

Estación de Bakersfield



Estación de Palmdale

RESUMEN GENERAL

El sistema de la Fase 1 conectará San Francisco con Anaheim. La Sección del Proyecto de Bakersfield a Palmdale es parte de la primera fase del Sistema de Trenes de Alta Velocidad de California que conectará dos centros de población clave en el Condado de Kern y Condado de Los Angeles con centros de transporte multimodales en las ubicaciones de las estaciones planeadas de Bakersfield y Palmdale que ofrecerán una conexión adicional entre el Valle Central, el Valle de Antelope y el Estado. La Sección del Proyecto de aproximadamente 80 millas cruzará las montañas de Tehachapi con una nueva línea ferroviaria moderna que cerrará la brecha de transporte ferroviaria de pasajeros actual entre el centro y el sur de California.

ASPECTOS CLAVE DEL PROYECTO

- Cierra la brecha en el sistema ferroviario de pasajeros del estado entre el Valle Central y el sur de California
- Conecta la estación de Bakersfield con la estación de Palmdale con un viaje en tren de alta velocidad de con una duración de 20-25 minutos
- Cruza algunos de los terrenos más complicados a lo largo del sistema estatal, lo que requiere ingeniería innovadora



Turbinas Eólicas cerca de Tehachapi

CRONOLOGÍA DEL PROCESO AMBIENTAL

NOVIEMBRE 2018: ALTERNATIVA PREFERIDA (ALTERNATIVA 2 CON LA OPCIÓN DE DISEÑO CCNM) SELECCIONADA POR LA JUNTA DE LA AUTORIDAD
 ENERO 2020: LA AUTORIDAD MODIFICA LA ALTERNATIVA PREFERIDA A ALTERNATIVA 2 CON OPCIÓN DE DISEÑO CCNM MEJORADA

28 DE FEBRERO DE 2020: PUBLICACIÓN DEL BORRADOR DEL EIR/EIS
 9 DE ABRIL DE 2020: AUDIENCIA PÚBLICA

28 DE FEBRERO-13 DE ABRIL 2020
 COMENTARIOS PÚBLICOS Y DE AGENCIAS

COMENTARIOS ABORDADOS E INCLUIDOS EN EIR/EIS FINAL

EIR/EIS FINAL Y APROBACIONES

Nota: Autorización de Agencia Principal

La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido realizadas por el Estado de California de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento (MOU) con fecha del 23 de julio de 2019, y han sido ejecutadas por la Administración Federal Ferroviaria y el Estado de California. De acuerdo con el MOU, la Autoridad es la agencia líder del proyecto bajo la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA).

