Un Plan para Volar por California Sin Despegar de Tierra

Puntos sobresalientes del Borrador del Informe de Impacto Ambiental y Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS) del Plan del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California *propuesto*.

Estudio realizado por la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California y la Administración Federal de Ferrocarriles

PÁGINA 1

¿Cómo viajará usted de San Diego a San Francisco en el 2020?

Los ferrocarriles de alta velocidad podrían formar parte de su futuro

La población de California se enfrentará con un reto masivo de aquí al año 2020.
Hasta 98 millones más de desplazamientos interurbanos* y 11 millones más de personas aumentarán la demanda sobre la infraestructura del estado, y resultará en más congestión de tránsito, menos seguridad, más contaminación atmosférica, mayor duración de los viajes, menor fiabilidad y menos previsibilidad en el transporte interurbano.

"Interurbanos" se refiere a viajes de región a región, sin incluir los viajes diarios

entre el lugar de residencia y el trabajo.

La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (la Autoridad) y la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés) han llevado a cabo un estudio ambiental para evaluar la propuesta de un sistema ferroviario de alta velocidad y otras alternativas para satisfacer futuras demandas de transporte interurbano. Se evaluaron diversas alternativas de transporte interurbano, generalmente desde Sacramento, el Área de la Bahía de San Francisco y el Valle Central, hasta Los Angeles y San Diego.

Alternativas de servicio para viajes interurbanos actuales y futuras:

- **Sin Proyecto**: confía en los sistemas de transporte existentes en el estado.
- **Desarrollo Modal:** mejorar los las redes de transporte aéreo y de carreteras existentes
- **Trenes de Alta Velocidad :** un nuevo sistema ferroviario en todo el estado, con una longitud mínima de 700 millas, capaz de alcanzar velocidades de hasta 200 mph

Según el borrador del EIR/EIS del plan, los trenes de alta velocidad

- Costarían entre dos y tres veces menos que la ampliación de carreteras y aeropuertos que pudiera cubrir las demandas de desplazamiento similares
- Mejorarían la fiabilidad del transporte interurbano
- Según las previsiones, transportarían hasta 68 millones de pasajeros al año para el año 2020, con capacidad para doblar aproximadamente este número
- Serían la alternativa más eficiente en cuanto a consumo energético
- Proporcionarían un transporte rápido
- Tendrían un coste bajo de pasajero por milla

Los trenes de alta velocidad podrían

- Ofrecer una nueva alternativa de transporte interurbano
- Conectarse a los aeropuertos y terminales de transporte público existentes a través de corredores de trenes de alta velocidad

Aliviar hasta el 2020, y posteriormente la demanda en las carreteras actuales y en los aeropuertos existentes más allá del 2020

PÁGINA 2

Alternativa Sin Proyecto

Los sistemas de transporte existentes en el estado con mejoras planificadas

Esta alternativa consiste en el sistema de transporte interurbano estatal (por carretera, por avión y por ferrocarril convencional) tal como existía en 1999-2000 y como existiría en el 2020 tras la adición de proyectos de transporte programados actualmente (incluidos en programas provistos de fondos o en planes con financiación restringida), tales como:

- El Programa Estatal para Mejoras en el Transporte
- Planes Regionales de Transporte para carreteras y transporte público
- Planes de mejora de aeropuertos
- Planes de ferrocarriles interurbanos de pasajeros

Resultados del Estudio

No cubriría las necesidades de desplazamiento interurbano proyectadas para el 2020 debido al continuo crecimiento de la población

- La capacidad de las carreteras no podría absorber el aumento de los desplazamientos interurbanos previsto en las regiones donde el sistema ferroviario de alta velocidad propuesto daría servicio
- Muchos de los aeropuertos estatales están al límite o cerca del límite de su capacidad y esta alternativa causaría serios problemas de congestión
- La congestión en las carreteras y los retrasos en los aeropuertos continuarían aumentando en perjuicio de la economía y de la calidad de vida de California.

Contribuiría a la degradación del medio ambiente

- Produciría un impacto negativo en el tráfico: aumentaría la congestión, disminuiría la movilidad y se reducirían la fiabilidad y la

seguridad

Degradación de la calidad del aire y aumento de la demanda de energía

Duración total del viaje "puerta a puerta" entre Los Angeles y San Francisco

- El viaje por carretera se incrementaría una hora más en 2020
- El viaje en avión se incrementaría 30 minutos más en 2020
- La duración actual del viaje en ferrocarril convencional es de 10:05 (requiere dos transbordos de autobús)

Duración total estimada del viaje "puerta a puerta" entre ciudades en automóvil, avión y tren de alta velocidad en 2020

