

SECCIÓN DEL PROYECTO SAN FRANCISCO A SAN JOSE

PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE EL BORRADOR REVISADO/COMPLEMENTARIO DEL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL/DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La Autoridad ferroviaria de alta velocidad de California (Autoridad) está emitiendo un proyecto revisado / suplementario de informe de impacto ambiental / declaración de impacto ambiental ("documento recirculado") para la Sección del Proyecto de San Francisco a San José.

El documento recirculado se publicó el 23 de julio de 2021 y está disponible para comentarios públicos del 23 de julio al 8 de septiembre de 2021. Las instrucciones sobre cómo proporcionar comentarios están disponibles al final de este documento.

Información adicional disponible en [MeetHSRNorCal.org](https://www.meethsrnorcal.org)

Para contactar la Autoridad con preguntas envíe correo electrónico san.francisco_san.jose@hsr.ca.gov

O llame 1-800-435-8670.



Plataforma Caltrain en dirección sur en la estación Millbrae

La estación Millbrae-SFO será una de las cuatro estaciones de tren de alta velocidad en el norte de California que enlazará el área de la Bahía de San Francisco con el Valle Central y el sur de California. La Estación Millbrae-SFO es el principal centro regional de tránsito que sirve al Condado de San Mateo con una conexión BART directa al Aeropuerto Internacional de San Francisco (SFO).

La integración del servicio ferroviario de alta velocidad en la estación Millbrae-SFO con el servicio Caltrain y BART ampliará en gran medida las oportunidades de viajes interurbanos e interregionales para residentes y empresas en Millbrae, el condado de San Mateo, el Área de la Bahía y el resto del estado. Esta estación proporcionará contribuciones importantes hacia la sostenibilidad estatal y los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Este documento provee respuestas a Preguntas Frecuentes (FAQ) acerca de la Sección del Proyecto San Francisco a San José y la estación Millbrae-SFO.

Sección del Proyecto San Francisco a San José

¿Qué es el sistema combinado?

En 2012, la Autoridad llegó a un acuerdo histórico con Caltrain y socios regionales para desarrollar un sistema combinado entre San Francisco y San José donde tanto Caltrain como los trenes ferroviarios de alta velocidad compartirían el corredor y las vías existentes. Este acuerdo y el sistema combinado fueron codificados en la ley estatal a través del Proyecto de Ley del Senado (SB) 1029 (2012) y SB 557 (2013). Como parte del acuerdo, Caltrain está electrificando el corredor con fondos de la Autoridad. El proyecto de electrificación está en construcción desde 2017. Esto permitirá a los trenes de alta velocidad utilizar las mismas vías e infraestructura que Caltrain y operar un

calendario integrado para ambos servicios. El servicio combinado operará en gran medida dentro del derecho de vía existente de Caltrain entre la estación De San José Diridon y la estación 4th & King Street en San Francisco, que es una terminal temporal hasta que el proyecto de extensión del centro (DTX) se complete y traiga trenes de alta velocidad al Centro de Tránsito de Salesforce. A través del proceso de revisión ambiental para la Sección del Proyecto de San Francisco a San José, la Autoridad está identificando la infraestructura de adicional necesaria para agregar operaciones ferroviarias de alta velocidad al corredor existente de Caltrain y está estudiando dos alternativas para esa infraestructura.



¿Existen todavía dos alternativas para la línea ferroviaria de alta velocidad?

Sí. Dos alternativas – Alternativa A y Alternativa B – junto con una opción de no construcción, se evalúan en el borrador de Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS) que fue publicado el verano pasado (2020). Las características clave de estas alternativas fueron desarrolladas, definidas y refinadas durante la última década a través de la participación extensa de la comunidad local y las agencias, reuniones de los interesados y aportes del público.

La Alternativa A fue identificada como Alternativa Preferida por la junta directiva de la Autoridad en 2019. Incluye una instalación de mantenimiento ligero (LMF) al este del corredor de Caltrain en Brisbane, sin vías de paso adicionales, y un enfoque en pendiente a la estación Diridon. La alternativa B incluye un LMF al oeste del corredor de Caltrain, añade seis millas adicionales de rutas de paso entre San Mateo y Redwood City, y ofrece opciones para un acercamiento al viaducto a la estación Diridon.

El Diseño de Estaciones Millbrae-SFO propuesto en el Borrador EIR/EIS es el mismo para ambas alternativas. La variante de diseño del plan de sitio reducido (RSP), que se incluye en el documento recirculado, crea un nuevo diseño para la estación y se puede aplicar a cualquier alternativa.

