

Project Section Overview

Phase 1 of the California High-Speed Rail System will connect San Francisco to Anaheim. The Los Angeles to Anaheim (LA-A) Project Section is the southernmost link connecting Los Angeles Union Station (LAUS) to the Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC) using the existing shared Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN) urban rail corridor. This corridor currently supports passenger and freight rail services including Metrolink, Amtrak and Burlington Northern Santa Fe (BNSF) Railway. The approximately 30-mile corridor travels through the cities of Los Angeles, Vernon, Commerce, Bell, Montebello, Pico Rivera, Norwalk, Santa Fe Springs, La Mirada, Buena Park, Fullerton and Anaheim as well as portions of unincorporated Los Angeles County.

In order to improve both regional passenger rail and freight operations, two additional project components have been added to the Section and will be included in the environmental review. These components include a new intermodal facility in Colton and staging tracks in the unincorporated area of Lenwood, near Barstow. These projects are needed in order to avoid disruption of existing service and projected train congestion that would otherwise occur with the implementation of HSR in the proposed rail corridor that is primarily owned by BNSF. As a result of adding these components, the Authority will conduct a Scoping process for the environmental studies.

Project Section Highlights

- Connects LAUS to ARTIC – enhancing this 30-mile link in the statewide transportation network
- Improves safety and reliability through the use of the most advanced and innovative safety technology available
- Uses next-generation signaling technology (Positive Train Control, intrusion barriers, earthquake early warning system, and more) to enhance performance while reducing pollution, noise, and congestion along the corridor
- Grade separations being studied would eliminate road traffic wait times by separating road traffic from railroad operations.
- Reduces passenger delays caused by mixing freight and passenger services, and provides the capacity for more convenient and easier-to-use passenger service
- Four proposed stations: LAUS, ARTIC, Norwalk/ Santa Fe Springs and Fullerton
- Removal of an average of 10 freight trains per day from the LA-A rail corridor compared to future conditions under the No Project Alternative
- Circulation improvements and modifications to roadways and bridges
- Utility improvements and modifications including relocating utility lines
- Provides short and long-term employment opportunities

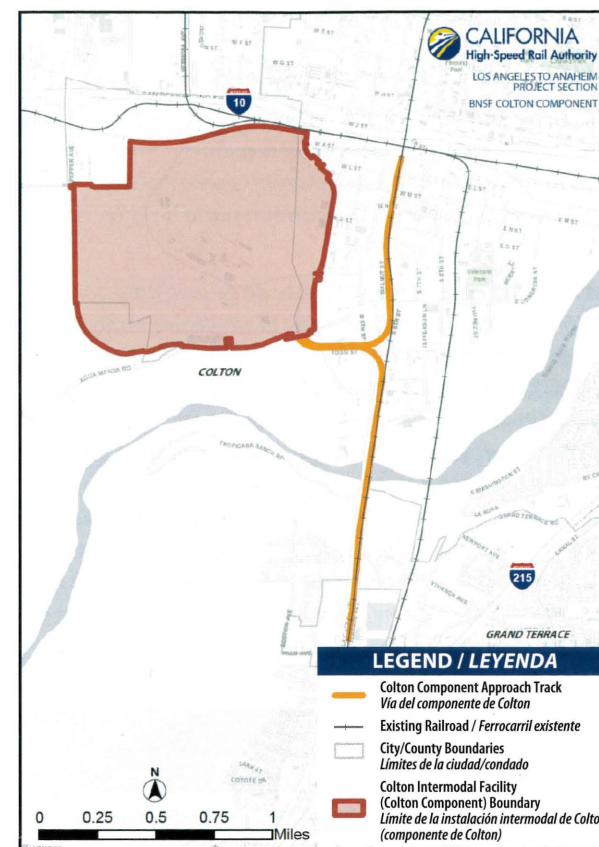
Resumen para la sección del proyecto

La primera fase del sistema del tren de alta velocidad de California conectará San Francisco con Anaheim. La Sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim (LA-A) supone el enlace más meridional que conecta la estación de tren Union Station de Los Angeles (LAUS) con el Centro Intermodal de Transporte Regional de Anaheim (ARTIC) a través del corredor ferroviario urbano compartido existente Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN). Actualmente, este corredor presta apoyo a servicios de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías como Metrolink, Amtrak y el Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe (BNSF). El corredor de casi 30 millas recorre las ciudades de Los Angeles, Vernon, Commerce, Bell, Montebello, Pico Rivera, Norwalk, Santa Fe Springs, La Mirada, Buena Park, Fullerton y Anaheim, así como partes del condado de Los Angeles no incorporado.

