

의향서 개정안  
(연방 관보 게시)

## 캘리포니아주 고속철도청(CALIFORNIA HIGH-SPEED RAIL AUTHORITY)

### 캘리포니아주 고속철도 시스템, 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션의 환경적 영향 기술서

담당 기관: 캘리포니아주 고속철도청(California High-Speed Rail Authority) (NEPA Assignment)

조치: 환경적 영향 기술서 준비를 위한 의향서 개정안

**요약:** 연방철도국(Federal Railroad Administration, FRA)의 NEPA Assignment(2019년 7월)를 수행하는 연방 주도 기관인 캘리포니아주 고속철도청(고속철도청)은 특히 캘리포니아주 환경품질법(California Environmental Quality Act, CEQA)과 미국환경정책법(National Environmental Policy Act, NEPA)과 같은 관련 주 및 연방 법률을 준수하기 위해 다른 연방, 주, 지방, 부족 기관 및 일반인에게 캘리포니아주 로스앤젤레스시의 로스앤젤레스 유니언 스테이션(LAUS)에서 캘리포니아주 Anaheim 시의 애너하임 지역 복합운송센터(ARTIC)까지의 구간과 관련하여, 고속철도청이 제안한 캘리포니아주 고속철도(HSR) 시스템의 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션에 대한 통합 프로젝트 차원의 환경적 영향 보고서(Environmental Impact Report, EIR)와 프로젝트 차원의 환경적 영향 기술서(Environmental Impact Statement, EIS)의 분석 범위를 수정하려는 고속철도청의 의도를 전달하기 위해 본 통지서를 발행합니다.

FRA는 2007년 3월 15일에 연방관보(Federal Register)에 의향서(NOI)를 게시했습니다(72 FR 12250). 이 NOI를 게시한 후, 고속철도청은 제안된 BNSF Colton 복합운송시설 구간(Colton 구간)과 BNSF Lenwood 집결 철로 구간(Lenwood 구간)이 HSR 시스템의 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션에 필요한 구간임을 확인했습니다. 본 NOI 개정안은 Colton 및 Lenwood 구간과 관련하여 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션의 EIR/EIS 범위 설정에 대한 일반인 및 기관의 추가적인 의견을 촉구하기 위해 발행되었습니다. 고속철도청 및 담당 기관이 실시한 대외활동 기간에 수집된 일반의 의견은 통합된 EIR/EIS를 준비할 때 고려할 예정입니다. 2007년의 평가 범위 조사 및 환경 개발 절차는 지금까지 효력이 유지되며, 2007년 이후 수집된 정보를 사용하고 EIR/EIS 초안을 작성할 때 추가적인 평가 범위 조사를 통해 파악된 정보를 사용하여 보충될 것입니다. 본 NOI 개정안에 포함된 대부분의 정보는 2007년 NOI에 포함된 것과 동일하지만 용이한 검토를 위해 반복적으로 기술되어 있습니다.

본 프로젝트를 위해 연방 환경법에 따라 필요한 환경 평가, 자문, 기타 조치는 23 U.S.C. 327 및 2019년 7월 23일자 양해각서(MOU)에 따라 캘리포니아주가 실시하고 있거나 실시해왔으며 FRA 및 캘리포니아주가 이행했습니다.

**날짜:** 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션의 EIR/EIS를 위한 평가 범위에 대한 서면 의견서는 아래와 2020년 9월 24일 고속철도청에 제출해야 합니다. 공개 평가 범위 조사 미팅은 다음의 날짜, 시간에 열리는 것으로 예정되어 있습니다. 고속철도청은 미팅을 웨비나 또는 기타 온라인 방법으로만 개최할 예정입니다(최신 정보는 [www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)를 참조하십시오). 평가 범위 조사 미팅은 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션의 모든 지역 주민이 참석할 수 있습니다.

