

Aviso de preparación revisado

(Recibido en la Cámara de compensación del estado el 25 de agosto de 2020)

AVISO DE PREPARACIÓN REVISADO

DE: Mark A. McLoughlin
Director de Servicios Ambientales
Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California
770 L Street, Suite 620
Sacramento, California 95814

ASUNTO: Aviso de preparación revisado (NOP) de un/a Informe de impacto ambiental/Declaración de impacto ambiental (EIR/EIS) a nivel del proyecto para la sección del proyecto de Los Angeles (Estación Union) a Anaheim (Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim [ARTIC]) del Sistema del tren de alta velocidad (HSR) de California, principalmente a lo largo del corredor ferroviario de Los Angeles–San Diego–San Luis Obispo (LOSSAN), así como los componentes del proyecto de adaptación de carga en Colton y Lenwood para permitir futuros volúmenes acumulados de tráfico de pasajeros y carga

La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (Autoridad), como la principal agencia para el proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para el sistema HSR de California propuesto, emite este NOP revisado para el EIR/EIS a nivel del proyecto para el tramo del sistema HSR desde la ciudad de Los Angeles (Estación Union) hasta Anaheim (Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim [ARTIC]) para iniciar una determinación del alcance adicional con el fin de solicitar información sobre instalaciones adicionales en Colton y Lenwood. La Autoridad realizó la determinación del alcance del proyecto en 2007, pero el proyecto en ese momento no incluía instalaciones en Colton y Lenwood. Estas instalaciones se han identificado ahora como componentes necesarios del proyecto, por lo que resulta apropiado realizar un análisis adicional para obtener comentarios e información del público y de otras partes interesadas a fin de informar que el proceso de revisión ambiental es adecuado. 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 NOP revisado es la misma que la que se detalla en el NOP de 2007, pero se repite aquí para facilitar la revisión.

El corredor del tramo 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 futuros 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, incluso los niveles de servicio puntual, durante la construcción y operación del proyecto. 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) se han identificado como componentes necesarios para el proyecto Los Angeles a Anaheim fuera del corredor que deben 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 actualmente proyectado durante la operación del proyecto dentro del corredor.

La Autoridad emite este aviso para solicitar información adicional del público y de las agencias sobre el desarrollo del alcance adicional del EIR para los componentes de Colton y Lenwood, y para informar al

público que la Autoridad y sus representantes realizarán actividades de divulgación adicionales asociadas en la preparación del EIR/EIS combinado.

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. De conformidad con el Título 23, Sección 327 del Código de los Estados Unidos y el Memorando de Entendimiento, la Autoridad se desempeñará como agencia federal principal para cumplir con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y otras leyes ambientales federales para este proyecto. Se publicará un Aviso de intención revisado (NOI), aproximadamente al mismo tiempo que este NOP revisado, en el *Registro Federal* para informar a las agencias federales, estatales, locales y tribales y al público que la Autoridad tiene la intención de complementar el alcance del análisis del EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim para incluir los componentes de Colton y Lenwood y para solicitar aportes adicionales del público y de las agencias para el desarrollo del alcance del EIR/EIS.

La Autoridad y la FRA completaron un EIR/EIS del programa para el sistema HSR de California en 2005 como la primera fase de un proceso de revisión ambiental por etapas para el sistema HSR de California propuesto. La Autoridad certificó el EIR del programa final y emitió una decisión, y la FRA emitió un Registro de Decisión en noviembre de 2005 sobre la EIS del programa final, seleccionando la Alternativa del proyecto HSR para una revisión ambiental adicional a nivel del proyecto, alineaciones de corredores y posibles ubicaciones de estaciones. Este EIR/EIS del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim a nivel del proyecto se está desarrollando como un documento ambiental de segunda etapa. Los estudios incluyen diseños de ingeniería preliminares y la evaluación de los efectos ambientales asociados con la construcción, la operación y el mantenimiento del sistema HSR, incluida la vía, las instalaciones auxiliares y las estaciones a lo largo de la alineación del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim seleccionada anteriormente a lo largo del corredor LOSSAN, así como los componentes del proyecto de adaptación de carga en Colton y Lenwood.

