

Aviso de intención revisado
(Publicado en el Registro Federal)

AUTORIDAD DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD DE CALIFORNIA (Autoridad)

Declaración de impacto ambiental para el Sistema del Tren de Alta Velocidad de California, Sección del proyecto Los Angeles a Anaheim, CA

Agencia: Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (conforme a la designación de la Ley Nacional de Política Ambiental [NEPA])

Acciones: Aviso revisado de la intención de preparar una declaración de impacto ambiental

Resumen: La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (Autoridad), como la agencia federal principal conforme a la designación de la NEPA (julio de 2019) por parte de la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), emite este aviso para informar a otras agencias federales, estatales, locales y tribales, y al público que la Autoridad tiene la intención de revisar el alcance del análisis del Informe de Impacto Ambiental (EIR) a nivel del proyecto global y la Declaración de Impacto Ambiental (EIS) a nivel del proyecto para la sección Los Angeles a Anaheim del Sistema del Tren de Alta Velocidad (HSR) de California propuesto por la Autoridad desde la Estación Union en Los Angeles (LAUS) en la ciudad de Los Angeles, California, hasta el Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim (ARTIC) en la ciudad de Anaheim, California, en cumplimiento de las leyes estatales y federales pertinentes, en particular la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA).

La FRA publicó un Aviso de intención (NOI) en el Registro Federal el 15 de marzo de 2007 (72 FR 12250). Desde la publicación del NOI, la Autoridad ha identificado el componente propuesto de la instalación intermodal de BNSF Colton (componente de Colton) y el componente de la vía de preparación de BNSF Lenwood (componente de Lenwood) como componentes necesarios de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim del sistema del tren de alta velocidad (HSR). Este NOI revisado se emite para solicitar información adicional del público y de las agencias para el desarrollo del alcance del EIR/ EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim con respecto a los Componentes de Colton y Lenwood. El aporte del público recibido durante las actividades de divulgación llevadas a cabo por la Autoridad y sus representantes se tendrá en cuenta para la preparación del EIR/ EIS conjunto. El proceso de determinación del alcance y desarrollo medioambiental de 2007 desde entonces sigue siendo válido; la información obtenida en 2007 y desde 2007 se utilizará, complementada por la información obtenida a través de esta evaluación del alcance adicional, en el desarrollo del borrador del EIR/EIS. La mayor parte de la información incluida en este NOI revisado es la misma que la que se detalla en el NOI de 2007 pero se repite aquí para facilitar la revisión.

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido llevadas a cabo por el Estado de California en virtud del Título 23, Sección 327 del Código de los Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha 23 de julio de 2019, y firmados por la FRA y el Estado de California.

FECHAS: Los comentarios por escrito sobre el alcance del EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim deben enviarse a la Autoridad a más tardar 24 de septiembre de 2020 como se indica a continuación. Las reuniones públicas de determinación del alcance están programadas para las siguientes fechas y horarios. La Autoridad espera que estas reuniones se realicen a través de un seminario web u otro mecanismo de uso únicamente virtual (consulte www.hsr.ca.gov para obtener información actualizada). Las reuniones de determinación del alcance están abiertas para participantes de cualquier área geográfica del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim.

- **Reunión virtual de determinación del alcance n.º 1:** jueves 10 de septiembre de 2020, de 5:00 PM a 7:30 PM
- **Reunión virtual de determinación del alcance n.º 2:** sábado 12 de septiembre de 2020, de 10:00 AM a 12:30 PM
-

DIRECCIONES: Los comentarios por escrito sobre el alcance del EIR/EIS del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim en respuesta a este NOI revisado deben enviarse a Mark McLoughlin, Director de Servicios Ambientales,

ATTN. Los Angeles—Anaheim, California High-Speed Rail Authority, 770 L Street, Suite 620, MS-2, Sacramento, CA 95814, o por correo electrónico con la línea de asunto "Tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim del sistema HSR" a: Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov. Los comentarios también pueden proporcionarse verbalmente durante las reuniones públicas de determinación del alcance descritas anteriormente.

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:

La Autoridad fue creada por la Legislatura del Estado de California en 1996 y está autorizada por ley para llevar a cabo la planificación para el desarrollo de una red HSR estatal propuesta en total coordinación con otros servicios de transporte público. La FRA tiene la responsabilidad de supervisar la seguridad de las operaciones ferroviarias, incluida la seguridad de todo sistema de transporte terrestre de alta velocidad propuesto. La FRA también administra el Programa de Trenes de Pasajeros Interurbanos de Alta Velocidad (HSIPR) y ha otorgado a California \$3,480 millones en subvenciones para el sistema HSR de California.

