

Nirebisang Paunawa sa Hangarin

(Inilathala sa Pederal na Talaan)

CALIFORNIA HIGH-SPEED RAIL AUTHORITY

Pahayag ng Epekto sa Kapaligiran para sa Sistema ng Mabilis na Tren ng California, Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto, CA

Ahensiya: California High-Speed Rail Authority (sa ilalim ng pagtatalaga ng NEPA)

Aksiyon: Nirebisang Paunawa sa Hangarin na Maghanda ng Pahayag ng Epekto sa Kapaligiran

Buod: Inilalabas ng Awtoridad sa Mabilis na Tren ng California (California High-Speed Rail Authority, Awtoridad), bilang pangunahing ahensiya ng pederal na pamahalaan sa ilalim ng pagtatalaga ng NEPA (Hulyo 2019) mula sa Pederal na Pangasiwaan ng Tren (Federal Railroad Administration, FRA), ang paunawang ito upang abisuhan ang iba pang mga ahensiyang pederal, pang-estado, lokal, at pang-tribo at ang publiko na hangarin ng Awtoridad na rebisahan ang saklaw ng pagsusuri ng pinagsamang pamproyektong antas na Ulat ng Epekto sa Kapaligiran (Environmental Impact Report, EIR) at pamproyektong antas na Pahayag ng Epekto sa Kapaligiran (Environmental Impact Statement, EIS) para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto (Los Angeles to Anaheim Project Section) ng panukalang Sistema ng Mabilis na Tren (High-Speed Rail, HSR) ng California ng Awtoridad mula sa Los Angeles Union Station (LAUS) sa Lungsod ng Los Angeles sa California hanggang sa Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC) sa Lungsod ng Anaheim sa California, alinsunod sa mga nauugnay na batas ng estado at pederal na pamahalaan, partikular na ang Batas sa Kalidad ng Kapaligiran ng California (California Environmental Quality Act, CEQA) at Pambansang Batas sa Patakarang Pangkapaligiran (National Environmental Policy Act, NEPA).

Naglathala ang FRA ng isang Paunawa sa Hangarin (Notice of Intent, NOI) sa Pederal na Talaan noong Marso 15, 2007 (72 FR 12250). Simula noong inilathala ang NOI, tinukoy ng Awtoridad ang panukalang BNSF Colton Intermodal Facility Component (Colton Component) at BNSF Lenwood Staging Track Component (Lenwood Component) bilang mga mahalagang component ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ng sistema ng HSR. Inilalabas ang Nirebisang NOI na ito upang mangalap ng karagdagang opinyon ng publiko at ahensiya sa pagbuo ng saklaw ng EIR/EIS para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto hinggil sa Colton Component at Lenwood Component. Ang opinyon ng publiko na matatanggap sa mga aktibidad sa pakikipag-ugnayan na isasagawa ng Awtoridad at mga kinatawan nito ay isasaalang-alang sa paghahanda ng pinagsamang EIR/EIS. Ang pagtatasa (scoping) noong 2007 at ang proseso ng pagpapaunlad ng kapaligiran ay may-bisa pa rin; ang impormasyong natutuhan noong at mula noong 2007 ay gagamitin, dagdag ang impormasyong natutuhan sa pamamagitan ng karagdagang pagtatasang ito, sa pagbuo ng Draft na EIR/EIS. Ang karamihan sa mga impormasyong nilalaman ng Nirebisang NOI na ito ay katulad ng nilalaman ng NOI ng 2007 ngunit inulit dito para mapadali ang muling pagsuri.

Ang pangkapaligirang pagsusuri, konsultasyon, at iba pang mga aksiyong inaatas ng mga nalalapat na mga pederal na batas pangkapaligiran para sa proyektong ito ay isinasagawa o naisagawa na ng Estado ng California alinsunod sa 23 U.S.C. 327 at isang Memorandum ng Pagkakaunawaan na may petsa na Hulyo 23, 2019, at ipinapatupad ng FRA at ng Estado ng California.