PARES DE CIUDADES DE CENTRO A CENTRO	AUTO ALTERNATIVA SIN PROYECTO	AVIÓN ALTERNATIVA SIN PROYECTO		ALTERNATIVA DE FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD TIEMPO ÓPTIMO DE VIAJE	
	TOTAL	TRAYECTO*	TOTAL	TRAYECTO*	TOTAL
LOS ANGELES A SAN FRANCISCO	7:57	1:20	3:32	2:25	3:20
LOS ANGELES A FRESNO	4:30	1:05	3:02	1:12	2:23
LOS ANGELES A SAN DIEGO	2:49	0:48	3:00	1:13	2:16
LOS ANGELES A SAN JOSÉ	6:50	1:00	3:14	1:49	2:52
SACRAMENTO A SAN JOSÉ	2:40	NO HAY SERVICIO		0:50	1:53
*TIEMPO REAL EN AVIÓN O TREN					

PÁGINA 3

Alternativa Modal

Mejoras adicionales a los sistemas de transporte vial y aereo existentes

Esta alternativa consiste en introducir suficientes mejoras potencialmente factibles en las carreteras y aeropuertos existentes para servir al menos a 68 millones de pasajeros al año. Aunque estas mejoras no se han propuesto ni recomendado , representan alternativas teóricamente factibles e incluyen:

- 2,970 millas adicionales de carril en carreteras interurbanas de todo el estado, que incluirían al menos dos y a veces cuatro carriles más en carreteras interurbanas seleccionadas
- Casi 60 puertas y cinco pistas de aterrizaje estatales nuevas, equivalente a dos aeropuertos nuevos como el internacional de Ontario
- Ningún aumento en las opciones de transporte ni mejora en la conectividad.
- Poca, o insostenible, capacidad por encima de los 68 millones de viajes

Resultados del Estudio

Ayudaría a satisfacer las necesidades futuras de transporte interurbano, pero con importantes desventajas

- Sería una alternativa menos segura y fiable que la del sistema ferroviario de alta velocidad propuesta
- Continuaría aumentando la congestión en carreteras y aeropuertos en comparación con las condiciones actuales, y también la congestión y los retrasos en las calles y carreteras hacia o desde los aeropuertos
- Las mejoras en el transporte por carretera y aéreo reducirían la duración de los viajes y la congestión en comparación con la Alternativa Sin Proyecto.
- En comparación con la Alternativa Sin Proyecto, se estima que se crearían 250,000 nuevos puestos de trabajo y que la superficie

urbanizada aumentaría en 65,000 acres entre 2002 y 2035.

- Costaría $82 mil millones (en dólares de 2003), más del doble del costo de la alternativa de ferrocarril de alta velocidad

Podría causar considerables impactos negativos en el medio ambiente

- Mayor consumo de energía y dependencia del petróleo
- Aumento de las emisiones de contaminantes atmosféricos
- Impacto en el uso de la propiedad y el suelo
- Aumento descontrolado del crecimiento suburbano
- Impacto en las tierras pantanosas y en los recursos biológicos
- Impacto en los recursos culturales, tales como los lugares históricos
- Impacto en la calidad del agua
- Impacto en las zonas verdes

Duración total del viaje "puerta-a-puerta" entre Los Angeles y San Francisco

- La duración del viaje por carretera aumentaría de 6:57 en el año 2000 a 7:16 en el 2020.
- La duración del viaje por avión aumentaría de 3:02 en el año 2000 a 3:27 en el 2020.

PÁGINA 4

Alternativa de Ferrocarril de Alta Velocidad

Una nueva red de transporte que conecte las grandes áreas metropolitanas de toda California y con capacidad para circulara a 220 mph

Esta alternativa consiste en un nuevo sistema ferroviario de alta velocidad con una longitud aproximada de 700 millas que brindaría un transporte interurbano predecible, estable y competitivo.

- La más avanzada tecnología eléctrica de alta velocidad con ruedas de acero a carriles de acero y control automático de tren

- Hasta 68 millones de pasajeros anuales para el año 2020
- Vías exclusivas en la mayor parte del sistema y, totalmente a desnivel, bien en zanja abierta o en túnel, a nivel del suelo o elevadas, dependiendo del terreno y de las limitaciones físicas.
- La mayoría de las rutas estarían dentro o al lado del derecho de paso vial o ferroviario existente.
- Estaciones nuevas y mejoradas, con conexiones a los aeropuertos principales

