



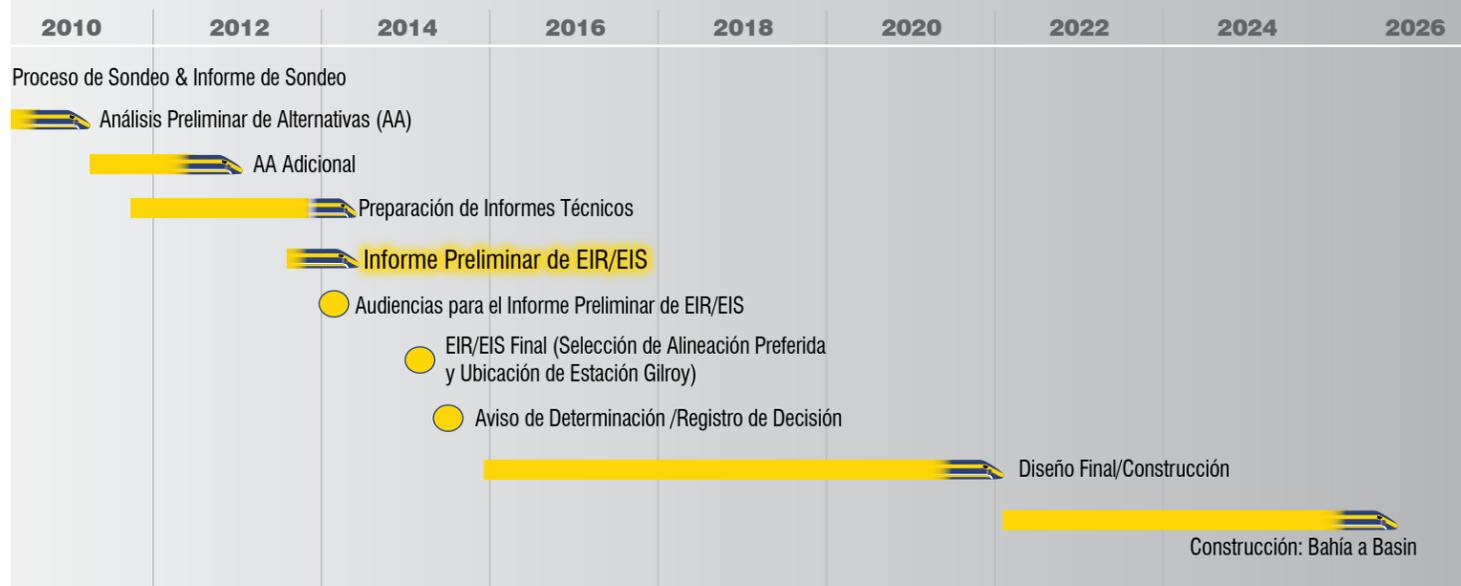
¿En qué Fase Nos Encontramos Ahora?

El equipo de proyecto de San José a Merced está cumpliendo la fase de Análisis Alternativa, que identificará la variedad de alineaciones alternativas que serán revisadas en la versión preliminar del EIR/EIS. Refinamientos de las alineaciones alternativas actuales están siendo revisados en respuesta a comentarios públicos. La Autoridad también está trabajando con la Ciudad de San José para planificar el diseño visual de la exposición de facilidades y estructuras aéreas del tren de alta-velocidad en San José. Comentarios recibidos sobre los Informes del Análisis de Alternativas Adicionales y Indicaciones de Diseño Visual serán considerados durante la preparación de la versión preliminar del EIR/EIS.

¿Cuándo Será Seleccionada la Alineación Preferida?

Cuando esté cumplido el EIR/EIS en 2013, el público tendrá la oportunidad de revisar y hacer comentarios sobre el análisis y los resultados. La Autoridad, FRA, y el equipo de proyecto considerarán a los comentarios recibidos para identificar una alternativa preferida. El EIR/EIS final documentará a las alternativas preferidas y ubicaciones de estaciones, explicar medidas de mitigación propuestas, y responder a los comentarios públicos. Después de hacer público el EIR/EIS, la Autoridad y FRA considerarán tomar acciones para certificar el EIR/EIS y aprobar el proyecto.

Calendario de San José a Merced



*Calendario sujeto a cambio

Participación del Público

Dado que el proceso de revisión ambiental se inició en 2009, los miembros del equipo se han reunido con oficiales electos, agencias, grupos de interés y miembros de la comunidad durante cientos de reuniones para proporcionar información actualizada y responder preguntas. Así como nosotros le ayudamos a comprender los últimos avances del proyecto, ustedes nos ayudan a entender sus prioridades y cómo podemos hacer de el proyecto lo mejor que pueda ser.

