



Sección del Proyecto Palmdale a Burbank

ACTUALIZACIÓN DE LA COMUNIDAD CONECTADA 2022

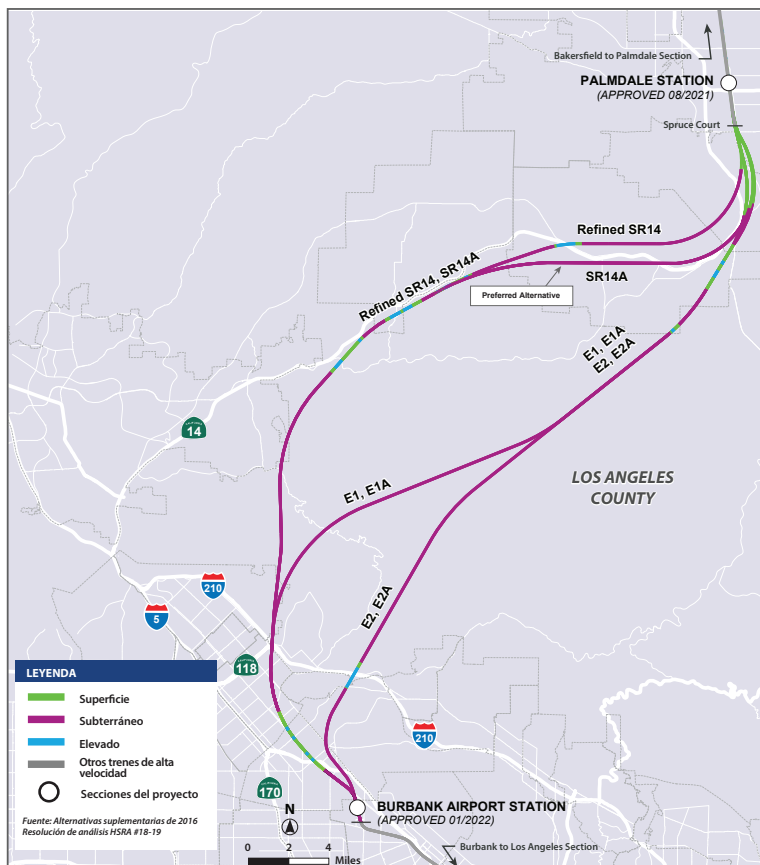
Resumen de la sección del proyecto

La sección del proyecto Palmdale a Burbank forma parte de la Fase 1 del Sistema de 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
- Conectar el tren de alta velocidad con la región a través de las estaciones de Metrolink existentes y previstas
- Proporcionar beneficios económicos y de empleo para la comunidad, la región y el estado
- Mejorar el rendimiento y la seguridad mediante el uso de la 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 operación en el futuro
-  **Invertir** en infraestructuras de transporte ha sido clave para convertir al estado en una potencia económica

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 TO BURBANK PROJECT SECTION

- Palmdale
- 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

Palmdale

- El centro de transporte de Palmdale, aprobado anteriormente como parte de la sección del proyecto Bakersfield a Palmdale, incluirá el servicio ferroviario de alta velocidad de California y transformará la forma en que los residentes viven, trabajan y viajan en la ciudad de Palmdale y Antelope Valley.
- La ciudad de Palmdale y la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California han colaborado en la elaboración de un plan de la zona de la estación que ayudará a la ciudad a promover el desarrollo económico, fomentar el desarrollo en la zona de la estación y mejorar la conectividad con otros medios de transporte.
- Los planes regionales incluyen la posibilidad de conectar el tren de alta velocidad Brightline West* con el sistema ferroviario de alta velocidad de California en Palmdale a través de la ruta High Desert Corridor desde Apple Valley, con la línea que termina en Las Vegas, Nevada.

*Brightline West, empresa afiliada a Brightline, es un proyecto de sistema ferroviario de alta velocidad para pasajeros que conectará las 260 millas entre Las Vegas y Los Ángeles.

