

Nirebisang Paunawa sa Paghahanda

(Tinanggap sa Clearinghouse ng Estado noong Agosto 25, 2020)

NIREBISANG PAUNAWA SA PAGHAHANDA

MULA KAY: Mark A. McLoughlin
Director of Environmental Services
California High-Speed Rail Authority
770 L Street, Suite 620
Sacramento, California 95814

PAKSA: Nirebisang Paunawa sa Paghahanda (Notice of Preparation, NOP) ng isang Pamproyekto ng Antas na Ulat ng Epekto sa Kapaligiran / Pahayag ng Epekto sa Kapaligiran (Environmental Impact Report, EIR / Environmental Impact Statement, EIS) para sa Los Angeles (Union Station) hanggang Anaheim (Anaheim Regional Transportation Intermodal Center [ARTIC]) na Seksiyon ng Proyekto ng Sistema ng Mabilis na Tren (High-Speed Rail, HSR) ng California, pangunahin dito ang kahabaan ng Los Angeles – San Diego – San Luis Obispo (LOSSAN) na Koridor ng Tren, pati na ang mga component ng proyekto sa akomodasyon ng mga kargamento sa Colton at Lenwood upang bigyang-daan ang pinagsamang dami ng trapiko ng pasahero at kargamento

Ang Awtoridad sa Mabilis na Tren ng California (California High-Speed Rail Authority, Awtoridad), bilang Pangunahing Ahensiya para sa proseso ng Batas sa Kalidad ng Kapaligiran ng California (California Environmental Quality Act, CEQA) para sa isang panukalang sistema ng HSR ng California, ay inilabas ang Nirebisang NOP na ito para sa Pamproyekto ng Antas na EIR/EIS para sa seksiyon ng sistema ng HSR mula sa Lungsod ng Los Angeles (Union Station) hanggang Anaheim (Anaheim Regional Transportation Intermodal Center [ARTIC]) upang magsimula ng karagdagang pagtatasa (scoping) para mangalap ng opinyon sa mga karagdagang pasilidad sa Colton at Lenwood. Nagsagawa ang Awtoridad ng pagtatasa para sa proyekto noong 2007, ngunit hindi kasama sa proyekto noong panahong iyon ang mga pasilidad sa Colton at Lenwood. Ang mga pasilidad na iyon ay natukoy na ngayon bilang mahahalagang component ng proyekto, kaya angkop ang karagdagang pagtatasa para makakuha ng opinyon at impormasyon ng publiko at iba pang stakeholder upang magbigay-alam sa proseso ng pagsusuri ng kapaligiran. Ang pagtatasa (scoping) noong 2007 at ang proseso ng pagpapaunlad ng kapaligiran simula noon 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 NOP na ito ay katulad ng nilalaman ng NOP ng 2007, ngunit inulit dito para mapadali ang muling pagsuri.

Dumaraan ang Los Angeles hanggang Anaheim na koridor na ito 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 (commuter diesel HSR at electric HSR) at pangkargamentong tren sa hinaharap ng pagdaragdag ng mga karagdagang pasilidad sa labas ng koridor upang mapanatili ang umiiral at inaasahang operasyon ng pangkargamento at pampasaherong tren, kabilang ang mga antas ng napapanahong serbisyo, sa panahon ng konstruksiyon at operasyon ng proyekto. Ang panukalang BNSF Colton Intermodal Facility Component (Colton Component) at BNSF Lenwood Staging Track Component (Lenwood Component) ay tinukoy bilang mahahalagang component ng Los Angeles hanggang Anaheim na proyekto sa labas ng koridor na kinakailangan upang mapanatili ang kakayahan ng pampasahero at pangkargamentong 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 paunawang ito upang mangalap ng karagdagang opinyon ng publiko at ahensiya sa pagbuo ng karagdagang saklaw ng EIR para sa Colton Component at Lenwood Component at upang abisuhan ang publiko na magsasagawa ang Awtoridad at mga kinatawan nito ng mga kaugnay na karagdagang aktibidad sa pakikipag-ugnayan bilang paghahanda sa pinagsamang EIR/EIS.