¿Siempre se ha planeado una estación de tren de alta velocidad en Millbrae?

Sí, se ha previsto una estación en Millbrae desde las primeras etapas de planificación para el sistema de trenes de alta velocidad a nivel estatal. La estación existente es un enlace importante para los residentes, visitantes y empleados del Condado de San Mateo para acceder a los servicios regionales de tránsito y a SFO. La estación proporciona conexiones intermodales a los autobuses de Caltrain, BART, el Distrito de Tránsito del Condado de San Mateo (SamTrans), y autobuses/autobuses privados.

Con la adición del servicio ferroviario de alta velocidad, la estación Millbrae-SFO será una de las conexiones críticas en la red ferroviaria regional y estatal.



La estación Millbrae-SFO será una de las cuatro estaciones de tren de alta velocidad en el área de la Bahía de San Francisco

Planificación de la estación Millbrae-SFO

¿Qué modificaciones serán necesarias para el sistema combinado en el propuesto diseño de la estación Millbrae-SFO?

Aunque Caltrain y el tren de alta velocidad operarán dentro de un corredor compartido, solo hay ciertos lugares donde los trenes de alta velocidad pueden pasar los trenes caltrain sin esperar, uno de los cuales está planeado para estar en Millbrae. El servicio de Caltrain se detendrá en más estaciones y se detendrá con más frecuencia que el servicio ferroviario de alta velocidad.

Como parte del sistema mixto, la Autoridad está planeando expandir la Estación Millbrae-SFO de las dos plataformas existentes de Caltrain a cuatro vías compartidas con dos plataformas de Caltrain y una plataforma central de trenes de alta velocidad. Este diseño minimiza el área necesaria para los dos sistemas de rieles de la estación.

Para el propuesto diseño de la estación Millbrae-SFO, se construiría una nueva infraestructura ferroviaria de alta velocidad en la estación BART/Caltrain existente, incluyendo una nueva zona de entrada de la estación con servicios de venta de boletos y apoyo.



¿Qué cambios en el área de la estación se propusieron como parte del diseño de la estación Millbrae-SFO en el borrador EIR/EIS?

- A** Dos nuevas vías y una nueva plataforma ferroviaria de alta velocidad
- B** Modificaciones en el paso de peatones aéreo para conectar el tren de alta velocidad con Caltrain y BART
- C** La extensión de California Drive a Victoria Avenue para el acceso a la estación
- D** Estacionamiento de reemplazo para estacionamientos desplazados de Caltrain y BART
- E** Nuevas señales de tráfico y pasos de peatones en la avenida Chadbourne y El Camino Real
- F** Un nuevo carril bici dedicado para el acceso a la estación del lado oeste

A medida que la Autoridad avanza hacia el diseño final de la estación, el futuro equipo de diseño de la estación trabajará con la Ciudad de Millbrae, los socios de tránsito y las partes interesadas locales en la configuración final de las modificaciones de la estación, así como cualquier plan para el desarrollo alrededor de la estación en consideración/ desarrollo en ese momento.

¿Qué es la variante de diseño del plan de sitio reducido de la estación Millbrae-SFO?

La variante de diseño RSP de la estación Millbrae-SFO se describe en el documento recirculado y ofrece una opción diferente del diseño de la estación Millbrae-SFO evaluado en el borrador EIR/EIS. Mientras que la variante de diseño RSP utiliza la misma alineación de vías y diseño de plataforma que el diseño de la estación Millbrae-SFO, la variante de diseño RSP reconfigura las instalaciones, el estacionamiento y el acceso, reduciendo los impactos en el desarrollo adyacente.

La variante de diseño RSP difiere del diseño original de la estación Millbrae-SFO en:

- G** Suponiendo que la extensión de California Drive al norte de Linden Avenue a Victoria Avenue será completada por otros
- H** No reemplazar el estacionamiento de Caltrain y BART que se desplazaría en / alrededor de la estación y eliminar las nuevas instalaciones de estacionamiento en el lado oeste de la línea ferroviaria
- I** Reducción de las modificaciones de carril a El Camino Real
- J** Reubicación de la zona de entrada de la estación

La variante de diseño RSP podría aplicarse a cualquiera de las alternativas de proyectos ferroviarios (alternativa A o alternativa B).





¿Por qué la Autoridad desarrolló la variante de diseño RSP de la estación Millbrae-SFO?