Previamente, la Autoridad llevó a cabo la determinación formal del alcance del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim en virtud de la CEQA, del 12 de marzo al 24 de abril de 2007. La Autoridad publicó un NOP el 12 de marzo de 2007 y la FRA publicó un NOI en el Registro Federal el 15 de marzo de 2007. Estos avisos fueron distribuidos a funcionarios electos, agencias locales, regionales y estatales, y al público interesado. La Autoridad celebró tres reuniones 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 e informe de perfeccionamiento del proyecto, la Autoridad celebró siete reuniones comunitarias entre 2010 y 2015, así como cuatro reuniones de agencias en 2017. Durante la preparación de la fase del EIR/EIS del proyecto, la Autoridad celebró 11 reuniones abiertas entre 2016 y 2018 para solicitar el aporte del público sobre el proyecto.

El proceso de determinación del alcance anterior se llevó a cabo antes de la identificación de los componentes de Colton y Lenwood como componentes necesarios del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim del sistema HSR propuesto. Debido a las ubicaciones geográficas de los componentes de Colton y Lenwood fuera del corredor LOSSAN, la Autoridad emite este NOP para brindar al público oportunidades adicionales para que participe.

FECHAS: Los comentarios por escrito sobre el alcance del EIR/EIS del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim en respuesta a este NOP revisado deberán enviarse a la Autoridad a partir del 25 de agosto de 2020, y la Autoridad debe recibirlos el 24 de septiembre de 2020. Las reuniones públicas de determinación del alcance están programadas como se indica a continuación.

DIRECCIONES: Los comentarios por escrito deben enviarse a Mark A. 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-Anaheim" a: Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov. Los comentarios también pueden hacerse verbalmente durante las reuniones de determinación del alcance.

PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, COMUNÍQUESE CON: Mark A. McLoughlin a la dirección indicada arriba.

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA: La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California fue creada 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 Legislatura del Estado de California le ha otorgado a la Autoridad las facultades necesarias para supervisar la construcción y operación de una red HSR estatal una vez que el financiamiento esté garantizado. Como parte de los esfuerzos de la Autoridad por implementar un sistema HSR, la Autoridad adoptó un plan de negocios en junio de 2000 que revisó la viabilidad económica de un sistema HSR de 800 millas (1,287 km) de largo capaz de ofrecer velocidades superiores a 200 millas por hora (321 kph). El plan de negocios se ha actualizado y seguirá actualizándose cada dos años; normalmente se publica un borrador en febrero y posteriormente se adopta como definitivo (a veces con ajustes) en mayo.

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 la primera fase de un proceso de revisión ambiental por etapas. La Autoridad certificó el EIR del programa final en virtud de la CEQA y aprobó el sistema HSR propuesto, y la FRA emitió un Registro de decisión en virtud de la NEPA sobre la EIS del programa final. El EIR/EIS del programa estatal estableció el propósito y la necesidad del sistema HSR, analizó la Alternativa del HSR y la comparó con una alternativa sin acción (no realizar ningún proyecto) y una alternativa modal. Al aprobar el EIR/EIS del programa estatal, la Autoridad y la FRA seleccionaron la Alternativa del proyecto HSR y eligieron ciertos corredores/alineaciones generales y ubicaciones de estaciones generales, incorporaron estrategias de mitigación y prácticas de diseño, y especificaron medidas adicionales para guiar el desarrollo del sistema HSR a nivel del proyecto específico del emplazamiento de la revisión ambiental para evitar y minimizar posibles impactos ambientales adversos.

El EIR/EIS para la sección del proyecto Los Angeles a Anaheim es una de una serie de revisiones ambientales de segunda etapa para los tramos del sistema HSR que la Autoridad está llevando a cabo. Se clasifica e incorpora por referencia el EIR/EIS certificado 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 está llevando a cabo el EIR/EIS de conformidad con los procedimientos de la FRA para la Consideración de los impactos ambientales (Reg. 64 Fed. 64 28545 [26 de mayo de 1999]) y aplicará la NEPA y la CEQA.

