

# Siguiente parada: estamos planeando un movimiento multimodal en el Corredor High Desert.

CORREDOR HIGH DESERT  
Resumen de Ficha Técnica

PRIMAVERA DE 2018

High Desert Corridor



Metro<sup>®</sup>



## Visión general del proyecto

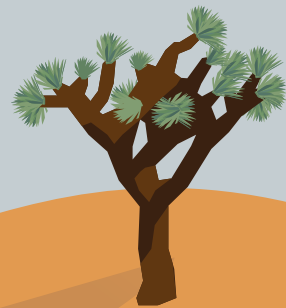
El Corredor High Desert (HDC en inglés) comenzó como un proyecto de autopista propuesto para conectar a los condados de Los Angeles y San Bernardino. Posteriormente, se convirtió en un corredor multipropósito que podría conectar al Antelope Valley en el Condado de Los Angeles con Víctor Valley en el Condado de San Bernardino. Los socios del proyecto incluyen a Metro, la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino (SBCTA en inglés), Caltrans, Lancaster, Palmdale, Victorville, Adelanto y la ciudad de Apple Valley, que son miembros de la Autoridad de Poderes Conjuntos del Corredor High Desert (HDCJPA en inglés).

El propósito del HDC es mejorar la movilidad este-oeste dentro de la región de High Desert del sur de California. El proyecto tiene como objetivo mejorar la fiabilidad y la seguridad de los viajes, a la vez que conecta a las áreas residenciales, comerciales e industriales en Antelope Valley y Víctor Valley, incluyendo a Palmdale, Lancaster, Adelanto, Victorville y la ciudad de Apple Valley.

## Estado del Proyecto

En junio de 2016, el Informe de Impacto Ambiental/ Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS/FEIR en inglés) recibió la aprobación del estatal de la CEQA. El FEIS/FEIR seleccionó una instalación multimodal de 63 millas como la Alternativa Preferida (PA en inglés). El PA incluye una autopista de seis a ocho carriles y un segmento de peaje entre 100th St East y US-395, el servicio de tren de alta velocidad (HSR en inglés) en la mediana, una ruta para bicicletas y un corredor de producción/transmisión de energía verde paralelo a la autopista.

Se requieren aún más esfuerzos y estudios para las aprobaciones federales. La coordinación con los socios del proyecto y el análisis adicional están en marcha para identificar y determinar el alcance de la implementación total o parcial del HDC.



## Financiamiento

Los estudios de planificación, técnicos y ambientales para el HDC se financiaron a través de una variedad de fuentes, incluyendo fondos locales (la Medida R en el Condado de Los Angeles y la Medida I en el San Bernardino), estatales y federales. Se necesitarán fondos adicionales para las fases futuras del proyecto.

Para ayudar a hacer frente a esta necesidad de financiación en el futuro, se incluyó el financiamiento inicial en el plan de gastos de la Medida M del 2016 que fue aprobada por los votantes del Condado de Los Angeles. Metro y SBCTA también consideran las alianzas público-privadas como una oportunidad viable para combinar recursos financieros públicos y privados para el proyecto. El financiamiento privado podría generarse a partir de fuentes tales como los peajes de las autopistas, los ingresos del servicio ferroviario o las fuentes de energía verde, incluyendo la energía eólica, solar y el gas natural.