Resultados del Estudio

Ayudaría a satisfacer las necesidades futuras de transporte interurbano

- Más seguro y más fiable que el transporte por carretera o en avión
- Un nuevo modo de transporte que aumentaría la conectividad y accesibilidad de los sistemas de tránsito y aeropuertos existentes.
- Transporte rápido, previsible y estable que se podría mantener en el futuro
- Mejora las opciones de transporte en zonas del estado con un servicio limitado de transporte en autobús, tren o avión
- Se espera un aumento de 450.000 oportunidades de empleo en comparación con la Alternativa Sin Proyecto; no obstante, la urbanización disminuye en 2.600 acres en comparación con la Alternativa Sin Proyecto, entre 2002 y 2035.
- Disminuye la duración total de los viajes en todos los modos de transporte, como resultado del desvío de viajeros a los trenes de alta velocidad
- El costo de la construcción del sistema completo es de $33 a $37 mil millones de dólares (en dólares de 2003)
- Menor costo para los pasajeros en comparación con el transporte en automóvil o en avión a los mismos destinos interurbanos
- El desvío de viajeros a los trenes de alta velocidad reduciría la congestión vial y aérea.

Podría causar considerables impactos negativos en el medio ambiente

- Impacto en el uso de la propiedad y el suelo

- Impacto por ruido y vibración
- Impacto en las tierras pantanosas y recursos biológicos
- Impacto sobre las tierras de labranza
- Impacto en los recursos culturales, tales como los lugares históricos
- Impacto en las zonas verdes y la calidad del agua

Reportaría beneficios ambientales en comparación con las Alternativas Sin Proyecto y Modal

- Disminución del consumo energético
- Reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y mejora de la calidad del aire
- Utilizaría menos terreno del que sería necesario para ampliar las carreteras y aeropuertos existentes
- Ofrecería oportunidades de planificar un crecimiento orientado hacia el transporte público para satisfacer las demandas futuras
- En general causaría menos impactos ambientales en hábitats y en recursos hidráulicos delicados, zonas de inundación, arroyos y tierras pantanosas) que la Alternativa Modal
- La duración "puerta a puerta" de los viajes en trenes de alta velocidad en recorridos interurbanos de mayor distancia sería comparable a la del transporte aéreo y menos de la mitad de la duración de los desplazamientos por carretera
- La duración "puerta-a-puerta" de los viajes en trenes de alta velocidad en recorridos interurbanos de distancia intermedia, como de Fresno a Los Angeles, sería considerablemente más corta que en transporte aéreo o por carretera
- Proporcionaría capacidad adicional para generaciones futuras

Duración total del viaje "puerta-a-puerta" entre Los Angeles y San Francisco

- La duración del viaje por carretera aumentaría de 6 horas 57 minutos en el año 2000 a 7 horas 36 minutos en el 2020.
- La duración del viaje en avión aumentaría de 3 horas 2 minutos en el año 2000 a 3 horas 26 minutos en el 2020.
- La duración del viaje en tren de alta velocidad sería de 3 horas 20 minutos en el 2020.

PÁGINA 5

EIR/EIS Prepara el Camino para Satisfacer las Necesidades de Transporte de California

Un sistema ferroviario que enlazaría las principales ciudades de California a 200 mph

La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California (la Autoridad) ha propuesto un servicio de trenes de alta velocidad para el transporte interurbano en California entre los principales centros metropolitanos del Área de la Bahía de San Francisco y Sacramento al norte, el Valle Central y hasta Los Angeles y San Diego al sur. Las previsiones son que el sistema ferroviario de alta velocidad propuesto transporte hasta 68 millones de pasajeros al año para el año 2020.

La Autoridad adoptó un Plan Definitivo de Negocio en junio del 2000, para un sistema ferroviario de alta velocidad económicamente viable, con capacidad de alcanzar velocidades superiores a las 200 millas por hora, con vías a desnivel y de uso casi exclusivo y que cuenta con los sistemas más avanzados de seguridad, señalización y control de trenes automatizado.

Para cumplir con la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act o CEQA) y con la Ley Nacional de Regulación Ambiental (National Environmental Policy Act o NEPA), se ha elaborado un borrador del EIR/EIS del plan. La Autoridad es tanto el patrocinador del proyecto como, el principal organismo a efectos de los requisitos de la ley estatal CEQA. La Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) es el principal organismo federal encargado del cumplimiento de la ley NEPA.

La elaboración del borrador del EIR EIS del plan por la Autoridad y la FRA ha requerido más de 30 meses de identificación, planificación, investigación y evaluación de alternativas. Durante la preparación del borrador del EIR/EIS del plan se celebraron 17 reuniones públicas para la delimitación del alcance del proyecto, más numerosas sesiones informativas y presentaciones a grupos grandes y pequeños.