MGA PETA: Ang mga nakasulat na komento sa saklaw ng EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ay dapat ibigay sa Awtoridad bago lumipas ang Setyembre 24, 2020, tulad ng nakatala sa ibaba. Nakaiskedyul ang mga pampublikong pulong sa pagtatasa sa mga sumusunod na petsa at oras. Inaasahan ng Awtoridad na gaganapin ang mga pulong na ito sa pamamagitan ng webinar o iba pang mekanismong virtual lamang (mangyaring kumonsulta sa www.hsr.ca.gov para sa napapanahong impormasyon). Bukas ang mga pulong sa pagtatasa para sa mga kalahok mula sa anumang bahagi ng heograpiya ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto.

- **Virtual na Pulong sa Pagtatasa #1:** Huwebes, Setyembre 10, 2020, 5:00 PM – 7:30 PM
- **Virtual na Pulong sa Pagtatasa #2:** Sabado, Setyembre 12, 2020, 10:00 AM – 12:30 PM
-

MGA ADDRESS: Ang mga nakasulat na komento sa saklaw ng EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto bilang tugon sa Nirebisang NOI na ito ay dapat ipadala kay Mark McLoughlin, Director of Environmental Services, ATTN. Los Angeles—Anaheim, California High-Speed Rail Authority, 770 L Street, Suite 620, MS-2, Sacramento, CA 95814, o sa pamamagitan ng e-mail na may linya ng paksa na "Los Angeles to Anaheim

Project Section HSR" sa: Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov. Maaari ding sabihin ang mga komento sa pamamagitan ng mga pampublikong pulong sa pagtatasa na inilalarawan sa itaas.

KARAGDAGANG IMPORMASYON:

Ang Awtoridad ay itinatag ng Lehislatura ng Estado ng California noong 1996 at inaawtorisahan at inatasan ng kautusan na isagawa ang pagpapalano para sa pagbuo ng isang panukalang pambuong estado na network ng HSR na ganap na nakaugnay sa iba pang mga serbisyo sa pampublikong transportasyon. Ang FRA ay may tungkulin sa pangangasiwa ng kaligtasan ng mga operasyon ng tren, kabilang ang kaligtasan ng anumang panukalang mabilis na panlupang sistema ng transportasyon. Pinamamahalaan din ng FRA ang Programa ng Mabilis na Pampasaherong Tren sa Pagitan ng Mga Lungsod (High-Speed Intercity Passenger Rail Program) at ginawaran nito ang California ng \$3.48 bilyong kaloob na pondo para sa Sistema ng HSR ng California.

Noong 2005, nakumpleto ng Awtoridad at ng FRA ang isang Pinal na EIR/EIS ng Programa para sa Panukalang Sistema ng Mabilis na Tren ng California (pambuong estado na EIR/EIS ng programa), bilang pangunahing hanay na dokumentong pangkapaligiran. Ipinagtibay ng Pambuong Estado na EIR/EIS ng Programa ang layunin at pangangailangan para sa Sistema ng HSR, at nagsuri ito ng isang alternatibo ng HSR, at ikinumpara ito sa isang Alternatibo na Walang Proyekto (No Project Alternative) at isang alternatibo na modal na may kasamang pagpapalawak ng mga paliparan, freeway, at regular na tren para matugunan ang mga pangangailangan sa transportasyon ng estado sa hinaharap. Sinertipika ng Awtoridad ang Pambuong Estado na EIR ng Programa sa ilalim ng CEQA at inaprobahan nito ang panukalang Sistema ng HSR, at naglabas ang FRA ng isang Tala ng Desisyon sa ilalim ng NEPA para sa pambuong estado na EIS ng programa. Ginawa ng Awtoridad at ng FRA ang mga sumusunod na desisyon ayon sa pangunahing hanay na programa: pinili ang alternatibo ng HSR para sa biyahe ng pasahero sa pagitan ng mga lungsod sa California sa pagitan ng mga pangunahing sentro ng lungsod ng Sacramento at ng San Francisco Bay Area sa hilaga, na dadaan sa Central Valley, patungo sa mga lungsod ng Los Angeles at ng San Diego sa timog; pinili ang mabilis na mabilis at pinapagana ng elektrisidad na aserong gulong sa aserong riles (steel-wheel-on-steel-rail) na teknolohiya; pumili ng ilang mga karaniwang hanay na koridor at karaniwang lokasyon ng estasyon na pag-aaralan sa higit na detalye sa mga pangalawang hanay na dokumentong pangkapaligiran, kabilang ang isang koridor sa pagitan ng LAUS at ARTIC; at pinagtibay ang ilang mga estratehiya sa mitigasyon at mga gawi sa disenyo ayon sa programa.