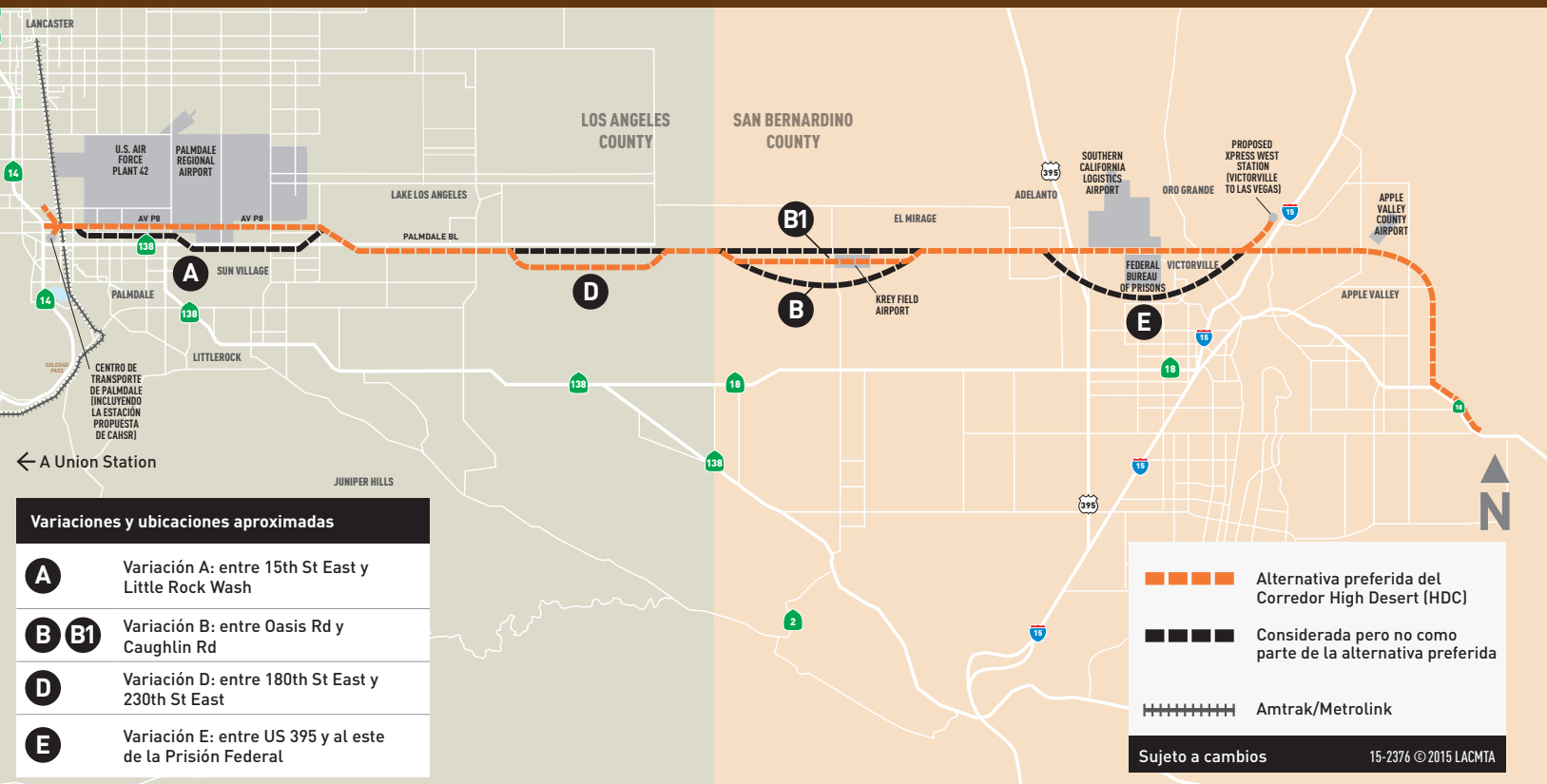
## Alternativa preferida

El Corredor High Desert cubre aproximadamente 63 millas y conecta a la ruta estatal SR-14 y el Centro de Transporte de Palmdale en el Condado de Los Angeles con la autopista US-395, I-15, Bear Valley Rd y la ruta estatal (SR-18) en el Condado de San Bernardino.

La Alternativa Preferida (PA en inglés) consiste de una autopista/autopista de peaje con un alimentador/conector del HSR, una ruta para bicicletas y un corredor de generación de energía verde, con las variaciones D y B1:

- > Variación D – Ubicada en Lake Los Angeles, reducirá el número de desplazamientos residenciales y evitará un viñedo existente.
- > Variación B1 – Ubicada en Adelanto, evitará impactos a varios pozos de agua propiedad del Distrito de Servicios de la Comunidad de Phelan Piñon Hills.

# Mapa del Proyecto



## Calzada

La calzada propuesta comenzaría en Palmdale como una autopista, seguiría Avenue P-8 en el Condado de Los Angeles, correría paralela al sur de El Mirage Rd al entrar al Condado de San Bernardino, giraría al este hacia Air Expressway Bl cerca de la autopista I-15, haría la transición a una autopista en Dale Evans Parkway, y terminaría en la SR-18/Bear Valley Rd en la ciudad de Apple Valley.

## Alimentador/Conector del HSR

El servicio de Alimentador/Conector del HSR brindaría servicio entre el Centro de Transporte de Palmdale y la estación XpressWest del HSR propuesta para la ciudad de Victorville. La futura red ferroviaria de pasajeros planificada podría conectar las zonas de San Francisco, el Valle Central, Los Angeles, Las Vegas y San Diego.

> Opción 1C del HSR al Centro de Transporte de Palmdale incluye segmentos subterráneos para conexiones en dirección norte y sur para evitar conflictos con Union Pacific Rail Road (UPRR), la Autoridad Regional Ferroviaria del Sur de California (SCRRA en inglés) las vías cerca de la autopista Sierra Hwy, las zonas de protección de pista en las instalaciones de la Planta 42 y la propiedad de espacio abierto de la Sección 4(f) de St. Clair Parkway en Palmdale.

## Ruta para bicicletas

Como parte de la Alternativa Preferida de HDC, se propone una ruta para bicicletas que se conectaría con la red existente y las rutas para bicicletas propuestas en Palmdale y Adelanto. Esta instalación para bicicletas estaría diseñada para complementar la autopista propuesta y el servicio ferroviario de alta velocidad sin obstaculizar el rendimiento operativo o poner en peligro la seguridad.

## Energía verde


Un corredor de energía verde y las disposiciones para el desarrollo de un nuevo corredor de transmisión podrían permitir la carga eléctrica de vehículos y estaciones de abastecimiento de combustible alternativo. Se evaluarán las fuentes de energía alternativas, como la generación de energía solar y eólica, para determinar cómo el HDC podría funcionar como un corredor autosuficiente y con energía neutral.


## Autopistas de peaje

Como parte de la PA, se está considerando el peaje para 31 millas a lo largo del corredor para ayudar a crear fondos privados para el HDC. Esta sección de peaje se extiende desde 100th St en Palmdale hasta la autopista US-395 en Adelanto. Se deberían realizar más estudios y evaluaciones para establecer la tarifa de peaje y las características operativas.

## Contáctenos

Por favor, utilice las siguientes herramientas de contacto para obtener información adicional, hacer preguntas o proporcionar comentarios:

 Isidro Panuco  
Project Manager  
Metro  
One Gateway Plaza, 99-22-9  
Los Angeles, CA 90012

 888.252.7433

 [hdc@metro.net](mailto:hdc@metro.net)

 [metro.net/hdc](http://metro.net/hdc)

 [dot.ca.gov/disto7/hdc](http://dot.ca.gov/disto7/hdc)

