CALIFORNIA
High-Speed Rail Authority
SOUTHERN CALIFORNIA

قسم مشروع من بالمديل إلى بوربانك
تواصل محدّث مع المجتمع 2022.

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

BAKERSFIELD TO PALMDALE PROJECT SECTION
- 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

نظرة عامّة على قسم المشروع

يعتبر قسم مشروع من بالمديل إلى بوربانك جزءاً من المرحلة الأولى لنظام كاليفورنيا للسكك الحديدية عالية السرعة الذي يربط وادي الظباء (Antelope Valley) بوادي سان فرناندو. سيصل هذا القسم من المشروع الذي يبلغ طوله بين 31 و 38 ميلاً مركزَين سكّانيين كبيرين في مقاطعة لوس أنجيليس وذلك من خلال ربط المراكز المستقبلية متعددة وسائط النقل في كل من بالمديل وبوربانك. تمتّد الأماكن التي يقوم عليها المشروع من القسم الجنوبي لمدينة بالمديل في الشمال، إلى بوربانك في الجنوب. إن محطّة بالمديل، والمسار الموصل إلى سبروس كورت في بالمديل، تمّ اعتبارهما جزءاً من قسم مشروع بيكرسفيلد إلى بالمديل، الذي تمّت المصادقة عليه من قبل مجلس إدارة الهيئة في آب 2021. وتمّ أيضاً تقييم محطة مطار بوربانك كجزء من قسم مشروع بوربانك – لوس أنجيليس، الذي قام مجلس إدارة الهيئة بالمصادقة عليه في كانون ثاني 2022.

سيتيح هذا القسم من المشروع تأمين الربط الهام بين أقسام المشروع بيكرسفيلد إلى بالمديل من جهة، وبوربانك إلى لوس أنجيليس من جهة ثانية.

المنافع الناتجة عن المشروع

- سيتم مدّ القطاراتِ الكهربائية عاليةِ السّرعة بالطاقة المتجدّدة، حيث ستتمكّن هذه القطارات من جذب عدد ركّاب أكبر، وتقومُ بنقلِهم إلى مناطقَ أبعد وبطريقةٍ أسرع مع انبعاثات غازية تصل إلى حدود الصفر.
- ربط محطتي بالمديل ومطار بوربانك، المصمّمتين للعمل وفق سرعاتٍ تسمح بفترات سفر مدتها 13 دقيقة من دون توقف.
- الإسهام في تحقيق منافع اقتصادية وتوظيفية لصالح المجتمع، والمنطقة، والولاية.
- ربط سكّةِ الحديد عاليةِ السّرعة بالمنطقة المحيطة عبر محطات شركة ميترولينك الراهنة وتلك التي يجري التخَطيط لبنائها.
- تعزيز الأداء والأمان من خلال استخدام الجيل الأحدث المقبل من تكنولوجيا الإشارات (التحكّم الإيجابي بالقطار، عوائق التسلّل وأجهزة التحذير، التحذير المبكّر من الهزات الأرضية وأكثر)
- تأمين الربط بين قطار شركة «الغرب الساطع» Brightline West المقترح إلى لاس فيغاس في بالمديل.

الاستثمار في مستقبل كاليفورنيا

زيادة إمكانيات النقل من أجل الاستعداد لمواجهة نمو عدد سكّان الولاية المقدّر وصوله سنة 2049 إلى 44 مليون شخص.

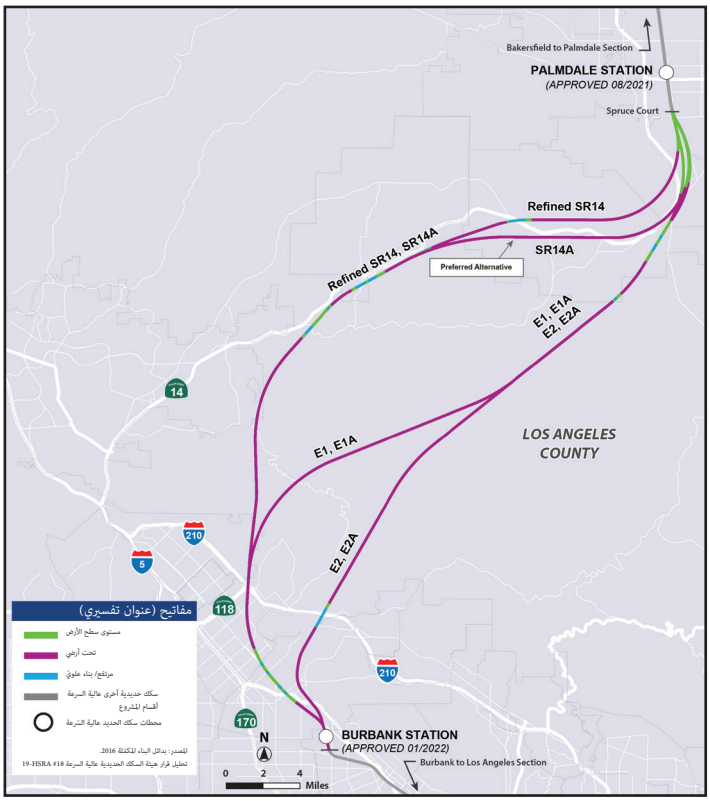
تحسين جودة الهواء من خلال تحويل الناس من الاعتماد على السيارات والطائرات إلى القطارات النظيفة التي تسير على الطاقة المتجدّدة.