Con vistas a mejorar las operaciones regionales de transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías, se han añadido a la Sección dos componentes adicionales del proyecto, que se incluirán en la evaluación medioambiental. Estos componentes incluyen un nuevo centro intermodal en Colton y vías de escalonamiento en la zona no incorporada de Lenwood, cerca de Barstow. Estos proyectos son necesarios para evitar la interrupción del servicio existente y la congestión que de otro modo se producirían con la puesta en marcha del tren de alta velocidad en el corredor ferroviario propuesto, que es propiedad principalmente de BNSF. Como resultado de la adición de estos componentes, la Autoridad de Tren de Alta Velocidad de California llevará a cabo un proceso de determinación del alcance para los estudios ambientales.

Aspectos destacados de la Sección del proyecto

- Conecta LAUS con ARTIC, con la consiguiente mejora de este enlace de 30 millas de la red de transporte estatal
- Mejora la seguridad y la fiabilidad mediante el uso de la tecnología de seguridad más avanzada e innovadora disponible
- Utiliza tecnología de señalización de última generación (control positivo del tren, barreras de intrusión, alerta temprana de terremoto y más) para mejorar el rendimiento y, a la vez, reducir la contaminación, el ruido y la congestión a lo largo del corredor
- Las separaciones a nivel que se están estudiando eliminarían los tiempos de espera del tráfico y separar el tráfico vial de las operaciones ferroviarias.
- Reduce los retrasos de los pasajeros causados por la combinación de servicios de transporte de mercancías y pasajeros, y permite lograr un servicio de pasajeros más cómodo y fácil de usar
- Cuatro estaciones propuestas: LAUS, ARTIC, Norwalk/Santa Fe Springs y Fullerton
- Retirada de una media de 10 trenes de mercancías al día del corredor ferroviario LA-A en comparación con las condiciones futuras en el marco de la alternativa de no realizar ningún proyecto
- Mejoras en la circulación y modificaciones en carreteras y puentes
- Mejoras y modificaciones de los servicios públicos, incluida la reubicación de las líneas de servicio público
- Ofrece oportunidades de empleo a corto y largo plazo



What is a Grade Separation?

A grade separation is a roadway that is re-aligned over or under train tracks to eliminate hazards. High-speed rail is studying grade separations for existing roads. Benefits of grade separations include:

- Improves safety
- Increases speed
- Improves train operations reliability
- Reduces noise
- Decreases traffic congestion
- Reduces greenhouse gas emissions

¿Qué es una separación de grados?

Una separación de grado es una carretera que se vuelve a alinear sobre o debajo de las vías del tren para eliminar peligros. El ferrocarril de alta velocidad está estudiando las separaciones a nivel de las carreteras existentes. Los beneficios de las separaciones de grados incluyen:

- Mejora la seguridad
- Aumenta la velocidad
- Mejora la confiabilidad de las operaciones del tren
- Reduce el ruido
- Disminuye la congestión del tráfico
- Reduce las emisiones de gases de efecto invernadero

Proposed New Grade Separation Locations

Nuevas ubicaciones de separación de grados propuestas

- Pioneer Blvd (Santa Fe Springs)
- Norwalk Blvd (Santa Fe Springs)
- Los Nietos Rd (Santa Fe Springs)
- Orangethorpe Ave (Anaheim)
- La Palma Ave (Anaheim)
- Broadway (Anaheim)
- Vermont Ave (Anaheim)
- Ball Rd (Anaheim)
- E Cerritos Ave (Anaheim)
- State College Blvd (Anaheim)
- Fogg St/La Cadena Dr (Colton)*
- La Cadena Dr North (Colton)*
- La Cadena Dr South (Colton)*
- Rancho Ave (Colton)*
- Agua Mansa Rd (Colton)*
- Hinkley Rd (Lenwood)*

* Along freight tracks, not high-speed rail tracks

* A lo largo de las vías de carga, no de las vías del tren de alta velocidad

GRADE SEPARATION CONCEPTS | CONCEPTOS DE SEPARACIÓN DE GRADOS (visual examples for illustrative purposes only) (ejemplos visuales con fines ilustrativos únicamente)



We Want to Hear from You

The California High-Speed Rail Authority (Authority) is conducting Scoping Meetings for the Los Angeles to Anaheim (LA-A) Project Section to introduce two additional project components as part of the LA-A Project Section.