En 2005, la Autoridad y la FRA completaron un EIR/EIS del programa final para el Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California propuesto (EIR/EIS del programa estatal), como documento ambiental de primera etapa. El EIR/EIS para el programa estatal establecían el propósito y la necesidad del sistema HSR, analizaban la alternativa de este sistema y la comparaban con la alternativa sin acción y una alternativa modal que implicaba la expansión de aeropuertos, carreteras y líneas de ferrocarril convencionales para satisfacer las futuras necesidades de transporte del estado. La Autoridad certificó el EIR del programa estatal en virtud de la CEQA y aprobó el sistema HSR propuesto, y la FRA emitió un Registro de decisión en virtud de la NEPA para la EIS del programa estatal. La Autoridad y la FRA tomaron las siguientes decisiones programáticas de primera etapa: seleccionaron la Alternativa del sistema HSR para viajes interurbanos de pasajeros en California entre los principales centros metropolitanos de Sacramento y el área de la Bahía de San Francisco en el norte, a través del Valle Central, a las ciudades de Los Angeles y San Diego en el sur; seleccionaron tecnología de ruedas de acero sobre rieles de acero electrificados de muy alta velocidad; seleccionaron ciertos corredores de alineación generales y ubicaciones de estaciones generales para ser estudiados con más detalle en documentos ambientales de segunda etapa, incluido un corredor entre LAUS y ARTIC; y adoptaron prácticas de diseño y estrategias de mitigación programáticas.

El EIR/EIS es uno de una serie de documentos ambientales de segunda etapa para las secciones del sistema HSR. Se clasifica e incorpora por referencia el EIR/EIS del programa estatal de conformidad con las reglamentaciones del Consejo de Calidad Ambiental (CEQ) (Título 40, Sección 1508.28 del Código de Regulaciones Federales) y las Pautas del Estado de California de CEQA (Título 14, Sección 15168[b] del Código de Regulaciones de California). La clasificación garantiza que el EIR/EIS del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim se base en todo el trabajo previo preparado e incorporado al EIR/EIS del programa estatal.

La Autoridad y la FRA llevaron a cabo anteriormente la determinación del alcance del EIR/EIS de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim en la primavera de 2007. La FRA publicó un NOI en el Registro Federal el 15 de marzo de 2007 (72 FR 12250). La Autoridad celebró tres reuniones de determinación del alcance: en Los Angeles el 5 de abril de 2007, en Anaheim el 11 de abril de 2007 y en Norwalk el 12 de abril de 2007, para contar con la participación de agencias y del público en el proyecto. Además de las reuniones formales de determinación del alcance, la Autoridad ha mantenido un contacto continuo con las agencias públicas y ha solicitado la constante participación del público durante el desarrollo del proyecto. Durante la fase del proceso de análisis de alternativas del proyecto, la Autoridad celebró siete reuniones comunitarias entre 2010 y 2015, así como cuatro reuniones de agencias en 2017. La Autoridad celebró 11 reuniones abiertas entre 2016 y 2018 para recabar la opinión del público sobre el proyecto.

La FRA y el Estado de California firmaron un Memorando de Entendimiento de conformidad con el Título 23, Sección 327 del Código de los Estados Unidos con fecha 23 de julio de 2019, en virtud del cual el Estado de California, a través de la Agencia de Transporte del Estado de California y la Autoridad, asume las responsabilidades de la FRA en virtud de la NEPA y otras leyes ambientales federales para los proyectos necesarios para el diseño, la construcción y la operación del Sistema HSR de California, incluido el tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim y cualquier instalación auxiliar (incluidas, entre otras, interconexiones eléctricas y actualizaciones de red). En consecuencia, la Autoridad es el patrocinador del proyecto y la agencia federal principal para el cumplimiento de la NEPA y otras leyes ambientales federales para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim.

El corredor de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim atraviesa un entorno urbano estrecho y limitado, con otros operadores ferroviarios existentes en el área, incluidos trenes operados por la Corporación Nacional de Ferrocarriles de Pasajeros (Amtrak), Metrolink (regida por la Autoridad Ferroviaria Regional del Sur de California), Union Pacific Railroad y BNSF Railway. Los volúmenes acumulados proyectados de trenes de pasajeros (trenes diesel y eléctricos de alta velocidad de cercanías) y de carga requieren que se agreguen instalaciones adicionales fuera del corredor para mantener las operaciones de trenes de carga y pasajeros existentes y previstas durante la construcción y operación del proyecto. Desde que la FRA publicó el NOI inicial, la Autoridad ha identificado los componentes de Colton y Lenwood, que están ubicados fuera del corredor HSR, como componentes necesarios para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim que se requieren para mantener el desempeño de los trenes de carga y pasajeros a los niveles existentes durante la construcción del proyecto y adaptarse al crecimiento de carga y pasajeros proyectado actualmente durante la operación del proyecto dentro del corredor.