Ang EIR/EIS na ito ay isa sa ilang mga pangalawang hanay na dokumentong pangkapaligiran para sa mga seksiyon ng sistema ng HSR. Isinaayos ang hanay nito at isinasali nito sa pamamagitan ng pagsangguni ang pambuong estado na EIR/EIS ng programa alinsunod sa mga regulasyon ng Konseho sa Kalidad ng Kapaligiran (Council on Environmental Quality, CEQ) (40 CFR § 1508.28) at Mga Panuntunan ng CEQA ng Estado ng California (Cal. Code Regs. tit. 14, § 15168[b]). Tinitiyak ng paghahanay (tiering) na ang EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ay magpapaunlad sa lahat ng nakaraang gawaing inihanda para sa at isinasama sa EIR/EIS ng pambuong estado na programa.

Dati nang nagsagawa ang Awtoridad at ang FRA ng pagtatasa para sa EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto sa tagsibol ng 2007. Naglathala ang FRA ng isang NOI sa Pederal na Talaan noong Marso 15, 2007 (72 FR 12250). Nagsagawa ang Awtoridad ng tatlong pulong sa pagtatasa: sa Los Angeles noong Abril 5, 2007, sa Anaheim noong Abril 11, 2007, at sa Norwalk noong Abril 12, 2007, para maisali ang opinyon ng ahensiya at ng publiko sa proyekto. Bilang karagdagan sa mga pormal na pulong sa pagtatasa, patuloy ang pakikipag-ugnayan ng Awtoridad sa mga pampublikong ahensiya at tuloy-tuloy na nakipag-ugnayan sa publiko para magbigay ng opinyon sa panahon ng pagpapaunlad ng proyekto. Sa panahon ng yugto ng proseso ng pagsusuri ng mga alternatibo ng proyekto, nagsagawa ang Awtoridad ng pitong pulong sa komunidad sa pagitan ng 2010 at 2015, pati na ng apat na pulong ng ahensiya noong 2017. Nagsagawa ang Awtoridad ng 11 bukas sa publiko (open house) na pulong sa pagitan ng 2016 at 2018 upang maisali ang opinyon ng publiko sa proyekto.

Nagpatupad ang FRA at ang Estado ng California ng Memorandum ng Pagkakaunawaan alinsunod sa 23 U.S.C. 327 na may petsa na Hulyo 23, 2019, kung saan sa pamamagitan nito, ang Estado ng California, na kumikilos sa pamamagitan ng Ahensiya ng Transportasyon ng Estado ng California (California State Transportation Agency) at ng Awtoridad, ay umako sa mga tungkulin ng FRA sa ilalim ng NEPA at iba pang mga Pederal na batas pangkapaligiran para sa mga proyekto na kinakailangan para sa disenyo, konstruksiyon, at operasyon ng Sistema ng HSR ng California, kabilang ang Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto at anumang pansuportang pasilidad (kabilang ang, ngunit hindi limitado sa, mga elektrikal na pagkakaugnay-ugnay at pag-upgrade sa network).

Alinsunod rito, ang Awtoridad ang sponsor ng proyekto at ang pangunahing pederal na ahensiya para sa pagsunod sa NEPA at iba pang mga pederal na batas pangkapaligiran para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto.