The Authority is introducing the BNSF Colton Intermodal Facility Component and BNSF Lenwood Staging Track Component. These components while outside of the LA-A High-Speed Rail corridor have been identified as necessary in order to maintain operational performance at existing levels and accommodate projected freight and passenger rail growth within the corridor. Both a Notice of Preparation and Notice of Intent (NOP/NOI) are available for review at meethsrscocal.org, and are required as part of the California Environmental Quality Act and National Environmental Protection Act (CEQA/NEPA). The Authority will offer various opportunities for the public to ask questions and provide comments related to areas of study. The formal public comment period will start on August 25, 2020 and close on September 24, 2020.

SCOPING MEETINGS WILL BE IDENTICAL AND OFFERED ONLINE AND BY PHONE ONLY

Join us for a live Telephone Town Hall

Thursday, September 3, 2020 - 6:00 p.m. to 7:30 p.m.
by calling (888) 410-3427

The Telephone Town Hall is an opportunity to hear a brief presentation and participate in a question and answer session with members of the project team. Feedback submitted during the Telephone Town Hall will not be part of the public record.

Join Us for an Online Meeting!

Thursday, September 10, 2020 - 5:00 p.m. to 7:30 p.m.

The English presentation will start at 5:00 p.m., and the Spanish presentation will follow at 6:30 p.m.

Saturday, September 12, 2020 - 10:00 a.m. to 12:30 p.m.

The English presentation will start at 10:00 a.m., and the Spanish presentation will follow at 11:30 a.m.

To participate, go to meethsrscocal.org.

The NOP/NOI will be available for public access on August 25, 2020 on the Authority website (www.hsr.ca.gov), a virtual open house with additional project information and brief overview videos can be found at meethsrscocal.org.

LANGUAGE AND OTHER NEEDS

All requests for reasonable accommodations and/or language services must be made three working days (72 hours) in advance of the scheduled meeting date by calling (877) 669-0494. For TTY/TTD assistance, please call the California Relay Service at 711. The Authority does not discriminate on the basis of disability and, upon request, will provide reasonable accommodation to ensure equal access to its programs, services and activities.

Given the current public health orders, all meetings will be held virtually. Should circumstances change, the Authority will consider holding in-person meetings.

Nosotros queremos oír de usted

La Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (Autoridad) está conduciendo reuniones de alcance para la sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim (LA-A) para presentar dos componentes adicionales del proyecto que forman parte de la sección del proyecto LA-A.

La Autoridad está introduciendo el componente de de la instalación intermodal de BNSF Colton y el componente de la vía de preparación de BNSF Lenwood. Estos componentes que se encuentran fuera del corredor ferroviario de LA-A HSR han sido identificados como necesarios para mantener el rendimiento de la operación en los niveles existentes y acomodar el crecimiento proyectado de carga y pasajeros en el corredor. Un Aviso de Preparación y Aviso de Intención (NOP/NOI) están disponibles para revisión en meethsrscocal.org y son necesarios como parte de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y por la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). La Autoridad ofrecerá varias oportunidades para que el público haga preguntas y proporcione comentarios relacionados con las áreas de estudio. El período formal de comentarios públicos comenzará el 25 de agosto de 2020 y finalizará el 24 de septiembre de 2020.

LAS REUNIONES DE ALCANCE SERÁN IDÉNTICAS Y OFRECIDAS EN LÍNEA Y POR TELÉFONO SOLAMENTE

Participe en una sesión de preguntas y respuestas telefónica en vivo

Jueves 3 de septiembre de 2020, 6:00 p.m. a 7:30 p.m.
llame al (844) 881-1317

La sesión de pregunta y respuesta telefónica en vivo es una oportunidad para escuchar una breve presentación y participar en una sesión de preguntas y respuestas con los miembros del equipo del proyecto. Los comentarios enviados durante la junta no serán parte del registro público.

¡Únase con nosotros para una reunión en línea!

jueves 10 de septiembre de 2020 - 5:00 p.m. a 7:30 p.m.

