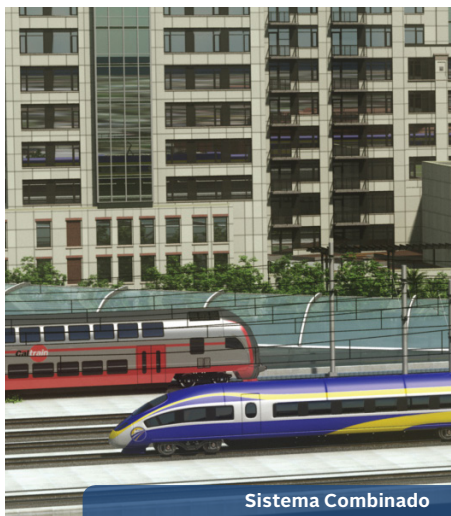




Foto de Pelli Clarke, Pelli Architects, cortesía de Transbay Joint Powers Authority



Foto de Ei Katsumata



Representación de la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California

PANORAMA GENERAL

El corredor ferroviario entre San Francisco y San José está pasando por una transformación. En un acuerdo importante en 2012, Caltrain y la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (la Autoridad) acordaron electrificar el corredor de Caltrain existente, compartir las vías y mantener el corredor principalmente como un sistema de dos vías. El plan de compartir las vías para los sistemas de tren de cercanías regional y de tren de alta velocidad estatal se denomina **Sistema Combinado**. Tras el acuerdo de 2012, Caltrain obtuvo la aprobación ambiental y ahora está construyendo el sistema de electrificación (ver más información en Calmod.org), mientras la Autoridad se encuentra completando el proceso de revisión ambiental para la infraestructura que será necesaria para añadir el servicio de tren de alta velocidad en el corredor.

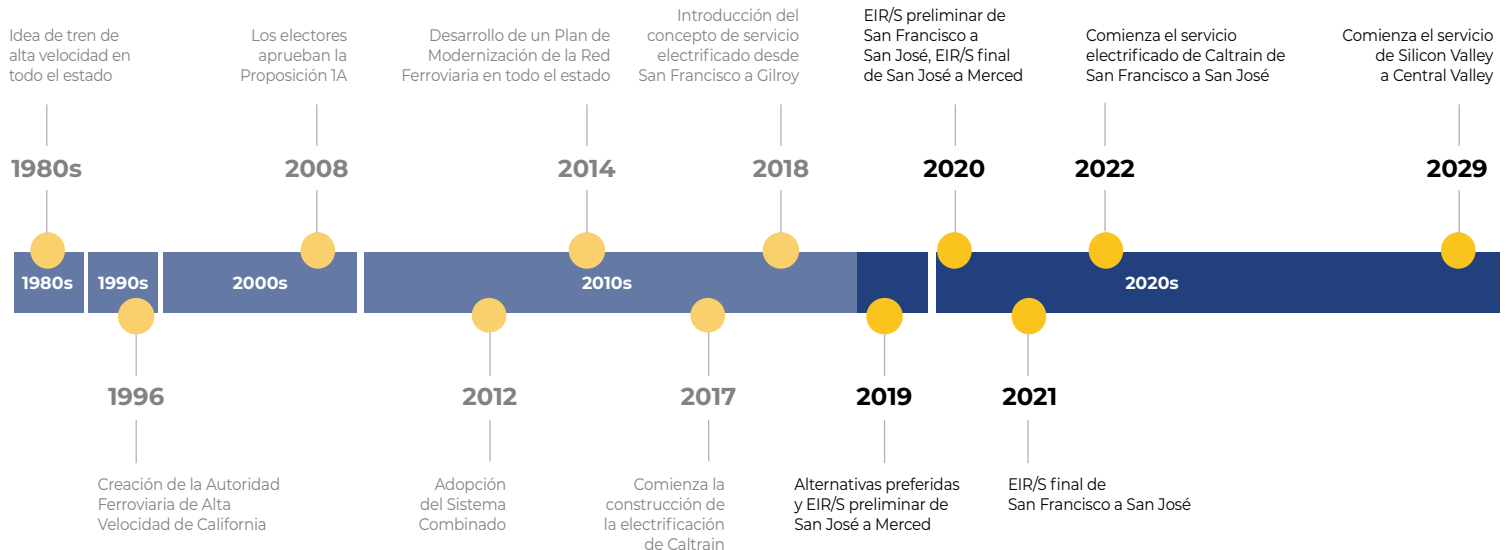
PROCESO AMBIENTAL

En 2016, la Autoridad, en colaboración con la Administración Ferroviaria Federal (FRA, por sus siglas en inglés), comenzó el proceso de revisión ambiental para la Sección del Proyecto San Francisco a San José de acuerdo con los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés). El propósito de estos procesos es revelar los posibles efectos ambientales del proyecto y describir cómo se podrían evitar, minimizar o mitigar.