Sigan diciéndonos cómo podemos seguir una mayor integración del tren de alta velocidad adecuada entre San José y Merced. Asistan a una próxima reunión, escríbanos, llámenos o soliciten una presentación en su comunidad. Si usted no logra conectar con nosotros en persona, siempre podrá visitar la Biblioteca de San José a Merced en la página web de la Autoridad para ver mapas, informes, y presentaciones públicas anteriores.



Tren de Alta Velocidad de California Sección San José a Merced

Una Visión para California

Junio 2012

La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California está desarrollando un sistema ferroviario desde Los Ángeles y Anaheim hasta el Área de la Bahía de San Francisco que llevará a pasajeros tan rápido como 220 millas por hora. El sistema completo conectará a todos los centros urbanos, incluyendo a Sacramento y San Diego. Construcción inicial comenzará en el Valle Central, la columna vertebral del sistema, en 2012 o 2013. El proyecto generará 100,000 años-de-trabajo durante los próximos cinco años y casi un millón de años-de-trabajo (equivalentes a trabajos de tiempo completo por un año) por toda la vida del proyecto. El proyecto está financiado por finanzas estatales aprobados por votantes, becas federales, financiamiento local, y conjuntos públicos-privados.

Sobre la Sección San José a Merced

La sección del sistema desde San José a Merced cubre una distancia de 125 millas. Comenzando en la estación de tren en el centro de San José, los trenes viajarán hacia el sur, a través del paso Pacheco hacia Chowchilla y se conectaría con la sección del Valle Central (Merced a Fresno). Alineaciones posibles de rutas y ubicaciones de estaciones se están evaluando por medio de un proceso de revisión ambiental bajo la ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). Este proceso dará como resultado el desarrollo de un Proyecto de Informe de Impacto Ambiental (EIR)/y una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) que estarán disponibles para su revisión y comentarios públicos en 2013.

Crece el Número de Usuarios de Ferrocarril en California

Cada año, más Californianos están llevando trenes suburbanos, especialmente a lo largo de California del Norte y Central. Cuando crece la población del estado, sería crucial tener alternativas económicas y ambientales a los automóviles y vuelos cortos.

Sistema Ferroviario Actual*	Número de Usuarios Anual 2000	Número de Usuarios Anual 2011	Porcentaje de aumento
Caltrain	29,000 (diario)	38,000 (diario)	31 (diario)
Corredor San Joaquin-Amtrak	676,000	1,032,000	52.7
Corredor Capital	770,000	1,710,000	122

Número de Usuarios Proyectados del Tren de Alta Velocidad (Phase 1 Blended 2030)**	Abordajes Diarios	Abordajes Anuales
San José-Estación Diridon	3,300 - 6,100	1,163,000 - 2,142,000
Estación Gilroy	2,300 - 3,900	815,000 - 1,385,000
Estación Merced	3,300 - 7,000	1,205,000 - 2,554,000



* Caltrain. "February 2011 Caltrain Annual Passenger Counts: Key Findings." 2011.

San Joaquin Corridor - Amtrak. "California Passenger Rail System: 20-Year Improvement Plan - A Summary Report" March 2001 "Amtrak California's San Joaquin Corridor Reaches More Than a Million Riders." 29 September 2011.

Capitol Corridor. "2011 Capitol Corridor Performance Report." 2011.

** CHSRA. "California High-Speed Rail 2012 Revised Business Plan: Ridership and Revenue Forecasting." April 2012.



Para más información, envíe un mensaje por correo electrónico: San_Jose_Merced@hsr.ca.gov O llame a 800-881-5799 www.cahighspeedrail.ca.gov

如需索取本通知中文版, 請電詢加州高速鐵路局: 1-800-881-5799
 Để nghe đề nghị này bằng tiếng Việt, xin gọi: 1-800-881-5799

Actualización de la Alineación San José a San Francisco

El plan de negocio revisado en 2012 presenta una estrategia de un sistema mezclado que incluye inversión inicial para electrificación y mejoramiento del corredor Caltrain, permitiendo un paseo de tren con solamente un asiento (no hay que cambiar trenes) a través de San José a San Francisco por 2029. Electrificación mejorará eficiencia y bajará contaminación acústica del Corredor Caltrain. El 12 de Abril de 2012, La Autoridad aprobó un Memorandum de Comprensión con entidades de transporte en el Área de la Bahía para perseguir la inversión de más de \$700 millones de dólares en mejoramientos al Corredor Caltrain.

Sección San José a Merced

La sección de San José a Merced se divide en cinco sub-secciones, tres de las cuales tienen varias alternativas de alineación propuestas (una de las alternativas de alineación está siendo evaluada para la sub-sección del centro de San José y la de la Carretera Monterey).

