



EM – CONSULTORIA EM FERROVIAS



# CALIFORNIA DREAMING

VOLUME I

RIO DE JANEIRO, SETEMBRO 2020

Tradução (Parte) e Edição: Emerson Melo

## **OBJETIVO:**

Resolvemos divulgar o andamento da implantação do Trem de Alta velocidade do estado da Califórnia para mostrar, as nossas autoridades, que obras desse tipo requerem um planejamento bem definido, uma viabilidade (EVTEA) que justifique o empreendimento e que todas as comunidades ao longo do traçado possam opinar através de um sistema de chamamento para cada etapa de sua implantação.

## **AGRADECIMENTOS:**

Quatro pessoas foram fundamentais para que pudesse atingir meu objetivo:

- Uma pessoa que me acompanha desde 09/09/1972, precisamente na data de lançamento deste, sem reclamar das horas que passo no meu computador;
- Três colegas engenheiros que têm enorme paciência comigo, pois reconheço que sou um chato (cri-cri) tanto nas msg's pelo zap quanto pelo celular, mas declinarei dos nomes deles, apenas informando seus apelidos: PP e Barney (na quadra de volley do Master Volley do Clube Piraquê) ou Escoçês e Baruber (para mim) e Beetwin (meu consultor virtual), todos boa gente.

## **DEDICAÇÃO:**

Dedico este trabalho a todos meus 4 netos pelo que representam no meu estágio atual da vida.

## REMINISCENCE



All the leaves are brown, and the sky is gray  
I've been for a walk, on a winter's day  
I'd be safe and warm, if i was in L.A  
California, California Dreaming, on such a winter's day  
Stopped in to a church, i passed along the way  
Well I got down on my knees, and i pretend to pray  
You know the preacher likes the cold  
He knows I'm gonna stay  
California, California Dreaming, on such a winter's day  
All the leaves are brown, and the sky is gray  
I've been for a walk, on a winter's day, yeah  
I'd be safe and warm, if i was in L.A  
California, California Dreaming, on such a winter's day  
California, California Dreaming, on such a winter's day

## Introdução:



Rio de Janeiro, 22 de julho de 2020

Acompanho a construção do CHSR desde sua fase inicial com os estudos de viabilidade econômica, estudos de traçado, alguns projetos por Condado, andamento das obras, atas de reunião, audiências públicas e andamento das obras, até a presente data.

O motivo do meu interesse por esse empreendimento será esclarecido numa outra ocasião. Para aqueles que quiserem saber de imediato é só me contatar que eu responderei.

Durante a quarentena da pandemia resolvi preencher minhas tardes estudando e escrevendo sobre as coisas que mais gosto: Sistemas de Transportes e Teorias Matemáticas.

Ao longo do mês de julho, ao receber a pauta da reunião de agosto da **CHSRA**, pensei que (comigo) isto dará um bom tema.

Mãos à obra primeiro me perguntei qual seria o título? Aí me lembrei de uma música que marcou minha juventude, gravada pela banda **THE MAMMAS and THE PAPPAS**, *bingo*: o título seria: **“CALIFORNIA DREAMING”** e como preâmbulo na primeira página copiaria a letra original da música para servir de recordação.

A outra coisa que me atormentava durante a pandemia eram as informações sobre o pico da curva de contaminação, aí veio o texto **“QUANDO SERÁ O PICO”**. Este texto foi publicado no Blog da AENFER-Associação dos Engenheiros ferroviários.

Boa leitura e um grande abraço.

Emerson Melo

## BASIC ALIGNMENT



- Alinhamento na fase 1
- Alinhamento na fase 2

Obs.: No alinhamento constam as localidades onde estão previstas estações.

# **O QUE É A AUTORIDADE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE DA CALIFÓRNIA – CALIFORNIA HIGH - SPEED RAIL AUTHORITY**

## **1. HISTÓRICO**

A Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia (Autoridade) é responsável pelo planejamento, projeto, construção e operação do primeiro sistema ferroviário de alta velocidade nos Estados Unidos.

O trem de alta velocidade da Califórnia conectará as mega regiões do estado e contribuirá para o desenvolvimento econômico e um ambiente mais limpo, criará empregos e preservará as terras agrícolas e protegidas. Até 2029, o sistema irá de San Francisco à Los Angeles em menos de três horas a velocidades superiores a 200 milhas por hora. O sistema irá se estender até Sacramento, ao norte, e San Diego, ao sul, totalizando 800 milhas com até 24 estações. Além disso, a Autoridade está trabalhando com parceiros regionais para programar um plano de modernização ferroviária estadual que irá investir bilhões de dólares em linhas ferroviárias locais e regionais para atender às necessidades de transporte do estado do século XXI.

A Califórnia avaliou o potencial do trem de alta velocidade por várias décadas. Em primeiro lugar, perseguiu a idéia de um corredor ferroviário de alta velocidade no sul da Califórnia trabalhando com parceiros japoneses em 1981. Em meados da década de 1990, o planejamento começou com seriedade, pois ficou claro que a crescente população da Califórnia estava, cada vez mais, exigindo de suas rodovias, aeroportos e linhas convencionais de trens de passageiros e não iriam suportar a demanda.

A nível federal, como parte do High Speed Development Act de 1994, autor da então representante Lynn Schenk, Califórnia, foi identificado como um dos cinco corredores, a nível nacional, para o planejamento ferroviário de alta velocidade. Nesse mesmo período, a Legislatura da Califórnia criou a Comissão Intercity de Velocidade de Alta Velocidade e cobrava a determinação da viabilidade de um sistema na Califórnia. Em 1996, a Comissão emitiu um relatório que concluiu que tal projeto era realmente viável. No mesmo ano, a Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia foi criada pelo Legislativo e foi encarregada de preparar um plano e projeto para a construção de um sistema para conectar as principais áreas metropolitanas do estado.

Em 2002, após o lançamento do primeiro plano de negócios da Autoridade em 2000, aprovou-se no senado uma medida de recursos US \$ 9,95 bilhões para financiar o sistema. A submissão dessa medida aos eleitores do estado foi adiada em vários anos. Entretanto, a Autoridade, juntamente com seu sócio federal, a Federal Railroad Administration (FRA), emitiu um Projeto de Relatório de Impacto Ambiental de Nível de Programa / Declaração de Impacto Ambiental (EIR / EIS) que descreveu o sistema e seus potenciais impactos em todo o estado. Através

desse processo, a Autoridade recebeu e analisou mais de 2.000 comentários das agências públicas e governamentais sobre o documento preliminar, que foi utilizado para determinar os corredores e estações preferenciais para o sistema.