Dumaraan ang Los Angeles hanggang Anaheim na Proyekto na koridor sa isang makitid at maraming limitasyong kapaligirang panlungsod, kasama ang iba pang mga umiiral na operador ng tren sa lugar, kabilang ang mga tren na pinangangasiwaan ng National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), Metrolink (pinamamahalaan ng Southern California Regional Rail Authority), ang Union Pacific Railroad, at BNSF Railway. Nangangailangan ang inaasahang pinagsamang dami ng pampasahero (ng commuter diesel HSR at electric HSR) at pangkargamentong tren ng pagdaragdag ng mga karagdagang pasilidad sa labas ng koridor upang mapanatili ang umiiral at inaasahang mga operasyon ng pangkargamento at pampasaherong tren sa panahon ng konstruksiyon at operasyon ng proyekto. Simula noong inilathala ng FRA ang inisyal na NOI, tinukoy ng Awtoridad ang Colton Component at Lenwood Component, na matatagpuan sa labas ng koridor ng HSR, bilang mga mahalagang component ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na kinakailangan upang mapanatili ang kapasidad ng pangkargamento at pampasaherong tren sa mga kasalukuyang antas sa panahon ng konstruksiyon ng proyekto at mabigyang-lugar ang kasalukuyang inaasahang pagdami ng kargamento at pasahero sa panahon ng operasyon ng proyekto sa loob ng koridor.

Inilalabas ng Awtoridad ang Nirebisang NOI na ito upang mangalap ng karagdagang opinyon ng publiko at ahensiya sa saklaw ng mga isyu na tutugunan para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto kaugnay ng Colton Component at Lenwood Component.

Kabilang sa paghahanda ng EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na ito ang pagbuo ng mga paunang disensyo ng inhinyeriya at pagsusuri ng mga epekto sa kapaligiran na may kinalaman sa konstruksiyon, operasyon, at pagpapanatili ng sistema ng HSR, kabilang ang mga pasilidad ng riles (track) at mga pansuportang pasilidad at estasyon sa kahabaan ng dating piniling Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na koridor sa pagitan ng LAUS at ARTIC, pati ng Colton Component at Lenwood Component.

Tumutugon ang EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto sa CEQA at NEPA, pati na sa ibang mga nalalapat na kautusan, regulasyon, at kautusang tagapagpaganap, kabilang ang (ngunit hindi limitado sa) Batas sa Malinis na Hangin (Clean Air Act), Batas sa Malinis na Tubig (Clean Water Act), Seksiyon 106 ng Pambansang Batas ng Pangangalaga ng Makasaysayang Ari-arian (National Historic Preservation Act) ng 1966, Seksiyon 4(f) ng Batas sa Departamento ng Transportasyon (Department of Transportation Act) ng 1966, Batas sa Nanganganib na Uri (Endangered Species Act), at Kautusang Tagapagpaganap Blg. 12898 (Mga Pederal na Aksiyon para Tugunan ang Katarungang Pangkapaligiran sa Mga Minoryang Populasyon at Mga Populasyong May Mababang Kita) (Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations).

Ang implementasyon ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ng Sistema ng HSR ng California ay isang pederal na gawain na may potensiyal na maapektuhan ang mga makasaysayang ari-arian. Dahil dito, napapailalim ito sa mga inaatas ng Seksiyon 106 ng Pambansang Batas sa Pangangalaga ng Makasaysayang Ari-arian ng 1966. Alinsunod sa mga regulasyong inilabas ng Konsehong Tagapayo sa Pangangalaga ng Makasaysayang Ari-arian (Advisory Council on Historic Preservation), 36 C.F.R. part 800, nilalayan ng Awtoridad na pag-ugnayin ang pagsunod sa Seksiyon 106 ng Pambansang Batas sa Pangangalaga ng Makasaysayang Ari-arian ng 1966 sa paghahanda ng EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto, simula sa pagkilala sa mga kumokonsultang panig sa paraang sang-ayon sa mga pamantayang itinakda sa 36 C.F.R. 800.8. Alinsunod sa Kasunduan ayon sa Programa sa pagitan ng FRA, ng Konsehong Tagapayo sa Pangangalaga ng Makasaysayang Ari-arian, ng Opisyal sa Pangangalaga ng Makasaysayang Ari-arian ng Estado ng California, at ng Awtoridad, isinasagawa ang yugto-yugtong pagsusuri ng mga epekto sa mga makasaysayang ari-arian ayon sa inilalaan ng 36 C.F.R. 800.4(b)(2).