Tiempos de Viaje Aproximados

San José a Los Ángeles	2 horas, 13 minutos
San José a Merced	51 minutos
Gilroy a San Francisco	51 minutos

¿Como Se Seleccionan Las Alineaciones Para Estudiar?

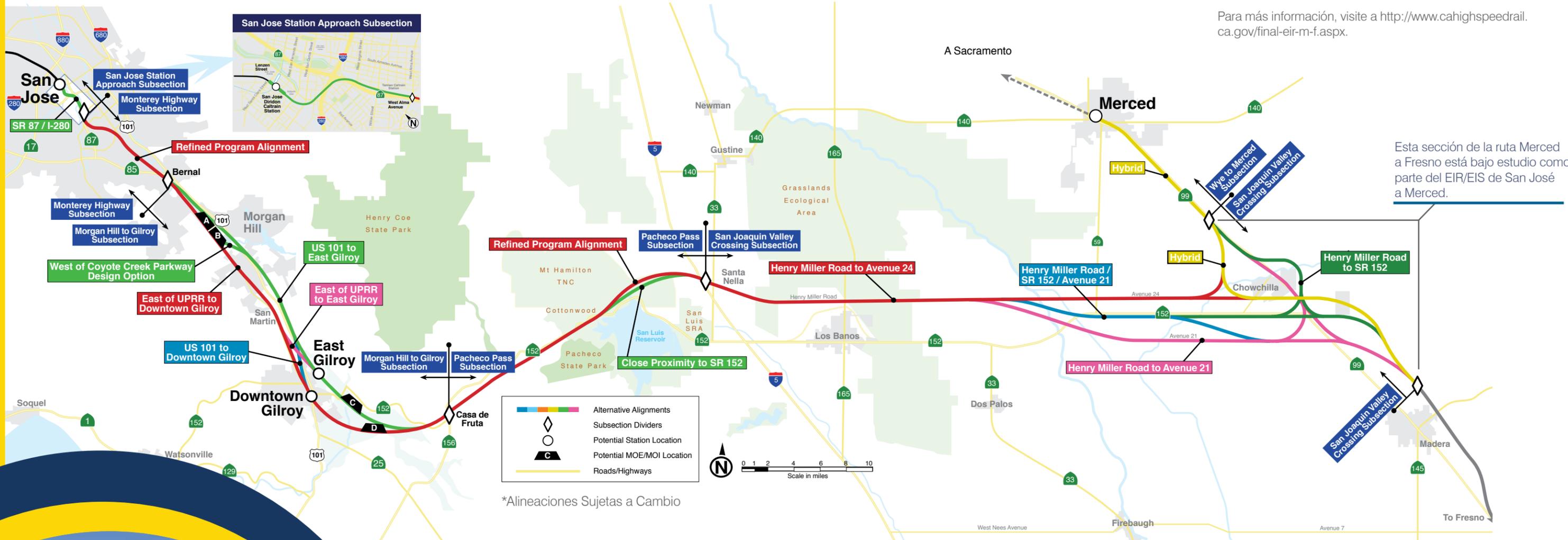
La ruta San José a Merced está actualmente en la fase de revisión ambiental al nivel de proyecto, la que comienza con la determinación de la variedad de alternativas factibles para evaluar. Este proceso se llama Análisis de Alternativas Preliminares (AA).

Después de recibir los comentarios del público, las agencias, el personal y los funcionarios electos a lo largo del corredor, se emitió Informes Adicionales de AA (SAA por sus siglas en inglés).

El Valle Central Abre el Camino

Las alternativas de alineación de la Sección San José a Merced (Sub-sección de la cruce del Valle San Joaquin) conectan a la Sección Merced a Fresno, que va hacia el norte/sur, en el Valle Central. El 3 de Mayo de 2012, la Autoridad certificó el EIR/EIS final para la Sección Merced a Fresno del proyecto Tren de Alta Velocidad. En ese tiempo, la Autoridad también eligió una ruta que va hacia el sur y ubicaciones de estaciones en Merced y Fresno. La Administración Ferroviaria Federal considerará aprobar el proyecto y hacer público un Registro de Decisión (ROD). Con la certificación del EIR/EIS final, la Autoridad puede tomar medidas adicionales para comenzar construcción a fin de año de 2012/inicio de 2013.

Para más información, visite a <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/final-eir-m-f.aspx>.



Esta sección de la ruta Merced a Fresno está bajo estudio como parte del EIR/EIS de San José a Merced.

*Alineaciones Sujetas a Cambio



Estación San José Central



Centro San José
Ejemplo de Estación Icónica



Carretera Monterey



Paso Pacheco



Valle de San Joaquin

*Las simulaciones preliminares están sujeto a cambio