- 평가 범위 조사 온라인 미팅 #1: 2020년 9월 10일, 5:00 PM – 7:30 PM
- 평가 범위 조사 온라인 미팅 #2: 2020년 9월 12일, 10:00 AM – 12:30 PM

**주소:** 본 NOI에 의거한 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션의 EIR/EIS를 위한 평가 범위에 대한 의견서는 환경 서비스 책임자인 Mark McLoughlin(주소: ATTN. Los Angeles—Anaheim, California High-Speed Rail Authority, 770 L Street, Suite 620, MS-2, Sacramento, CA 95814)에게 보내거나, 이메일의 제목을 "Los Angeles to Anaheim Project Section HSR"로 하여 발송해 주십시오. 주소: [Los.Angeles\\_Anaheim@hsr.ca.gov](mailto:Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov). 의견은 위에서 설명한 공개 평가 범위 조사 미팅을 통해 구두로 제출할 수 있습니다.

#### 추가 정보:

고속철도청은 1996년 캘리포니아주 입법부(California State Legislature)가 설립하였으며, 법률에 따라 다른 대중 교통 서비스와 완전하게 조율된 주 HSR 네트워크의 개발 계획을 담당하고 있습니다. FRA는 제안된 고속운송 시스템의 안전을 포함한 철도 운영의 안전을 감독할 책임을 가집니다. FRA는 또한 고속 도시간 여객 철도 프로그램(High-Speed

Intercity Passenger Rail Program)을 관리하며 California HSR 시스템을 위해 34억 8000만 달러의 지원금을 받았습니다.

2005년에 고속철도청과 FRA는 제안된 캘리포니아주 고속철도 시스템을 위한 최종 프로그램 EIR/EIS(주 전체 프로그램의 EIR/EIS)를 1단계 환경 평가 문서로서 작성했습니다. 주 전체 프로그램 EIR/EIS는 HSR 시스템의 목적 및 필요성을 제정하고, HSR 대안을 분석하며, 미래 교통편 수요에 부합하기 위해 공항, 고속도로, 기존의 철도 등을 확장하는 것과 관련된 현행 유지안(No Project Alternative) 및 부수적 대안과 비교합니다. 고속철도청은 CEQA에 따라 주 전체 프로그램 EIR을 인증하고 제안된 HSR 시스템을 승인했으며, FRA는 주 전체 프로그램 EIS를 위해 NEPA에 따라 결정문(Record of Decision)을 발행했습니다. 고속철도청과 FRA는 캘리포니아주 북부 지역의 새크라멘토와 샌프란시스코 베이 지역의 주요 도심 부근에서 센트럴 밸리를 지나 남부 지역의 로스앤젤레스시와 샌디에이고시 사이에서 도시간 이동을 위해 HSR 대안을 선정하고, 초고속의 전동식 steel-wheel-on-steel-rail 기술을 선정하고, 2단계 환경 평가서에서 상세하게 연구하기 위해 LAUS와 ARTIC 사이의 간선망을 포함한 일반 노선 설계 간선망과 일반 역의 위치를 선정하고, 단계적 완화 전략과 설계 원칙을 채택하는 등의 1단계 결정을 내렸습니다.

이 EIR/EIS는 HSR 시스템의 섹션에 대한 여러가지의 2단계 환경 평가 문서 중의 하나로서, 환경평가위원회(Council on Environmental Quality, CEQ) 규정(40 CFR § 1508.28) 및 캘리포니아주 CEQA 지침(Cal. Code Regs. tit. 14, § 15168[b])에 따라 주 전체 프로그램 EIR/EIS를 참조하고 통합하여 단계를 정했습니다. 단계 구성을 통해 주 전체 프로그램 EIR/EIS를 위해 준비하고 통합한 과거의 모든 작업을 바탕으로 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS를 작성하도록 하고 있습니다.

고속철도청과 FRA는 2007년 봄에 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS를 위한 평가 범위 조사를 실시했습니다. FRA는 2007년 3월 15일에 연방관보(Federal Register)에 NOI를 게시했습니다(72 FR 12250). 고속철도청은 2007년 4월 5일 Los Angeles, 2007년 4월 11일 Anaheim, 2007년 4월 12일 Norwalk 등에서 열린 3건의 평가 범위 조사 미팅을 지원하여 이 프로젝트에 대한 기관과 일반의 의견을 수렴했습니다. 또한 공식적인 평가 범위 조사 미팅 이외에도 공공 기관을 상대로 지속적인 대외활동을 유지하고 프로젝트를 전개하는 동안 지속적으로 일반인들이 의견을 제공하도록 했습니다. 이 프로젝트의 대안적 분석 단계에서 고속철도청은 2010년에서 2015년 사이에 7회의 지역사회 미팅을 개최하고 2017년에 4회의 기관 미팅을 개최했습니다. 고속철도청은 2016년에서 2018년 사이에 11회의 오픈 하우스 미팅을 개최하여 프로젝트에 대한 일반의 의견을 수렴했습니다.