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. Alinsunod sa 23 U.S.C. 327 at sa Memorandum ng Pagkakaunawaan na iyon, magsisilbi ang Awtoridad bilang pangunahing ahensiya ng pederal na pamahalaan sa pagsunod sa Pambansang Batas sa Patakaran sa Kapaligiran (National Environmental Policy Act, NEPA) at iba pang mga pederal na batas pangkapaligiran para sa proyektong ito. Ilalathala ang isang Nirebisang Abiso sa Hangarin (Notice of Intent, NOI), na halos kasabay ng Nirebisang NOP na ito, sa Pederal na Talaan upang abisuhan ang mga pederal, pang-estado, lokal, at pangtribong ahensiya at ang publiko na hangarin ng Awtoridad na dagdagan ang saklaw ng pagsusuri ng EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto upang maisama ang Colton Component at Lenwood Component at upang mangalap ng karagdagang opinyon ng publiko at ahensiya sa pagbuo ng saklaw ng EIR/EIS.

Kinumpleto ng Awtoridad at ng FRA ang isang EIR/EIS ng Programa para sa Sistema ng HSR ng California noong 2005 bilang unang yugto ng nakahanay na proseso ng pangkapaligirang pagsusuri para sa panukalang Sistema ng HSR ng California. Sinertipika ng Awtoridad ang Pinal na EIR ng Programa at naglabas ito ng desisyon, at naglabas ang FRA ng Tala ng Desisyon noong Nobyembre 2005 sa Pinal na EIS ng Programa, at pinili ang Alternatibo sa HSR na Proyekto para sa karagdagang pamproyektong antas na pangkapaligirang pagsusuri at pumili ng mga hanay ng koridor at mga potentiyal na lokasyon ng estasyon. Ang pamproyektong antas ng EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na ito ay binubuo pa lamang bilang isang pangalawang hanay na dokumentong pangkapaligiran. Kabilang sa mga pag-aaral ang mga paunang disenyo ng inhinyeriya at pagsusuri ng mga epekto sa kapaligiran na nauugnay sa konstruksiyon, operasyon at pagpapanatili ng sistema ng HSR, kabilang ang riles (track), mga pansuportang pasilidad, at estasyon sa kahabaan ng dati nang piniling hanay ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto sa LOSSAN na koridor, pati na ng mga component ng proyekto sa pagtanggap sa kargamento sa Colton at Lenwood.

Dati nang nagsagawa ang Awtoridad ng pormal na pagtatasa para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto sa ilalim ng CEQA mula Marso 12 hanggang Abril 24, 2007. Naglabas ang Awtoridad ng isang NOP noong Marso 12, 2007, at naglathala ng isang NOI ng FRA sa Pederal na Talaan noong Marso 15, 2007. Ipinamahagi ang mga paunawang ito sa mga hinalal na opisyal, mga lokal, rehiyonal at pang-estadong ahensiya, at ang may interes na publiko. Nagsagawa ang Awtoridad ng tatlong pulong: 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 mga yugto ng proseso ng pagsusuri ng mga alternatibo at ulat sa pagpapahusay 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. Sa panahon ng paghahanda ng yugto ng Draft na EIR/EIS ng proyekto, nagsagawa ang Awtoridad ng 11 pulong na bukas sa publiko (open house) sa pagitan ng 2016 at 2018 upang mangalap ng opinyon ng publiko sa proyekto.

Naganap ang dating proseso ng pagtatasa bago ang pagtukoy sa Colton Component at Lenwood Component bilang mahahalagang component ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ng panukalang sistema ng HSR. Dahil sa mga heograpikong lokasyon ng Colton Component at Lenwood Component sa labas ng LOSSAN na koridor, inilalabas ng Awtoridad ang Nirebisang NOP na ito upang magbigay ng mga karagdagang oportunidad para sa opinyon ng publiko.

MGA PETA: Ang mga nakasulat na komento sa saklaw ng EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto bilang tugon sa Nirebisang NOP na ito ay dapat ibigay sa Awtoridad mula Agosto 25, 2020 at dapat na matanggap ng Awtoridad sa o bago ang Setyembre 24, 2020. Nakaiskedyul ang mga pampublikong pulong sa pagtatasa tulad ng nakatala sa ibaba.

MGA ADDRESS: Ang mga nakasulat na komento ay dapat ipadala kay Mark A. 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" sa: Los.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov. Maaari ding sabihin ang mga komento sa pamamagitan ng mga pulong sa pagtatasa.

PARA SA HIGIT PANG IMPORMASYON, MAKIPAG-UGNAYAN KAY: Mr. Mark A. McLoughlin sa nakatalang address sa itaas.