La presentación en inglés comenzará a las 5:00 p.m. y la presentación en español seguirá a las 6:30 p.m.

Sábado 12 de septiembre de 2020 - 10:00 a.m. a 12:30 p.m.

La presentación en inglés comenzará a las 10:00 a.m. y la presentación en español seguirá a las 11:30 a.m.

Para participar, vaya a meethsrscocal.org.

El NOP / NOI estará disponible para el acceso público el 25 de agosto de 2020 en el sitio web de la Autoridad (www.hsr.ca.gov). Se puede encontrar una casa abierta virtual con información adicional del proyecto y breves videos de resumen en meethsrscocal.org.

El proceso de revisión y consultas ambientales, así como otras acciones requeridas por las leyes federales sobre medio ambiente aplicables para este proyecto, ha correspondido al estado de California, conforme al Código de los EE. UU. (U.S. Code) 23, 327 y a un Memorando de Entendimiento (Memorandum of Understanding, MOU) con fecha del 23 de julio de 2019, mientras que la Administración Federal de Ferrocarriles (Federal Railroad Administration, FRA) y el estado de California se han encargado de su ejecución. En virtud del MOU mencionado, la Autoridad se considera la agencia principal, conforme a la NEPA.



Please join us for a **Scoping Meeting** to learn about the two new project components in the Inland Empire.

Por favor, únase con nosotros para una **reunión de alcance** para aprender sobre los dos nuevos componentes del proyecto en el Inland Empire.

www.hsr.ca.gov | (877) 669-0494 | los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov

Terry Roberts
California Governor's Office, Planning & Research, State Clearinghouse
1400 10th St # 100
Sacramento CA 95814-5502



PRESORTED
FIRST CLASS MAIL
US POSTAGE
PAID
LOS ANGELES CA
PERMIT # 14954

Environmental Process

The California High-Speed Rail Authority (Authority) is working to bring modern high-speed train service to the State. The Los Angeles to Anaheim (LA-A) Project Section has undergone a series of environmental review processes, which included the original Notice of Preparation/ Notice of Intent (NOP/NOI) for Scoping in 2007, per the requirements of the California Environmental Quality Act (CEQA) and the National Environmental Policy Act (NEPA). With the recent addition of the Colton and Lenwood Project Components, Scoping is being conducted. Findings from Scoping will supplement information learned to date, for the preparation of the Draft Environmental Impact Report and Draft Environmental Impact Statement (EIR/EIS).

In 2018, the Authority's Board of Directors approved the Build Option as the Preferred Alternative for the LA-A Project Section. The Authority also adopted a strategy of sharing the existing rail corridor and blending high-speed rail with existing rail systems on shared infrastructure to accelerate and broaden benefits, improve efficiency, minimize community impacts and reduce construction costs. As a result, two additional project components, identified as the Colton and Lenwood Project Components, have been added to the LA-A Project Section.

The revised NOP/NOI is scheduled to be released on August 25, 2020. The Authority will hold Scoping Meetings in September 2020 to introduce these two new project components and to provide an opportunity for feedback from the public. These comments will be considered in the development of the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS). At this time, the Authority anticipates the release of the Draft EIR/EIS in 2021.

Due to current health and safety guidelines related to COVID-19, the Scoping Meetings and other outreach opportunities will be offered virtually using online and telephone options. The public will have 30-calendar days upon release of the revised NOP/NOI to review and comment.