Magsusuri ang EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ng isang Alternatibo sa HSR na Proyekto, pati na ng isang Alternatibo na Walang Pagkilos. Ang pamproyektong antas na EIR/EIS na ito ay maglalarawan ng mga epekto sa kapaligiran na partikular sa lugar, tutukoy ng mga partikular na hakbang sa mitigasyon upang tugunan ang mga epektong iyon, at isasali ang mga gawi sa disenyo upang maiwasan at mapaliit ang mga posibleng masamang epekto sa kalikasan. Susuriin ng Awtoridad ang mga katangian ng lugar, sukat, kalikasan, at pagsasaoras ng mga panukalang proyekto na partikular sa lugar upang alamin kung maaaring maiwasan o mabawasan ang mga epekto. Tutukuyin at tatasahin ng EIR/EIS ang mga epekto mula sa konstruksiyon, operasyon,

at pagpapanatili ng sistema ng HSR. Magiging available ang impormasyon at mga dokumento hinggil sa proseso ng pangkapoligirang pagsusuri ng HSR na ito sa pamamagitan ng site sa Internet ng Awtoridad: <https://www.hsr.ca.gov/>.

Layunin at Pangangailangan:

Ang pangangailangan para sa isang sistema ng HSR ay direktang nauugnay sa populasyon at pagtaas ng pangangailangan sa paglalakbay sa pagitan ng iba't ibang lungsod sa California sa susunod na dalawampung taon at higit pa. Sa pagtaas ng pangangailangan sa paglalakbay, magkakaroon ng pagtaas sa mga antala sa paglalakbay dahil sa tumataas na pagsisiksikan sa mga highway at paliparan ng California. Dagdag pa rito, magkakaroon ng mga negatibong epekto sa ekonomiya, kalidad ng buhay, at kalidad ng hangin sa loob at sa paligid ng mga lugar sa mga lungsod ng California mula sa isang sistema ng transportasyon na nagiging mas hindi maaasahan habang tumataas ang pangangailangan sa biyahe. Kasalukuyang sapat lamang o halos sapat ang kapasidad ng operasyon ng sistema ng highway sa pagitan ng mga lungsod, ng mga pangkomersiyong paliparan, at regular na pampasaherong tren na nagseserbisyo sa market ng pagbiyahe at kailangan ng mga ito ng malalaking pampublikong pamumuhunan para sa pagpapanatili at pagpapalawak upang matugunan ang kasalukuyang pangangailangan at paglago sa hinaharap.

Layunin ng pambuong estado na sistema ng HSR na magbigay ng isang maaasahan, mabilis, at pinapatakbo ng elektrisidad na sistema ng tren na nag-uugnay sa mga pangunahing lugar ng mga lungsod ng estado at na nakapaghahatid ng maaaring asahan at hindi pabago-bagong mga oras ng biyahe. Higit pang layunin nito ang maglaan ng tagpuan ng mga pangkomersiyong paliparan, pampublikong transportasyon, at network ng highway at mapagaan ang mga limitasyon sa kapasidad ng kasalukuyang sistema ng transportasyon habang nagkakaroon ng mga pagtaas sa pangangailangan sa biyahe sa pagitan ng mga lungsod sa California, sa paraang sensitibo at pumoprotekta sa mga natatanging likas-yaman ng California.

Mga Alternatibo:

Magsasaalang-alang ang EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ng isang Alternatibo na Walang Pagkilos at isang Alternatibo sa HSR na Proyekto.

