

RESUMEN

La primera fase del sistema del tren de alta velocidad de California conectará San Francisco con Anaheim. La Sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim (LA-A) supone el enlace más meridional que conecta la estación de tren Union Station de Los Angeles (LAUS) con el Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim (ARTIC) a través del corredor ferroviario urbano compartido existente Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN). Actualmente, este corredor presta apoyo a servicios de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías como Metrolink, Amtrak y el Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe (BNSF). El corredor de casi 30 millas recorre las ciudades de Los Angeles, Vernon, Commerce, Bell, Montebello, Pico Rivera, Norwalk, Santa Fe Springs, La Mirada, Buena Park, Fullerton y Anaheim, así como partes del condado de Los Angeles no incorporado.

Con vistas a mejorar las operaciones regionales de transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías, se han añadido a la Sección dos componentes adicionales del proyecto, que se incluirán en la evaluación medioambiental. Estos componentes incluyen un nuevo centro intermodal en Colton y vías de escalonamiento en la zona no incorporada de Lenwood, cerca de Barstow. Estos proyectos son necesarios para evitar la interrupción del servicio existente y la congestión que de otro modo se producirían con la puesta en marcha del tren de alta velocidad en el corredor ferroviario propuesto, que es propiedad principalmente de BNSF. Como resultado de la adición de estos componentes, la Autoridad de Tren de Alta Velocidad de California llevará a cabo un proceso de determinación del alcance para los estudios ambientales.

PROCESO AMBIENTAL

La Autoridad de Tren de Alta Velocidad de California (California High-Speed Rail Authority; la "Autoridad") está trabajando para traer el servicio moderno de trenes de alta velocidad al estado. La Sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim (LA-A) se ha sometido a una serie de procesos de evaluación medioambiental, entre ellos la Notificación de preparación/Notificación de intención (NOP/NOI) original para la determinación del alcance en 2007, según los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Tras la reciente incorporación de los componentes del proyecto de Colton y Lenwood, se ha revisado el proceso de determinación del alcance. Los resultados de la revisión del proceso de determinación del alcance complementarán la información conocida hasta la fecha para la preparación del proyecto de informe de impacto ambiental y la declaración de impacto ambiental (EIR/EIS).

En 2018, el Consejo de Administración de la Autoridad aprobó la opción de construcción como alternativa preferida para la Sección del proyecto LA-A. La Autoridad también optó por la estrategia de compartir el corredor ferroviario existente y combinar el tren de alta velocidad con los sistemas ferroviarios existentes en una infraestructura compartida para acelerar y ampliar los beneficios, mejorar la eficiencia, minimizar los impactos comunitarios y reducir los gastos de construcción. Como resultado, se han añadido a la Sección de proyecto LA-A dos componentes adicionales, identificados como los componentes del proyecto de Colton y Lenwood.

La publicación de la NOP/NOI revisada está programada para el 25 de agosto de 2020. La Autoridad celebrará reuniones de determinación del alcance en septiembre de 2020 para presentar estos dos nuevos componentes del proyecto y recibir los comentarios del público. Estos comentarios se tendrán en cuenta en el desarrollo del proyecto de EIR/EIS. En este momento, la Autoridad prevé la publicación del borrador EIR/EIS en 2021.

Debido a las actuales directrices de salud y seguridad relacionadas con la COVID-19, las reuniones de determinación del alcance y otras actividades de difusión se ofrecerán virtualmente, bien a través de Internet o bien por teléfono. Tras la publicación del NOP/NOI revisado, el público dispondrá de 30 días naturales para revisarlo y proporcionar comentarios.

LEYENDA

- Estaciones de Metrolink
- Estaciones de ferrocarril de alta velocidad
- Corredor de pasajeros HSR para Los Angeles a Anaheim
- Vía del componente de Lenwood
- Vía del componente de Colton
- Ferrocarril existente
- Límites del condado



Authority and BNSF, 2020

CRONOLOGÍA DEL PROCESO AMBIENTAL



2007	2009-2015	2016-2018	2019-2022
Determinación del alcance ambiental (NOI/NOP, 2007)	Análisis preliminar de alternativas (2009)	Análisis complementario de alternativas (2016)	Proceso de determinación del alcance (Revisión del NOP/NOI, 2020)
Resumen de los comentarios recibidos sobre el informe de determinación del alcance (revisado en 2009)	Análisis complementario de alternativas (2010)	Aprobación de la alternativa preferida recomendada por el personal (2018)	Borrador de EIR/EIS
	Desarrollo continuo de alternativas		Audiencias públicas
			EIR/EIS final
			Acta de decisión/Notificación de decisión (ROD/NOD)