Em novembro de 2008, a medida de vínculo (Proposição 1A) foi aprovada pelos eleitores do estado, tornando-se o primeiro mecanismo de financiamento aprovado para o trem de alta velocidade.

Em 2009, US \$ 8 bilhões em fundos federais foram disponibilizados em todo o país como parte da Lei Americana de Recuperação e Reinvestimento (ARRA), que foi aprovada para ajudar a estimular a economia, criar novos empregos e promover o desenvolvimento de novas empresas (indústria ferroviária). Este financiamento propiciou um novo compromisso com o desenvolvimento do trem de alta velocidade nos Estados Unidos, tal como incorporado em um plano emitido pelo Departamento de Transportes dos EUA: "A Vision of High Speed Rail in America". A Califórnia buscou e conseguiu obter US \$ 3,3 bilhões em fundos ARRA e outros fundos disponíveis através de doações federais e subsídios para planejamento e trabalho ambiental, bem como a construção da primeira seção da futura linha no Vale Central do Estado da Califórnia.

Em 2012, o governador Edmund G. Brown, Jr. destacou os benefícios deste sistema em seu Estado e declarou que o trem de alta velocidade era uma prioridade para sua Administração, continuando a do seu antecessor, o Governador Schwarzenegger que havia apoiado a implantação de um sistema de trem de alta velocidade. Também em 2012, a Autoridade adotou seu Plano de Negócios que estabeleceu um novo quadro para a implementação do sistema ferroviário de alta velocidade da Califórnia, em conjunto com outros investimentos ferroviários estaduais, regionais e locais, como parte de um programa mais amplo de modernização ferroviária em todo o estado. Nesse mesmo ano, o Legislativo aprovou e o governador Brown sancionou a lei - SB 1029 (Budget Act of 2012) disponibilizando quase US \$ 8 bilhões em fundos federais e estaduais para a implantação do trem de alta velocidade no Vale Central.

Nas páginas seguintes o leitor tomará conhecimento da seqüência de informes que recebo quase todas as semanas, a partir da retomada do projeto/construção da linha e que resolvi divulgá-los a partir do mês pandêmico de junho.

BOA LEITURA, E ME DESCULPEM PELA TRADUÇÃO, POIS NÃO QUIS INCOMODAR MINHA FILHA, UMA DAS PIONEIRAS NO BRASIL EM CURSO DE INGLÊS ON-LINE, POIS TIVE DE ALGUMAS VEZES RECORRER AO MEU TRADUTOR DIGITAL.

## **2. INFORME DE 10/06/2020**

Fresno, Califórnia - Hoje, a Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia (Autoridade) anunciou que mais de 4.000 empregos na construção foram criados para a implantação de 119 milhas do projeto da linha de alta velocidade. Mais de 73% dos trabalhadores foram enviados para vários canteiros de obras que relataram morar no Vale Central. A Autoridade e seus contratados trabalharam diligentemente para continuar a

construção durante a pandemia de coronavírus e garantir que a força de trabalho da Califórnia permaneça empregada e contribuindo para a economia local.

A Autoridade orgulha-se de fazer parceria com os sindicatos locais, o Conselho Estadual de Construção Civil e o Conselho Regional de Desenvolvimento da Força de Trabalho de Fresno, bem como o trabalho contínuo ao lado de nossos carpinteiros, eletricitas, trabalhadores, armadores, engenheiros operacionais e muitos outros que estão construindo na Califórnia o primeiro sistema ferroviário de alta velocidade do país.



"Estou nesse ramo há cerca de 10 anos e tive que viajar de 5 a 6 horas para chegar ao trabalho", disse o carpinteiro Matt Jimenez. "Sinto-me abençoado por ter um emprego estável perto de minha casa em Visalia, especialmente com tudo acontecendo em nosso país e vendo amigos e familiares desempregados no momento. Eu apenas me sinto abençoado.

"Expandimos o trabalho no Vale Central e triplicamos o número de trabalhadores enviados para os locais de trabalho ao longo do ano passado", disse Brian Kelly, CEO da Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia. "Esta é a força do nosso programa - trabalho estável, salário estável, famílias estáveis e um futuro mais estável para a Califórnia."

"O 4.000º trabalhador no local que constrói a linha de alta velocidade da Califórnia é realmente um grande marco não apenas para a Autoridade, mas também para as economias locais e a força de trabalho local. A grande maioria desses trabalhadores é de condados do Vale Central. São milhares de trabalhadores e centenas de aprendizes no canteiro de obras de

119 quilômetros que estão construindo um terceiro modo de transporte de massa essencial, limpo, rápido e aliviará o congestionamento nas rodovias, rodovias e aeroportos do nosso estado, disse Robbie Hunter, Presidente do Conselho Estadual de Construção Civil da Califórnia. "Este não é apenas um projeto de infra-estrutura que está impulsionando nossa economia, mas é absolutamente necessário atender às necessidades da crescente população da Califórnia e proteger o meio ambiente."

Desde o início do projeto ferroviário de alta velocidade, a Autoridade e os criadores do projeto têm trabalhado para garantir que os empregos criados no projeto beneficiem áreas desfavorecidas por meio da execução de um Contrato de Benefícios à Comunidade. O contrato inclui um Programa de Trabalhador Alvo que exige que 30% de todas as horas de trabalho do projeto sejam realizadas por indivíduos provenientes de comunidades desfavorecidas, onde a renda familiar varia de US \$ 32.000 a US \$ 40.000 anualmente.

Dos 4.000 trabalhadores envolvidos no projeto, 62 relataram morar no Condado de Merced, 223 relataram morar no condado de Madera, 1.969 moram no condado de Fresno, 121 moram no condado de Kings, 395 moravam no condado de Kings, 395 moravam no condado de Tulare e 572 moravam no condado de Kern, em 31 de maio de 2020.

Atualmente, a Autoridade tem 119 milhas em construção em três lotes. O empreiteiro projetista Tutor - Perini / Zachry / Parsons, Dragados-Flatiron / Joint Venture e California Rail Builders têm mais de 32 canteiros de obras ativos, com previsão de abertura de outros nos próximos meses. Esse trabalho totaliza mais de US \$ 4,8 bilhões em compromissos de construção.