La Autoridad emite este NOI revisado para solicitar información adicional del público y las agencias para el alcance de las cuestiones que deberán abordarse sobre el EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim con respecto a los componentes de Colton y Lenwood.

La preparación de este EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim implicará el desarrollo de diseños de ingeniería preliminares y la evaluación de los efectos ambientales asociados con la construcción, la operación y el mantenimiento del sistema HSR, incluidas las vías y las instalaciones auxiliares y las estaciones a lo largo del corredor de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim previamente seleccionado entre LAUS y ARTIC, así como los componentes de Colton y Lenwood.

El EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim aborda las leyes CEQA y NEPA, así como de otros estatutos, reglamentos y órdenes ejecutivas aplicables, incluidos (entre otros) la Ley de Aire Limpio, la Ley de Agua Limpia, la Sección 106 de la Ley Nacional para la Conservación Histórica de 1966, la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966, la Ley de Especies Amenazadas y la Orden Ejecutiva 12898 "Acciones federales para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias y las poblaciones de bajos ingresos" (Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations).

La implementación de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim del sistema HSR de California es una iniciativa federal que puede afectar propiedades históricas. Como tal, está sujeta a los requisitos de la Sección 106 de la Ley Nacional para la Conservación Histórica de 1966. De acuerdo con las regulaciones emitidas por el Consejo Asesor para la Preservación Histórica, Título 36, parte 800 del Código de Regulaciones Federales, la Autoridad tiene la intención de coordinar el cumplimiento de la Sección 106 de la Ley Nacional para la Preservación Histórica de 1966 con la preparación del EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim, comenzando con la identificación de los consultores de manera congruente con las normas establecidas en el Título 36, parte 800.8 del Código de Regulaciones Federales. De conformidad con un acuerdo programático entre la FRA, el Consejo Asesor para la Preservación Histórica, el Funcionario de Preservación Histórica del Estado de California y la Autoridad, se está llevando a cabo una revisión por fases de los efectos sobre las propiedades históricas según lo dispuesto en el Título 36, parte 800.4(b)(2) del Código de Regulaciones Federales.

El EIR/EIS de este tramo examinará la Alternativa del proyecto HSR, así como la alternativa sin acción. El EIR/EIS a nivel del proyecto describirá los impactos ambientales específicos del emplazamiento, identificará medidas de mitigación puntuales para abordar esos impactos e incorporará prácticas de diseño para evitar y minimizar los posibles impactos ambientales adversos. La Autoridad evaluará las características del emplazamiento, el tamaño, la naturaleza y el cronograma de los proyectos propuestos específicos del emplazamiento para determinar si los impactos son pueden evitarse o mitigarse. El EIR/EIS identificará y evaluará los impactos de la construcción, la operación y el mantenimiento del sistema HSR. La información y los documentos relacionados con este proceso de revisión ambiental del sistema HSR estarán disponibles a través del sitio de Internet de la Autoridad: <https://www.hsr.ca.gov/>.

Propósito y necesidad:

La necesidad de un sistema HSR está directamente relacionada con el crecimiento esperado de la población y el incremento en la demanda de viajes interurbanos en California en los próximos veinte años y posteriormente. El crecimiento de la demanda de viaje estará acompañado por una demora en los viajes debido a la creciente gestión de las carreteras y los aeropuertos de California. Además, habrá efectos negativos en la economía, la

calidad de vida y la calidad del aire en las áreas metropolitanas de California y sus alrededores a partir de un sistema de transporte que será menos confiable a medida que aumente la demanda de viajes. El sistema de carreteras interurbanas, los aeropuertos comerciales y trenes de pasajeros convencionales que abastecen el mercado de los viajes interurbanos actualmente están funcionando prácticamente al tope de su capacidad y se requerirán grandes inversiones públicas para su mantenimiento y expansión a fin de satisfacer la demanda existente y el crecimiento futuro.

El objetivo del sistema HSR estatal es proporcionar un sistema de trenes eléctricos de alta velocidad confiable que conecte las principales áreas metropolitanas del estado y que ofrezca tiempos de viaje predecibles y constantes. Otro objetivo es proporcionar un punto de conexión con los aeropuertos comerciales, el transporte público y la red de carreteras y aliviar así las limitaciones de capacidad del sistema de transporte existente a medida que se producen aumentos en la demanda de viajes interurbanos en California, resguardando los recursos naturales únicos de California.