Alternatibo na Walang Pagkilos (No Project Alternative):

Itinatakda ang alternatibo na Walang Pagkilos upang magsilbing batayan para sa pagsusuri ng Alternatibo sa HSR na Proyekto. Kumakatawan ang Alternatibo na Walang Pagkilos sa umiiral ngayon na sistema ng transportasyon (highway, panghimpapawid, at regular na tren) ng rehiyon, at kung ano ang magiging kalagayan nito pagkatapos makumpleto ng mga programa at proyekto na kasalukuyang nakaplano para pondohan at ipatupad bago lumipas ang 2040. Itinatakda ng Alternatibo na Walang Pagkilos ang sistema ng transportasyon sa pagitan ng mga lungsod sa kasalukuyan at hinaharap para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto batay sa mga nakaprograma at pinopondohang pagpapabuti sa sistema ng transportasyon sa pagitan ng mga lungsod hanggang matapos ang 2040.

Alternatibo sa HSR na Proyekto:

Nakikita ng Awtoridad ang sistema ng HSR bilang isang pinapagana ng elektrisidad, mabilis, at aserong-gulong-sa-aserong-riles na teknolohiya, na gagamit ng pinakabagong teknolohiya, kaligtasan, paghuhudyat (signaling), at mga awtomatikong sistema ng pagkontrol ng tren, na may humigit-kumulang na 800 milyang haba. Ang hanay ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na pinili para sa karagdagang pamproyektong antas na pag-aaral ng Awtoridad at ng FRA kasama ang pambuong estado na EIR/EIS ng programa ay sinusundan ang Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN) na koridor ng tren bilang posibleng opsiyon sa ruta kasama ang isang koneksiyon ng LAUS at ng umiiral na LOSSAN na koridor ng tren. Mahigit-kumulang 30 milya ang magiging haba ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto sa pagitan ng LAUS sa Los Angeles at ARTIC sa Anaheim. Daraan ang hanay ng HSR sa seksiyon ng proyektong ito sa mga lungsod ng Los Angeles, Vernon, Bell, Commerce, Montebello, Pico Rivera, Santa Fe Springs, Norwalk, La Mirada, Buena Park, Fullerton, at Anaheim, pati sa di-opisyal na bahaging lugar sa Los Angeles County na kilala bilang West Whittier.

Pinili ang mga opsiyon sa lokasyon ng estasyon para sa karagdagang pamproyektong antas na pag-aaral ng Awtoridad at ng FRA kasama ang pambuong estado na EIR/EIS ng programa na isinasaalang-alang ang oras ng biyahe, bilis ng tren, halaga, mga lokal na oras ng access, mga posibleng koneksiyon sa iba pang mga pamamaraan ng transportasyon, potensiyal na bilang ng mga pasahero at ang distribusyon ng populasyon at mga pangunahing destinasyon sa ruta, at mga lokal na limitasyon/kalagayan sa pagpapalano. Kabilang sa mga posibleng lokasyon ng estasyon na tatasahin sa EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ang: Lungsod ng Los

Angeles, LAUS; Mga Lungsod ng Norwalk at Santa Fe Springs, Sentro ng Transportasyon ng Norwalk / Santa Fe Springs; Lungsod ng Fullerton, Sentro ng Transportasyon ng Fullerton; at Lungsod ng Anaheim, ARTIC.

Ang hanay ng LOSSAN na koridor na pinili ng Awtoridad noong 2005 para sa karagdagang pamproyektong antas na pag-aaral sa EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ay isang pinagsasaluhang koridor sa isang pinaunlad na kapaligiran ng lungsod na tumatanggap ng parehong mga operasyon para sa pasahero at kargamento sa isang buong hanay ng mga operador ng tren. Panukala ng Awtoridad na magtayo ng karagdagang (mga) riles para sa HSR at iba pang mga operasyon ng pampasaherong tren sa karapatan sa daan na pagmamay-ari ng BNSF Railway. Gayunman, sa ganitong maraming limitasyon at kumplikadong kapaligiran ng transportasyon, pati ang konstruksiyon at operasyon ng karagdagang riles para sa HSR at iba pang mga operasyon ng tren para sa pasahero ay pipigil na maabot ng pangunahing linya ng riles para sa pasahero at kargamento sa pagitan ng Redondo Junction at Fullerton Junction ang pinaplanong pinagsamang dami ng pasahero at kargamento. Samakatuwid, upang bigyang-daan ang mga aktibidad sa konstruksiyon ng HSR sa pagitan ng Redondo Junction at Fullerton Junction, pati na ang inaasahang pinagsamang dami ng pasahero at kargamento sa 2040 sa LOSSAN na koridor, tatasahin ng EIR/EIS ang mga karagdagang pasilidad na matatagpuan sa labas ng pangunahing LOSSAN na koridor ng tren. Pagagaanin ng mga pasilidad na ito ang posibleng pagsisiksikan para umabot ang dami ng pasahero at kargamento sa inaasahang pinagsamang antas sa 2040 at kabilang sa mga ito ang Lenwood Staging Tracks (Lenwood Component) at Colton Intermodal Facility (Colton Component).