Para obter mais informações sobre carreiras na Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia, visite: [www.hsr.ca.gov/about/careers/index.html](http://www.hsr.ca.gov/about/careers/index.html). Para se inscrever no programa de treinamento de pré-aprendiz de construção através do Conselho Regional de Desenvolvimento da Força de Trabalho de Fresno, visite [www.valleybuild.net](http://www.valleybuild.net).

### **3. INFORME DE 31/07/2020**

A Autoridade estendeu, ainda mais, o período de revisão pública da seção do projeto de Burbank a Los Angeles

LOS ANGELES - A Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia (Autoridade) está estendendo hoje o período de revisão pública do Burbank para Los Angeles. Projeto de Relatório de Impacto Ambiental / Declaração de Impacto Ambiental (EIR / EIS) por mais 31 dias até 31 de agosto de 2020, elevando o período total de comentários para 94 dias.

Considerando as limitações causadas pelo surto de COVID-19, a Autoridade decidiu estender novamente o período de revisão pública para o Projeto de EIR / EIS, a fim de fornecer tempo adicional para revisão e comentários. O período de revisão pública, inicialmente previsto para expirar em 16 de julho de 2020, já havia sido estendido para 31 de julho de 2020.

Reconhecendo os imensos desafios causados pela pandemia do COVID-19, a Autoridade mudou sua abordagem de divulgação no início de março, passando de audiências informativas presenciais para audiências via webcast, antecipando a liberação dos projetos de documentos

ambientais. Desde então, a Autoridade criou um site independente com o rascunho de EIR / EIS e vídeos explicativos, apresentou uma reunião ao vivo pela webcast e organizou uma palestra por telefone com chamadas feitas para mais de 40.000 partes interessadas que residem ao longo do corredor.

Durante esta segunda extensão, os funcionários da Autoridade continuarão realizando atividades de divulgação direcionadas, dando horas adicionais no escritório, telefone da prefeitura e / ou reuniões virtuais. A Autoridade fornecerá informações mais específicas sobre esses esforços focados na divulgação assim que os planos forem formalizados e as datas das reuniões estiverem disponíveis.

Uma cópia impressa do Projeto EIR / EIS está disponível na sede do distrito sete de Caltrans, 100 S Main St, Los Angeles, CA 90012. Os documentos estarão disponíveis no escritório localizado no 1º andar do edifício. Para visualizar os documentos, você deve fazer check-in com o segurança na recepção fazendo login e fornecendo uma identificação para receber o crachá de visitante.

A audiência pública de Burbank para o Projeto de Seção EIR / EIS de Los Angeles foi realizada em 8 de julho de 2020, via teleconferência e videoconferência on-line, em vez de reunião presencial. A audiência pública virtual incluiu um webcast e um número de telefone destinado para o público enviar comentários orais. Esta foi a única oportunidade de fornecer comentários orais ao vivo sobre o Projeto de EIR / EIS.

Para visualizar uma transmissão ao vivo gravada da audiência pública da prefeitura, por telefone ou da casa, visite a Seção de reuniões da comunidade Open House da seguinte página da autoridade:

[https://hsr.ca.gov/high\\_speed\\_rail/project\\_sections/burbank\\_los\\_angeles.aspx](https://hsr.ca.gov/high_speed_rail/project_sections/burbank_los_angeles.aspx)

Depois que o período para comentários terminar em 31 de agosto de 2020 e os recebidos tiverem sido avaliados, a equipe emitirá o documento final de EIR / EIS e o apresentará ao Conselho de Administração da Autoridade para considerar a certificação e a aprovação do projeto de acordo com a Qualidade Ambiental da Califórnia e Lei Nacional de Política Ambiental.

A revisão ambiental, a consulta e outras ações exigidas pelas leis ambientais federais aplicáveis a este projeto estão sendo ou foram realizadas pelo Estado da Califórnia, de acordo com 23 U.S.C. 327 e um Memorando de Entendimento datado de 23 de julho de 2019 e executado pela Federal Railroad Administration e pelo Estado da Califórnia.

#### **4. INFORME DE 03/08/2020**

A Autoridade estendeu o período para comentários do público e alterou o formato da audiência pública de São Francisco.

San Jose, Califórnia - A Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia (Autoridade) está estendendo o período de revisão pública do **DRAFT REPORT OF ENVIRONMENTAL**

**IMPACT / ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT (EIR / EIS)** no segmento San Francisco - San Jose, de hoje, para 9 de setembro de 2020. A Autoridade também está migrando a audiência pública para o Projeto de EIR / EIS, anteriormente programada para 19 de agosto de 2020, para um formato on-line / teleconferência.

Considerando as limitações causadas pelo surto de COVID-19, a Autoridade optou por estender o período de revisão pública para fornecer ao público e às partes interessadas mais tempo para revisão e comentários. O período de revisão pública estava programado para expirar em 24 de agosto de 2020.

A audiência pública incluirá um webcast e um número de chamada limitada, que o público pode usar para enviar comentários orais. A data e à hora da audiência pública permanecem as mesmas. A interpretação estará disponível também em espanhol, vietnamita e mandarim. Esta audiência é a única oportunidade de fornecer comentários orais sobre o Projeto de EIR / EIS.

As informações detalhadas de acesso para a audiência pública virtual estão listadas abaixo e serão enviadas a pessoas cadastradas na lista de correio eletrônico da Autoridade. As informações também serão publicadas no site da Autoridade em [www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov).

Para ser adicionado à lista de correspondência eletrônica da Autoridade, para esta seção do projeto, ou para receber os detalhes da reunião por telefone, entre em contato com a Autoridade em 866-300-3044. A Audiência Pública Virtual de São Francisco a San Jose será na Quarta-feira, 19 de agosto de 2020 entre 15h - 20h

Para assistir a uma transmissão ao vivo da audiência pública, visite [videosscc.com/HSR](http://videosscc.com/HSR)

O público pode fazer comentários participando do webinar em <https://us02web.zoom.us/j/82619794385> ou pelo telefone discando 669-900-9128 e inserindo o ID do webinar: 826 1979 4385.