El borrador del documento EIR/EIS del plan incluye:

- Descripción completa de las alternativas
- Evaluación de los posibles impactos ambientales de cada alternativa
- Identificación de las estrategias generales de mitigación para la

alternativa de ferrocarril de alta velocidad propuesta

- Discusión de posibles opciones para la ubicación de estaciones y de rutas para trenes de alta velocidad

El Borrador del EIR/EIS del Plan identifica los trenes de alta velocidad como la alternativa preferida que podría determinar el futuro del transporte interurbano en California:

- Una alternativa de transporte interurbano completamente nueva y diferente que se añadiría al sistema existente de transporte aéreo, por carretera y en ferrocarril convencional.
- Transporte rápido
- Mejor para el medio ambiente que la simple ampliación de carreteras y aeropuertos
- Seguridad del medio demostrada durante 22 años en Europa y Japón
- Capaz de transportar hasta 68 millones de pasajeros anuales para el año 2020
- Costo bajo de pasajero por milla

PÁGINA 6

El Nuevo Tren de Alta Velocidad de California

Acortar distancias en California

El borrador del EIR/EIS del plan contempla varias posibles opciones de ruta y ubicación de estaciones

Las opciones de ruta incluyen:

Cruce por las Montañas del Norte
A través del puerto de montaña Pacheco Pass (SR152), o de un cruce al el norte de la sierra Diablo Range en alineación más directa con San José.

Cruce por las Montañas del Sur
A través de la sierra Tehachapi Mountain Range entre Los Angeles y

Bakersfield por el corredor de la I-5 o de un cruce por Palmdale y el valle Antelope Valley.

Área de la Bahía
Opciones de servicio en el Área de la Bahía por la Península hasta San Francisco y/o por el Este de la Bahía hasta Oakland.

Valle Central (Central Valley)
Servicio a lo largo o cerca del corredor de la Autopista 99 desde Bakersfield hasta Sacramento y el Área de la Bahía.

Servicio a San Diego (por el interior)
A través de Inland Empire por el corredor de la I-215 /I-15 hasta el centro de San Diego o el estadio Qualcomm Stadium.

Servicio a San Diego (por la costa)
Trasbordo al corredor ferroviario LOSSAN en Los Angeles o servicio directo hasta el Condado de Orange haciendo un trasbordo en Anaheim o en Irvine para llegar a San Diego en trenes Surfliner mejorados, que usan un corredor ferroviario LOSSAN también mejorado.

Uso compartido y Conexiones Intermodales
Servicio a los centros urbanos por vías compartidas con otros servicios ferroviarios de pasajeros a velocidades moderadas en zonas densamente urbanizadas (por ejemplo, de San José a San Francisco y de Los Angeles al Condado de Orange).

Posibilidad de enlace directo con el Aeropuerto Internacional de Los Angeles (LAX)

Posibilidad de conexiones desde las estaciones hasta el Aeropuerto Internacional de San Francisco, el Aeropuerto Internacional Metropolitano de Oakland, el Aeropuerto Internacional de San José Norman Y. Mineta, el Aeropuerto de Burbank-Glendale-Pasadena, el Aeropuerto Internacional de Ontario y San Diego International-Lindbergh Field.

Posibilidad de conexiones desde estaciones situadas en los principales nudos de tránsito de áreas metropolitanas importantes de California.

(BACK COVER)

Siguientes Pasos del Proceso Ambiental para el Sistema Ferroviario de Alta Velocidad Propuesto

- Publicación y plazo de 90 días para la evaluación pública del borrador del EIR/EIS del plan
- Celebración de audiencias en las regiones afectadas
- El público presenta comentarios sobre el borrador del EIR/EIS del plan en las audiencias o por escrito
- La Autoridad y la FRA elaboran el EIR/EIS definitivo del plan, que podría identificar las opciones preferidas de estaciones y rutas y que incluye respuestas a los comentarios.
- Determinar si el sistema ferroviario de alta velocidad debe proceder a la siguiente fase de Desarrollo del Proyecto y Análisis Ambiental.

Visite el sitio Web de la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California donde encontrará el borrador del EIR/EIS del plan e informes técnicos relacionados
www.cahighspeedrail.ca.gov

Lista de ciudades que tienen el documento disponible en sus bibliotecas:

Anaheim	Gilroy	Norwalk	Riverside	San José
Bakersfield	Irvine	Oakland	Sacramento	Santa Clarita
Burbank	Los Angeles	Oceanside	San Clemente	Stockton
Escondido	Merced	Ontario	San Diego	Sylmar
Fremont	Modesto	Palmdale	San Francisco	Temecula
Fresno	Mountain View	Palo Alto	San Gabriel	Tulare

El borrador del EIR/EIS del plan está disponible para su lectura en las bibliotecas y puede obtenerse en CD mediante solicitud telefónica a la **Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad de California**
(916) 322-1419

U.S. Department of Transportation
Federal Railroad Administration