اختصار أوقات السفر وتأمين طريقة أكثر ملائمة وسرعة للسفر الإقليمي والسفر في داخل الولاية

تحفيز نموّ الوظائف على مستوى الولاية من خلال وظائف البناء الراهنة، والوظائف المستقبلية المتوقّعة المرتبطة بالصيانة والتشغيل.

الاستثمار في البنية التحتية للمواصلات كان على الدوام أساسياً من أجل تحويل الولاية إلى قوّة اقتصادية

بدئل البناء الستّة التي يجري تقييمها من أجل قسم مشروع بالمديل –بوربانك



بالمديل

- إنّ مركز بالمديل للمواصلات الذي تمّت المصادقة عليه في وقت سابق بوصفه جزءاً من قسم مشروع بيكرسفيلد – بالمديل سوف يتضمّن خدمة كاليفورنيا للسكك الحديدية عالية السرعة، وإحداث تحوّل في طريقة عيش القاطنين، وعملهم وسفرهم في مدينة بالمديل ووادي الظباء (Antelope) .
- عملت مدينة بالمديل مع هيئة كاليفورنيا للسكك الحديدية عالية السرعة من أجلِ تطوير خطّة خاصة بالمنطقة المحيطة بالمحطّة التي ستسهم في تعزيز النموّ الاقتصادي في المدينة، وتشجيع تطوير الأماكن المجاورة للمحطّة، وتعزيز الارتباط مع وسائط المواصلات الأخرى المختلفة.
- تتضمن الخطط الإقليمية إمكانيّة ربط سكّة الحديد عالية السرعة مع قطار شركة الغرب الساطع * Brightline West مع نظام كاليفورنيا للسكك الحديدية عالية السرعة في بالمديل من خلال مسلك «ممر الصحراء العليا» High Desert Corridor من وادي التفاح (Apple Valley) حتى الخط الذي ينتهي في لاس فيفاس، نيفادا.

* الغرب الساطع « *Brightline West* » شركة تابعة، عبارة عن نظام مقترح لسكك حديدية للركاب عالية السرعة ستتقوم بربط مسافة *260* ميلاً بين لاس فيغاس ولوس أنجيليس.

بوربانك

- ستتضمن محطّة مطار بوربانك، التي تمت المصادقة على بنائها في قسم مشروع بوربانك إلى لوس أنجيليس خدمة السفر عبر خط سكّة كاليفورنيا الحديدية عالية السرعة في وادي سان فرناندو، وسوف تكون قريبة جداً (500 قدم تقريباً) من مبنى المطار المستقبلي البديل، ما يسمح بتوفير اتصال متعدد الوسائط بالسكك الحديدية.
- سوف تبنى مسارات سكك حديد كاليفورنيا عالية السرعة إلى الشمال والجنوب من المحطّة تحت الأرض تحت مطار بوربانك ما يسمح بخفض التأثيرات على قطاع الأعمال والمناطق السكنية.
- تتطلب تنسيقاً/اتجاهاً مستمراً مع هيئة مطار بوربانك- غليندال- باسادينا وإدارة الطيران الفدرالية.