O público pode continuar enviando comentários sobre o trecho São Francisco a San Jose do Draft EIR / EIS das seguintes maneiras:

- Por meio do formulário de comentários na web no site da Autoridade: [https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_francisco\\_san\\_jose\\_comment.a\\_spx](https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_francisco_san_jose_comment.a_spx)
- Por e-mail para [San.Francisco\\_San.Jose@hsr.ca.gov](mailto:San.Francisco_San.Jose@hsr.ca.gov) com o assunto "Projeto de comentário EIR / EIS"
- Via correio no endereço abaixo:

Attn: San Francisco to San Jose Projeto EIR / EIS

Autoridade ferroviária de alta velocidade da Califórnia

Paseo de San Antonio, 100, Suíte 300

San Jose, CA 95113

Depois que o período para comentários terminar em 9 de setembro de 2020 e os comentários recebidos tiverem sido avaliados, a equipe preparará e emitirá o documento final de EIR / EIS e o apresentará ao Conselho de Administração da Autoridade para considerar a certificação e a aprovação do projeto sob a **LEI DA QUALIDADE AMBIENTAL DA CALIFÓRNIA** e **LEI NACIONAL DE POLÍTICA AMBIENTAL**.

A revisão ambiental, a consulta e outras ações exigidas pelas leis ambientais federais aplicáveis a este projeto estão sendo ou foram realizadas pelo Estado da Califórnia, de acordo com 23 U.S.C. 327 e um Memorando de Entendimento datado de 23 de julho de 2019 e executado pela **FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION** e pelo **ESTADO DA CALIFÓRNIA**.

Para visualizar o conteúdo do projeto de EIR / EIS, visite:

[https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_francisco\\_san\\_jose.aspx](https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_francisco_san_jose.aspx)

#### **05. INFORME 07/08/2020**

SACRAMENTO, Califórnia - Hoje, a California High-Speed Rail Authority (Authority) divulgou o Relatório Final Suplementar de Impacto Ambiental / Declaração de Impacto Ambiental (EIR / EIS) para a seção de alinhamento do projeto de aproximadamente 50 milhas denominada "Central Valley Wye" Parte da seção Merced para Fresno. O documento será apresentado ao Conselho de Diretores da Autoridade para adoção na reunião do conselho de 10 de setembro, marcando a segunda certificação de um documento ambiental em menos de um ano. A ação fornecerá autorização ambiental total para 171 milhas de alinhamento entre Merced e Bakersfield.

A Autoridade preparou e divulgou o Draft Supplemental EIR / EIS como agência líder tanto para o California Environmental Quality Act (CEQA) quanto para o equivalente federal conhecido como NEPA. As respostas aos comentários públicos recebidos durante os períodos de revisão do CEQA e do NEPA fazem parte deste EIR / EIS Suplementar Final.

Este EIR / EIS Suplementar Final avalia a Alternativa Sem Projeto e quatro alternativas Wye do Vale Central: a Estrada Estadual (SR) 152 (Norte) para a Alternativa Wye da Estrada 11, SR 152 (Norte) para a Alternativa Wye da Estrada 13, SR 152 (Norte) para a Road 19 Wye Alternative e Avenue 21 para a Road 13 Wye Alternative. A "Alternativa Preferencial" da Autoridade neste EIR / EIS Suplementar Final é a SR 152 (Norte) para a Alternativa Wye da Estrada 11.

O EIR / EIS Suplementar Final foi publicado no site da Autoridade e impresso e / ou disponibilizado eletronicamente nos seguintes locais (dias / horas abertos podem ser reduzidos para conformidade com as diretrizes de saúde pública e segurança do coronavírus):

- Chowchilla Branch Library (300 Kings Ave., Chowchilla)
- Biblioteca do condado de Madera (121 N. G St., Madera)
- Biblioteca do condado de Merced (2100 O St. Merced)
- Escriturário do condado de Madera (200 W. Fourth St., Madera)
- Escriturário do condado de Merced (2222 M St., Merced)

Cópias impressas e eletrônicas do EIR / EIS Suplementar Final, juntamente com cópias eletrônicas dos relatórios técnicos associados, estão disponíveis para revisão durante o horário comercial nos escritórios da Autoridade em Sacramento e Fresno:

- 770 L St., Suite 620 MS-1, Sacramento
- 1111 H St., Fresno

Você também pode solicitar uma cópia eletrônica do EIR / EIS suplementar final ligando para (916) 324-1541.

Para visualizar o conteúdo do EIR / EIS suplementar final, visite [https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_supplemental\\_merced\\_fresno.aspx](https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_supplemental_merced_fresno.aspx)

## **O6. INFORME DE 13/08/2020**

**6.1** \* Em 17 de março de 2020, o Governador Newsom emitiu a Ordem Executiva N-29-20 sobre o surto de COVID-19. Esse pedido elimina o requisito de que um local seja disponibilizado para o público se reunir com o objetivo de observar e comentar na reunião.

A reunião do Conselho de Administração da Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia, marcada para 13 de agosto de 2020, será realizada via webinar e teleconferência. Os comissários participarão da reunião em locais remotos individuais. Os membros do público podem assistir online à reunião do conselho em hsr. Ca. Gov. Aqueles que desejam fazer comentários públicos devem se registrar no link abaixo. Depois de registrado, você receberá um e-mail de confirmação fornecendo opções de link e telefone para participar da reunião.

### **COMENTÁRIO PÚBLICO**

Para esta reunião, uma oportunidade para comentários do público sobre todos os itens da agenda e fora da agenda será fornecida no início da reunião. Normalmente, os comentários do público serão limitados a dois minutos por pessoa; no entanto, o presidente pode decidir encurtar ou prolongar os períodos de comentários do público, a seu critério. Os itens da agenda podem ficar fora de ordem.

\* "A" indica um item de "Ação"; "I" indica um item "Informações"; "C" indica o item "consentimento".

**1. Considere aprovar as atas da reunião da diretoria em 25 de junho de 2020**

**2. Atualização da Certificação Central Valley Wye**

**3. Relatório do Comitê de Finanças e Auditoria**

**4. Relatório do CEO**

### **6.2 California High-Speed Rail Authority Finance and Audit Committee Meeting Agenda**

\*EEm 17 de março de 2020, o governador Newsom emitiu a Ordem Executiva, N-29-20, a respeito do surto do COVID-19. Esta ordem remove a exigência de que um local seja

disponibilizado para o público se reunir para fins de observação e comentários na reunião.

