economía, Comunidades, y Justicia Ambiental
- Desarrollo Local, Planeación de Estaciones, Propiedades, y Uso Terrenal
- Terrenos Agrícolas
- Parques, Recreación, y Espacios Verdes
- Estética y Calidad Visual
- Recursos Culturales
- Impactos y Métodos de Construcción
- Impactos Cumulativos y Secundarios
- Resumen de Mitigación
- Evaluación de la Sección 4(f) y 6(f)
- Impactos Adversos Inevitables

PARA MÁS INFORMACIÓN

La Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California se compromete con la actualización y la participación del público durante la revisión ambiental para el HST (Tren de Alta Velocidad - HST por sus siglas en inglés). Hay muchas maneras como usted puede aprender más y participar.

Sección San José a Merced

Llame al: 800-881-5799

Visite: www.cahighspeedrail.ca.gov – Vea la Página San José a Merced bajo "Library" (Biblioteca)

E-Correo: highspeedrail@circlepoint.com

Solicite un Conferencista: Por favor comuníquese con nosotros si usted es miembro de una organización comunitaria y desea una presentación o actualización durante una de sus sesiones.

Sección San Francisco a San José

Llame al: 510-587-8640

Visite: www.cahighspeedrail.ca.gov – Vea la Página San Francisco a San José bajo "Library" (Biblioteca)

Sección Merced a Fresno

Llame al: 559-221-2636

Visite: www.cahighspeedrail.ca.gov – La Página Merced a Fresno bajo "Library" (Biblioteca)

如需索取本通知中文版,
請電詢加州高速鐵路局: 1-800-881-5799

Để nghe đề nghị này bằng tiếng Việt,
xin gọi: 1-800-881-5799

EIR/EIS (Reporte y Declaración de Impacto Ambiental) Del Proyecto de Tren de Alta Velocidad Sección San José a Merced

Actualización Invierno del 2010

CALIFORNIA HIGH-SPEED RAIL AUTHORITY

Acerca del Sistema de Tren de Alta Velocidad de California (HST por sus siglas en inglés)

La Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California (Autoridad) propone un servicio de tren de alta velocidad que correrá desde el área de San Francisco y Sacramento, en el norte, a través del Valle Central hacia Los Ángeles, hasta el Condado de Orange y San Diego en el sur. Se pronostica que este sistema rápido, seguro y confiable transportará a por lo menos 93 millones de pasajeros por año 2030. En los años 2005 y 2008 se terminaron estudios ambientales integrales a nivel de programa para determinar la ruta general y la ubicación de las estaciones. En noviembre del 2008, los votantes de California aprobaron bonos por la cantidad de $9.95 millones y así ayudaron a impulsar el programa hacia delante. Los estudios ambientales para proyectos específicos están en curso.

Acerca de la sección San José a Merced

En julio del 2008, la Autoridad seleccionó el tramo del Paso Pacheco a San Francisco pasando por San José como la alineación y el corredor preferido para conectar al Área de la Bahía con el Valle Central. Esta alternativa del Paso Pacheco, que deberá ser estudiada más profundamente en el proyecto del Informe de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés), incluye alineaciones generales entre San José y Gilroy, cruzando el Paso Pacheco y el Valle de San Joaquín, y hacia el norte hasta llegar a Merced. Sin embargo, debido a una decisión judicial reciente, la Autoridad ha vuelto a abrir el documento ambiental correspondiente y está trabajando para abordar los problemas identificados por el tribunal como parte de un documento ambiental revisado y se difundirá de nuevo. La Autoridad tomará en cuenta los documentos revisados y el registro en su totalidad antes de tomar una nueva decisión de certificación sobre el EIR revisado del programa según CEQA. Además, la autoridad tomará nuevas decisiones sobre el programa en cuanto a alternativas de alineaciones para conectar al Área de la Bahía con el Valle Central. Estas se estudiarán a nivel de proyecto. La decisión judicial no exige que la Autoridad interrumpa los trabajos que se están llevando a cabo en la revisión ambiental específica del proyecto. El corredor que se ha estudiado a nivel del proyecto se extiende aproximadamente 125 millas, comenzando en la estación de trenes de Diridon en San José, donde se conecta con la sección de San Francisco a San José del HST, continúa hacia el sur pasando por Gilroy, y luego hacia el este cruzando el montañoso Paso Pacheco hasta Chowchilla, donde se conecta con la sección de Merced a Fresno del HST. Las estaciones están previstas en San José, Gilroy y Merced. La alineación del Programa se describe completamente en el Reporte Final del Programa del Área de la Bahía al Valle Central EIR / EIS del Autoridad y de la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA por sus siglas en inglés). Este documento se puede encontrar en la página Web http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.asp?p=8052.