Kakailanganin ang Lenwood Component bilang bagong pasilidad ng himpilang riles (staging track) ng pangkargamentong tren sa labas at silangan ng LOSSAN na koridor, upang magbigay-daan sa paghimpil o pagtatabi ng mga pangkargamentong tren sa labas at silangan ng koridor, nang sa gayon ay makapaglaan ng mga puwang sa aktibidad sa riles ng koridor para magbigay-daan sa konstruksiyon ng proyekto. Dagdag dito, kakailanganin ang operasyon ng bagong pasilidad ng himpilang riles sa labas at silangan ng koridor sa panahon ng mga yugto ng operasyon ng proyekto upang magbigay-daan sa sapat na mga puwang sa serbisyo para sa regular na maintenance sa koridor. Bubuuin ito ng mga sumusunod na pangunahing elemento: mga himpilang riles, unahan ng himpilang riles (staging track leads), modipikasyon sa sirkulasyon at daanan (roadway), at modipikasyon sa utilidad. Ang kalakhan ng lugar ng Lenwood Component ay matatagpuan sa kahabaan ng umiiral na mga riles ng pangunahing linya ng BNSF at timog at kanluran ng State Route 58 (SR-58) sa loob ng lungsod ng Barstow at di-opisyal na bahaging lugar na San Bernardino County, California.

Mabibigyang-lugar ng Colton Component ang dami ng pangkargamentong tren sa hinaharap (karaniwang 10 pangkargamentong tren kada araw) na hindi kayang bigyang-lugar sa LOSSAN na koridor dahil sa paggamit ng koridor ng mga dami ng HSR at iba pang mga pampasaherong tren sa hinaharap. Bubuuin ito ng mga sumusunod na pangunahing elemento: estasyon para sa iba't ibang moda ng tren (intermodal rail yard), mga pangunahing linya ng riles (railroad lead track), mga modipikasyon sa sirkulasyon at daanan (roadway), at mga modipikasyon sa utilidad. Ang Colton Component ay nasa timog-kanlurang bahagi ng San Bernardino County, California, at ang kalakhan nito ay nasa loob ng di-opisyal na bahaging lugar ng County, habang ang nalalabing bahagi nito ay pangunahing nasa Lungsod ng Colton na may maliit na bahagi ng katimugang dulo ng lugar sa Lungsod ng Grand Terrace. Ang kalakhan ng Colton Component ay nasa timog ng Interstate 10 at ng mga linya ng tren ng Union Pacific Railroad at hilaga ng Ilog Santa Ana.

Kinakailangan ang parehong Lenwood Component at Colton Component upang ipatupad ang serbisyo ng HSR sa ilalim ng Alternatibo sa HSR na Proyekto sa pamamagitan ng paglutas sa posibleng pagsisiksikan ng pangkargamento at pampasaherong tren sa LOSSAN na koridor sa pagitan ng LAUS at Fullerton.