Burbank

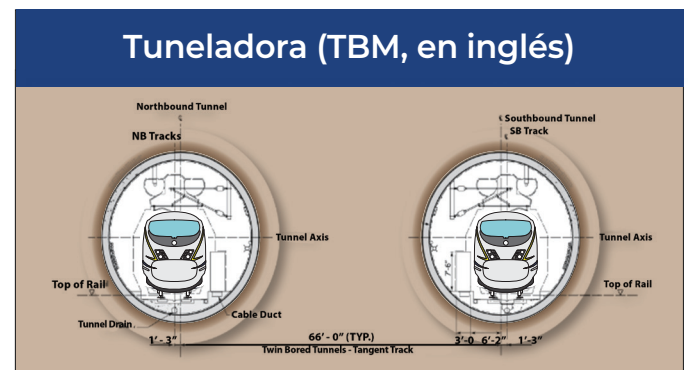
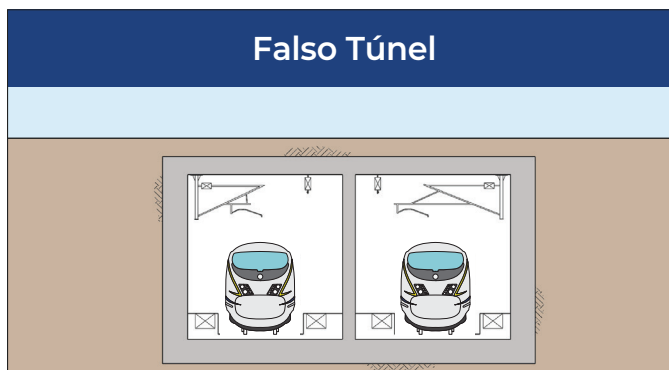
- La estación del aeropuerto de Burbank, aprobada en la sección del proyecto Burbank a Los Ángeles, incluirá el servicio ferroviario de alta velocidad de California en San Fernando Valley y estará muy cerca (aproximadamente 500 pies) de la futura sustitución de la terminal del aeropuerto, proporcionando una conectividad intermodal aire-ferrocarril.
- Las vías del tren de alta velocidad de California al norte y al sur de la estación serán subterráneas por debajo del aeropuerto de Burbank y minimizarán el impacto a las empresas y las zonas residenciales.
- Requiere una coordinación/dirección continua con la Autoridad Aeroportuaria de Burbank-Glendale-Pasadena y la Administración Federal de Aviación.

Túneles en la Sección del Proyecto

Debido a la singular topografía de la zona del proyecto, que incluye las regiones desérticas de Antelope Valley, las 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 (casas, 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 28 millas.

Tipos de Túneles



Alternativas de construcción adicionales: SR14A, E1A y E2A

La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (Autoridad) ha trabajado continuamente con las agencias públicas y las partes interesadas de la comunidad para incorporar mejoras en el diseño que eviten o minimicen aún más los posibles impactos en las instalaciones existentes, el uso de la tierra, los recursos ambientales y las comunidades. Como resultado, en 2020 la Autoridad desarrolló alternativas de construcción adicionales para ser incluidas en el proceso de revisión ambiental.

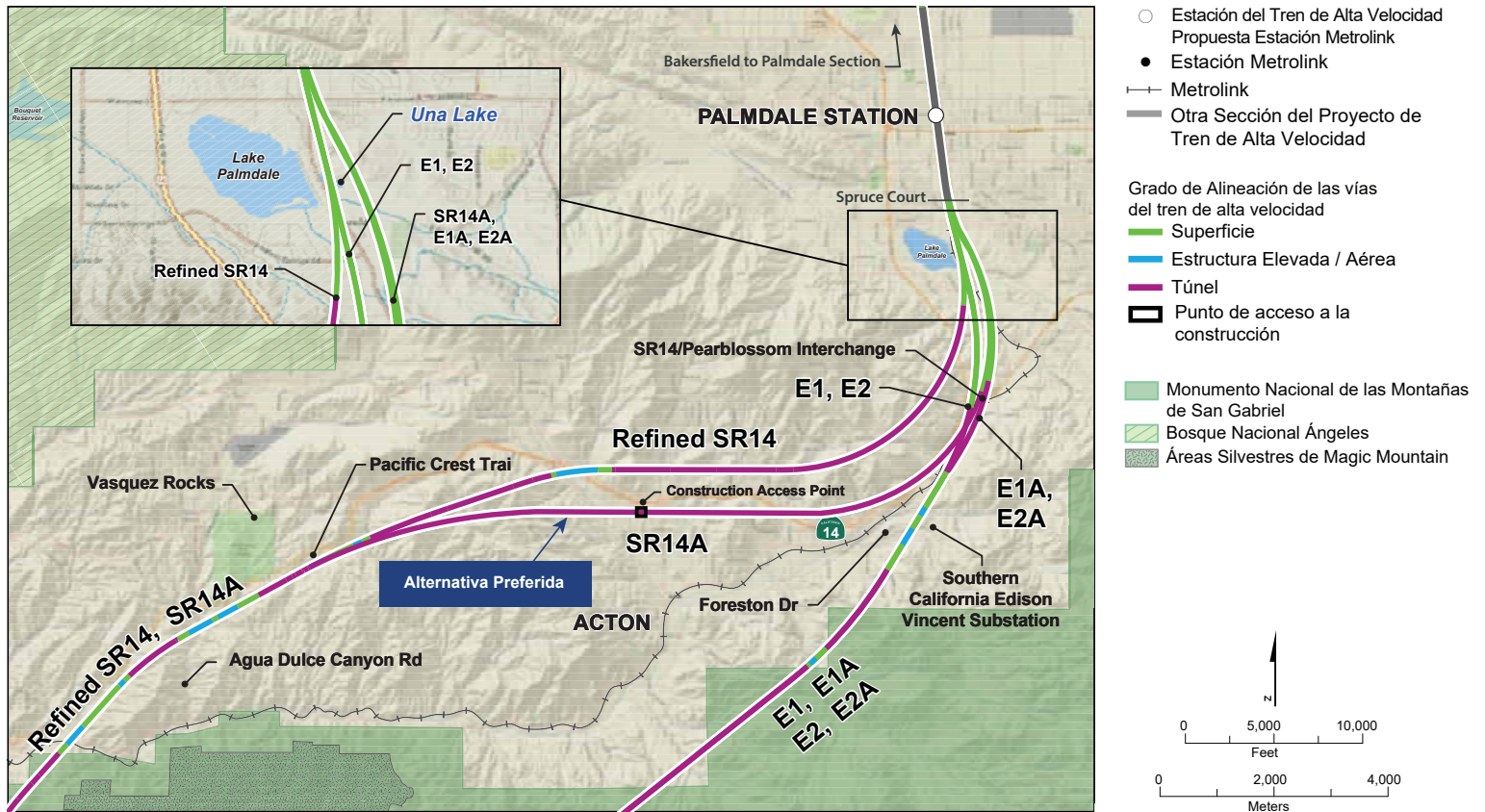
Estas alternativas adicionales se basan en las anteriores alternativas de construcción refinadas SR14, E1 y E2, pero se han modificado para reducir los impactos potenciales a los recursos acuáticos sensibles al sur de Palmdale, incluyendo Una Lake.