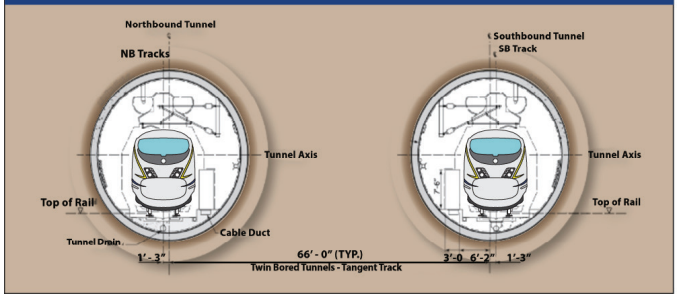
الأنفاق في قسم المشروع

بسببِ الطبيعة الطوبوغرافية الفريدة للمنطقة التي يُبنَى فيها المشروع، والتي تتضمّن المناطق الصحراوية لوادي الظباء (أنتيلوب)، ونطاق جبال سان غبريال المرتفعة، والمناطق الحضرية كثيفة السّكان في وادي سان فرناندو، فقد تم اللجوء إلى استخدام الأنفاق في جميع أنحاء قسم المشروع. تستخدم هذه الأنفاق لمواجهة العوائقِ الطوبوغرافية (الجبال العالية)، وتجنّبِ، وخفض، التأثيرات على المجتمعات، والموائل (المناطق البريّة) والمرافق (المنازل، الطرقات السريعة.. إلخ). وفي ظلِّ الظّروفِ الجيولوجيّة المعقّدة ومناطق الفوالق الخطرة الموجودة ضمن المساحات التي بنيت فيها الأنفاق، فقد تمّ الأخذ في الاعتبار مجموعة من الشروط المرتبطة بعناصر التصميم، كنوعيّة الأنفاق، وغرف الحماية من الزلازل، نقاط العبور، خفض الضجيج والأمان. إن طول الأنفاق المقدّر في قسم مشروع بالمدال- بوربانك تبلغ ما بين 22 و 28 ميلاً.

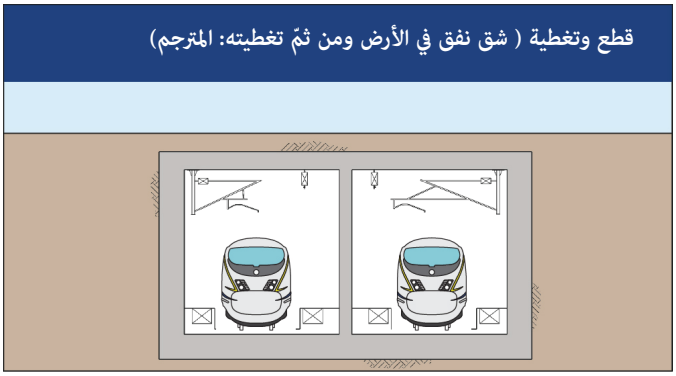
ويتضمّن بديل البناء المفضّل، أي SR14A، أربعة أنفاق بطول إجمالي يصل إلى 28 ميلاً.

أنواع الأنفاق

استخدام آلات حفر الأنفاق (TBM)



قطع وتغطية (شق نفق في الأرض ومن ثمّ تغطيته: المترجم)



بدائل بناء إضافيّة: E1A، SR14A و E2A.

عملت هيئة كاليفورنيا لسكك الحديد عالية السّرعة (الهيئة) بشكل مستمر مع وكالات عامّة ومع مجتمع أصحاب المصلحة من أجل إدخال تحسينات على التصميم الذي يسمح بأكبر قدر من تجنّب أو التخفيف من التداعيات المحتملة على المنشآت الموجودة، استخدامات الأراضي، الموارد البيئية، والمجتمعات. وكنتيجة لذلك، قامت الهيئة في سنة 2020 بتطوير بدائل بناء إضافيّة تقرّر ضمّها إلى عمليّة المراجعة البيئية.