KARAGDAGANG IMPORMASYON: Ang Awtoridad sa Mabilis na Tren ng California ay itinatag noong 1996 at inaawtorisahan at inaatasan 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. Binigyan ng Lehislatura ng Estado ng California ang Awtoridad ng mga kapangyarihang kailangan para pangasiwaan ang konstruksiyon at operasyon ng pambuong estado na network ng HSR sa oras na matiyak ang pagpopondo. Bilang bahagi ng mga pagsisikap ng Awtoridad na magpatupad ng isang sistema ng HSR, ipinagtibay ng Awtoridad ang isang Plano ng Negosyo (Business Plan) noong Hunyo 2000, na sinuri ang pagiging praktikal sa ekonomiya ng pagkakaroon ng isang sistema ng HSR na may haba na 800 milya na kaya ang bilis na lampas sa 200 milya kada oras. Ang Plano ng Negosyo ay na-update at patuloy na ia-update kada dalawang taon, na karaniwang inilalabas sa draft sa Pebrero at pagkatapos ay pinagtibay bilang pinal (sa ilang pagkakataon ay may mga pagsasaayos) sa Mayo.

Noong 2005, kinumpleto 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 unang yugto ng nakahanay na proseso ng pangkapaligirang pagsusuri. Sinertipika ng Awtoridad ang Pinal 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 sa Pinal na EIS ng Programa. Itinatag ng pambuong estado na EIR/EIS ng programa na ito ang layunin at pangangailangan para sa sistema ng HSR, nagsuri ito ng alternatibo ng HSR, at kinumpara ito sa isang Alternatibo na Walang Proyekto at isang Alternatibo na Modal. Sa pag-aproba ng pambuong estado na EIR/EIS ng programa, pinili ng Awtoridad at ng FRA ang Alternatibo sa HSR na Proyekto at pumili ng mga partikular na koridor/karaniwang hanay at mga karaniwang lokasyon ng estasyon, nagsama ng mga estratehiya sa mitigasyon at gawi sa disenyo, at tumukoy ng mga karagdagang hakbang upang gabayan ang pagpapaunlad ng sistema ng HSR sa partikular sa lugar na pamproyektong antas na pangkapaligirang pagsusuri upang maiwasan at mapaliit ang mga potensiyal na masamang epekto sa kalikasan.

Ang EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto ay isa sa ilang mga pangalawang hanay na pangkapaligirang pagsusuri para sa mga seksiyon ng sistema ng HSR na isinasagawa ng Awtoridad. Isinaayos ang hanay nito mula sa at isinasama nito sa pamamagitan ng pagsangguni ang sertipikadong pambuong estado na EIR/EIS na 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 (14 C.C.R. § 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. Isinasagawa ng Awtoridad ang EIR/EIS alinsunod sa Mga Pamamaraan para sa Pagsasaalang-alang ng Mga Epekto sa Kapaligiran (Procedures for Considering Environmental Impacts) ng FRA (64 Fed. Reg. 28545 [Mayo 26, 1999]) at tutugunan nito ang NEPA at CEQA.

Magsusuri ang EIR/EIS ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na ito ng isang Alternatibo sa HSR na Proyekto, pati na ng isang Alternatibo na Walang Proyekto. Ito at ang iba pang mga pamproyektong antas na EIR/EIS 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 posibleng malaki ang epekto at kung maaaring maiwasan o mabawasan ang mga posibleng malaking epekto. Ang EIR/EIS ng proyekto na ito ay tutukuyin at tatasahin ang mga makatuwiran at posibleng alternatibong hanay na partikular sa lugar, at tatasahin ang mga epekto mula sa konstruksiyon, operasyon, at pagpapanatili ng proyekto. Magiging available ang impormasyon at mga dokumento hinggil sa proseso ng pangkapaligirang pagsusuri ng HSR na ito sa pamamagitan ng site sa Internet ng Awtoridad: <https://www.hsr.ca.gov/>.

Mga Mithiin/Layunin at Pangangailangan ng Proyekto: Ang pangangailangan para sa isang sistema ng HSR ay direktang nauugnay sa inaasahang paglago sa populasyon at pagtaas sa pangangailangan sa biyahe sa pagitan ng mga lungsod sa California sa susunod na dalawampung taon at higit pa. Dahil sa paglago sa pangangailangan sa biyahe, magkakaroon ng pagtaas sa mga pagkaantala ng biyahe na nagmumula sa lumalaking pagsisiksikan sa mga highway ng California at sa mga paliparan. 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 sistema ng HSR sa buong estado na maglaan ng maasahang mabilis na de-kuryenteng sistema ng tren na mag-uugnay sa mga pangunahing bahagi ng mga lungsod ng estado, at na maghahatid ng natatantiya at hindi pabago-bagong oras ng paglalakbay. Ang karagdagang mithiin ay magbigay ng interface na may mga komersiyal na pandaigdigang paliparan, pampublikong transportasyon, at network ng highway at na bawasan ang mga limitasyon sa umiiral na sistema ng transportasyon habang nangyayari ang 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 Proyekto at isang Alternatibo sa HSR na Proyekto.