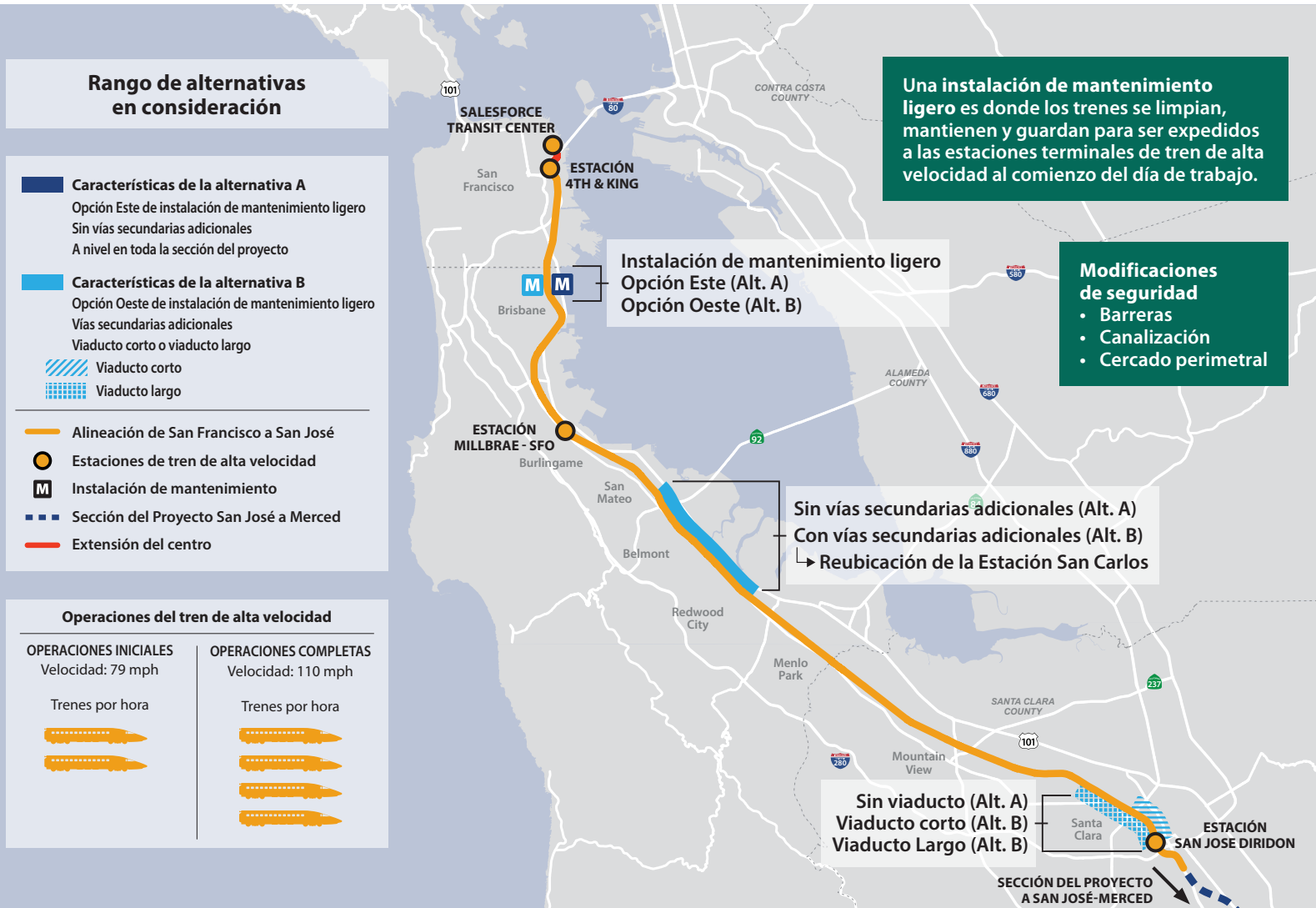
En la Sección del Proyecto San Francisco a San José, la Autoridad actualmente está estudiando las alternativas A y B, que incluyen un conjunto de elementos comunes, así como varios factores distintivos clave entre las alternativas. Las alternativas difieren en lo siguiente: (1) la ubicación de una instalación de mantenimiento ligero, (2) si serán necesarias vías secundarias, y (3) cuál es la mejor manera de acceder a la estación San José Diridon desde el norte. Ambas alternativas incluyen el enderezamiento de curvas férreas y varias modificaciones de seguridad del corredor, entre ellas, barreras, canalización en los cruces de caminos y el cercado perimetral en todo el corredor, con el fin de lograr la velocidad de operación máxima de 110 mph y reducir los tiempos de viaje para Caltrain y el tren de alta velocidad.

Un paso siguiente clave en el análisis de estas alternativas es identificar la **Alternativa Preferida** del estado en 2019, que ayudará a guiar el resto del proceso ambiental. Una vez que se identifique una Alternativa Preferida, la Autoridad hará circular el **Informe/Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (EIR/S)** para comentario del público, que está programado para principios de 2020. Después de recibir los comentarios del público y responder a los mismos, la Autoridad completará el **EIR/S Final** programado para principios de 2021.

CRONOGRAMA DE ETAPAS CLAVE



EIR/S = Informe/Declaración de Impacto Ambiental



@cahsra



facebook.com/CaliforniaHighSpeedRail



@cahsra



youtube.com/CAHighSpeedRail