



Servicio del corredor ferroviario del Valle de Coachella – Paso de San Gorgonio

El corredor ferroviario del valle de Coachella – Paso de San Gorgonio se extiende desde Los Ángeles Union Station por aproximadamente 145 miles hasta la ciudad de Indio o Coachella. La Comisión de Transporte del Condado de Riverside, en asocio con Caltrans y la Administración Federal de Ferrocarril, esta trabajando juntos para traer servicio del tren a esta necesitada área. El proyecto propone operar dos trenes diarios de pasajeros interurbanos de ida y vuelta en cada dirección entre Los Ángeles y Valle de Coachella con salidas por la mañana y por la noche desde cada punto final. El servicio de pasajeros se está planificando con un tiempo aproximado de viaje de 3 horas y 15 minutos y proporciona tiempos de viaje comparable hechos por carros en autopistas congestionadas como el Interestatal 10 o Ruta 91.

Datos y Análisis Ambiente de Nivel 1

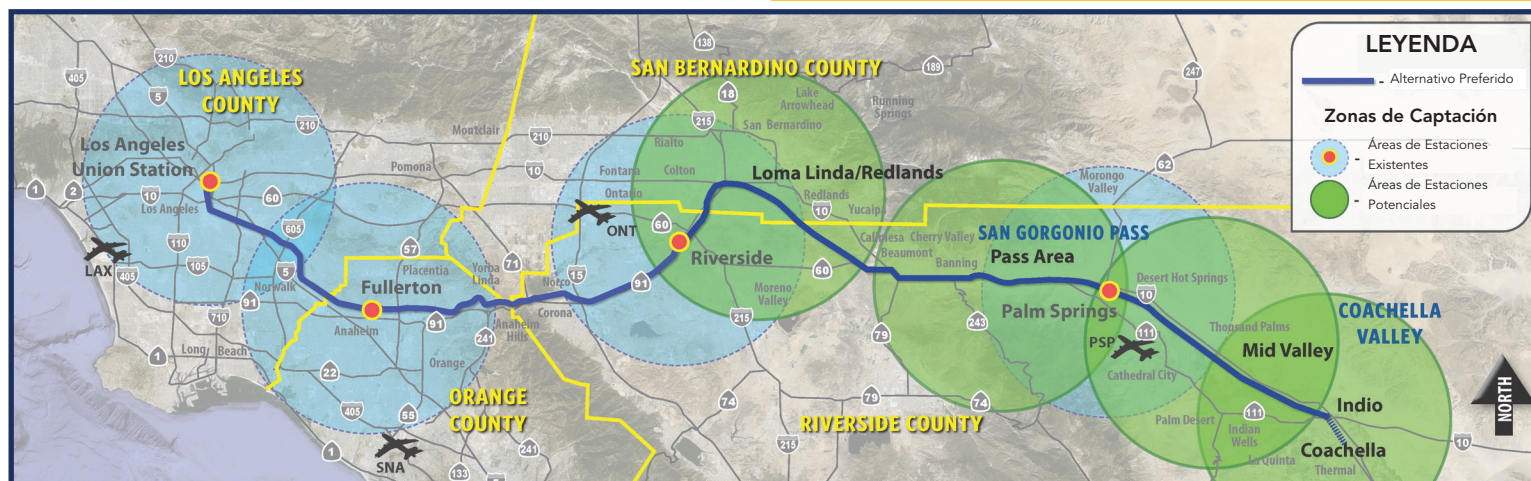
En 2016, un Análisis de Alternativas identificó una ruta desde LA Union Station a través de Fullerton, Riverside, y el Paso de San Gorgonio con el punto final en Indio o Coachella. Posteriormente, RCTC ha iniciado estudios ambientales con el alcance público. El análisis ambiental que se está llevando a cabo actualmente para esta etapa del proyecto es un EIS/EIR de Nivel 1/Programa que cumple con los requisitos federales y estatales. Este documento se está preparando para revisión pública anticipada en el verano del 2021. Los futuros documentos de Nivel 2/Proyecto NEPA/CEQA se prepararán una vez que la ingeniería y los detalles de diseño estén disponibles.

El nivel 1 del análisis ambiental para evaluar los impactos de operación deservicio diario entre Los Ángeles y el Valle de Coachella identificará los tipos de impactos causado por la construcción de la infraestructura necesaria para que el funcionamiento del servicio (principalmente vías y estaciones).

No serán identificadas las ubicaciones específicas de las estaciones ni los diseños de vía en esta etapa del proyecto. El Nivel 1 del análisis ambiental del proyecto abordará cuestiones generales y efectos ambientales del proyecto generalmente; sin embargo, no abordará los detalles de ubicación específicas. Al mismo tiempo, se está finalizando un Plan de Desarrollo de Servicios proporcionará un plan de operaciones conceptuales de alto nivel. Se están realizando modelos para que las operaciones ferroviarias de pasajeros y mercancías puedan funcionar adecuadamente. Los planes de infraestructura limitarán las necesidades de los derechos de paso.

Próximos Hitos

Completar el borrador administrativo de EIR/EIS	Invierno 2020/21
Anuncio de Disponibilidad / Anuncio de Finalización	Primavera 2021
Publicación del borrador de EIR / EIS para revisión pública	Verano 2021
Preparar respuestas a comentarios	Otoño/Invierno 2021
Registro de decisión	Primavera 2022



Servicio del corredor ferroviario del Valle de Coachella – Paso de San Gorgonio

Modelando “La Colina”

Los trenes de pasajeros que operan entre Coachella y Los Ángeles deben cruzar terrenos montañosos. La ruta a través de las montañas sigue el paso de San Gorgonio, subiendo a una pendiente de 2 por ciento. Reducir la alineación de las curvas y la pendiente a través del Paso es costoso, afecta el área y requiere velocidades de tren más bajas.