La Autoridad desarrolló la variante de diseño RSP de la estación Millbrae-SFO en respuesta a algunos de los comentarios recibidos sobre el proyecto de EIR/EIS con respecto al efecto del diseño propuesto en el desarrollo planificado/aprobado. El documento recirculado presenta las compensaciones y diferencias en los impactos potenciales entre el diseño de la estación en el borrador EIR/EIS y la huella más pequeña de la variante de diseño RSP.

¿Cuándo determinará la Autoridad qué opción de diseño de la estación Millbrae-SFO avanzará?

El diseño de la estación Millbrae-SFO en el borrador de EIR / EIS se identificó como parte de la alternativa preferida en 2019. Al incluir la variante de diseño RSP en el EIR/EIS, el Consejo de Administración de la Autoridad puede elegir cualquiera de las dos opciones cuando decida aprobar (o no aprobar) el proyecto. La selección del diseño de la estación por parte de la Junta se llevaría a cabo cuando se publique el EIR / EIS final, y el Registro de Decisión (ROD) está a consideración en 2022.

¿Ha considerado la Autoridad otras alternativas para la estación?

Sí, la Autoridad exploró alternativas anteriores para el diseño de la Estación Millbrae-SFO. En 2010, la Autoridad estaba planeando un sistema de cuatro vías con vías dedicadas (separadas) para el servicio ferroviario de alta velocidad y Caltrain a través del corredor de San Francisco a San José. Una opción de alineación tenía un diseño de estación de dos niveles con una sola vía de Caltrain subterránea, tres vías en la superficie (a nivel) e instalaciones de estación en el lado oeste de la estación existente. Con el desarrollo del sistema combinado y la aprobación de la SB 1029 en 2012, los criterios de diseño del proyecto de la Autoridad se modificaron significativamente

(por ejemplo, al no requerir cuatro vías y separación de pendientes de cada cruce a nivel). Se redujeron los requisitos de alineación y plataforma y se eliminó la base para considerar una vía subterránea.

Cuando se reinició la ingeniería preliminar en 2016, el diseño de la Autoridad se basó en estos nuevos criterios. La estación de dos niveles no se consideró para una evaluación adicional dados los problemas de alineación, derecho de vía, ambientales y de constructibilidad. El diseño habría requerido cerrar el corredor de Caltrain y usar puentes de autobús durante varios años durante la construcción para construir parte de la estación subterránea.

La Autoridad también evaluó el uso del espacio de una de las vías de BART para el servicio ferroviario de alta velocidad, pero se encontró que esto no era factible porque BART requiere las tres vías en la estación para sus operaciones ferroviarias y de instalaciones de mantenimiento. Dos de las vías de BART son para el servicio regular de pasajeros, y la tercera vía proporciona capacidad adicional, acceso y circulación para las vías de cola utilizadas para el mantenimiento de la flota y el almacenamiento durante todo el día al sur de la estación.

¿Interrumpirá el servicio de Caltrain o BART la construcción de la plataforma ferroviaria de alta velocidad?

Los procedimientos exactos de cómo se construirá la estación Millbrae-SFO se determinarán en una etapa posterior del desarrollo del proyecto. En esta etapa del diseño, se puede suponer que se pueden implementar varias técnicas de puesta en escena para permitir la plena funcionalidad de la estación durante la construcción.



Caltrain en plataforma de la estación dirección norte



Conexiones a la Estación Millbrae-SFO

¿Está planeando la Autoridad el acceso de bicicletas y/o peatones a la estación?

Sí. En consonancia con el Plan Específico de la Ciudad de Millbrae, la Autoridad ha incorporado los siguientes elementos en su plan de estación propuesto:

- Espacio público a la entrada de la estación, accesible desde El Camino Real
- Conexión peatonal directa a la estación en El Camino Real
- Conexión directa de bicicletas a la estación a través de carriles para bicicletas protegidos a lo largo de California Drive

¿Cuál es la relación entre el sistema ferroviario de alta velocidad y SFO?

Los pasajeros podrán conectarse a SFO desde el sistema de trenes de alta velocidad a través de la conexión del aeropuerto BART. Esto vinculará la red ferroviaria de alta velocidad con los 57,5 millones de pasajeros anuales de la SFO y los 46.000 empleados (fuente: Informe Anual 2018-19 de la OFS, Informe de Impacto Económico 2019). El servicio de tren de alta velocidad proporcionará una conexión efectiva a los viajeros aéreos de larga distancia y una alternativa a los viajes aéreos en California.



