

修订版《意向通知》
(公布在《联邦公报》上)

加州高速铁路管理局

加利福尼亚州加州高速铁路系统洛杉矶至阿纳海姆项目段《环境影响说明书》

机构：加州高速铁路管理局（根据 NEPA 规定的任务）

行动：修订了《意向通知》以编制《环境影响说明书》

摘要：作为联邦铁路管理局（以下简称为“FRA”）根据 NEPA 规定的任务（2019 年 7 月）的联邦牵头机构，加州高速铁路管理局（以下简称为“管理局”）正在发布本通知，以通知其他联邦、州、地方和部族机构以及公众，根据相关的州法律和联邦法律，特别是根据《加州环境质量法》（以下简称为“CEQA”）和《国家环境政策法》（以下简称为“NEPA”），管理局打算修订本管理局提议的加州高速铁路（以下简称为“HSR”）系统从加州洛杉矶市洛杉矶联合车站（以下简称为“LAUS”）至加州阿纳海姆市阿纳海姆地区交通联运中心（以下简称为“ARTIC”）的洛杉矶至阿纳海姆项目段的联合项目级《环境影响报告》（以下简称为“EIR”）和项目级《环境影响说明书》（以下简称为“EIS”）的分析范围。

FRA 于 2007 年 3 月 15 日在《联邦公报》上公布了《意向通知》（以下简称为“NOI”）(72 FR 12250)。自该 NOI 公布以来，管理局已确定提议的 BNSF 科尔顿联运设施部分（以下简称为“科尔顿部分”）和 BNSF 伦伍德分段轨道部分（以下简称为“伦伍德部分”）作为 HSR 系统洛杉矶至阿纳海姆项目段的必要部分。发布本修订版 NOI 是为了征求更多的公众意见和机构意见，以纳入涉及科尔顿部分和伦伍德部分的洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 范围的制定。管理局及其代表在开展外联活动期间收到的公众意见将在编制联合 EIR/EIS 时予以考虑。2007 年的范围界定和环境开发过程仍然有效；在制定 EIR/EIS 草案时将利用 2007 年和自 2007 年以来获得的信息，并通过本额外的范围界定获得的信息作为补充。本修订版 NOI 中所包含的大部分信息与 2007 年 NOI 中所包含的信息相同，但在本文中做了重复，以方便查阅。

本项目适用的联邦环境法要求的环境评估、咨询和其他行动正在由或已经由加利福尼亚州根据 23 U.S.C. 327 及 FRA 和加利福尼亚州执行的于 2019 年 7 月 23 日签署的《谅解备忘录》进行。

日期：如下文所述，应在 2020年9月24日 之前向管理局提供关于洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 的范围的书面意见。公众范围界定会议安排在以下日期和时间。管理局希望这些会议通过网络研讨会或其他虚拟途径举行（有关最新信息，请查阅 www.hsr.ca.gov）。范围界定会议对洛杉矶至阿纳海姆项目段的任何地理区域的参与者开放。

- **虚拟范围界定会议 1：**2020 年 9月10日，星期四，下午 5:00 - 下午 7:30
- **虚拟范围界定会议 2：**2020 年 9月12日，星期六，上午 10:00 - 中午 12:30

地址：为响应本修订版 NOI 而产生的关于洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 的范围的书面意见，应发送至：Los Angeles—Anaheim, California High-Speed Rail Authority, 770 L Street, Suite 620, MS-2, Sacramento, CA 95814。收件人：环境事务署署长 Mark McLoughlin，或通过主题为“洛杉矶至阿纳海姆项目段 HSR”的电子邮件发送至：LosAngeles_Anaheim@hsr.ca.gov。还可通过上述公众范围界定会议口头提出意见。

补充信息：

管理局于 1996 年由加利福尼亚州立法机构设立，并经法规授权和指示，负责规划建立一个提议的与其他公共交通运输服务充分配合的全州 HSR 网络。FRA 负责监督铁路运营的安全，包括任何提议的高速地面交通运输系统的安全。FRA 还负责管理“高速城际客运铁路项目”，并为资助加州 HSR 系统向加州提供了 34.8 亿美元的赠款。