PROCESO AMBIENTAL

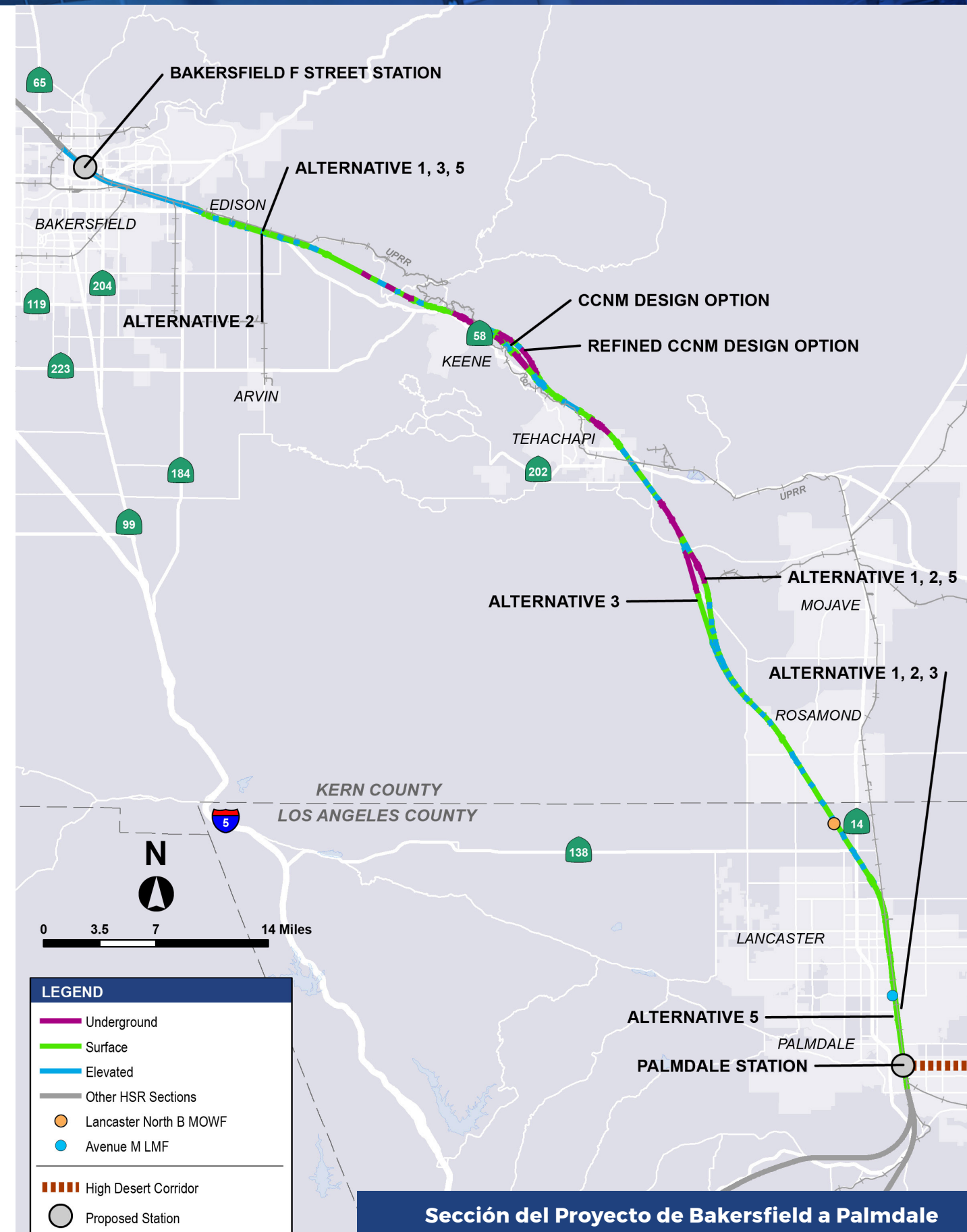
Desde 2001, la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (Autoridad) ha estado trabajando para brindar un servicio moderno de trenes de alta velocidad al Estado. En 2005, la Autoridad dio a conocer el Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental del Programa Estatal (EIR/EIS), que recomendó varios corredores para estudio adicional, incluyendo el corredor de Bakersfield a Palmdale. La Autoridad ha desarrollado un Borrador de EIR/EIS para examinar más a fondo la Sección de Bakersfield a Palmdale a nivel de proyecto.

El Borrador de EIR/EIS de Bakersfield a Palmdale evalúa cuatro alternativas de proyecto de punta a punta, dos opciones de diseño, instalaciones de mantenimiento, una estación en Bakersfield aprobada y una estación propuesta en Palmdale. El Borrador EIR/EIS proporciona análisis para diversas áreas temáticas incluyendo el tráfico, la calidad del aire, ruido, vibración, estética y más. En octubre 2018, la Autoridad identificó Alternativa 2 con la Opción del Diseño del Monumento César Chávez (CCNM) como la Alternativa Preferida, la Alternativa Preferida se modificó más tarde en principios de 2020 para incluir la Opción de Diseño CCNM Mejorada.