◀ PARTICIPACIÓN POPULAR ▶

ASPECTOS DESTACADOS DE LA SECCIÓN DEL PROYECTO

- Conecta LAUS con ARTIC, con la consiguiente mejora de este enlace de 30 millas de la red de transporte estatal
- Propuesta de cuatro estaciones: LAUS, ARTIC, Norwalk/Santa Fe Springs y Fullerton
- Mejora la seguridad y la habilidad mediante el uso de la tecnología de seguridad más avanzada e innovadora disponible
- Utiliza tecnología de señalización de última generación (control positivo del tren, barreras de intrusión, alerta temprana de terremoto y más) para mejorar el rendimiento y, a la vez, reducir la contaminación, el ruido y la congestión a lo largo del corredor
- Las separaciones a nivel que se están estudiando eliminarían los tiempos de espera del tráfico y separar el tráfico vial de las operaciones ferroviarias.
- Reduce los retrasos de los pasajeros causados por la combinación de servicios de transporte de mercancías y pasajeros, y permite lograr un servicio de pasajeros más cómodo y fácil de usar
- Retirada de una media de 10 trenes de mercancías al día del corredor ferroviario LA-A en comparación con las condiciones futuras en el marco de la alternativa de no realizar ningún proyecto
- Mejoras en la circulación y modificaciones en carreteras y puentes
- Mejoras y modificaciones de los servicios públicos, incluida la reubicación de las líneas de servicio público
- Ofrece oportunidades de empleo a corto y largo plazo

BNSF es titular del derecho de paso de ferrocarril entre Los Angeles y Fullerton, y ha apoyado históricamente el transporte de pasajeros al permitir la operación del servicio de trenes de pasajeros en su derecho de paso. Para adaptarse al crecimiento del servicio de trenes de pasajeros, incluido el ferrocarril de alta velocidad, es necesario reubicar una parte del servicio de trenes de mercancías de BNSF en el corredor. Esto brinda la oportunidad de transportar las mercancías desde y hacia destinos locales en el Inland Empire de manera más eficiente en una nueva instalación de vanguardia y totalmente eléctrica.



COMPONENTE DEL PROYECTO DE COLTON DE BNSF

En la Colton Intermodal Facility se gestionarán los trenes de mercancías que no tengan cabida en el derecho de paso de Los Angeles a Fullerton. Utilizaría cerca de 500 acres de una propiedad industrial existente de 656 acres ubicada en la antigua planta de áridos de CalPortland en Slover Mountain, cerca de la ciudad de Colton.

Resumen del componente del proyecto de Colton

- Propuesta de patio ferroviario intermodal operado por BNSF para la carga y descarga de mercancías y su transporte a/desde destinos locales
- La nueva instalación contará con componentes totalmente eléctricos, entre ellos:
 - Grúas automatizadas montadas sobre railes de gran anchura
 - Portacontenedores automatizados
 - Camiones de carga
- Se realizarían mejoras viales alrededor de la instalación en Colton

