

Sección del Proyecto Palmdale a Burbank ACTUALIZACIÓN DE LA COMUNIDAD CONECTADA 2022



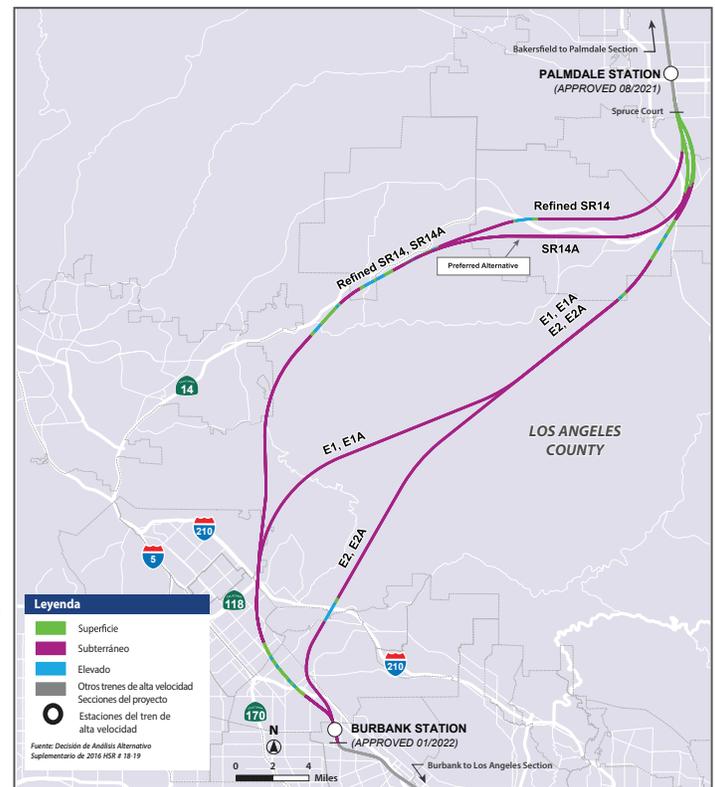
Resumen de la Sección del Proyecto

La sección del proyecto Palmdale a Burbank forma parte de la Fase 1 del sistema del Tren de alta velocidad de California que conecta Antelope Valley con San Fernando Valley. Esta sección del proyecto, de aproximadamente 31 a 38 millas, conectará dos centros de población clave en el condado de Los Ángeles, uniendo los futuros centros multimodales de Palmdale y Burbank. La huella de esta sección 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 de la sección del proyecto Bakersfield a Palmdale, que fue aprobada por la Junta Directiva de la Autoridad en agosto de 2021. La estación del aeropuerto de Burbank fue evaluada como parte de la sección del proyecto Burbank a Los Ángeles, que fue aprobada por la Junta Directiva de la Autoridad en enero de 2022. Esta sección del proyecto proporcionará un enlace crítico entre las secciones del proyecto de Bakersfield a Palmdale y de Burbank a Los Ángeles.

Beneficios del Proyecto

- Los trenes eléctricos de alta velocidad funcionarán con energía renovable, atraerán a más viajeros y los trasladarán más lejos y más rápido con cero emisiones
- Conectar las estaciones de Palmdale y del aeropuerto de Burbank, diseñado a una velocidad que permitiría un viaje sin paradas de 13 minutos
- Proporcionar beneficios económicos y de empleo para la comunidad, la región y el estado
- Conectar el tren de alta velocidad con la región a través de las estaciones de Metrolink existentes y previstas
- Mejorar 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, alerta temprana de terremotos, etc.)
- Proporcionar un enlace en Palmdale con el tren Brightline West propuesto para Las Vegas

Seis alternativas de construcción que se están evaluando para la sección del proyecto Palmdale a Burbank



Invirtiendo en el Futuro de California

Aumentar la movilidad para prepararse para el crecimiento de la población del estado, que se calcula que alcanzará los 44 millones 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 y proporcionar 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 puestos de trabajo en la construcción ahora y trabajos en el mantenimiento y la

Invertir en infraestructuras de transporte ha sido clave para convertir al estado en una potencia económica

Túneles en la Sección del Proyecto

Debido a la singular topografía de la zona del proyecto, que incluye regiones desérticas de Antelope Valley, altas montañas de la cordillera de San Gabriel y las densas zonas urbanas de San Fernando Valley, se utilizan túneles en toda la sección del proyecto. Estos túneles se utilizan para hacer frente a las limitaciones topográficas (montañas altas), y evitar y reducir los impactos a las comunidades, el hábitat y las instalaciones en superficie

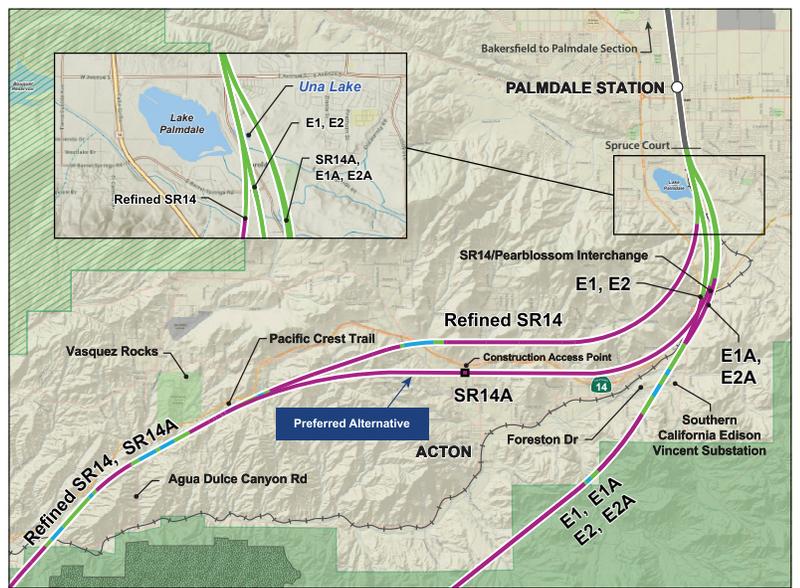
(viviendas, autopistas, etc.). Dadas las complejas condiciones geológicas y las zonas de fallas sísmicas dentro de las zonas de túneles se tuvieron en cuenta consideraciones clave en los elementos de diseño, como el tipo de túnel, las cámaras de fallas sísmicas, los puntos de acceso, la mitigación del sonido y la seguridad. La longitud aproximada de los túneles en la sección del proyecto Palmdale a Burbank es de 22 a 28 millas. La alternativa preferida, la SR14A, incluye cuatro túneles que suman aproximadamente 28 millas.