La estación Millbrae-SFO ofrecerá traslados convenientes entre BART, Caltrain, autobuses, lanzaderas y trenes de alta velocidad

¿Cómo se transferirá un pasajero entre el tren de alta velocidad y BART o Caltrain? ¿Cuánto tiempo tardaría un pasajero en transferirse?

La estación Millbrae-SFO proporcionará un punto de transferencia directa entre los sistemas ferroviarios BART, Caltrain y de alta velocidad. Los pasajeros podrán transferirse entre cada sistema de tránsito a través de la explanada de la estación sobre las vías.

Si bien la Autoridad aún no ha completado estudios específicos de distancia de viaje, las estimaciones conservadoras proyectan que tomaría aproximadamente cinco minutos (dependiendo de la velocidad de caminata y lo ocupada que esté la estación) para viajar a mitad de camino por una plataforma y cruzar a una plataforma diferente (típicamente alrededor de 1,000 pies). Esto, además del tiempo de viaje de aproximadamente cuatro minutos entre la estación Millbrae-SFO y el aeropuerto a través de la conexión BART existente, permitirá a los pasajeros conectarse al transporte aéreo en SFO.

Además, el Plan Ferroviario Estatal (dot.ca.gov/programs/rail-and-mass-transportation/california-state-rail-plan) y el Proyecto de Viajes Integrados de California (dot.ca.gov/cal-itp) están trabajando para optimizar los horarios de llegada y salidas a través de varios sistemas de trenes y autobuses en todo el estado. Esto reduciría los tiempos de transferencia y promovería la accesibilidad a otros operadores de tránsito.



Desarrollo orientado al tránsito en construcción, al este de la estación Millbrae-SFO



Oportunidades de desarrollo

¿Cómo interactúan los planes de la Autoridad para la Estación Millbrae-SFO con los planes de desarrollo de la Ciudad a ambos lados de la estación?

Los planes preliminares de la Autoridad muestran que se necesitan modificaciones a la estación Millbrae-SFO para el servicio combinado en la estación: vías ampliadas, plataforma, estación e instalaciones de acceso multimodal.

En el lado este de la estación, estas modificaciones no entran en conflicto con el desarrollo que se está construyendo allí.

Sin embargo, en el lado oeste de la estación, las instalaciones ferroviarias de alta velocidad tanto para el diseño de la estación Millbrae-SFO como para la variante de diseño RSP entran en conflicto con el diseño del desarrollo aprobado de la estación Serra.

Cómo comentar

Fecha límite para enviar comentarios:
8 de septiembre de
2021

La Autoridad solicita que los revisores limiten el alcance de sus comentarios sólo a la nueva información dentro del Borrador revisado/suplementario de EIR/EIS.

- **Correo electrónico:** sanfrancisco_sanjose@hsr.ca.gov
línea de asunto "Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Comment"
- **Correo dirigido a:** Attn: San Francisco Project Section: Revised/ Supplemental Draft EIR/EIS Comment, Northern California Regional Office, California High-Speed Rail Authority, 100 Paseo de San Antonio, Suite 300, San Jose CA 95113
- **Forma Web:** www.hsr.ca.gov
- **Comentarios verbales:** Dejar un mensaje de voz a (800) 435-8670

Las respuestas a los comentarios sobre la nueva información se incluirán en el EIR/EIS final.

¿Los planes de la estación de la Autoridad excluyen el desarrollo orientado al tránsito (TOD) alrededor de la estación Millbrae-SFO?

No, el diseño de la Autoridad, tanto para el diseño de la estación Millbrae-SFO como para la variante de diseño RSP de Millbrae, anticipa y no excluye el desarrollo futuro de la zona al oeste de la estación.

En el diseño de la estación Millbrae-SFO que se muestra en el borrador de EIR / EIS, las instalaciones de la estación, el acceso y el estacionamiento de pasajeros se configuran como cuatro bloques de la ciudad transitables de tamaño y forma suficientes para acomodar el desarrollo futuro en línea con el Plan Específico del Área de la Estación Millbrae adoptado, si dicho plan se propuso y aprobó más tarde con la Ciudad.

La variante de diseño RSP de Millbrae reduciría la huella del proyecto. Minimizaría, pero no eliminaría, el conflicto con el desarrollo aprobado actualmente. Esto permitiría que el desarrollo en el resto del emplazamiento avanzara sin más conflictos con las necesidades de derecho de paso de la Autoridad.



Posible desarrollo orientado al tránsito