FRA와 캘리포니아주는 23 U.S.C. 327에 따라 2019년 7월 23일 양해각서(MOU)를 체결했으며, 이에 따라 캘리포니아주는 캘리포니아주 교통국(California State Transportation Agency)과 고속철도청을 통해 NEPA 및 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션과 부속 시설을 포함한 캘리포니아 HSR 시스템의 설계, 건설 및 운영에 필요한 프로젝트를 수행하기 위해 기타 연방 환경법에 따른 FRA의 의무를 담당했습니다(전동식 상호연동 및 네트워크 업그레이드를 포함하되 이에 국한되지 않음). 따라서 고속철도청은 프로젝트 후원기관이며 NEPA 및 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션을 위한 기타 연방 환경법을 준수하는 주요 연방 기관입니다.

로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 간선망은 National Railroad Passenger Corporation(Amtrak), Metrolink(Southern California Regional Rail Authority가 운영), Union Pacific Railroad, BNSF Railway 등이 운행하는 열차를 포함하여 해당 지역의 기존 철도 운영업체를 통해 좁고 제한적인 도시 섹션을 통과합니다. 프로젝트 건설 및 운영 기간에 기존 및 미래의 화물열차와 여객 열차 운영을 유지하려면 예상되는 누적 승객수(통근용 디젤 및 전기 HSR) 및 화물열차 수에 이 간선망 외부에 추가적인 시설을 추가해야 합니다. FRA가 초기 NOI를 게시한 후 고속철도청은 HSR 간선망 외부에 위치하는 Colton 및 Lenwood 구간이 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션에 필요한 구간이며, 프로젝트 건설 기간에 화물 열차 및 여객 열차 성과를 기존 수준으로 유지하고, 해당 간선망 내에서 프로젝트를 운영하는 동안 현재 예상하는 화물 및 승객의 증가를 수용하기 위해 필요하다는 것을 확인했습니다. 고속철도청은 Colton 및 Lenwood 구간과 관련하여 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션의 EIR/EIS에 대해 해결해야 할 문제의 범위 설정에 대한 일반인 및 기관의 추가적인 의견을 촉구하기 위해 본 NOI 개정안을 발행했습니다.

이 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS를 준비하는 데에는 예비 기술 설계를 수립하고, LAUS에서 ARTIC 사이에서 이전에 선정된 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 노선과 Colton 및 Lenwood 구간과 함께 트랙, 보조 시설, 역 등을 포함한 HSR 시스템의 건설, 운영, 유지관리 등과 관련된 환경적 영향을 평가하는 일이 포함됩니다.

로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS는 CEQA와 NEPA, 대기오염방지법(Clean Air Act), 수질오염방지법(Clean Water Act), 1966년 미국 문화재보호법(National Historic Preservation Act) 106절, 1996년 교통국법(Department of Transportation Act) 4(f) 절, 멸종위기종 보호법(Endangered Species Act), 행정명령 12898(소수민족과 저소득층에서 환경적 정의를 실현하기 위한 연방법) 등을 포함하되 이에 국한되지 않는 기타 해당 법률, 규정 및 행정명령을 다룹니다.