- 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
- PALMDALE TO BURBANK PROJECT SECTION
 - 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

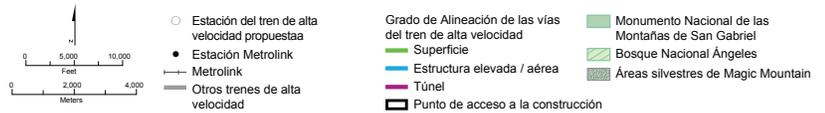
Alternativas de Construcción Adicionales: SR14A, E1A y E2A

The California High-Speed Rail Authority (Authority) has worked continuously with public agency and community stakeholders to incorporate refinements to the design that further avoid or minimize potential impacts to existing facilities, land uses, environmental resources and communities. As a result, in 2020 the Authority developed additional build alternatives to be included in the environmental review process. These additional alternatives are based on the prior Build Alternatives Refined SR14, E1 and E2, but have been modified to reduce potential impacts to sensitive aquatic resources south of Palmdale, including Una Lake.

The additional build alternatives are referred to as **SR14A, E1A and E2A**. The prior alternatives of **Refined SR14, E1 and E2** are included in the environmental review for a total of six build alternatives that are analyzed in the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (Draft EIR/EIS). The Draft EIR/EIS addresses many topic areas, including traffic, air quality, noise, vibration, aesthetics and more.



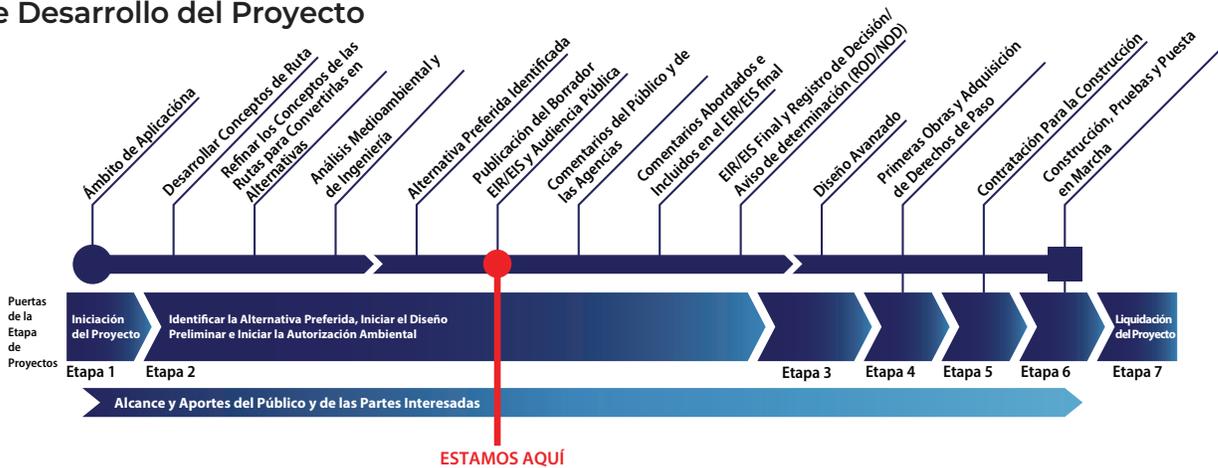
BORRADOR PRELIMINAR/SUJETO A CAMBIOS - EL TRAZADO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD NO ESTÁ DETERMINADO
Fuente: High-Speed Rail Authority, 10/2018. Fuente del mapa base: National Geographic, 2016



Alternativa Preferida por el Estado: SR14A

La alternativa que se ha determinado que equilibra mejor los factores medioambientales, comunitarios, de rendimiento, operativos y de costes se conoce como la Alternativa Preferida. Para la sección 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. Utilizará parcialmente el derecho de paso de Metrolink existente en la medida de lo posible en aproximadamente tres millas en San Fernando Valley. La alternativa preferida evitaría cruzar Una Lake y minimizaría el impacto en los humedales cercanos. Los trenes que operan a lo largo de la Alternativa Preferida serían totalmente subterráneos a través de la comunidad de Acton, el Bosque Nacional Ángeles y el Monumento Nacional de las Montañas de San Gabriel. La SR14A también es subterránea donde cruza el Pacific Crest Trail, lo que evita el impacto en el sendero. A través de 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.

Proceso de Desarrollo del Proyecto



Díganos su Opinión

Participa visitando meethrsocal.org donde puede:

- Hacer preguntas y dejar comentarios o inquietudes
- Solicitar una reunión con el equipo del proyecto
- Invitar a la Autoridad a una de las próximas reuniones de su organización
- Síganos en las redes sociales

- [@cahsra](https://www.instagram.com/cahsra)
- [facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail](https://www.facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail)
- [@cahsra \(Twitter\)](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)

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