Las alternativas de construcción adicionales se denominan SR14A, E1A y E2A. Las alternativas refinadas previas SR14, E1 y E2 se incluyen en la revisión ambiental para un total de seis alternativas de construcción que se analizan en el Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (Borrador EIR/EIS). El Borrador EIR/EIS aborda muchas áreas temáticas, como el tráfico, la calidad del aire, el ruido, las vibraciones y la estética, entre otras.

Alternativa preferida por el Estado: SR14A

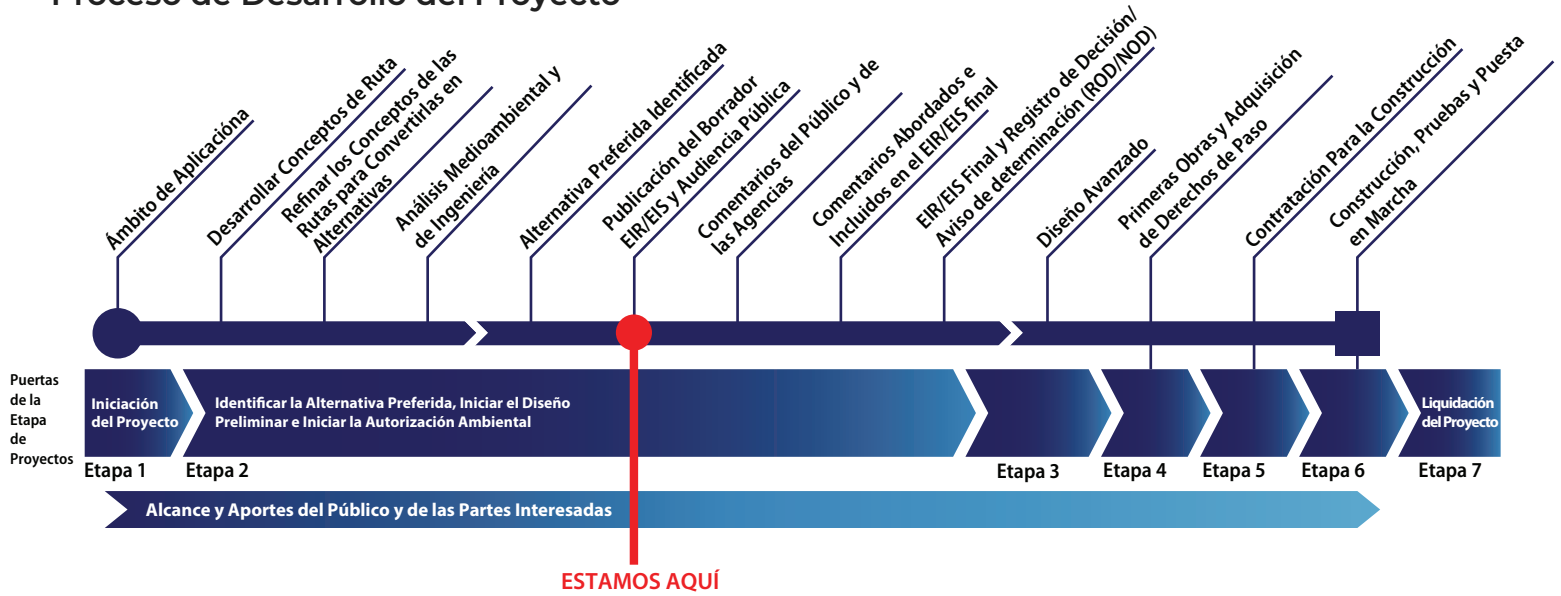
La alternativa que se ha determinado que equilibra mejor los factores medioambientales, comunitarios, de rendimiento, operativos y de costes se conoce como la Alternativa Preferida. Para la sección del proyecto Palmdale a Burbank, la alternativa preferida por el Estado, la SR14A, tiene una longitud de 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.

Alternativas de Construcción



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

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