캘리포니아 HSR 시스템의 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 실행은 역사적인 재산에 영향을 줄 수 있는 가능성을 가진 연방 정부의 임무입니다. 따라서 1966년 미국 문화재보호법(National Historic Preservation Act) 106절의 요건을 따릅니다. 문화재보존 자문위원회(Advisory Council on Historic Preservation), 36 C.F.R. 파트 800가 발표한 규정에 따라, 고속철도청은 36 C.F.R. 800.8에 명시된 기준에 따라 자문 당사자를 지정하는 것부터 시작하여 1966년 미국 문화재보호법(National Historic Preservation Act) 106절의 준수와 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS 준비를 조율하려고 합니다. FRA, 문화재보존 자문위원회(Advisory Council on Historic Preservation), 캘리포니아주 문화재보존 책임자, 고속철도청 사이의 단계적 합의에 따라 36 C.F.R. 800.4(b)(2)에 명시된 대로 문화재에 미치는 영향의 단계적 평가를 실시합니다.

'로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS'는 HSR 프로젝트 대안을 조사하고 현행 유지안에 대해 조사합니다. 이 프로젝트 차원의 EIR/EIS는 현장별 환경적 영향을 설명하며, 그러한 문제를 해결하기 위한 완화 조치를 파악하고, 잠재적인 부정적 영향을 예방 및 최소화하기 위해 설계 방식을 통합합니다. 고속철도청은 제안된 현장별 프로젝트의 특징, 규모, 성격, 타이밍 등을 평가하여 그러한 영향을 예방하거나 완화할 수 있는지 평가합니다. 이 EIR/EIS에서는 HSR 시스템의 건설, 운영 및 유지관리가 미치는 영향을 파악하고 평가합니다. 이 HSR 환경 평가 절차에 관한 정보와 문서는 고속철도청의 웹 사이트 <https://www.hsr.ca.gov/>에서 확인할 수 있습니다.

#### **목적 및 필요성:**

HSR 시스템의 필요성은 향후 20년과 그 이후 캘리포니아주의 인구 증가와 도시간 이동 수요의 예상되는 증가와 직접적인 관련이 있습니다. 이동 수요가 증가하면서 캘리포니아주의 고속도로 및 공항의 혼잡에 의해 야기되는 이동 지연이 늘어날 것입니다. 또한 이동 수요가 증가하면서 캘리포니아주 도심 지역 및 주변의 교통 시스템으로 인해 경제, 생활 수준, 공기 청정도 등에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상합니다. 도시간 고속도로 시스템, 상용 공항, 기존의 여객 철도 등은 현재 적정 수용 수준으로 운영되고 있으며, 기존의 수요와 미래의 성장에 부합하려면 유지관리 및 확장을 위해 대규모의 공공 투자가 필요할 것입니다.

주 전체 HSR 시스템의 목적은 캘리포니아주의 주요 도심 지역을 연결하고 예측 가능하고 일정한 이동 시간을 제공하며 신뢰할 수 있는 고속 전동 열차 시스템을 제공하는 것입니다. 기타 목적은 캘리포니아주의 독특한 천연 자원을 보호하는 방식으로 상용 공항, 대량 운송 수단, 고속도로 네트워크 등을 갖춘 연결 수단을 제공하고, 캘리포니아주의 도시 간 이동 수요가 증가하면서 발생할 기존의 교통 시스템의 수용 인원 문제를 해결하는 것입니다.

#### **대안:**

이 '로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS'는 현행 유지안 및 HSR 프로젝트 대안을 고려합니다.

#### **현행 유지안:**

현행 유지안(No Action)은 HSR 프로젝트 대안의 평가를 위한 기준 역할을 하는 것으로 정의됩니다. 현행 유지안은 지역의 교통 시스템(고속도로, 항공 및 기존의 철도)을 현재 그대로 유지하며, 현재, 자금을 조달하고 실행하려고 계획한 프로그램 또는 프로젝트를 2040년까지 완료한 후 존재하게 될 상태를 말합니다. 현행 유지안은 2040년까지 계획되고 자금을 지원 받은 도시간 교통 시스템의 개선을 바탕으로 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 간선망의 기존 및 미래의 도시간 교통 시스템을 정의합니다.