El EIR/EIS de este tramo examinará la Alternativa del proyecto HSR, así como la alternativa sin acción. Este y otros EIR/EIS a nivel del proyecto describirán los impactos ambientales específicos del emplazamiento, identificarán medidas de mitigación puntuales para abordar esos impactos e incorporarán 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 potencialmente significativos y si pueden evitarse o mitigarse. Este EIR/EIS de proyecto identificará y evaluará alternativas de alineación del emplazamiento razonables y viables específicas, y evaluará los impactos de la construcción, la operación y el mantenimiento del proyecto. 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/>.

Objetivos/propósito y necesidad del proyecto: La necesidad de un sistema HSR está directamente relacionada con el crecimiento esperado de la población y el aumento de la demanda de viajes interurbanos en California durante los próximos veinte años y más. Con el crecimiento de la demanda de viajes, habrá un incremento en el retraso del transporte debido a la creciente congestión en las carreteras y en 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 para todo el estado es proporcionar un sistema ferroviario eléctrico de alta velocidad confiable que vincule las principales áreas metropolitanas del estado, y que proporcione tiempos de viaje previsibles y constantes. Asimismo, uno de sus objetivos es lograr la interacción con aeropuertos comerciales, transporte público y la red de carreteras para aliviar las limitaciones de capacidad de los sistemas de transporte existentes a medida que aumenta 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-Anaheim considerará la alternativa sin acción y la Alternativa del proyecto HSR.

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 en el año 2040 una vez finalizados los programas o proyectos actualmente planificados para financiación e implementación, y las acciones razonablemente previsibles de terceros, tal como la propuesta de otros proyectos, como resultado de que el proyecto no fuera aprobado. La alternativa sin acción define el sistema de transporte interurbano existente y futuro para el corredor del tramo del proyecto Los Angeles-Anaheim basado en mejoras programadas y financiadas para el sistema de transporte interurbano hasta 2040, según las siguientes fuentes de información: el Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Sur de California; la Oficina de Planificación e Investigación del Estado de California; la base de datos de CEQAnet; el Sistema de Información de Actividades de Transporte Aéreo de la Administración Federal de Aviación y los datos de subsidios para el Plan de Mejora de Aeropuertos; el Programa de Mejora del Transporte del Estado de la Comisión de Transporte de California; planes maestros de aeropuertos y entrevistas con funcionarios aeroportuarios; planes de trenes de pasajeros interurbanos; planes generales de la ciudad y el condado y funcionarios de planificación.

Alternativa del proyecto HSR: La Autoridad concibe el sistema HSR como una tecnología de vanguardia de ruedas de acero sobre rieles de acero accionada eléctricamente de alta velocidad, que emplearía la última tecnología, seguridad, señalización y sistemas de control de trenes automatizados. La alineación del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim que fue seleccionada por la Autoridad y la FRA con el EIR/EIS del programa estatal sigue el corredor ferroviario de LOSSAN como la opción de ruta factible junto con una conexión entre Estación Union y el corredor ferroviario de LOSSAN existente. Los mapas del sistema HSR y del tramo del proyecto Los Angeles-Anaheim se muestran en el Anexo A y las Figuras A y B, respectivamente.

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. Se identificarán y evaluarán emplazamientos de estaciones alternativas en las ubicaciones generales de estaciones seleccionadas en este EIR/esta EIS a nivel del proyecto. En coordinación con las agencias de planificación locales y regionales se elaborarán políticas de desarrollo del área de la estación para fomentar un desarrollo adecuado para el tránsito cerca y alrededor de las estaciones de HSR que podría promover un

crecimiento de mayor densidad, uso mixto y orientado a los peatones alrededor de las estaciones. Las posibles ubicaciones de las estaciones que se evaluarán para el EIR/EIS del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim incluyen: Ciudad de Los Angeles, Estación Union de Los Angeles; ciudades de Norwalk y Santa Fe Springs, Norwalk / Centro de Transporte de Santa Fe Springs; ciudad de Fullerton, Centro de Transporte de Fullerton; y ciudad de Anaheim, Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim de Anaheim.