A Reunião do Comitê de Finanças e Auditoria da Autoridade Ferroviária de Alta Velocidade da Califórnia em 13 de agosto de 2020 será conduzida via webinar e teleconferência.

### COMENTÁRIO PÚBLICO

Indivíduos que ligaram ou usaram o link do Zoom para fornecer comentários públicos serão chamados pelo moderador um por um. Esteja preparado para falar quando seu nome for chamado. Normalmente, os comentários públicos serão limitados a dois minutos por pessoa; no entanto, o presidente, a seu critério, pode decidir encurtar ou aumentar os períodos de comentários.

6.2.1 Considere a aprovação das atas da reunião da diretoria de 25 de junho de 2020

6.2.2 Atualização da Certificação Central Valley Wye

6.2.3 Relatório do Comitê de Finanças e Auditoria

6.2.4 Relatório do CEO

## **07. INFORME 15/08/2020**

A construção continua a crescer durante o verão, e você pode conferir em vídeos e imagens incríveis dos últimos avanços em nossas redes sociais.

Pela primeira vez, atingimos a marca de uma média de 1.000 trabalhadores no trabalho para a semana de 17 de julho, e eles estão trabalhando em coisas incríveis como o trabalho noturno de adicionar vigas enormes à estrutura do Viaduto Wasco.

Além disso, não deixe de ler sobre Yaqeline Castro, ex-aluna da UC Merced, ex-bolsista da Capital que agora trabalha para a Autoridade.

Você está seguindo nossa página no YouTube? Do contrário, você está perdendo vídeos de tempo decorrido de instalação noturna de vigas no Viaduto Wasco, imagens de drone de progresso em Poso Creek e Pond Road, webinar e outras informações excelentes sobre os últimos avanços no primeiro trem de alta velocidade daquele país. Fique por dentro das últimas novidades à medida que essas estruturas gigantescas ganham vida em mais de 30 locais de construção ativos!

College Fellowship abre caminho para emprego permanente em trens de alta velocidade. Por baixo de sorrisos rápidos e uma atitude tranquila, você encontrará a verdadeira Yaqeline.

Castro - uma jovem com uma mente afiada e a capacidade de fazer as coisas. Do Vale Central a Washington, D.C. e de volta à Califórnia, Yaqeline Castro, ex-aluna da UC Merced, ajuda a espalhar o conceito sobre ferrovias de alta velocidade como contato de divulgação e envolvimento do aluno.

Pela primeira vez, tivemos uma média de mais de 1.000 trabalhadores em canteiros de obras na semana que terminou em 17 de julho de 2020. Isso é um aumento de 149% em comparação com a semana que terminou em 10 de agosto de 2019, apenas um ano atrás! Confira BuildHSR.com para todas as últimas novidades sobre o andamento da construção, incluindo fotos de construção atualizadas que podem ser baixadas e compartilhadas.



*View Major Activity in the Central Valley*



College Fellowship abre caminho para emprego permanente em trens de alta velocidade



A construção continua a crescer

***Caro leitor, a partir do item oito a tradução ficará por sua conta para incentivá-lo a relembrar o curso de inglês que tu fizestes na juventude, ou o intercâmbio em algum país de língua inglesa e por ter de lançar este volume ainda durante a pandemia. Desculpem-me pela minha sinceridade.***

#### **8. INFORME 18/08/2020**

##### **Media Advisory: Board of Directors Road 27 Oversight Meeting**

**SACRAMENTO, Calif.** – Today the California High-Speed Rail Authority (Authority) announced that the September Board of Directors meeting will include a separate oversight meeting on the Road 27 construction issues and repair plan. The Road 27 construction project is located near Madera in the Construction Package 1 section.

The announcement comes after Acting Chairman Tom Richards toured the construction site Monday with CEO Brian Kelly and Board member Henry Perea.

“It is important to our Board that the public understands the issue that occurred, the path moving

forward,” said acting Chairman Tom Richards. “We want to be clear that the safety and integrity of this structure is a priority.”

- **When:** Thursday September 10, 2020
- **Where:** Virtual hearing (link to be provided with agenda)
- **Time:** TBD

Road 27 is one of 32 structures currently under construction along the first 119-miles of construction in the Central Valley. A stop work order was issued on the structure after corrosion was found on strands contained within two of the four girders that make up the 636-foot structure. A corrective action plan has been submitted, approved by the Authority and verified by an independent third-party engineer with extensive knowledge of issues of a similar nature. Pre-construction repair work is currently underway on the structure.

## 9. INFORME 25/08/2020

### **California High-Speed Rail Authority Releases Environmental Scoping Document for Los Angeles to Anaheim Project Section**

**Sacramento, Calif.** – Progress continues for Southern California high-speed rail. Today, the California High-Speed Rail Authority (Authority) issued a Revised Notice of Preparation (NOP) under the California Environmental Quality Act (CEQA), and a Revised Notice of Intent (NOI) under the National Environmental Policy Act (NEPA), for the 30-mile Los Angeles to Anaheim Project Section. The releases kick off a one-month formal scoping period to solicit input on additional facilities in the Cities of Colton and Barstow needed for project construction and operation.

As planned, the Los Angeles to Anaheim project section will travel along the BNSF Railway Company (BNSF) owned rail corridor between Los Angeles and Fullerton, which serves BNSF Railway’s Hobart and Commerce Intermodal Facilities. The corridor runs through an urban environment, with other existing rail operators – Amtrak, Metro link and BNSF – in the area.

In order to accommodate future high-speed rail service, and to do so in a manner that protects the ability of the current operators to make full use of the corridor during high-speed rail construction and operations, a portion of BNSF’s freight rail service will need to be relocated away from the Los Angeles to the Fullerton corridor. This will be accomplished with the environmental clearance and provision of new freight facilities in San Bernardino County, consisting of a new intermodal facility in Colton and staging tracks in Lenwood, an unincorporated area of San Bernardino County near Barstow.

In conjunction with the public review period for the document, the Authority invites the public to participate by attending virtual public scoping meetings. The meetings will provide an opportunity for the public to hear about the Revised NOP/NOI and provide comment. Comments received will be reviewed and responded to as required by law.

Written comments on the scope of the Los Angeles to Anaheim Project Section Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement should be provided to the Authority by Thursday,

Sept. 24.