#### **HSR 프로젝트 대안:**

고속철도청은 HSR 시스템이 약 800마일의 길이에 걸쳐 최신 기술, 안전성, 신호체계, 자동화된 열차 제어 시스템 등을 사용하는 전동식 고속 철제 차륜/철로 기술이 될 것으로 예상합니다. 주 전체 프로그램 EIR/EIS를 통해 추가적인 프로젝트 차원의 연구를 하기 위해 고속철도청과 FRA가 선정한 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 노선 설계는 LAUS와 기존의 LOSSAN 철도 간선망의 연결과 함께 적합한 노선 옵션으로서 Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo(LOSSAN) 철도 간선망을 따릅니다. HSR 시스템의 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션은 Los Angeles의 LAUS와 Anaheim의 ARTIC 사이의 약 30마일이 확장됩니다. 이 프로젝트 섹션에서 HSR 노선 설계는 Los Angeles,

Vernon, Bell, Commerce, Montebello, Pico Rivera, Santa Fe Springs, Norwalk, La Mirada, Buena Park, Fullerton 및 Anaheim 등의 도시는 물론, West Whittier라고 하는 Los Angeles 카운티의 통합되지 않은 지역을 가로지릅니다.

역 위치 옵션은 추가적인 프로젝트 차원의 연구를 위해 고속철도청과 FRA가 이동 시간, 열차 속도, 비용, 지역의 접근 시간, 다른 교통 수단과의 연결 가능성, 잠재적 승객수, 인구 분포, 주요 목적지, 노선, 지역별 기획 제한사항/상태 등을 고려하여 선정했습니다. 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS에서 평가될 잠재적 역 위치에는 Los Angeles 시, LAUS, Norwalk 시, Santa Fe Springs 시, Norwalk/Santa Fe Springs 교통 센터, Fullerton 시, Fullerton 교통 센터, Anaheim 시, ARTIC 등이 포함됩니다.

고속철도청이 2005년에 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS에서 추가적인 프로젝트 차원의 연구를 위해 선정한 LOSSAN 간선망 노선 설계는 철도업체들이 확장적 도시 환경에서 공유하며 여객 및 화물 업무를 하는 간선망입니다. 고속철도청은 BNSF Railway가 소유하는 우선 통행권을 통해 HSR 및 기타 여객 철도 업무를 위해 추가적인 선로를 건설할 것을 제안합니다. 하지만 이렇게 제한적이고 복잡한 교통 환경에서는 HSR 및 기타 여객 열차 업무를 위해 추가적인 철로를 건설하고 운영해도 Redondo 교차로와 Fullerton 교차로 사이의 여객 및 화물 본선 철로가 예상한 누적 본선 승객수 및 화물량을 수용하지 못할 것입니다. 따라서 Redondo 교차로와 Fullerton 교차로 사이의 HSR 건설 작업 및 LOSSAN 간선망의 2040년 예상 누적 승객수 및 화물량에 부합하기 위해 EIR/EIS에는 주요 LOSSAN 철도 간선망 외부에 위치하는 기타 시설에 대한 평가할 예정입니다. 이러한 시설이 건설되면 승객수와 화물량이 2040년 예상 누적 수준과 시기 적절한 성과를 충분히 달성하여 잠재적 정체 문제를 해결할 것으로 예상됩니다. 이러한 시설에는 Lenwood 집결 철로(Lenwood 구간)와 Colton 복합운송시설(Colton 구간)이 포함됩니다.

화물열차가 LOSSAN 간선망의 외부 및 동부에 정차하거나 집결하여 프로젝트 건설에 맞게 간선망 철도 작업에서 창구를 제공할 수 있도록 새로운 화물열차 집결 철로 시설로서 Lenwood 구간이 필요할 것입니다. 또한 프로젝트 운영 단계에서 정기 유지관리를 위한 서비스 창구를 허용하기 위해 이 간선망 외부 및 동부에서 새로운 집결 철로 시설을 운영하는 것이 필요 할 것입니다. 이 시설은 집결 철로, 집결 철로 유도장치, 순환 및 도로 수정, 유틸리티 수정 등의 주요 요소로 구성됩니다. Lenwood 구간 현장은 일반적으로 기존의 BNSF 본선 철로 및 캘리포니아주 San Bernardino 카운티의 Barstow 시 및 비통합 지역에 있는 State Route 58(SR-58)의 남서부를 따라 위치합니다.