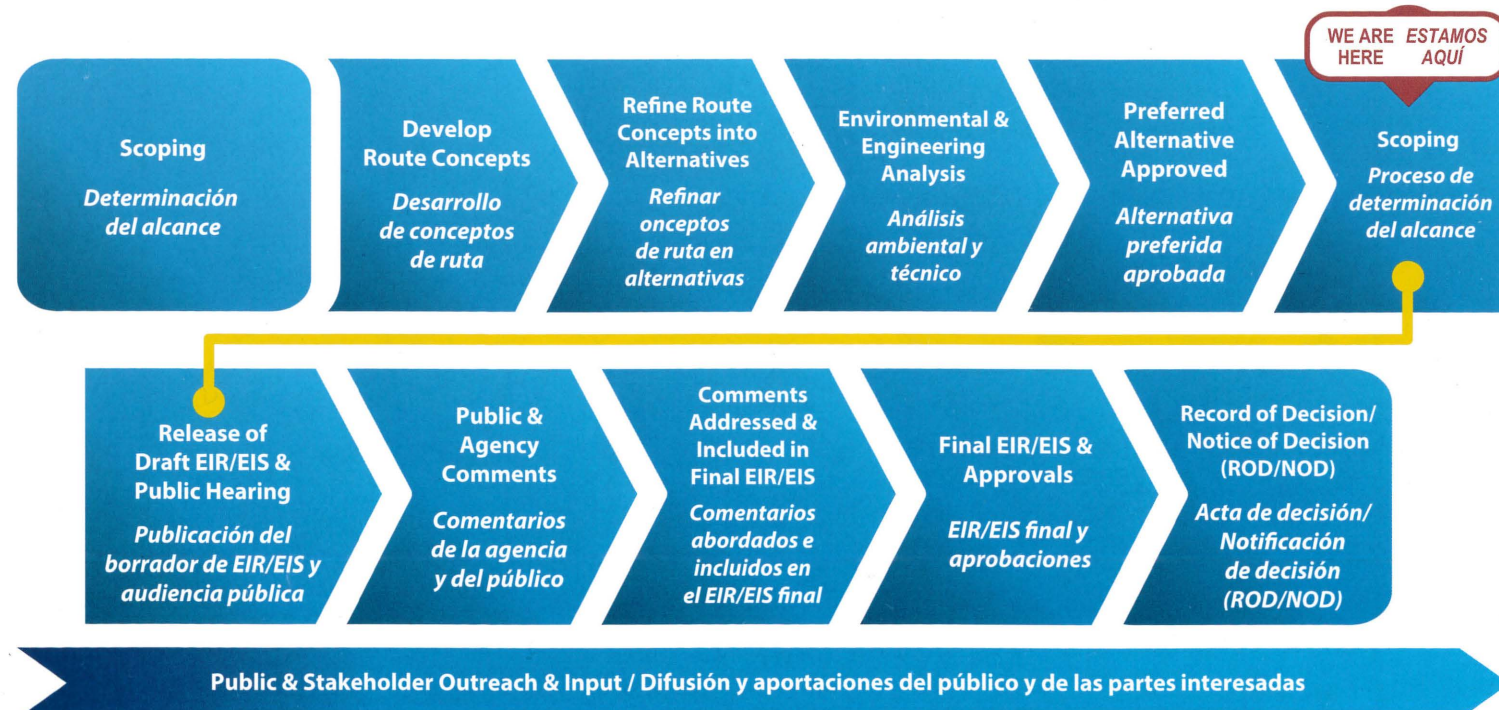
Proceso ambiental

La Autoridad de Tren de Alta Velocidad de California (California High-Speed Rail Authority; la "Autoridad") está trabajando para traer el servicio moderno de trenes de alta velocidad al estado. La Sección del proyecto de Los Angeles a Anaheim (LA-A) se ha sometido a una serie de procesos de evaluación medioambiental, entre ellos la Notificación de preparación/Notificación de intención (NOP/NOI) original para la determinación del alcance en 2007, según los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Tras la reciente incorporación de los componentes del proyecto de Colton y Lenwood, se está realizando el proceso de determinación del alcance. Los resultados del proceso de determinación del alcance complementarán la información conocida hasta la fecha para la preparación del borrador de informe de impacto ambiental y el borrador de declaración de impacto ambiental (EIR/EIS).

En 2018, el Consejo de Administración de la Autoridad aprobó la opción de construcción como alternativa preferida para la Sección del proyecto LA-A. La Autoridad también optó por la estrategia de compartir el corredor ferroviario existente y combinar el tren de alta velocidad con los sistemas ferroviarios existentes en una infraestructura compartida para acelerar y ampliar los beneficios, mejorar la eficiencia, minimizar los impactos comunitarios y reducir los gastos de construcción. Como resultado, se han añadido a la Sección de proyecto LA-A dos componentes adicionales, identificados como los componentes del proyecto de Colton y Lenwood.

La publicación de la NOP/NOI revisada está programada para el 25 de agosto de 2020. La Autoridad celebrará reuniones de determinación del alcance en septiembre de 2020 para presentar estos dos nuevos componentes del proyecto y recibir los comentarios del público. Estos comentarios se tendrán en cuenta en el desarrollo del borrador EIR/EIS. En este momento, la Autoridad prevé la publicación del borrador EIR/EIS en 2021.