Alternatibo na Walang Proyekto (No Project Alternative): Itinatakda ang alternatibo na walang gagawing aksiyon (Walang Proyekto) upang magsilbing batayan para sa pagsusuri ng Alternatibo sa HSR na Proyekto. Kumakatawan ang Alternatibo na Walang Proyekto sa umiiral ngayon na sistema ng transportasyon (highway, panghimpapawid, at regular na tren) ng rehiyon, at kung ano ang magiging kalagayan nito sa 2040 pagkatapos makumpleto ang mga programa o proyektong kasalukuyang nakaplanado para pondohan at ipatupad at mga makatuwirang nakikinitang pagkilos ng iba, gaya ng panukala ng ibang proyekto o mga proyekto, bilang resulta ng hindi pag-apruba sa proyekto. Itinatakda ng Alternatibo na Walang Proyekto ang sistema ng transportasyon sa pagitan ng mga lungsod sa kasalukuyan at sa hinaharap para sa Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na koridor batay sa mga nakaprograma at pinopondohang pagpapabuti sa sistema ng transportasyon sa pagitan ng mga lungsod hanggang matapos ang 2040, alinsunod sa mga sumusunod na pinagmumulan ng impormasyon: ang Plano sa Rehiyonal na Transportasyon (Regional Transportation Plan) ng Samahan ng Mga Pamahalaan ng Southern California (Southern California Association of Governments); ang Tanggapan ng Pagpapalano at Pananaliksik ng Estado ng California (State of California Office of Planning and Research), Database ng CEQAnet; ang data ng gawad ng Sistema ng Impormasyon sa Aktibidad ng Sasakyang Panghimpapawid (Air Carrier Activity Information System) at Plano sa Pagpapabuti ng Paliparan (Airport Improvement Plan) ng Pederal na Pangasiwaan ng Paliparan (Federal Aviation Administration); ang Programa sa Pagpapabuti ng Transportasyon ng Estado (State Transportation Improvement Program) ng Komisyon sa Transportasyon ng Estado ng California (California State Transportation Commission); mga master plan ng paliparan at mga panayam sa mga opisyal ng paliparan; mga plano sa pampasaherong tren sa pagitan ng mga lungsod; at mga pangkalahatang plano at mga opisyal sa pagpapalano ng lungsod at county.

Alternatibo sa HSR na Proyekto: Nakikita ng Awtoridad ang sistema ng HSR bilang isang pinakabago, pinapagana ng elektrisidad, mabilis, at aserong-gulong-sa-aserong-riles na teknolohiya, na gagamit ng pinabagong teknolohiya, kaligtasan, paghuhudyat (signaling), at mga awtomatikong sistema ng pagkontrol ng tren. Ang hanay ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto na pinili ng Awtoridad at ng FRA kasama ang pambuong estado na EIR/EIS ng programa ay sinusundan ang LOSSAN na koridor ng tren bilang posibleng opsiyon sa ruta kasama ang isang koneksiyon sa pagitan ng Union Station at ang umiiral na LOSSAN na koridor ng tren. Ipinapakita ang mga mapa ng sistema ng HSR at ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto sa Kalakip A, Figure A at Figure B, ayon sa pagkakasunod-sunod.

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 isinasalang-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. Tutukuyin at tatasahin ang mga alternatibong lugar ng estasyon sa mga piniling pangkalahatang lokasyon ng estasyon sa pamproyektong antas ng EIR/EIS na ito. Ang mga patakaran sa pagpapaunlad ng lugar ng estasyon upang hikayatin ang pagpapaunlad na mainam para sa transportasyon malapit sa o sa paligid ng mga estasyon ng HSR na magkakaroon ng potensiyal na magtaguyod ng pagpapaunlad na may mas mataas na densidad, iba't ibang gamit, at akma sa mga naglalakad na tao sa paligid ng mga estasyon ay ihahanda sa pakikipagtulungan sa mga lokal at rehiyonal na ahensiya 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, Los Angeles Union Station; 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, Anaheim Regional Transportation Intermodal Center.