La alineación del corredor LOSSAN seleccionada en 2005 en el EIR/EIS del programa estatal para un estudio posterior por parte de la Autoridad a nivel del proyecto para el EIR/EIS del tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim es un corredor compartido en un entorno urbano desarrollado que admite operaciones de pasajeros como de carga entre distintos operadores ferroviarios. La Autoridad propone construir vías adicionales para las operaciones del sistema HSR (que se compartirán con otras operaciones 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 con pasajeros impediría que la vía de la línea principal de pasajeros y carga entre Redondo Junction y Fullerton Junction alcanzara los volúmenes acumulados futuros 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 incluirá la evaluación de instalaciones adicionales ubicadas fuera del corredor ferroviario LOSSAN principal que aliviarían la posible congestión lo suficiente como para permitir que los volúmenes de pasajeros y carga alcancen los niveles acumulados proyectados para 2040 y la puntualidad del servicio. Estas instalaciones incluirían las vías de preparación de Lenwood (componente de Lenwood) y la instalación intermodal de Colton (componente de Colton), según se muestra en las Figuras C y E del Anexo A.

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 adaptarse 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, no incorporado.

El componente de Colton se requeriría para adaptarse 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 LOSSAN 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 y 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 Los Angeles y Fullerton. En el Anexo A, Figuras C-E, se exhibe un mapa que muestra las ubicaciones de los componentes de Lenwood y Colton.

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 todos los impactos ambientales, sociales y económicos significativos de la

construcción y operación del sistema HSR. Las áreas de impacto que se abordarán incluyen: impacto en el transporte; seguridad y protección; uso de la tierra y zonificación; crecimiento regional; adquisición de tierras, desplazamientos y reubicaciones; impactos en los recursos culturales, incluidos los impactos en los recursos históricos y arqueológicos y las áreas de parques y recreación; compatibilidad de vecindarios y justicia ambiental; impacto en los recursos naturales, incluida la calidad del aire, los humedales, los recursos hídricos, el ruido, la vibración, la energía, la vida silvestre y los ecosistemas, incluidas las especies amenazadas. Se identificarán y evaluarán las medidas para evitar, minimizar y mitigar todos los impactos adversos.

Alcance y comentarios: La Autoridad ha llevado a cabo anteriormente la determinación del alcance entre comunidades en una parte del corredor LOSSAN adyacente al tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim. El objetivo de esta ronda de determinación del alcance es garantizar que las comunidades geográficas cercanas a los componentes de Lenwood y Colton que no participaron anteriormente tengan la oportunidad de aportar información. Esto fomenta una amplia participación en el proceso de EIR/EIS durante la determinación del alcance y la revisión de los documentos ambientales resultantes. Se invita a todas las agencias interesadas y al público a que hagan comentarios y sugerencias sobre los elementos de alcance adicionales descritos en este NOP revisado para garantizar que se aborde toda la gama de cuestiones relacionadas con la acción propuesta y todas las alternativas razonables y se identifiquen todas las cuestiones significativas. En particular, la Autoridad está interesada en determinar si existen áreas de preocupación medioambiental en las que pueda haber un posible impacto significativo identificable a nivel del proyecto. En respuesta a este NOP 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. La Autoridad ha programado reuniones públicas de determinación del alcance como un componente importante del proceso de determinación del alcance para la revisión ambiental a nivel estatal y federal. Las reuniones de determinación del alcance descritas anteriormente en este NOP revisado también se anunciarán localmente y se incluirán en una notificación pública adicional. 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 programadas para las siguientes fechas y 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 p.m. a 7:30 p.m.
- **Reunión virtual de determinación del alcance n.º 2:** sábado 12 de septiembre de 2020, de 10:00 a.m. a 12:30 p.m.

Debido a los límites de tiempo establecidos por la ley estatal, se solicita a las agencias públicas y a los miembros del público que envíen sus respuestas a este NOP a la Autoridad entre el 25 de agosto de 2020 y el 24 de septiembre de 2020.

Envíe su respuesta y dirija cualquier comentario o pregunta relacionada con este proyecto a Mark A.-McLoughlin, Director de Servicios Ambientales, Tramo del proyecto Los Angeles a Anaheim, Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California, a la dirección que se indica arriba.