Colton 구간은 미래에 HSR 및 기타 여객 열차로 LOSSAN 간선망을 사용하기 때문에 이 간선망에서 수용할 수 없는 미래의 화물 열차 수(하루 평균 10대의 화물열차)를 수용하게 됩니다. 이 시설은 복합 열차 차고, 철도 유도 철로, 순환 및 도로 수정, 유틸리티 수정 등의 주요 요소로 구성됩니다. Colton 구간은 San Bernardino 카운티의 남서부 지역에 있으며 대부분 비통합 구역에 있지만 나머지는 주로 Colton 시와 Grand Terrace 시의 남부에 있습니다. Colton 구간은 일반적으로 Interstate 10과 Union Pacific Railroad 철로의 남부 및 Santa Ana River 북부를 말합니다.

Lenwood 구간과 Colton 구간은 LAUS와 Fullerton 사이의 LOSSAN 간선망의 화물 및 승객 정체 문제를 해결하여 HSR 프로젝트 대안에 따라 HSR 서비스를 실행해야 합니다.

### **예상 효과:**

EIR/EIS 프로세스의 목적은 공공 장소에서 제안된 프로젝트가 실제 환경, 인간, 자연 환경에 미치는 영향을 알아보는 것입니다. 고속철도청은 앞으로도 HSR 시스템의 건설 및 운영이 미치는 잠재적인 환경적, 사회적 및 경제적 영향을 단계적으로 평가할 것입니다. 해결해야 할 영향 분야에는 교통, 공기 청정도와 온실가스, 소음과 진동, 전자기장과 전자기 간섭, 공공사업 및 에너지, 생물학적 자원 및 해양 자원, 수문학 및 수자원, 지질학과 토양, 지진활동, 고생물학적 자원, 위험물질과 폐기물, 안전과 보안, 사회경제학과 커뮤니티, 역사 기획, 토양 활용과 개발, 농경지 및 삼림지, 공원, 레크리에이션, 녹지, 미학 및 외관적 수준, 문화 자원, 지역 성장, 환경적 정의 등이 포함됩니다. 모든 부정적 영향을 예방하고, 최소화하고, 완화할 방법을 찾아 평가할 것입니다.

### **평가 범위 조사 및 의견:**

고속철도청은 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS를 위한 평가 범위 조사를 실시했으며, Los Angeles와 Anaheim 사이의 HSR 여객 철도 간선망의 프로젝트 대안을 위한 우선적 대안을 찾았습니다. NOI 공개 및 우선적 대안을 확인한 후 고속철도청은 Colton 및 Lenwood 구간이 HSR 시스템의 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션에서 필요한 구간임을 확인했습니다. 고속철도청은 Colton 및 Lenwood 구간과 관련하여 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션의 EIR/EIS 평가 범위 설정에 대한 일반인 및 기관의 추가적인 의견을 촉구하고, 고속철도청은 통합된 EIR/EIS를 준비할 때 일반인 및 기관의 의견을 수렴할 것임을 알리기 위해 이 NOI 개정안을 발행합니다. 제안된 조치와 관련된 모든 문제와 대안을 검토하기 위해 본 NOI 개정안에 설명된 추가적인 평가 범위

요소에 대한 모든 관계 기관, 아메리카 원주민 부족, 일반인의 의견이나 제안을 환영합니다. 특히 고속철도청은 프로젝트 차원에서 파악할 수 있는 영향을 주는 환경적 문제가 있는지 확인하기 위해 노력합니다. 본 NOI 개정안에 대해, 관할권을 가진 공공기관은 고속철도청에게 각 기관의 허가 및 환경 평가, 제안된 프로젝트와 관련된 기관의 법적 책임과 긴밀한 관계가 있는 환경 정보의 범위와 내용 등에 대해 안내를 해야 합니다. 현재 **Surface Transportation Board**와 **U.S. Army Corps of Engineers**는 EIS 준비에 있어서 협력 기관으로서 참여하고 있습니다. 주 및 연방 환경 평가를 위해 수정된 평가 범위 조사 절차의 중요한 부분으로서 공개 평가 범위 조사 미팅이 예정되어 있습니다. 본 NOI 개정안에서 설명된 평가 범위 조사 미팅은 지역에서 광고하고 추가적인 공문에 포함될 것입니다.