2005 年，管理局和 FRA 完成了提议的加州高速铁路系统（全州方案 EIR/EIS）的最终方案 EIR/EIS，作为一级环境文档。全州方案 EIR/EIS 确定了 HSR 系统的目的和需求，分析了 HSR 备选方案，并将其与无项目备选方案和模态备选方案（涉及扩大机场、高速公路和常规铁路以满足该州未来的交通运输需求）进行了比较。管理局根据 CEQA 认证了全州方案 EIR，并批准了提议的 HSR 系统，FRA 根据 NEPA 针对全州方案 EIS 发布了《决策记录》。管理局和 FRA 作出了以下一级程序化决策：选择 HSR 备选方案，用于在加利福尼亚州北部主要城市中心萨克拉门托和旧金山湾区之间的城市间旅客周转，通过中央山谷，到南部的洛杉矶和圣地亚哥市；选择非常高速、电气化的钢轮钢轨技术；

选择某些一般路线走廊和一般车站地点，以便在二级环境文档中更详细地研究，包括 LAUS 和 ARTIC 之间的走廊；并采取了程序化缓解战略和设计做法。

此 EIR/EIS 是 HSR 系统各段的若干二级环境文档之一。它是根据环境质量理事会（以下简称为“CEQ”）条例 (40 CFR § 1508.28) 和加州 CEQA 准则 (Cal. Code Regs. tit.14, § 15168[b])，参考全州方案 EIR/EIS 分级和纳入的。分级确保洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 建立在以前为全州方案 EIR/EIS 准备并纳入的所有工作的基础上。管理局和 FRA 以前曾于 2007 年春季对洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 进行过范围界定。FRA 于 2007 年 3 月 15 日在《联邦公报》上公布了 NOI (72 FR 12250)。管理局举行了三次范围界定会议：2007 年 4 月 5 日在洛杉矶，2007 年 4 月 11 日在阿纳海姆，2007 年 4 月 12 日在诺沃克，就该项目征求机构和公众的意见。除了正式的范围界定会议外，管理局一直保持与公共机构不断联系，并在项目开发过程中始终让公众参与以提供意见。在项目的备选方案分析过程阶段，管理局在 2010 年至 2015 年期间举行了七次社区会议，并在 2017 年举行了四次机构会议。管理局在 2016 年至 2018 年期间举行了 11 次公开会议，以征求公众对该项目的意见。

根据 23 U.S.C. 327，FRA 和加利福尼亚州执行了一项于 2019 年 7 月 23 日签署的《谅解备忘录》，根据该备忘录，加利福尼亚州通过加利福尼亚州运输局和管理局，已承担了 FRA 根据 NEPA 和其他联邦环境法为设计、建设和运作加州 HSR 系统所必需的项目承担的责任，包括洛杉矶至阿纳海姆项目段及任何附属设施（包括但不限于电气互连和网络升级）。因此，管理局是项目发起人和牵头联邦机构，负责确保洛杉矶至阿纳海姆项目段遵守 NEPA 和其他联邦环境法。

洛杉矶至阿纳海姆项目段走廊穿过狭窄和受限的城市环境，与该地区的其他现有铁路运营商共存，包括国家铁路客运公司 (Amtrak)、Metrolink（由南加州地区铁路管理局管理）、联合太平洋铁路和 BNSF 铁路运营的列车。预计的累计客运量（通勤柴油和电动 HSR）和货运列车数量需要在走廊外部增加额外设施，以在项目建设和运作期间维持现有和预期的货运和客运列车运营。自 FRA 公布最初的 NOI 以来，管理局已确定了位于 HSR 走廊外的科尔顿部分和伦伍德部分为洛杉矶至阿纳海姆项目段的必要部分，这些部分需要在项目建设期间保持现有水平的货运和客运列车表现，并在走廊内项目运作期间容纳目前预计的货运和客运增长。

管理局发布本修订版 NOI 是为了征求更多的公众意见和机构意见，以纳入涉及科尔顿部分和伦伍德部分的洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 要解决的问题的范围。

此洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 的编制将涉及制定初步工程设计和评估与 HSR 系统（包括沿以前选定的洛杉矶至阿纳海姆项目段走廊位于 LAUS 和 ARTIC 之间的轨道、附属设施和车站，以及科尔顿部分和伦伍德部分）的建设、运作和维护有关的环境影响。

洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 遵守 CEQA 和 NEPA，以及其他适用的法规、条例和行政命令，包括（但不限于）《清洁空气法》、《清洁水法》、1966 年《国家历史保护法》第 106 节、1966 年《运输部法》第 4(f) 节、《濒危物种法》和第 12898 号行政命令（解决少数族裔和低收入群体环境正义的联邦行动）。