Fecha: _____

Firma: _____
Mark A. McLoughlin
Director of Environmental Services

Anexo A: DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Figura A
Sistema del tren de Alta Velocidad de California
Alineaciones y estaciones preferidas a lo largo del estado



Fuente: Autoridad, 2020

Figura B
Corredor ferroviario de pasajeros Los Angeles a Anaheim del HSR



Fuente: Autoridad, 2020

Figura C
Componentes de adaptación de carga de Colton y Lenwood



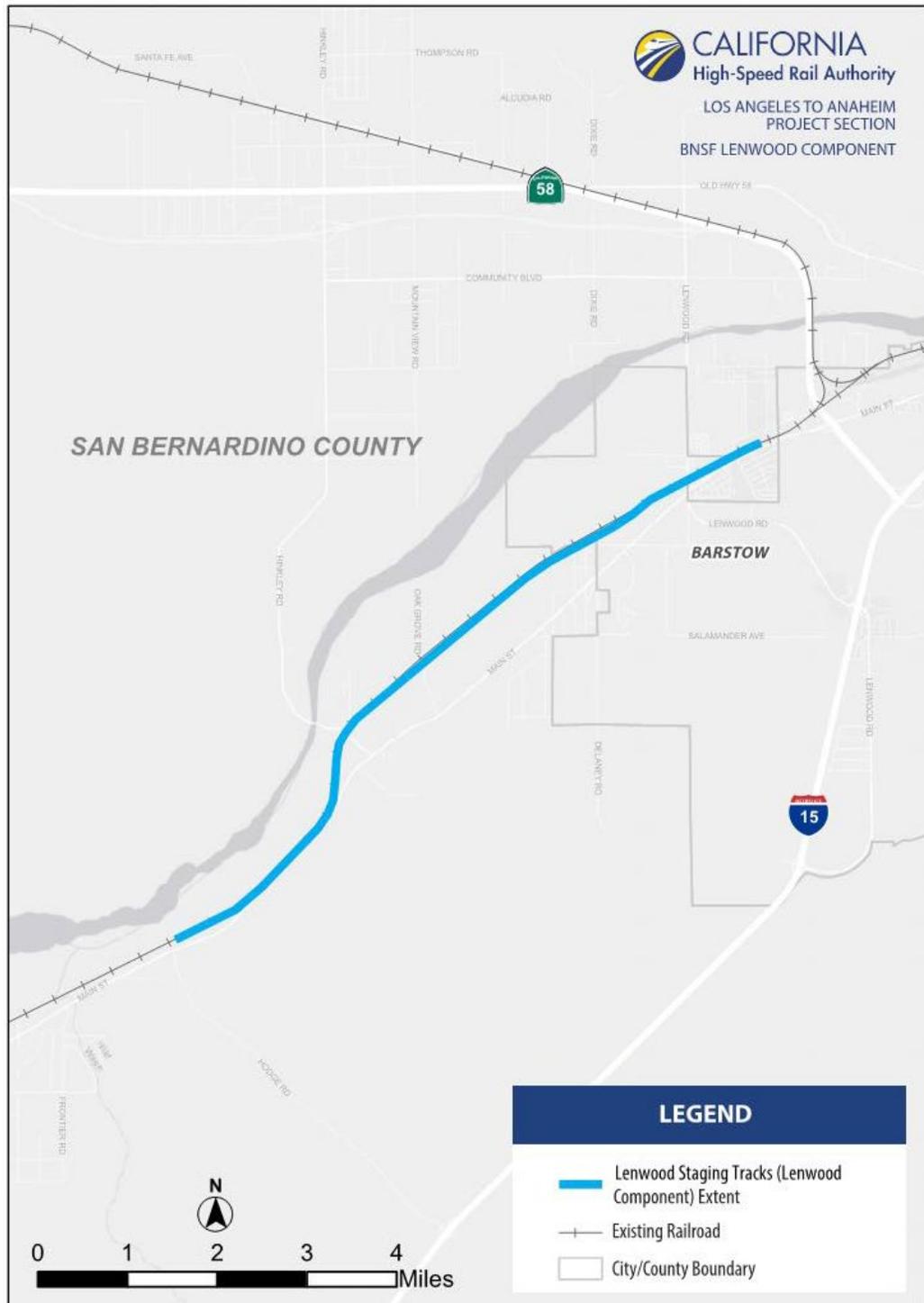
Fuente: Autoridad y BNSF, 2020

Figura D
Componente de Colton



Fuente: Autoridad y BNSF, 2020

Figura E
Componente de Lenwood



Fuente: Autoridad y BNSF, 2020