Alternativas:

El EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim considerará la Alternativa del proyecto HSR, así como la alternativa sin acción.

Alternativa sin acción:

La alternativa sin acción (no realizar ningún proyecto) se define como la base para la evaluación de la Alternativa del proyecto HSR. La alternativa sin acción representa el sistema de transporte de la región (carretera, aire y ferrocarril convencional) tal como existe actualmente y como existiría una vez finalizados los programas o proyectos actualmente planificados cuya financiación e implementación se realizará hasta 2040. La alternativa sin acción define el sistema de transporte interurbano existente y futuro para el corredor del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim basado en mejoras programadas y financiadas para el sistema de transporte interurbano hasta 2040.

Alternativa del proyecto HSR:

La Autoridad concibe el sistema HSR como una tecnología de ruedas de acero sobre rieles de acero electrificados de alta velocidad, que emplearía la tecnología, seguridad, señalización y sistemas de control de trenes automatizados más avanzados, de aproximadamente 800 millas (1,287 km) de largo. La alineación de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim seleccionada por la Autoridad y la FRA para un estudio posterior a nivel del proyecto respecto del EIR/EIS del programa estatal sigue el corredor ferroviario Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN) como la opción de ruta factible junto con una conexión entre LAUS y el corredor ferroviario LOSSAN existente. La sección del proyecto Los Angeles a Anaheim del sistema HSR se extendería aproximadamente 30 millas (48 km) entre LAUS en Los Angeles y ARTIC en Anaheim. La alineación del HSR en este tramo del proyecto atravesaría las ciudades de Los Angeles, Vernon, Bell, Commerce, Montebello, Pico Rivera, Santa Fe Springs, Norwalk, La Mirada, Buena Park, Fullerton y Anaheim, así como la zona no incorporada del condado de Los Angeles conocida como West Whittier.

La Autoridad y la FRA seleccionaron las opciones de ubicación de las estaciones para un estudio posterior a nivel del proyecto con el EIR/EIS del programa estatal teniendo en cuenta el tiempo de viaje, la velocidad del tren, el costo, los tiempos de acceso local, las posibles conexiones con otros medios de transporte, la posible cantidad de pasajeros, la distribución de la población, los principales destinos a lo largo de la ruta, y las restricciones/condiciones de planificación local. Las posibles ubicaciones de las estaciones que se evaluarán para el EIR/EIS de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim incluyen: ciudad de Los Angeles, LAUS; ciudades de Norwalk y Santa Fe Springs, Centro de Transporte de Norwalk/Santa Fe Springs; ciudad de Fullerton, Centro de Transporte de Fullerton; y ciudad de Anaheim, ARTIC.

La alineación del corredor LOSSAN seleccionada por la Autoridad en 2005 para un estudio posterior a nivel del proyecto en el EIR/EIS de la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim es un corredor compartido en un entorno urbano desarrollado que admite operaciones tanto de pasajeros como de carga entre distintos operadores ferroviarios. La Autoridad propone construir vías adicionales para el sistema HSR y otras operaciones de trenes de pasajeros en el área de derecho de paso perteneciente a BNSF Railway. Sin embargo, en este entorno de transporte limitado y complejo, incluso la construcción y operación de una vía adicional para el HSR y otras operaciones ferroviarias con pasajeros impediría que la vía de la línea principal de pasajeros y carga entre Redondo Junction y Fullerton Junction alcanzara los volúmenes acumulados planificados de pasajeros y carga

principales. Por lo tanto, para adaptarse a las actividades de construcción del sistema HSR entre Redondo Junction y Fullerton Junction, así como los volúmenes acumulados proyectados de pasajeros y carga hasta 2040 en el corredor LOSSAN, el EIR/EIS evaluarán las instalaciones adicionales ubicadas fuera del corredor ferroviario LOSSAN principal. Estas ubicaciones aliviarían la posible congestión lo suficiente como para permitir que los volúmenes de pasajeros y carga alcancen los niveles acumulados proyectados para 2040 e incluirían las vías de preparación de Lenwood (componente de Lenwood) y la instalación intermodal de Colton (componente de Colton).