实施加州 HSR 系统洛杉矶至阿纳海姆项目段是一项联邦工程，有可能影响历史遗迹。因此，它必须遵守 1966 年《国家历史保护法》第 106 节的要求。根据历史保护咨询委员会颁布的条例 36 C.F.R. part 800，管理局打算在编制洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 时配合遵守 1966 年《国家历史保护法》第 106 节，并从以符合 36 C.F.R. 800.8 规定的标准的方式确定咨询方开始。根据 FRA、历史保护咨询委员会、加利福尼亚州历史保护官员和管理局之间的《程序化协定》，如 36 C.F.R. 800.4(b)(2) 所规定，正在分阶段审查对历史遗迹的影响。

该洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 将审查 HSR 项目备选方案，以及无行动备选方案。此项目级 EIR/EIS 将描述具体地点的环境影响，将确定具体的缓解措施以应对这些影响，并将纳入避免和尽量减少潜在不利环境影响的设计做法。管理局将评估提议的具体地点项目的地点特点、规模、性质和时间，以确定这些影响是否可以避免或缓解。该 EIR/EIS 将确定和评估 HSR 系统的建设、运作和维护的影响。有关此 HSR 环境评估过程的信息及文档，可通过管理局的互联网网站查阅：<https://www.hsr.ca.gov/>。

目的和需求：

对 HSR 系统的需求直接与加州未来 20 年及以后的预期人口增长和城际旅运需求增加有关。随着旅运需求的增加，加州高速公路和机场的拥堵情况日益严重，造成的旅运延误也会增加。此外，交通运输系统将随着旅运需求的增加而变得不那么可靠，这将对加州大都市地区及其周边地区的经济、生活质量和空气质量产生负面影响。服务于城际旅运市场的城际高速公路系统、商用机场和常规客运铁路目前在满负荷或接近满负荷的情况下运行，并将需要大量公共投资进行维护和扩充，以满足现有需求和未来增长。

全州 HSR 系统的目的是提供一个可靠的高速电动列车系统，将该州的主要大都市地区连接起来，并提供可预测和一致的旅运时间。另一个目标是提供与商用机场、公共交通和高速公路网的接口，并以对加州独特的自然资源敏感和保护的方式，缓解现有交通运输系统的能力限制，因为加州的城际旅运需求在增加。

备选方案：

洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 将考虑无行动备选方案和 HSR 项目备选方案。

无行动备选方案：

无行动备选方案被定义为评估 HSR 项目备选方案的基线。无行动备选方案代表了该地区的交通运输系统（高速公路、航空和常规铁路），就像它目前存在的那样，以及就像在完成目前计划在 2040 年之前资助和实施的方案或项目之后会存在的那样。无行动备选方案基于到 2040 年对城际交通运输系统的规划和资助改善，界定了洛杉矶至阿纳海姆项目段走廊现有和未来的城际交通运输系统。

HSR 项目备选方案：

管理局将 HSR 系统设想为电动、高速、钢轮钢轨技术，将采用最新技术、安全、信号传递和自动列车控制系统，大约 800 英里长。洛杉矶至阿纳海姆项目段路线是由管理局和 FRA 为了进一步项目级研究采用全州方案 EIR/EIS 选定的，并将洛杉矶-圣地亚哥-圣路易斯奥比斯波 (LOSSAN) 铁路走廊作为可行的路线选择，以及在 LAUS 与现有 LOSSAN 铁路走廊之间进行连接。HSR 系统的洛杉矶至阿纳海姆项目段将在洛杉矶的 LAUS 和阿纳海姆的 ARTIC 之间延伸约 30 英里。此项目段的 HSR 路线将跨越洛杉矶、弗农、贝尔、科默斯、蒙特贝洛、皮科里韦拉、圣菲斯普林斯、诺沃克、拉米拉达、比埃纳帕克、富勒顿和阿纳海姆等城市，以及被称为西惠蒂尔的洛杉矶县的未合并地区。

考虑到旅运时间、列车速度、成本、当地进出时间、与其他交通运输方式的可能连接、客流量潜力、沿线人口和主要目的地的分布以及当地规划的限制/条件，车站地点方案是由管理局和 FRA 为了进一步项目级研究采用全州方案 EIR/EIS 选定的。在洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 中评估的可能车站地点包括：洛杉矶市 LAUS；诺沃克市和圣菲斯普林斯市诺沃克/圣菲斯普林斯交通运输中心；富勒顿市富勒顿交通运输中心；以及阿纳海姆市 ARTIC。