Ang hanay ng LOSSAN na koridor na pinili noong 2005 sa pambuong estado na EIR/EIS ng programa para sa karagdagang pag-aaral ng Awtoridad sa antas ng proyekto para 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 mga operasyon ng HSR (na pagsasaluhan ng iba pang mga operador 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 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 sa hinaharap. 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, kabilang sa EIR/EIS ang pagtatasa ng mga karagdagang pasilidad na matatagpuan sa labas ng pangunahing LOSSAN na koridor ng tren na sapat na magpapagaan sa posibleng pagsisiksikan para umabot ang dami ng pasahero at kargamento sa inaasahang pinagsamang antas at napapanahong pagsasakatuparan sa 2040. Kabilang sa mga pasilidad na ito ay ang Lenwood Staging Tracks (Lenwood Component) and Colton Intermodal Facility (Colton Component), na ipinapakita sa Figure C hanggang Figure E ng Kalakip A.

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.

Kakailanganin ang Colton Component upang magbigay-lugar sa dami ng pangkargamentong tren sa hinaharap (karaniwang 10 pangkargamentong tren kada araw) na hindi kayang bigyang-lugar sa LOSSAN na koridor dahil sa paggamit sa LOSSAN na 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 County ng San Bernardino, 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 at ang maliit na bahagi ng katimugang dulo ng lugar ay nasa 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 Los Angeles at Fullerton. Nasa Kalakip A, mula Figure C hanggang Figure E, ang isang mapang nagpapakita ng mga lokasyon ng Lenwood Component at Colton Component.

Mga Posibleng Epekto: Layunin ng proseso ng EIR/EIS na siyasatin 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 lahat ng malalaking epekto sa kapaligiran, lipunan, at ekonomiya ng konstruksiyon at operasyon ng sistema ng HSR. Kabilang sa mga bahagi ng epekto na tutugunan ang: mga epekto ng transportasyon; kaligtasan at seguridad; paggamit ng lupain, at pagsosona; paglago ng rehiyon; pagtatamo, pag-aalis, at paglilipat ng lupain; mga epekto sa yamang pangkultura, kabilang ang mga epekto sa mga yamang pangkasaysayan at arkeolohiko at mga lupaing pamparke/lugar panlibangan; pagkakaakma sa kapitbahayan at katarungang pangkapaligiran; mga epekto sa likas-yaman kabilang ang kalidad ng hangin, mga wetland, yamang-tubig, ingay, pagyanig (vibration), enerhiya, hayop sa gubat at mga ecosystem, kabilang ang mga nanganganib na uri (endangered species). 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 sa mga komunidad sa isang bahagi ng LOSSAN na koridor na kalapit ng Los Angeles hanggang Anaheim na Seksiyon ng Proyekto. Nakalaan ang yugtong ito ng pagtatasa upang matiyak na ang mga komunidad sa lugar malapit sa Lenwood Component at Colton Component na dating hindi naabot ay mabibigyan ng oportunidad na magbigay ng opinyon. Hinihikayat nito ang malawak ng pakikilahok sa proseso ng EIR/EIS sa panahon ng pagtatasa at pagsusuri ng mga magresultang pangkapaligirang dokumento. Hinihiling ang mga komento at suhestiyon sa mga karagdagang elemento ng saklaw na inilalarawan sa Nirebisang NOP na ito mula sa lahat ng may interes na ahensiya at publiko upang matiyak na natutugunan ang buong saklaw ng mga isyung may kinalaman sa panukalang aksiyon at lahat ng mga makatuwirang alternatibo at natutukoy ang lahat ng malalaking isyu. Sa partikular, may interes ang Awtoridad sa pag-alam kung mayroong mga bahagi ng alalahanin sa kapaligiran kung saan maaaring magkaroon ng malalaking epekto na matutukoy sa antas ng proyekto. Bilang pagtugon sa Nirebisang NOP 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. Naiskedyul na ng Awtoridad 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 NOP na ito ay lokal na iaanunsiyo at isasama sa karagdagang pag-abiso sa publiko. 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). Nakaiskedyul ang mga pulong sa pagtatasa para sa mga sumusunod na petsa at bukas ang mga ito 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

Dahil sa mga limitasyon sa oras na ipinag-uutos ng batas ng estado, hinihiling sa mga pampublikong ahensiya at mga miyembro ng publiko na ipadala ang kanilang mga tugon sa NOP na ito sa Awtoridad sa pagitan ng Agosto 25, 2020 at Setyembre 24, 2020.