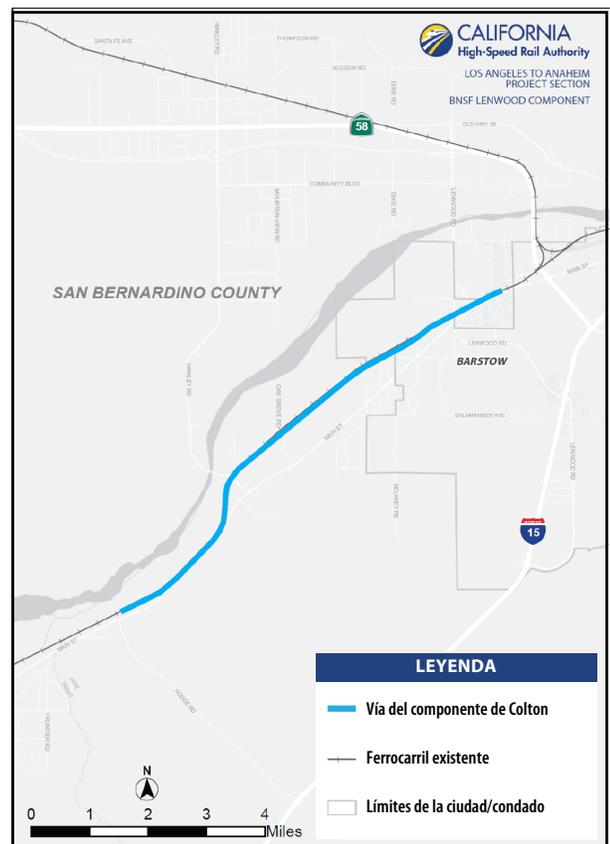
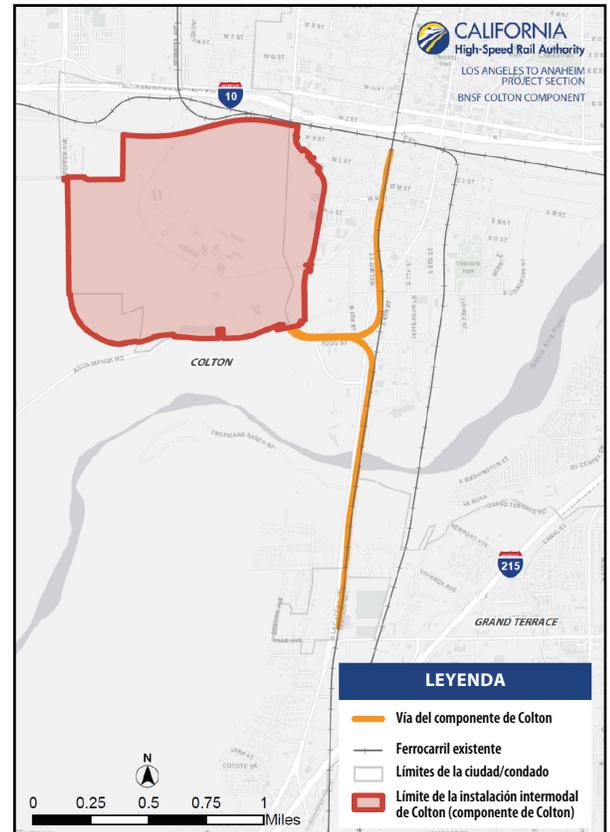


COMPONENTE DEL PROYECTO DE LENWOOD DE BNSF

El componente de Lenwood proporcionaría cuatro vías de escalonamiento en aproximadamente 340 acres adyacentes a la línea principal existente de BNSF para proporcionar el escalonamiento necesario de los trenes antes de entrar en los límites del corredor LA-A durante y después de la construcción del ferrocarril de alta velocidad. Con el escalonamiento de las vías fuera del corredor de trenes de pasajeros LA-A se evita afectar la capacidad y las operaciones de la línea principal de BNSF.

Resumen del componente del proyecto de Lenwood

- Vías de escalonamiento ubicadas a lo largo de las vías de la línea principal de BNSF existentes dentro de la ciudad de Barstow y el condado de San Bernardino no incorporado
- Facilita el mantenimiento continuo de las vías y ayuda a racionalizar el transporte de mercancías en la región
- Nuevo paso a nivel en Hinkley Rd



PROPOSED NEW GRADE SEPARATION LOCATIONS

LOS ANGELES TO ANAHEIM HSR CORRIDOR

-  Pioneer Blvd (Santa Fe Springs)
-  Norwalk Blvd (Santa Fe Springs)
-  Los Nietos Rd (Santa Fe Springs)
-  Orangethorpe Ave (Anaheim)
-  La Palma Ave (Anaheim)
-  Broadway (Anaheim)
-  Vermont Ave (Anaheim)
-  Ball Rd (Anaheim)
-  E Cerritos Ave (Anaheim)
-  State College Blvd (Anaheim)

BNSF COLTON COMPONENT

-  Fogg St/La Cadena Dr (Colton)*
-  La Cadena Dr North (Colton)*
-  La Cadena Dr South (Colton)*
-  Rancho Ave (Colton)*
-  Agua Mansa Rd (Colton)*