Due to public health and safety requirements concerning the coronavirus (COVID-19), the Los Angeles to Anaheim Project Section public scoping meetings will occur online and/or as teleconference meetings only. Please check the Authority's website ([www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)) for more information. Public scoping meetings are scheduled for the following dates and times.

Virtual Scoping Meeting #1 is scheduled on:  
Thursday, Sept. 10, 2020, 5 p.m.-7:30 p.m. PST  
Spanish presentation starts at 6:30 p.m. PST  
Log on at [www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)

Virtual Scoping Meeting #2 is scheduled on:  
Saturday, Sept. 12, 2020, 10 a.m.-12:30 p.m. PST  
Spanish presentation starts at 11:30 a.m. PST  
Log on at [www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)

The Authority is issuing this document as lead agency under CEQA and under NEPA pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding (MOU) effective as of July 23, 2019, between the State of California and the Federal Railroad Administration (FRA) under a program commonly known as NEPA assignment (the MOU assigned FRA's NEPA responsibilities for the project to the State of California). The Authority is the lead agency under CEQA, and under NEPA pursuant to the MOU.

There are several ways to submit a comment on the scope of the Los Angeles to Anaheim Project Section, including:

- At the scoping meetings detailed above
- Call the Los Angeles to Anaheim hotline, 877-669-0494, and leave your comment on the voicemail
- Online via the Authority's website ([www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov))
- Via email at [los.angeles\\_anaheim@hsr.ca.gov](mailto:los.angeles_anaheim@hsr.ca.gov) with the subject line "Los Angeles to Anaheim Revised NOP/NOI Comment"
- Via mail at the address below:

Attn: Los Angeles to Anaheim Revised NOP/NOI California High-Speed Rail Authority, 770 L Street, Suite 620, Sacramento, CA 95814

#### 10. INFORME 26/08/2020

## **PHOTO RELEASE: Newly Constructed Overpass Opens to Traffic On Avenue 15 in Madera County**

**Madera County, Calif.** – The California High-Speed Rail Authority today announced the opening of a newly constructed overpass on Avenue 15 in Madera County that will allow traffic to travel

over the existing BNSF railroad tracks and the future high-speed rail system. With construction activity increasing across the Central Valley, more workers are being dispatched to the project. Currently, more than 4,300 construction jobs have been created, with 3,000 of those jobs being filled by Central Valley residents.

“The opening of the Avenue 15 overpass also marks the completion of the third high-speed rail grade separation for Madera County,” said Garth Fernandez, interim Central Valley Regional Director. “This is an effort toward safety in the Central Valley and continued signs of construction progress for the high-speed rail project.”

The Avenue 15 overpass is located between State Route 99 and Road 32 and is more than 278 feet long, 42 feet wide and reaches 40 feet at its highest point.





“The completion of this overcrossing is a great step forward toward a positive working relationship with High-Speed Rail and Madera County,” said Brett Frazier, Madera County Supervisor. “We see the benefits of this and other projects in Madera County and are working closely with High-Speed Rail to collaborate and effect a mutually beneficial solution to any present and future projects.”

Several Central Valley small businesses took part in constructing the new grade separation including Becho, Inc., Landavazo Bros., Inc. Martinez Steel Corporation, Oliveira Fence, Inc., McCormick Biological, Inc., Avison Construction, Inc., Con-Fab California, Valverde Construction, Inc. and Safety Striping Service, Inc.

This project is part of Construction Package 1, the first 32-mile construction area that stretches from Avenue 19 in Madera County to East American Avenue in Fresno County. There are currently 32 active construction sites from Madera to Kern counties, with nearly 500 certified small businesses working to build the Central Valley segment.

# ANEXO

## Regional Newsletters

### August 2020 Statewide Newsletter



#### Closing in on 1,100 Weekly Workers... and Counting

Heading into Labor Day weekend, we are proud of the hard-working men and women helping to bring high-speed rail to California. This June, we announced that more than 4,000 construction jobs have been created at the more than 32 active construction sites along the system's first 119 miles of the high-speed rail project...and that number keeps growing! Over the past year and a half, we have quadrupled the number of workers dispatched to our construction sites, averaging more than 1,100 workers weekly at sites in July, a 149% increase compared to August 2019, just one year ago. Please join us in recognizing the hard work of American laborers that help with the development, growth and prosperity of our country. Check out the Authority's most recent [construction update](#)[Opens in new window](#).



## August 2020 CEO Report

### *Los Angeles Union Station Update*

**Funding Plan:** At the April 2020 Board of Directors meeting, the Board approved the Funding Plan for Phase A of the Los Angeles Union Station Project – referred to as “Link US.” The Funding Plan directs \$423.3 million in Proposition 1A bond funds to the project, which has a total Phase A budget of \$950.4 million. The Authority is now working with LA Metro to develop a Project Management Funding Agreement, which we will bring to the Board for approval.

**Change in Procurement Status:** On July 10, LA Metro notified industry that it will cancel its current Request for Qualifications (RFQ) and re-issue the RFQ with a revised Construction Manager/General Contractor (CM/GC) integrated delivery approach for the project. Specifically, Metro is changing from a “not to exceed price” to a more traditional approach similar to the one that the Authority used in delivering the State Route 99 Realignment Project in the Central Valley. Authority staff have discussed this change with LA Metro staff, who have indicated this change is warranted given COVID-19, financial, and other considerations. The Project Budget is expected to stay the same, and the Authority’s funding contribution remains capped at the \$423.3 million in Proposition 1A funds and \$18.7 million in planning funds.

### *Palmdale to Burbank Preferred Alternative Adjustment*

In November 2018, the Board of Directors identified a Preferred Alternative for the 41-mile segment of the Phase 1 system between the Palmdale Transit Center and the Burbank Airport Station in Southern California. For environmental review and planning purposes, we refer to this project section as “Palmdale-to-Burbank.” The Preferred Alternative included a direct impact on Una Lake, a body of water near Palmdale.

After consultation with the United States Environmental Protection Agency (USEPA) and the United States Environmental Protection Agency, under the authority delegated to the CEO by the Board, I approved an amendment to the Preferred Alternative adopted in 2018 to achieve the objective of avoiding impacts to Una Lake.

Staff is continuing to advance the environmental work and the Draft Environmental Impact/Statement (EIR/EIS) will be issued for public comment in 2021.