Proceso de Evaluación Ambiental

En febrero del 2009, la Autoridad, en cooperación con la Administración Federal del Ferrocarriles, comenzó una evaluación ambiental del proyecto de la sección San José a Merced según los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y la Legislación Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés). En marzo del 2009, se celebraron reuniones de sondeo para recibir información sobre el alcance de las cuestiones que deben ser analizadas en el EIR / EIS. La información recabada en estas reuniones y otros comentarios se destilaron para producir alternativas iniciales de alineación y opciones de diseño de las estaciones para su examen en un Informe de Análisis de Alternativas (AA, por sus siglas en inglés). Las alternativas iniciales de alineación fueron evaluadas utilizando los criterios establecidos y la evaluación de las alternativas fueron revisadas con la FRA y la Autoridad en un taller en noviembre del 2009. En el taller, la FRA y la Autoridad identificaron de manera preliminar cuales alternativas de alineamiento, estaciones, y opciones de diseño deberán llevarse adelante en el proceso de EIR / EIS. Estas recomendaciones se presentaron a la Directiva de la Autoridad a principios de diciembre, y serán ahora compartidas con el público durante diciembre del 2009 y enero del 2010. El Informe del AA con la evaluación completa, incluyendo las aportaciones de la Directiva, estará disponible para revisión pública en diciembre y la información en el informe se repasará ante el público durante la primavera del 2010. Después de que se reciban e incorporen estas observaciones, el Informe Final del AA se publicará. En los mapas en las siguientes páginas se resumen los resultados del taller y la reunión de la Directiva.

Informe de Criterios de Análisis de Alternativas

Como se describe a continuación, el Informe de Análisis de Alternativas documenta la evaluación preliminar de alternativas, basada en criterios específicos (para más información sobre la metodología de AA, visite la pagina Web http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.asp?p=8300).

Objetivo	Criterios
Maximizar usuarios y potencial de ingresos	Duración de viaje Longitud de Ruta
Maximizar conectividad y acceso	Conexiones de Inter-modalidad
Minimizar costo de operación y capital	Cuestiones y costos de operaciones y mantenimiento