Mga Posibleng Epekto:

Layunin ng proseso ng EIR/EIS na siyasin sa isang pampublikong konteksto ang mga epekto ng panukalang proyekto sa pisikal, pantao, at likas na kapaligiran. Ipagpapatuloy ng Awtoridad ang nakahanay na pagtatasa ng mga potensiyal na malalaking epekto sa kapaligiran, lipunan, at ekonomiya ng konstruksiyon at operasyon ng sistema ng HSR. Kabilang sa mga paksa ng epekto na tutugunan ang: transportasyon; kalidad ng hangin at mga greenhouse gas; ingay at pagyanig (vibration); mga electromagnetic field at electromagnetic interference; mga pampublikong utilidad at enerhiya; mga yamang biyolohikal at pantubig; idrolohiya at mga yamang-tubig; heolohiya, mga lupa, pagkakaroon ng lindol (seismicity), at mga yaman sa paleontolohiya; mga mapanganib na materyales at dumi; kaligtasan at seguridad; panlipunang ekonomiya at mga komunidad; pagpapalano ng estasyon, paggamit ng lupain, at pagpapaunlad nito; bukirin at kagubatan para sa agrikultura; mga parke, lugar-libangan at bukas na espasyo; estetika at biswal na kalidad; mga yamang pangkultura; rehiyonal na paglago; at katarungang pangkapaligiran.

Tutukuyin at tatasahin ang mga hakbang upang maiwasan, mapaliit, at mabawasan ang lahat ng masasamang epekto.

Pagtatasa at Mga Komento:

Dati nang nagsagawa ang Awtoridad ng pagtatasa para sa EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto at tumukoy ito ng isang Pinipiling Alternatibo (Preferred Alternative) para sa Alternatibo sa HSR na Proyekto para sa koridor ng pampasaherong tren ng HSR sa pagitan ng Los Angeles at Anaheim. Simula noong inilathala ang NOI at tinukoy ang Pinipiling Alternatibo, tinukoy ng Awtoridad ang Colton Component at Lenwood Component bilang mahahalagang component ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ng sistema ng HSR. Inilalabas ng Awtoridad ang Nirebisang NOI na ito upang mangalap ng karagdagang opinyon ng publiko at ahensiya sa pagbuo ng saklaw ng EIR/EIS para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto hinggil sa Colton Component at Lenwood Component at upang abisuhan ang publiko na isasaalang-alang ng Awtoridad ang komento ng publiko at ahensiya na natatanggap nito bilang paghahanda ng pinagsamang EIR/EIS. Hinihiling ang mga komento at suhestiyon sa mga karagdagang elemento ng saklaw na inilalarawan sa Nirebisang NOI na ito mula sa lahat ng may interes na ahensiya, mga Tribo ng Katutubong Amerikano, at publiko upang matiyak na natutugunan ang buong saklaw ng mga isyung may kinalaman sa panukalang aksiyon at lahat ng mga makatuwirang alternatibo. Sa partikular, may interes ang Awtoridad sa pag-alam kung mayroong mga bahagi ng alalahanin sa kapaligiran kung saan maaaring magkaroon ng epekto na matutukoy sa antas ng proyekto. Bilang pagtugon sa Nirebisang NOI na ito, hinihiling sa mga pampublikong ahensiya na may saklaw ng pamamahala na abisuhan ang Awtoridad ng nalalapat na pahintulot at mga kahingian sa pangkapaligirang pagsusuri ng bawat ahensiya, at ang saklaw at nilalaman ng pangkapaligirang impormasyon na may kinalaman sa mga tungkulin ng ahensiya alinsunod sa batas kaugnay ng panukalang proyekto. Sa kasalukuyan, lumalahok ang Lupon ng Pang-ibabaw na Transportasyon (Surface Transportation Board) at ng Pangkat ng Mga Inhinyero ng Hukbo ng Estado Unidos (U.S. Army Corps of Engineer) bilang mga nakikipagtulungang ahensiya sa paghahanda ng EIS. Naiskedyul na ang mga pampublikong pulong sa pagtatasa bilang mahalagang bahagi ng proseso ng pagtatasa para sa parehong pang-estado at pederal na pangkapaligirang pagsusuri. Ang mga pulong sa pagtatasa na inilalarawan sa itaas sa Nirebisang NOI na ito ay lokal na iaanunsiyo rin at isasama sa karagdagang pag-abiso sa publiko.