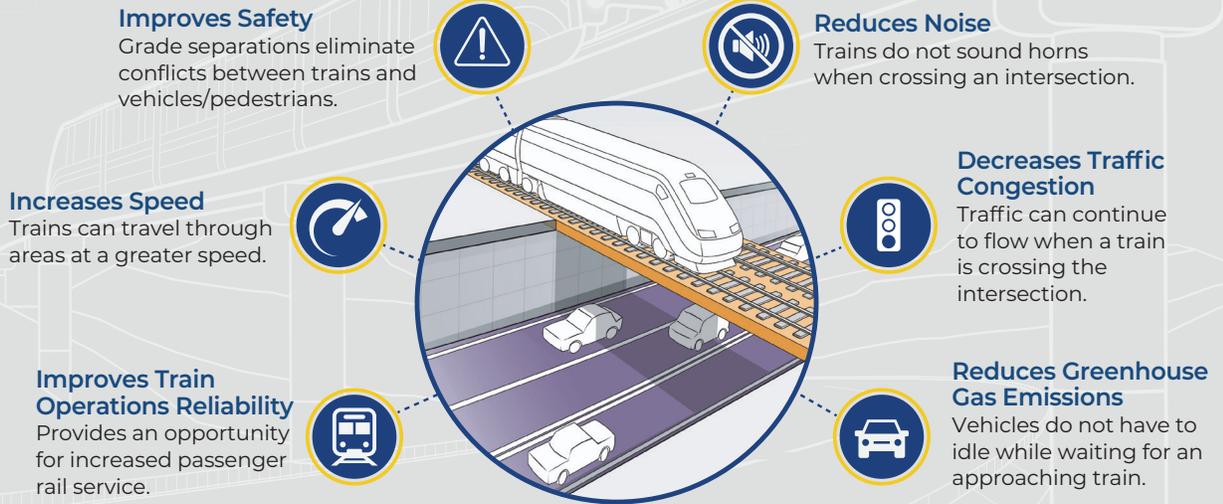
BNSF LENWOOD COMPONENT

-  Hinkley Rd (Lenwood)*

* Along freight tracks, not high-speed rail tracks

WHAT IS A GRADE SEPARATION

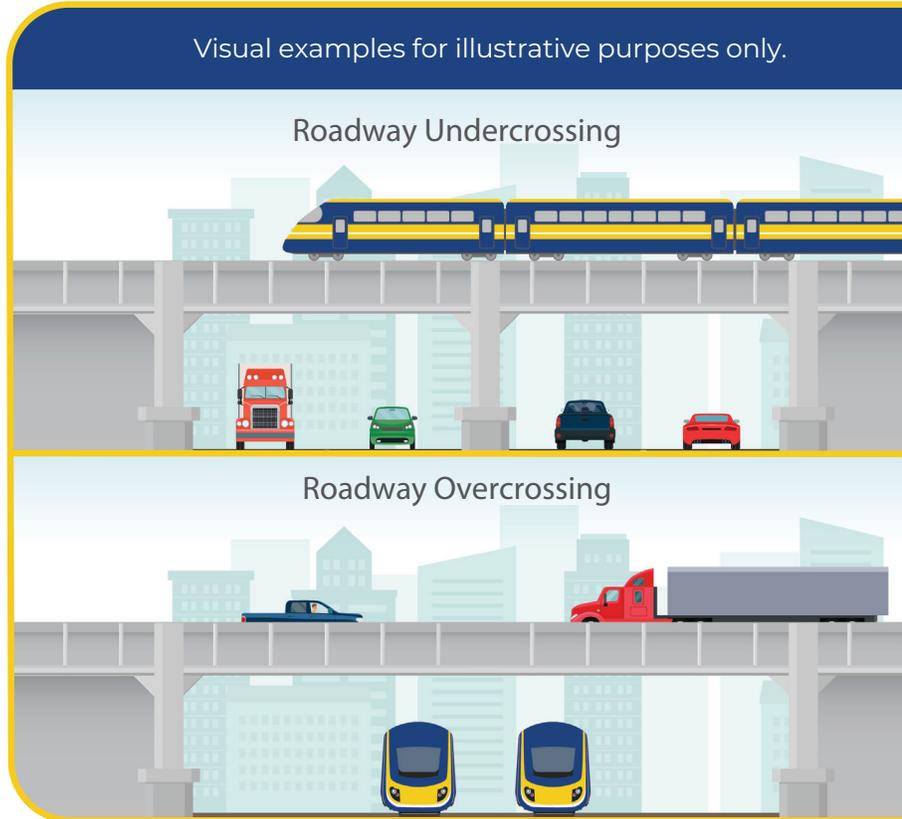
A grade separation is a roadway that is re-aligned over or under train tracks to eliminate hazards. High-speed rail is studying grade separations for existing roads. Benefits of grade separations include:



GRADE SEPARATION FEATURES & CONCEPTS

- Maintains existing vehicular and pedestrian circulation patterns to the greatest extent possible
- Construction staging areas primarily located within right-of-way already required for proposed improvements
- Minimize anticipated impacts to adjacent properties
- Permanent and temporary access impacts at adjacent properties

Visual examples for illustrative purposes only.





LEGEND

- HSR Alignment At-Grade
- HSR Alignment Elevated
- HSR Alignment Below-Grade
- Proposed HSR Stations
- ◆ Existing Metrolink Station
- Existing Tracks
- New Grade Separation
- Modified Existing Grade Separation
- Existing Crossing to Remain At-Grade
- Existing Crossing Closure

LEGEND

- Lenwood Component Track
- Existing Railroad
- - - City/County Boundaries
- ▭ Lenwood Component Footprint
- BNSF Barstow Yard
- New Grade Separation

DRAFT - JUNE 2020