A link to the PowerPoint presentation associated with this topic can be found here: [PowerPoint: Palmdale to Burbank Amendment to the Preferred Alternative](#).

### *Construction/Program Updates*

I am pleased to provide two updates on program advancements.

**Agreement with Madera County:** Staff recently completed an agreement with Madera County related to the fulfillment of the Authority’s commitment to remediating construction impacts to local roads and the County immediately opening several roads where work has recently been completed work (at Avenues 7, 10 and 15) and accepting ownership and maintenance obligations for all completed structures at Avenues 7, 8, 10,11 and 15. Avenues 8 and 11 are currently open to the public. The opening of these roads allows additional work to progress on our project.

**Collaborating with “Fresno Works” to Secure Maintenance of Way Site:** As we build out the full Phase 1 system connecting San Francisco to Los Angeles/Anaheim, we anticipate requiring three separate Maintenance of Way Facilities to support the system. In the Fresno-Bakersfield Final EIR/EIS approved by the Board of Directors in 2012, the Authority identified and environmentally cleared the first of these sites just south of downtown Fresno. The site will also contain the Operational Control Center (OCC), a temporary trainset acceptance testing and certification facility and will include training classrooms and support equipment, such as simulators.

Our Central Valley staff is working closely with Board Member Perea and a group of business and local government representatives in Fresno known as “Fresno Works” to secure the site for these activities and to preserve a local investment of \$25 million to accelerate infrastructure improvements to the site and help ready it for future job-generating activities. These facilities are proposed to be constructed by the Track and Systems contractor that we are currently in the process of procuring. As part of this procurement process, the Authority is required to instruct the bidders where these facilities will be located.

### *Look-Ahead Issues*

The Board of Director’s September meeting will have a full agenda of both action and informational items, including:

- Action: Central Valley “Wye” Final Supplemental EIR/EIS
- Update: Environmental Schedules for all remaining Phase 1 project sections (San Francisco – Los Angeles/Anaheim)
- Presentation: Intrusion Protection Barrier (IPB) Safety Requirements for the Central Valley Construction Packages (CP 1, CP 2-3 and CP 4)
- Discussion: Procurement Process/Options for the Rail Delivery Partner (RDP) Contract

To view the August 2020 CEO Report in its entirety, visit [https://hsr.ca.gov/about/board/ceo\\_report.aspx](https://hsr.ca.gov/about/board/ceo_report.aspx).



#### Governor Gavin Newsom Announces High-Speed Rail Board Appointments

Nancy C. Miller of Sacramento and Lynn Schenk of San Diego have been reappointed to the California High-Speed Rail Authority Board of Directors; Anthony C. Williams of Orange has been appointed to the California High-Speed Rail Authority Board of Directors. Read more about these appointees at the [website](#) Opens in new window for the Office of Governor Gavin Newsom.



#### Environmental Progress Update

The Authority kicked off 2020 with an ambitious schedule to issue several environmental documents that are part of the process of identifying the final route of the high-speed rail line from San Francisco down to the Los Angeles/Anaheim area.

Starting in February, we issued the Bakersfield to Palmdale Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS), and in April, we issued the San Jose to Merced Draft EIR/EIS document. Those comment periods have closed, with final documents due out next year. Currently out on the street for public review and comment are the Burbank to Los Angeles EIR/EIS and the San Francisco to San Jose EIR/EIS documents, with their comment periods closing at the end of August and early September respectively.

At the same time we started issuing the documents, the COVID-19 pandemic was taking hold, and we had to adjust to the new normal along with so many others. To support this effort, we have held dozens of virtual open houses and meetings to make sure the public has an opportunity to view the documents, speak with the experts, and provide their feedback on the routes and potential impacts to their communities.

One of most significant environmental actions will be happening in September at the Board of Directors meeting. At that meeting, the Board will be asked to take action on the Central Valley “Wye” Final Supplemental EIR/EIS, which has currently been published. At that same meeting, we will also be providing an update on the environmental schedules for all remaining Phase 1 project sections (San Francisco – Los Angeles/Anaheim).

Although COVID-19 has changed the way we do business, we remain committed to completing all environmental review work by the end of 2022, allowing us to meet our federal grant requirements and ensuring that these project sections are ready so we can move forward on construction as soon as possible when additional funds become available.

#### [UC Davis Policy Institute Welcomes High-Speed Rail Executives](#)

Members of the California High-Speed Rail Authority (Authority) executive team chatted with leaders of the University of California, Davis (UC Davis) Policy Institute for Energy, Environment and the Economy as part of the [Policy and Popcorn eventOpens in new window](#). The event is hosted at UC Davis about twice a month, bringing together policy leaders from around California to connect with UC Davis students and affiliates in policy conversations with popcorn snacks. Organizers of the event rose to the occasion when COVID-19 caused universities to cancel many events. In a quick transition to a virtual platform, UC Davis leaders created an online space for the campus community to engage with the Authority’s executive team – minus the popcorn.

Starting off the event, the Authority’s CEO Brian Kelly gave a statewide overview of high-speed rail in California and the guiding principles that the Authority follows. The presentation continued with CFO Brian Annis discussing funding sources for the California High-Speed Rail program and some of the complexities associated with funding the project. To close the presentation, Chief of Communications Melissa Figueroa highlighted ways for students to stay engaged with the high-speed rail project through [student chaptersOpens in new window](#), newsletters and social media.

Leaders of the UC Davis Policy Institute closed the event by asking, “What research questions do you think the research community should be asking?” Captivated with the question – the executive team discussed the need to research the transformative effects that electric high-speed passenger rail brings to communities through jobs, sustainability benefits to the environment and connecting California’s regions. Above all, the question highlighted an important point – academic communities are a vital part of high-speed rail development in California.

If your university and/or college group would like to engage with the Authority through

presentations, panels, webinars or student gatherings – sign up for a presenter through the [Speakers Bureau](#).



### Southern California Updates

While high-speed rail construction progress continues in the Central Valley, in Southern California progress on completing the project’s environmental documents is also moving forward.

Since late 2019, the Authority has made steady progress in advancing environmental work, with the goal of having the entire system between Los Angeles/Anaheim to San Francisco fully cleared by the end of 2022.

As part of that clearance process, the Southern California segment has been divided into four smaller sections: Bakersfield to Palmdale, Palmdale to Burbank, Burbank to Los Angeles, and Los Angeles to Anaheim.