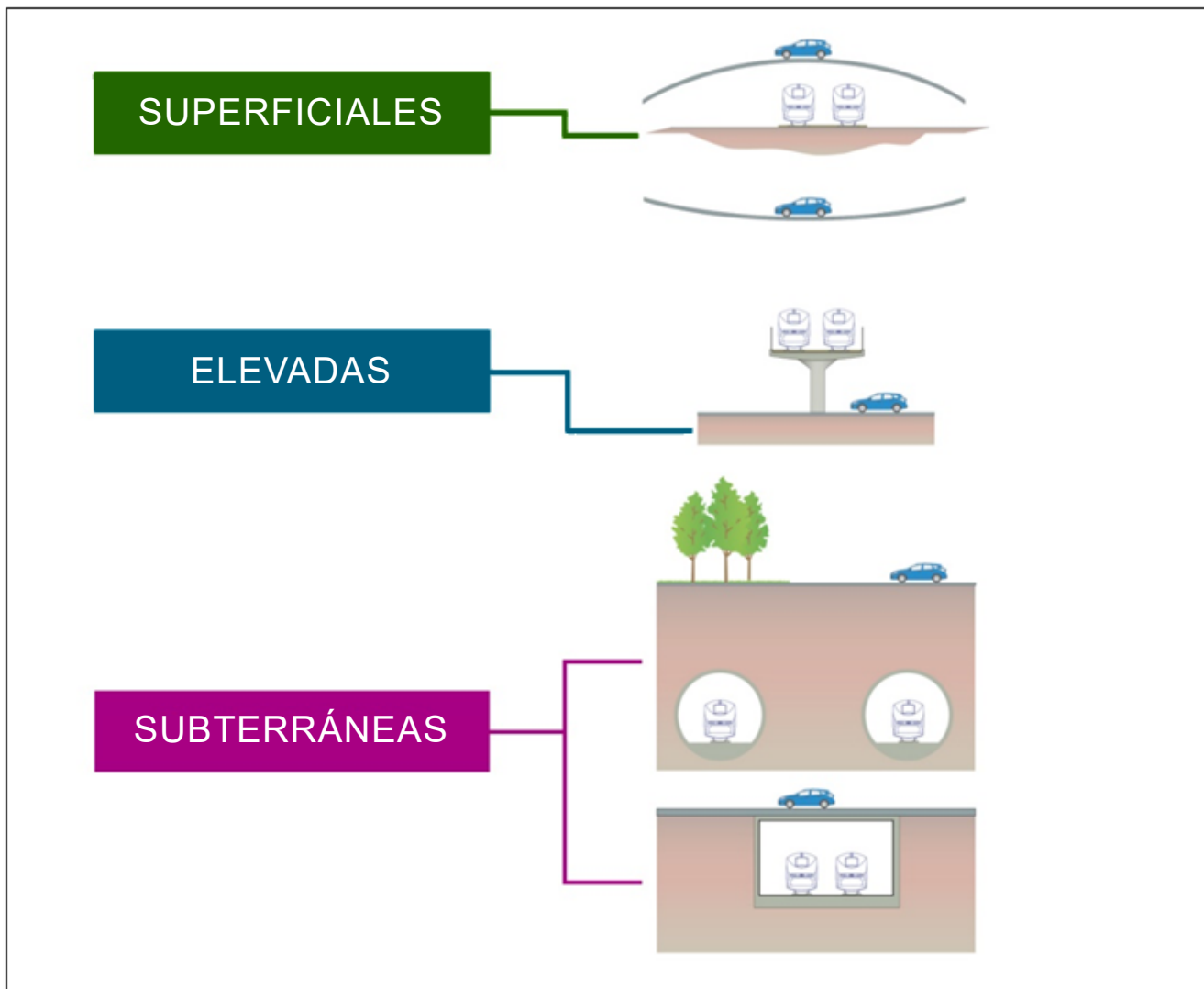
El Borrador de EIR/EIS para la Sección del Proyecto de Bakersfield a Palmdale se publicó el 28 de febrero de 2020. El público tendrá 45 días para revisar el Borrador de EIR/EIS y enviar un comentario. Los comentarios se pueden hacer en línea, por correo electrónico y correo postal y / o en una de las varias reuniones públicas, incluyendo la audiencia pública programada para April 2020. La Autoridad considerará todos los comentarios y responderá a ellos en el EIR/EIS Final.

ALTERNATIVA PREFERIDA

La Alternativa Preferida de la Autoridad es la Alternativa 2 con la Opción de Diseño CCNM Mejorada. Esta alineación incorpora refinamientos ambientales preferibles desarrollados como resultado de la participación de la comunidad y las partes interesadas y estudios de ingeniería y medio ambiente. La Alternativa 2 evitaría, minimizaría o mitigaría los efectos en las escuelas, comunidades desfavorecidas, instalaciones agrícolas y actividades mineras. La Alternativa 2 no requeriría reubicación de SR 58 o realineación de Sierra Highway, tendería menos millas de construcción de túneles y la menor cantidad de pasos a desnivel con las carreteras locales. La Opción de Diseño CCNM Mejorada alejaría la alineación del Monumento Nacional César Chávez para evitar o minimizar el ruido y los efectos visuales al recurso histórico.



Secciones Transversales de Muestra: Significado de los colores del mapa



CARACTERÍSTICAS DE LA ALINEACIÓN

La Sección del Proyecto de Bakersfield a Palmdale se extiende a lo largo de aproximadamente 80 millas entre las estaciones propuestas de Bakersfield y Palmdale. La infraestructura dedicada con pasos a desnivel que se requiere para operar trenes de alta velocidad tiene requisitos de alineación más estrictos que los que se requieren para trenes de baja velocidad. La Sección del Proyecto de Bakersfield a Palmdale incluiría secciones de vías superficiales, subterráneas y elevadas con diferentes perfiles. Las vías superficiales estarían a nivel o en material de relleno. Las vías subterráneas estarían en áreas con pendientes cortadas y muros de contención o túneles. Las vías elevadas estarían en estructuras de puentes.