管理局于 2005 年为了进一步项目级研究在洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 中选定的 LOSSAN 走廊路线是一条共享的走廊，它位于外置的城市环境中，承载着跨一系列铁路运营商的客运和货运业务。管理局建议在 BNSF 铁路拥有的通行权范围内为 HSR 和其他客运列车业务建设更多的轨道。然而，在这种受限和复杂的交通运输环境中，即使为 HSR 和其他客运列车业务建设和运营更多的轨道，也将妨碍雷东多枢纽和富勒顿枢纽之间的客运和货运干线达到计划的累计干线客运量和货运量。因此，为适应雷东多枢纽和富勒顿枢纽之间的 HSR 建设活动，以及容纳 LOSSAN 走廊的 2040 年预计累计客运量和货运量，EIR/EIS 将评估位于主 LOSSAN 铁路走廊外部的其他设施。这些设施将充分缓解潜在的拥堵，从而使客运量和货运量达到 2040 年预计累计水平和准点率，并且将包括伦伍德分段轨道（以下简称“伦伍德部分”）和科尔顿联运设施（以下简称“科尔顿部分”）。

伦伍德部分需要作为 LOSSAN 走廊外部和东部的一个新的货运列车分段轨道设施，以允许货运列车在走廊外部和东部进行分段或暂停，从而在走廊铁路活动中提供窗口，以适应项目建设。此外，在项目运作阶段，将需要在走廊外部和东部运营一个新的分段轨道设施，以便为走廊的日常维护提供足够的服务窗口。它将包括以下主要内容：分段轨道、分段轨道引线、循环和道路改造以及公共设施改造。伦伍德部分的地点一般位于加州巴斯托市和圣贝纳迪诺县未合并地区内沿现有的 BNSF 主线轨道以及加州 58 号公路 (SR-58) 的南部和西部。

科尔顿部分将需要容纳 LOSSAN 走廊无法容纳的未来货运列车数量（平均每天 10 列货运列车），因为未来的大量 HSR 和其他客运列车使用 LOSSAN 走廊会导致该走廊无法容纳这些货运量。它将包括以下主要内容：联运铁路站场、分段轨道引线、循环和道路改造以及公共设施改造。科尔顿部分位于加州圣贝纳迪诺县的西南部，大部分位于该县

的未合并地区内，其余部分主要位于科尔顿市，该地点南部的一小部分延伸至大露台市。科尔顿部分一般位于 10 号州际公路和联合太平洋铁路以南，圣安娜河以北。

伦伍德部分和科尔顿部分都需要在 HSR 项目备选方案下实施 HSR 服务，从而解决 LOSSAN 走廊 LAUS 和富勒顿之间可能的货运和客运铁路拥堵问题。

可能的影响：

EIR/EIS 过程的目的是在公共环境中探讨提议的项目对物理、人类和自然环境的影响。管理局将继续针对 HSR 系统的建设和运作对环境、社会和经济的影响进行分级评估。要处理的影响主题包括：交通运输；空气质量和温室气体；噪音和振动；电磁场和电磁干扰；公共设施和能源；生物和水生资源；水文和水资源；地质、土壤、地震活动和古生物资源；危险材料和废物；安全和安保；社会经济和社区；车站规划、土地利用和开发；农业农田和林地；公园、休闲和开放空间；美学和视觉质量；文化资源；区域增长；以及环境公正。将确定和评估避免、尽量减少和缓解所有不利影响的措施。

范围界定和意见：

管理局以前曾为洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 进行了范围界定，并确定了洛杉矶至阿纳海姆之间的 HSR 客运铁路走廊 HSR 项目备选方案的首选方案。自公布 NOI 和确定首选方案以来，管理局已将科尔顿部分和伦伍德部分确定为 HSR 系统洛杉矶至阿纳海姆项目段的必要部分。管理局发布本修订版 NOI 是为了征求更多的公众意见和机构意见，以纳入涉及科尔顿部分和伦伍德部分的洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 范围的制定，并告知公众，管理局在编制联合 EIR/EIS 时将考虑收到的公众意见和机构意见。请所有感兴趣的机构、美洲土著部落和公众就本修订版 NOI 所述的额外范围内容提出意见和建议，以确保与提议的行动和所有合理备选方案有关的所有问题得到处理。特别是，管理局有兴趣确定是否有环境关切领域可能在项目级别产生影响。为响应本修订版 NOI，请具有管辖权的公共机构向管理局通报每个机构适用的许可和环境评估要求，以及与该机构与提议项目有关的法定责任相关的环境信息的范围和内容。目前，地面运输委员会和美国陆军工程兵团正作为合作机构参与编制 EIS。作为州和联邦环境评估范围界定过程的重要组成部分，已安排举行公众范围界定会议。本修订版 NOI 中上述的范围界定会议也将在当地公布，并列入其他公众通知。