For the Bakersfield to Palmdale project section, the public review period for the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) closed on April 28. The high-speed rail Authority is now reviewing comments received from the public and will respond to those comments in a final EIR/EIS issued in 2021.

Given the restrictions placed on public gatherings and meetings with the COVID-19 pandemic, the Authority has refocused outreach efforts to digital, virtual, telephone and traditional mail outreach efforts.

For the Burbank to Los Angeles project section, numerous online public meetings have been held for the Draft EIR/EIS, which was released on May 29 and followed by two public comment extension periods (extending the total public comment for the section to 94 days). This period ends on August 31.

During this extension, Authority staff has continued to conduct outreach, offering online Authority-staffed office hours, telephone town halls and virtual meetings. While an August 19

Telephone Townhall reached more than 3,100 residents to answer questions and inform them on the environmental process, an August 25 online grade separation meeting provided further information about the program, with a focus on a proposed Main Street Grade Separation. Held at the request of local legislative representatives, extensive outreach was performed to ensure residents were aware of the opportunity to participate. Details are available at [www.meethrsocal.org](http://www.meethrsocal.org) Opens in new window.

For the Los Angeles to Anaheim project section, a revised Scoping Period began August 25. This will allow the Authority to make changes in the original environmental documents to include work that needs to take place to accommodate future growth in the project corridor.

The Los Angeles-Anaheim high-speed train corridor will travel along the BNSF-owned rail corridor between Los Angeles and Fullerton, which serves BNSF's Hobart and Commerce Intermodal Facilities. In order to accommodate high speed rail service in the future, as well as provide for growth of existing passenger rail services, it is necessary to relocate a portion of freight rail service away from the Los Angeles to Fullerton corridor. This will be accomplished with the construction of new freight facilities in San Bernardino County, to support freight operations in Southern California.

The facilities are proposed to be located in Colton and in the Barstow area. The Colton Intermodal Facility will process some of the freight trains that were destined for the Los Angeles to Fullerton corridor to allow for continued efficient movement of freight in the region. The Lenwood Staging tracks will serve as a holding area for some of the freight trains destined for the Los Angeles to Fullerton corridor, until there is room in the corridor to accommodate them.

Virtual scoping meetings are being scheduled for September, so the public will have a chance to learn more about these changes. Details will be posted at [www.meethrsocal.org](http://www.meethrsocal.org) Opens in new window



Los Angeles Union Station Rail Partners Take Innovative Steps to Cope with COVID-19

Union Station, the transportation hub for Southern California nestled in downtown LA, was bustling with rail riders in January of this year and rail service is still moving through the station but with limited schedules and a greatly reduced ridership for Metro (Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority), and Metrolink (Southern California Regional Rail Authority).

Innovative measures have been incorporated by Metro and Metrolink to enhance and support the basic safety requirements for passengers to wear a mask and socially distance and ensure clean interior surfaces on a train.

Metro has deployed Customer Ambassadors to help passengers comply with the requirement to wear a mask and encourage safe riding. Licensed mask vendors who sell masks and hand sanitizer are in place at some Metro stations. Los Angeles Union Station's popular Summer Events dance and music series now plays to a virtual audience.

Metrolink has introduced electrostatic sprayers that apply nontoxic disinfectant on all areas of passenger cars every day and doubled the number of hand sanitizer stations available to two in every car on every train. An enhanced cleaning crew conducts a daily and nightly deep train cleaning routine which includes disinfecting high touchpoint surfaces such as doors, restrooms, headrests, armrests, handrails, tables and trash areas. Train Tracker is Metrolink's new online way to track the status of your train and tells the passenger how full the train is to help them determine if it's feasible to socially distance.

It's all aboard during COVID-19 at Metro and Metrolink for a safe and socially distanced ride.



Dean's Certified Welding Torches Quality Welds Along High-Speed Rail Alignment

Even in the era of COVID-19, Dean's Certified Welding Inc. shows no signs of easing up. That's thanks in large part to a solid foundation laid nearly a half century ago by the firm's original President and CEO Mike Dean.

"If you do what you say you're going to do, and you do a good job, you can't hardly fail," said Dean, who launched the firm in 1973. "It's really been kind of a fairy-tale story."

The firm has evolved though the years. Initially, it started supplying field pipe welding to local Carlsbad tomato farmers. It built up one welder at a time over the decades and the Temecula-based firm currently employs about 60 California-based workers.

"We've had guys retire out of the company after 30 years," said Dean, lamenting the ongoing struggle of finding and keeping skilled welders. "When people stick around for years and years like that, it means you've treated them right, taken care of them."

Read more about Dean's Certified Welding in the Small Business Newsletter at [https://www.buildhsr.com/flipbook/vol\\_08\\_issue\\_03/default.html#page=6](https://www.buildhsr.com/flipbook/vol_08_issue_03/default.html#page=6) Opens in new window



### UCLA, Authority Partner to Conduct Essential Earthquake Research

The question often arises, is it possible to build high-speed rail up through the San Gabriel mountains into the Los Angeles Basin and down through the Pacheco Pass to the Northern end of the State through active earthquake faults? The UCLA Natural Hazards Risk and Resiliency Research Center (NHR3) informs designers globally with research to increase efficiency, lower risk and increase safety when building on earthquake faults. The NHR3 has contracted with the Authority to provide critical earthquake resiliency research for the construction of high-speed rail through diverse California terrains. Yousef Bozorgnia, Professor of Civil and Environmental Engineering at UCLA, looks with excitement and optimism to the partnership between the California High-Speed Rail Authority (Authority) and UCLA that will not only support the

construction of high-speed rail in California, but also inform a global audience of infrastructure designers.

Read more about the UCLA and Authority partnership in an interview with Professor Bozorgnia in the [Small Business Newsletter](#) at [https://www.buildhsr.com/flipbook/vol\\_08\\_issue\\_03/default.html#page=12](https://www.buildhsr.com/flipbook/vol_08_issue_03/default.html#page=12) Opens in new window

## VIDEO

HSR: A Clean, Connected California

<https://www.youtube.com/watch?v=eBVw3a2dwmE&t=38s>

## THE END

**AGRADEÇO a VOCÊ LEITOR**

**POIS se CHEGOU até AQUI é POR QUE**

**ENTENDEU o OBJETIVO DESTES.**

**UM GRANDE ABRAÇO.**

**EMERSON MELO**