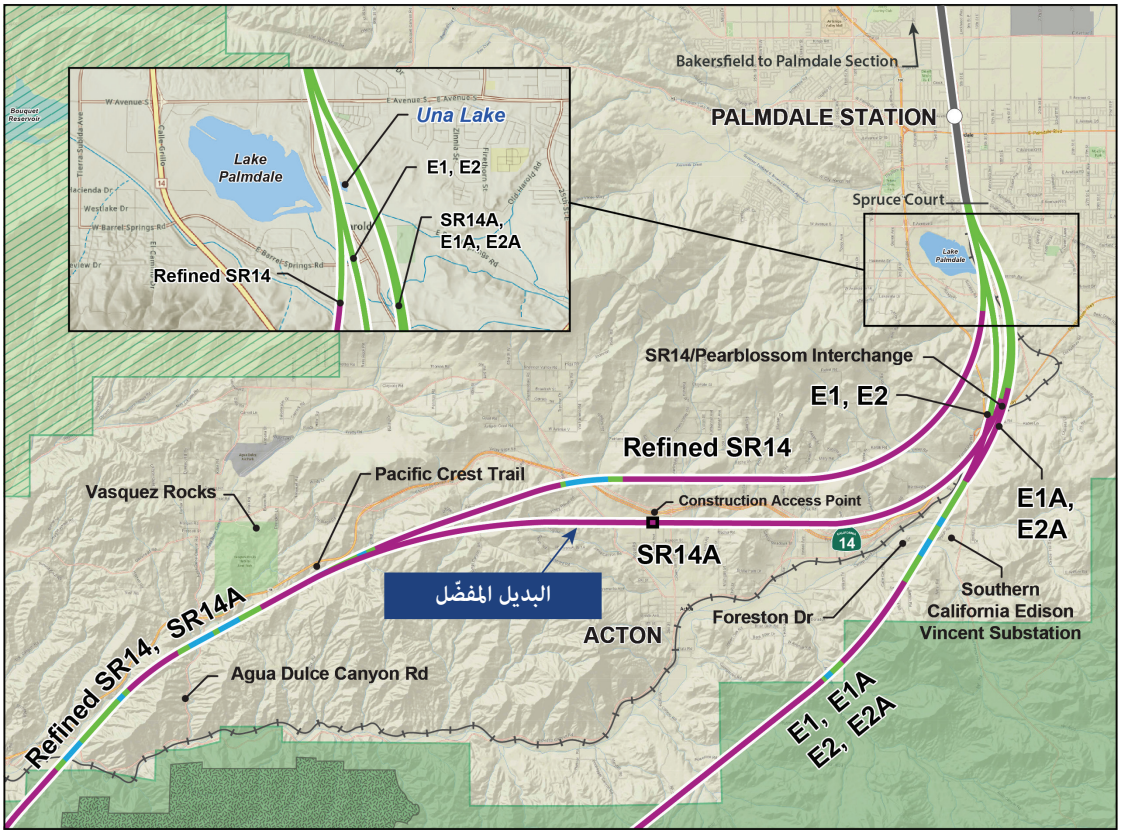
تستند بدائل البناء الإضافية على بدائل البناء السابقة وهي: بديل SR14 المحسن، البديل E1، والبديل E2، ولكن تم القيام بإدخال تعديلات عليها من أجل تخفيض الآثار المتوقعة على الموارد المائية الحساسة جنوب بالمديل، ومن ضمنها بحيرة أونا (Una Lake).

يتمّ الرجوعُ إلى كلٍّ من بدائل البناء E1A، SR14A و E2A بوصفها بدائلَ البناء الإضافيّة. أما بدائلُ البناء السابقة أي: البديل SR14 المحسّن، E1 و E2 فقد تمّ تضمينها في عمليّة المراجعة البيئية الخاصّة لبدائل البناء الستّة التي خضعت للتحليل في مسوّدة تقرير الأثر البيئي/ بيان الأثر البيئي (Draft EIR/EIS). وتتعامل مسوّدة EIR/EIS مع عدّة مسائل ومن ضمنها الازدحام المروريّ، جودة الهواء، الضجيج، الاهتزاز، الجماليّات..وغيرها.

بديل البناء المفضّل بالنسبة للولاية: SR14A

إنّ البديل الموجَّه لتحقيق التوازن الأفضل بين كل من البيئة، المجتمع، الأداء، العمليّات التشغيلية، عوامل التكلفة يعرف ببديل البناء المفضّل (Preferred Alternative). وفي ما يتعلق بقسم مشروع بالمديل-يوربانك فإنّ بديل البناء المفضّل بالنسبة للولاية، أي SR14A، يصل طوله إلى حوالى 38 ميلاً وهو يربط مدينتي بالمديل وبوربانك.سيستخدم هذا البديل بشكل جزئي مسار قطار ميترولينك إلى الحدِّ الممكن، أي بمقدار ثلاثة أميال تقريباً في وادي سان فرناندو. سيتجنّب بديل البناء المفضّل عبور بحيرة أونا ويقلل من التأثيرات على الأراضي الرطبة (السبخات، المستنقعات: المترجِم) المجاورة. سوف تمر القطارات التي تعمل في إطار بديل البناء المفضّل تحت الأرض بشكل كامل في منطقة أكتون (Acton)، وتحت غابة لوس أنجيليس الوطنية وجبال سان غبريال. وسيتمّ إنشاء بديل البناء SR14A تحت الأرض في المناطق التي تعبر فيها طريق باسيفيك كريست (Pacific Crest Trail) من أجل تجنّب التداعيات (التأثيرات) على هذه الدرب. في القسم الشمالي من وادي سان فرناندو سيكون بديل البناء SR14A داخل نفق ثمّ يخرج قرب سد هانسن (Hansen Dam Spreading Grounds)، ثم يتبع ممر ميترولينك/ باسيفيك يونيون في اتجاه بوربانك.