Debido a las actuales directrices de salud y seguridad relacionadas con la COVID-19, las reuniones de determinación del alcance y otras actividades de difusión se ofrecerán virtualmente, bien a través de Internet o bien por teléfono. Tras la publicación del NOP/NOI revisado, el público dispondrá de 30 días naturales para revisarlo y proporcionar comentarios.



Environmental Process Timeline / Cronología del proceso ambiental

2007	2009-2015	2016-2018	2019-2022
Environmental Scoping (NOI/NOP, 2007) Scoping Report summarized comments received (Revised 2009)	Preliminary Alternatives Analysis (2009) Supplemental Alternatives Analysis (2010) Continued Development of Alternatives	Supplemental Alternatives Analysis (2016) Staff-recommended Preferred Alternative Approved (2018)	Environmental Scoping (Revised NOP/NOI, 2020) Draft EIR/EIS Public Hearings Final EIR/EIS ROD/NOD
Determinación del alcance ambiental (NOI/NOP, 2007) Resumen de los comentarios recibidos sobre el informe de determinación del alcance (Revised 2009)	Análisis preliminar de alternativas (2009) Análisis complementario de alternativas (2010) Desarrollo continuo de alternativas	Análisis complementario de alternativas (2016) Aprobación de la alternativa preferida recomendada por el personal (2018)	Proceso de determinación del alcance (Revisión del NOP/NOI, 2020) Borrador de EIR/EIS Audiencias públicas EIR/EIS final Acta de decisión/Notificación de decisión (ROD/NOD)

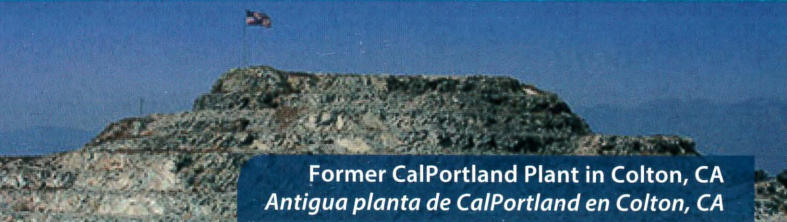
◀◀ PUBLIC INVOLVEMENT / PARTICIPACIÓN POPULAR ▶▶

Southern California's Urban Rail Corridor

- **Vital to supporting statewide and regional mobility and goods movement**
 - Supports capacity and reliability of nation's second busiest passenger rail line
 - Facilitates cargo movements to/from Ports of Los Angeles and Long Beach, two of the busiest ports in the country
- **Current and future operators/owners are partnering to develop sensible approaches to:**
 - Improving safety and state of good repair
 - Increasing efficiency and reliability of existing rail services
 - Reducing operating costs
 - Establishing foundation for future high-speed rail service
- **Unlocking full potential of urban corridor network**
 - Strengthens mobility
 - Improves air quality/reduces greenhouse gas emissions
 - Yields economic growth for entire region
 - Will include projects that span the entire region
- **Full High-Speed Rail Phase 1 System will carry an estimated 40 million riders annually by 2040**

Corredor ferroviario urbano del sur de California

- **Vital para apoyar la movilidad y el movimiento de mercancías a nivel estatal y regional**
 - Apoya la capacidad y confiabilidad de la segunda línea ferroviaria de pasajeros más ocupada del país
 - Facilita los movimientos de carga hacia y desde los puertos de Los Angeles y Long Beach, dos de los puertos más activos del país
- **Los operadores/propietarios actuales y futuros se están asociando para desarrollar enfoques razonables para:**
 - Mejorar de la seguridad y el buen estado
 - Incrementar la eficiencia y confiabilidad de los servicios ferroviarios existentes
 - Reducir los costos operativos
 - Sentar las bases para el futuro servicio ferroviario de alta velocidad
- **Liberar todo el potencial de la red de corredores urbanos**
 - Fortalece la movilidad
 - Mejora la calidad del aire/reduce las emisiones de gases de efecto invernadero
 - Produce crecimiento económico para toda la región
 - Incluirá proyectos que abarquen toda la región
- **El sistema completo de la primera fase del tren de alta velocidad transportará aproximadamente a 40 millones de pasajeros por el año 2040**