Medidas de Evaluación

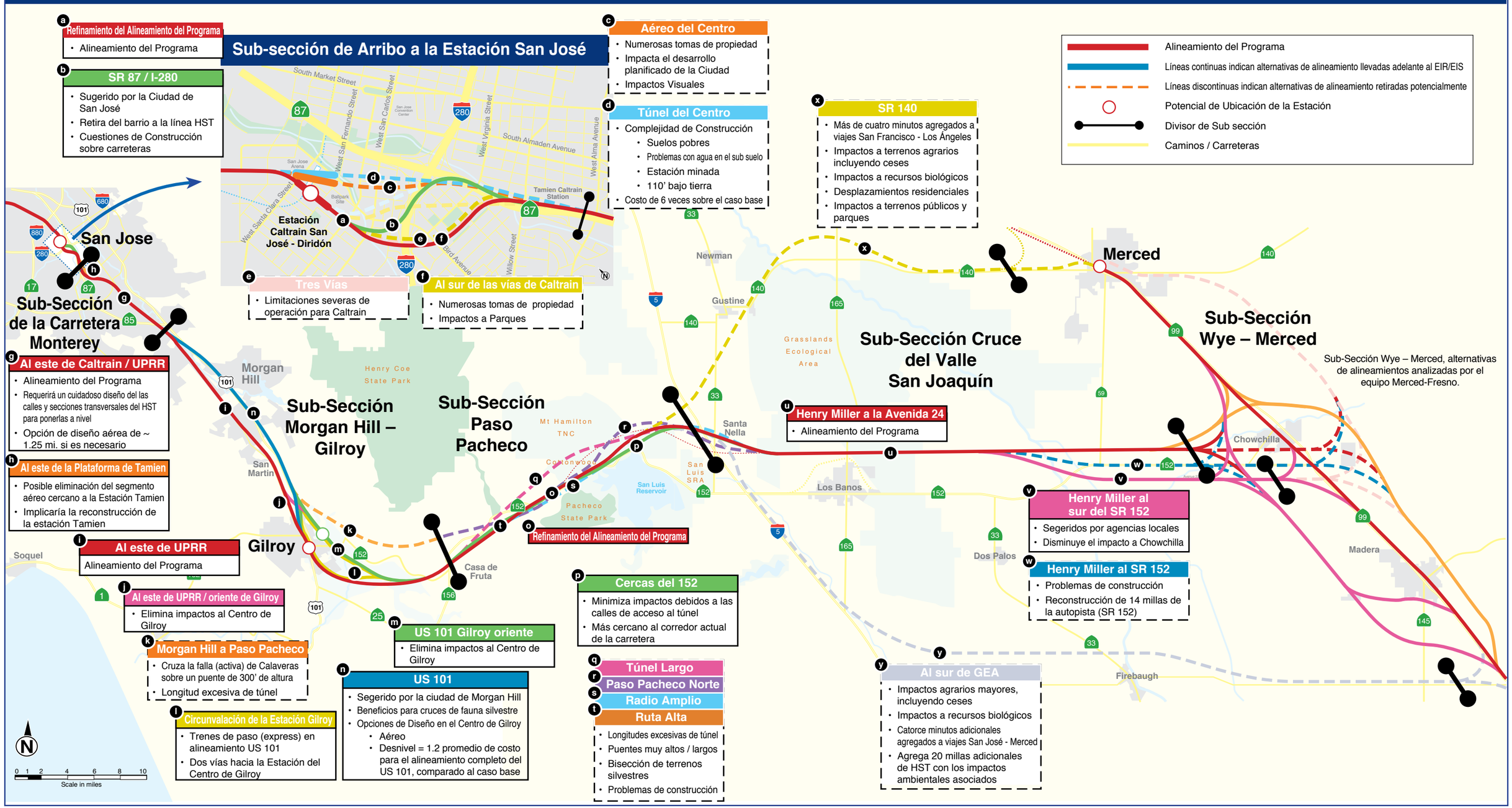
- Uso Terrenal
- Factibilidad de Construcción
- Minimizar molestias a barrios y comunidades
- Minimizar impactos a recursos ambientales
- Minimizar impactos a recursos naturales

Proceso de Revisión Ambiental

*Se solicita la participación pública durante todo el proceso de revisión ambiental.

Alineamientos que Deberán Considerarse para La Revisión Ambiental

En general, la sección de San José a Merced se divide en cinco sub-secciones, cada una de los cuales contiene varias propuestas de alineaciones alternativas.

En los mapas siguientes, cada alternativa de alineación dentro de la sub-sección es del mismo color que la cuestión clave descrita en los mapas. Las líneas continuas indican las alternativas de alineamiento identificadas para llevar adelante en el proceso de EIR / EIS. Las líneas discontinuas indican las alternativas de alineación que se han evaluado y determinado que potencialmente no se llevarán adelante. Para detalles adicionales sobre los criterios utilizados para reducir las alternativas de alineamiento y una descripción de los alineamientos retirados, visite el sitio Web de la Autoridad, www.cahighspeedrail.ca.gov, o vea los materiales de la reunión de diciembre del 2009 de la Directiva del CHSRA (artículo 13) en http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.sp?p=4856&year=2009.

Sección San José a Merced – Alternativas de Alineamiento