Las velocidades del tren más lentas resultan por la combinación de pendientes empinadas cuesta arriba y una alineación en curva a través del corredor. Se utilizó un modelo computarizado de simulación ferroviaria para estimar los tiempos de funcionamiento de un prototipo de tren de carga y un prototipo de tren de pasajeros del Valle de Coachella que viaja sin escalas en cada dirección entre Coachella y Colton. En cada dirección, el tren de pasajeros más liviano tuvo un tiempo de funcionamiento simulado que fue 1 hora y 9 minutos más rápido que el tren de carga, como se muestra abajo. En terrenos más planos, los trenes de pasajeros normalmente son más rápidos que los trenes de mercancías. Sin embargo, las pendientes pronunciadas cerca de Beaumont harán que los trenes de carga viajen más lentamente de lo habitual, creando congestión para los trenes de pasajeros.

Es probable que se requieran actualizaciones en la infraestructura para aumentar la capacidad de las vías para dar cabida a los trenes de mercancías y los trenes de pasajeros que viajan a diferentes velocidades a través del corredor, al tiempo que permiten que los trenes de pasajeros operen con tiempos de viaje comparables y un alto grado de confiabilidad.

Una Mirada al Corredor

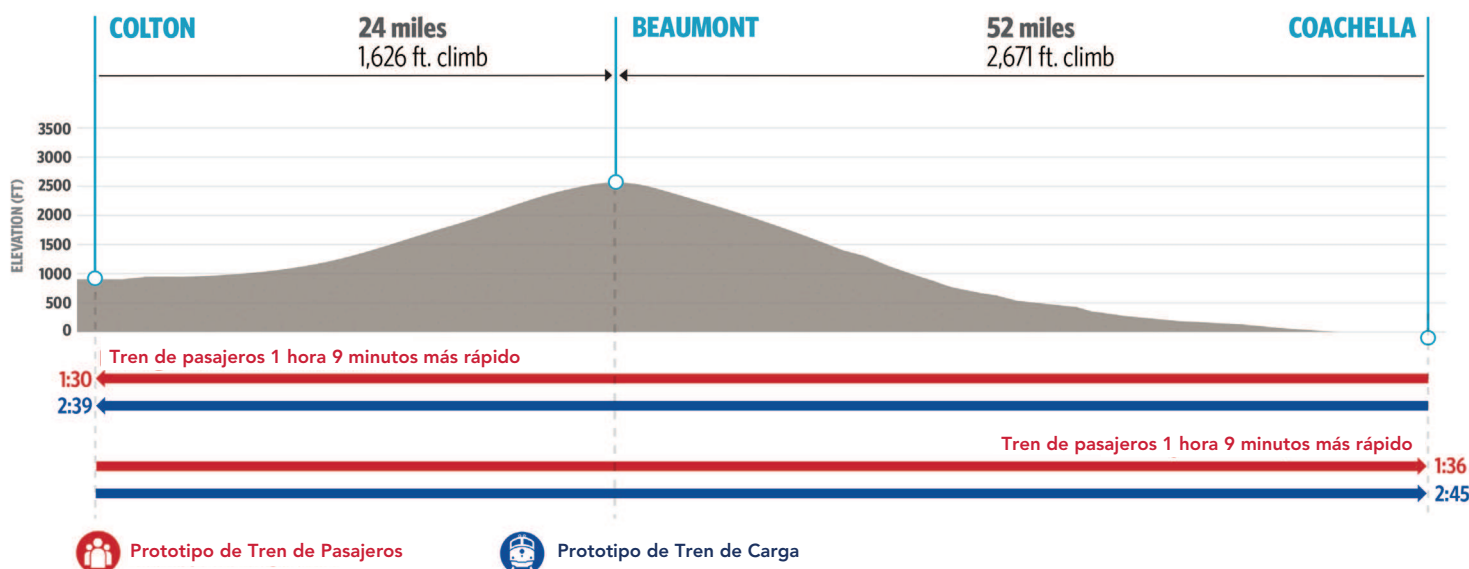
- **Punto final del este** – Ciudad de Indio / Coachella en el condado de Riverside
- **Punto final del occidental** – Los Ángeles Union Station
- Aproximadamente 145 millas, en su mayoría paralelo a I-10 y SR-91
- Pasillo ferroviario compartido de mercancías y pasajeros
- Es probable que se necesite una nueva infraestructura de vías y estaciones de trenes de pasajeros en las 76 millas al este del corredor entre Coachella y Colton
- Amtrak proporciona el servicio ferroviario de pasajeros interurbano existente
- Los Ferrocarriles de Carga Privados son dueños de la propiedad y las vías a lo largo de la ruta propuesta.
- Los derechos de acceso de los pasajeros deberán ser negociados antes del inicio del servicio.

Mejoras Necesitadas

Como parte del Plan de desarrollo de servicio del proyecto, RCTC está realizando modelado por computadora para identificar cómo lograr los objetivos de servicio del proyecto. Para hacer posible el servicio ferroviario de pasajeros en el corredor, el equipo está evaluando las siguientes mejoras, la mayoría de las cuales ocurrirán dentro del derecho de vía existente:

- Vía de línea principal adicional
- Nuevas estaciones de tren de pasajeros
- Pistas de paso, apartaderos, pistas de conexión y señales nuevas y mejoradas

El Modelo de La Colina



Contáctanos

Por favor contacte la Comisión de Transporte del Condado de Riverside si desea compartir sus comentarios.



951-787-7141



CVRail@rctc.org



CVRailProject



RCTC.org/cvrrail