Former CalPortland Plant in Colton, CA
Antigua planta de CalPortland en Colton, CA



Aerial View Towards Lenwood, CA
Vista aérea de Lenwood Lenwood, CA

BNSF owns the railroad right of way (ROW) between Los Angeles and Fullerton and has historically been a supportive partner to passenger rail by allowing passenger rail service to operate on its right-of-way. To accommodate the growth in passenger rail service, including High-Speed Rail, it is necessary to relocate a portion of the BNSF freight rail service in the corridor. This provides an opportunity to move freight to and from local destinations in the Inland Empire more efficiently at a new, state-of-the art, all-electric facility.

BNSF Colton Project Component

The Colton Intermodal facility will process freight trains that cannot be accommodated in the Los Angeles to Fullerton right-of-way. It would utilize about 500 acres of an existing 656-acre industrial property located at the former CalPortland Aggregate Plant at Slover Mountain near the City of Colton.

Colton Project Component at a Glance

- Proposed intermodal rail yard operated by BNSF for loading and unloading cargo and transporting it to/from local destinations
- The new facility will feature all-electric components, including:
 - Automated wide-span rail-mounted cranes
 - Automated container-straddle carriers
 - Hostler trucks
- Roadway improvements would be made surrounding the facility in Colton

BNSF Lenwood Project Component

The Lenwood Component would provide four staging tracks on approximately 340 acres adjacent to the BNSF existing mainline to provide necessary staging of trains prior to entering the LA-A corridor limits during and after High-Speed Rail construction. Staging tracks outside of the LA-A passenger rail corridor avoids impacting BNSF's mainline capacity and operations.

Lenwood Project Component at a Glance

- Staging tracks located along the existing BNSF main line tracks within the City of Barstow and unincorporated San Bernardino County
- Facilitates ongoing track maintenance and helps streamline cargo movement in the region
- New roadway bridge overcrossing at Hinkley Road

BNSF es titular del derecho de paso de ferrocarril entre Los Angeles y Fullerton, y ha apoyado históricamente el transporte de pasajeros al permitir la operación del servicio de trenes de pasajeros en su derecho de paso. Para adaptarse al crecimiento del servicio de trenes de pasajeros, incluido el ferrocarril de alta velocidad, es necesario reubicar una parte del servicio de trenes de mercancías de BNSF en el corredor. Esto brinda la oportunidad de transportar las mercancías desde y hacia destinos locales en el Inland Empire de manera más eficiente en una nueva instalación de vanguardia y totalmente eléctrica.

Componente del proyecto de Colton de BNSF

En la Colton Intermodal Facility se gestionarán los trenes de mercancías que no tengan cabida en el derecho de paso de Los Angeles a Fullerton. Utilizaría cerca de 500 acres de una propiedad industrial existente de 656 acres ubicada en la antigua planta de áridos de CalPortland en Slover Mountain, cerca de la ciudad de Colton.

Resumen del componente del proyecto de Colton

- Propuesta de patio ferroviario intermodal operado por BNSF para la carga y descarga de mercancías y su transporte a/desde destinos locales
- La nueva instalación contará con componentes totalmente eléctricos, entre ellos:
 - Grúas automatizadas montadas sobre raíles de gran anchura
 - Portacontenedores automatizados
 - Camiones de carga
- Se realizarían mejoras viales alrededor de la instalación en Colton

Componente del proyecto de Lenwood de BNSF

El componente de Lenwood proporcionaría cuatro vías de escalonamiento en aproximadamente 340 acres adyacentes a la línea principal existente de BNSF para proporcionar el escalonamiento necesario de los trenes antes de entrar en los límites del corredor LA-A durante y después de la construcción del ferrocarril de alta velocidad. Con el escalonamiento de las vías fuera del corredor de trenes de pasajeros LA-A se evita afectar la capacidad y las operaciones de la línea principal de BNSF.

Resumen del componente del proyecto de Lenwood

- Vías de escalonamiento ubicadas a lo largo de las vías de la línea principal de BNSF existentes dentro de la ciudad de Barstow y el condado de San Bernardino no incorporado.
- Facilita el mantenimiento continuo de las vías y ayuda a racionalizar el transporte de mercancías en la región
- Nuevo paso a nivel en Hinkley Rd