بدائل البناء



محطة السكك الحديدية عالية السرعة المقترحة
محطة ميترولينك
ميترولينك
السكك الحديدية عالية السرعة الأخرى
قسم المشروع

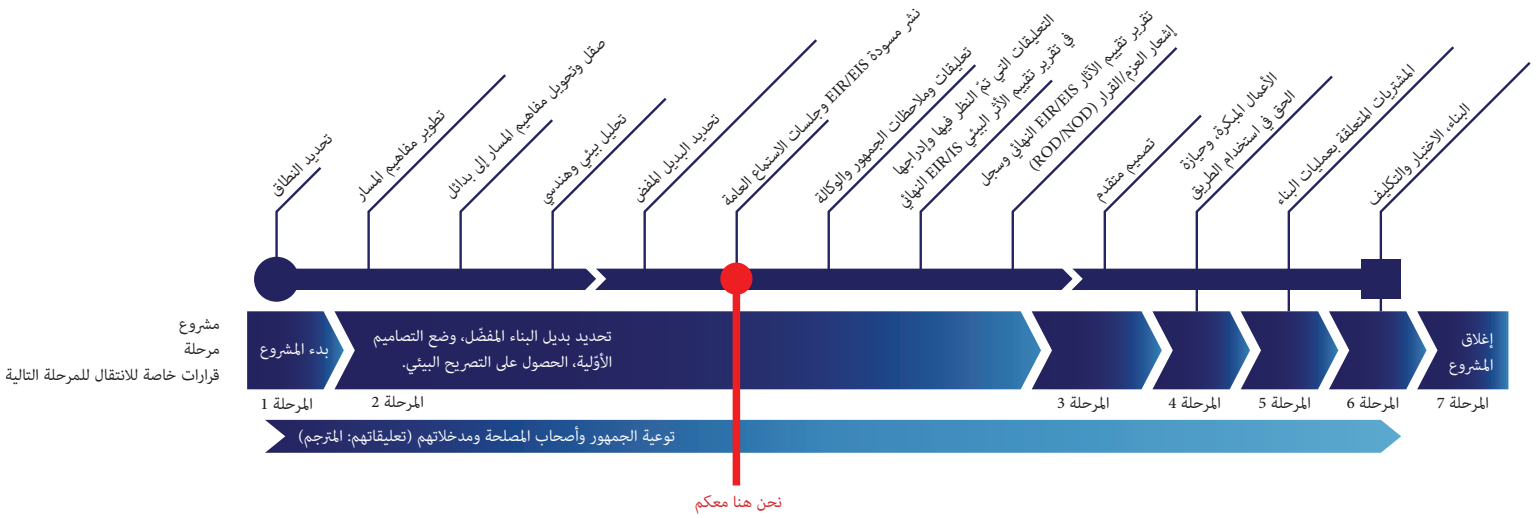
مستوى ارتفاع مسار السكك الحديدية عالية السرعة
مستوى سطح الأرض
مرتفع/ بناء علويّ
نفق
منافذ لدخول موقع البناء.

جبال سان غابريل الوطنية
غابة أنجليس الوطنية
براري منطقة جبل ماجيك ماونتن (Magic Mountain)

N
0 5,000 10,000 Feet
0 2,000 4,000 Meters

مسوّدة أولية/ عُرضة للتعديل- مخطط سكّة الحديد عالية السرعة غير محدّد.
المصدر: هيئة السكك الحديدية عالية السرعة، 2018/10. مصدر خريطة الأساس: ناشيونال جيوغرافيك، 2016

مسار تطوّر المشروع



تواصلوا معنا

(800) 630-1039

California High-Speed Rail Authority
Southern California Regional Office
355 S. Grand Avenue, Suite 2050
Los Angeles, CA 90071

أو عبر طلب موعد خلال ساعات الدوام فقط

https://hsr.ca.gov/palmdale-to-burbank

Palmdale_Burbank@hsr.ca.gov

أخبرونا في ماذا تفكّرون

شاركونا آراءكم من خلال زيارة meethsrsocal.org حيث يمكنك أن:

- توجيه أسئلة وترك تعليقات أو التعبير عن الهواجس
- طلب موعد للاجتماع بفريق المشروع
- دعوة الهيئة إلى أحد الاجتماعات المقبلة لمنظمتك
- تابعونا على وسائل التواصل الاجتماعي

@cahsra
facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail
@cahsra (Twitter)
California High-Speed Rail Authority (LinkedIn)
youtube.com/CAHighSpeedRail