El Componente de Lenwood se necesitaría como una nueva instalación de vías de preparación de trenes de cargas fuera y al este del corredor LOSSAN, para permitir que los trenes de carga se preparen o detengan fuera y al este del corredor, de manera que se puedan proporcionar márgenes en la actividad ferroviaria del corredor para dar cabida a la construcción del proyecto. Además, sería necesario operar una nueva instalación de preparación fuera y al este del corredor durante las fases operativas del proyecto para permitir márgenes de servicio adecuados para el mantenimiento de rutina en el corredor. Constaría de los siguientes elementos principales: vías de preparación, conectores de vías de preparación, modificaciones de circulación y viales, y modificaciones de redes de servicios públicos. El emplazamiento del componente de Lenwood generalmente se ubicaría a lo largo de las vías de la línea principal de BNSF existentes y al sur y oeste de la Ruta Estatal 58 (SR-58) dentro de la ciudad de Barstow y el condado de San Bernardino, California, no incorporado.

El componente de Colton se adaptaría a futuros volúmenes de trenes de carga (un promedio de 10 trenes de carga por día) que no podrían incorporarse al corredor LOSSAN debido al uso del corredor por parte de futuros volúmenes de HSR y otros trenes de pasajeros. Constaría de los siguientes elementos principales: patio ferroviario intermodal, vías de conexión, modificaciones en la circulación y en la carretera, y modificaciones de las redes de servicios públicos. El componente de Colton se encuentra en la parte suroeste del condado de San Bernardino, California, principalmente dentro de una zona no incorporada del condado, mientras que el resto se encuentra fundamentalmente en la ciudad de Colton con una pequeña parte de la extensión sur del emplazamiento en la ciudad de Grand Terrace. El componente de Colton estaría generalmente al sur de la Interestatal 10 y de las líneas ferroviarias de la Union Pacific Railroad y al norte del río Santa Ana.

Tanto el componente de Lenwood como el de Colton deben implementar el servicio de HSR en virtud de la Alternativa del proyecto HSR resolviendo la posible congestión ferroviaria de mercancías y pasajeros en el corredor LOSSAN entre LAUS y Fullerton.

Efectos probables:

El propósito del proceso del EIR/EIS es explorar en un ámbito público los efectos que el proyecto propuesto tendría en el entorno físico, humano y natural. La Autoridad continuará con la evaluación por etapas de los potenciales impactos ambientales, sociales y económicos de la construcción y operación del sistema HSR. Los temas de impacto que se abordarán incluyen: transporte; calidad del aire y gases de efecto invernadero; ruido y vibración; campos electromagnéticos e interferencia electromagnética; servicios públicos y energía; recursos biológicos y acuáticos; hidrología y recursos hídricos; geología, suelos, sismicidad y recursos paleontológicos; materiales y desechos peligrosos; seguridad y protección; socioeconomía y comunidades; planificación de estaciones, uso y desarrollo de tierras; uso de tierras agrícolas y forestales; parques, recreación y espacio abierto; estética y calidad visual; recursos culturales; crecimiento regional y justicia ambiental. Se identificarán y evaluarán las medidas para evitar, minimizar y mitigar todos los impactos adversos.

Alcance y comentarios:

La Autoridad ha llevado a cabo previamente la determinación del alcance para el EIR/EIS del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim e identificado una alternativa preferida para la Alternativa del proyecto HSR para el corredor ferroviario de pasajeros HSR entre Los Angeles y Anaheim. Desde la publicación del NOI y la identificación de la alternativa preferida, la Autoridad ha identificado los componentes de Colton y Lenwood como componentes necesarios del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim del sistema HSR. La Autoridad emite este NOI revisado para solicitar información adicional del público y de las agencias para el desarrollo del alcance del EIR/EIS para el tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim con respecto a los componentes de Colton y Lenwood y para informar al público que la Autoridad considerará el aporte del público y de las agencias que reciba en la preparación del EIR/EIS combinado. Se invita a todas las agencias interesadas, a las tribus nativas americanas y al público en general a que hagan comentarios y sugerencias sobre los elementos de alcance adicionales descritos en este NOI revisado para garantizar que se aborde toda la gama de cuestiones relacionadas con la acción propuesta y todas las alternativas razonables. En particular, la Autoridad está interesada en determinar si existen áreas de

preocupación medioambiental en las que pueda haber un posible impacto identificable a nivel del proyecto. En respuesta a este NOI revisado, se solicita a las agencias públicas con jurisdicción que informen a la Autoridad sobre los requisitos de revisión ambiental y permisos aplicables de cada agencia, y el alcance y contenido de la información ambiental que depende de las responsabilidades estatutarias de la agencia en relación con el proyecto propuesto. Actualmente, la Junta de Transporte de Superficie y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos participan y cooperan en la preparación de la EIS. Se han programado reuniones públicas de determinación del alcance como un componente importante del proceso de determinación del alcance para la revisión ambiental estatal y federal. Las reuniones de determinación del alcance descritas anteriormente en este NOI revisado también se anunciarán localmente y se incluirán en una notificación pública adicional. [REDACTED]