Mangyaring ipadala ang iyong tugon at idirekta ang anumang mga komento o tanong hinggil sa proyektong ito kay Mr. Mark A. McLoughlin, Director of Environmental Services, Los Angeles to Anaheim Project Section, California High-Speed Rail Authority sa address na ipinapakita sa itaas.

Petsa: _____

Lagda: _____

Mark A. McLoughlin
Director of Environmental Services

Kalakip A – PAGLALARAWAN NG MGA ALTERNATIBO

Figure A
Sistema ng Mabilis na Tren ng California
Mga Piniliping Hanay at Estasyon sa Buong Estado



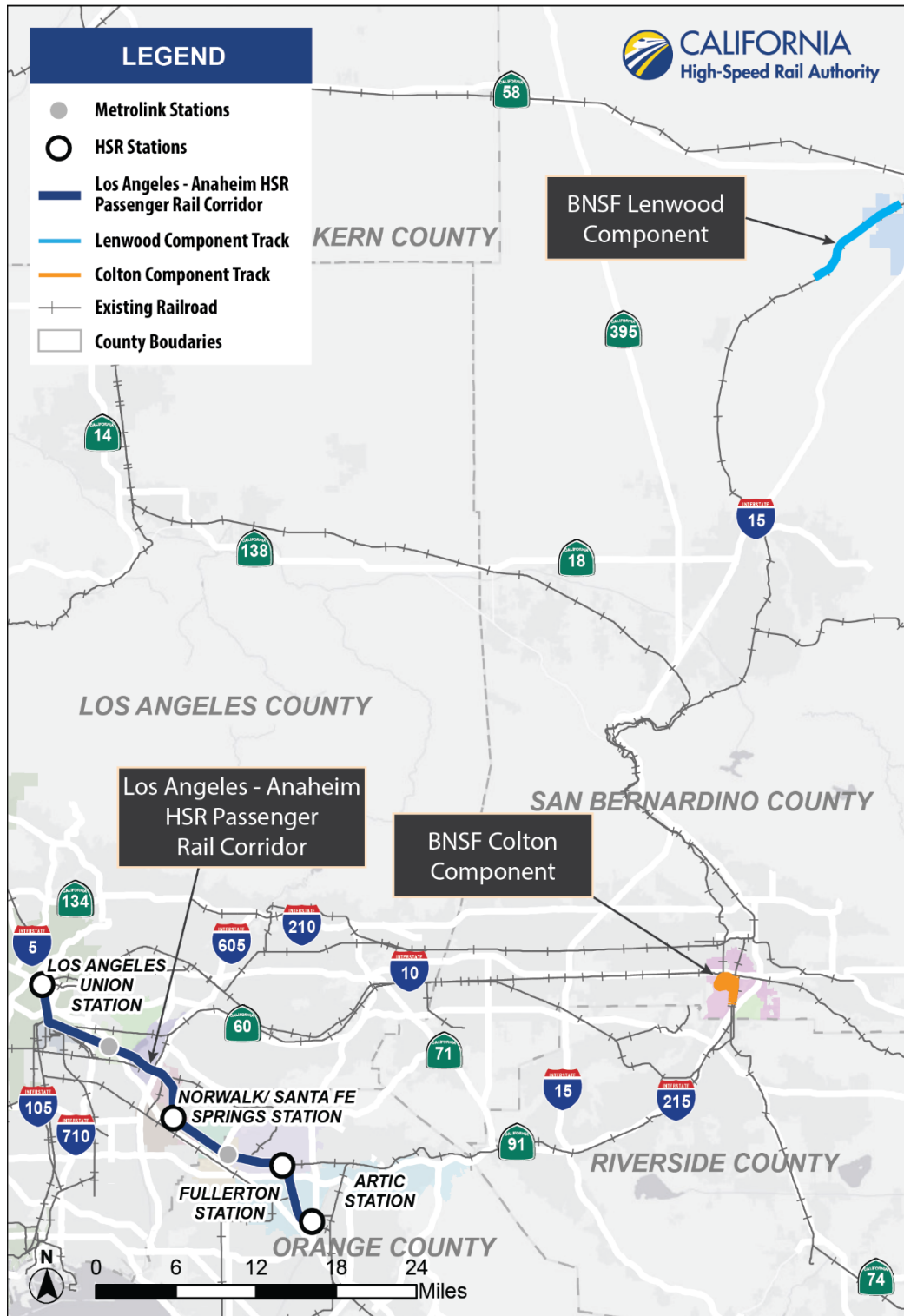
Pinagmulan: Awtoridad, 2020

Figure B
Los Angeles hanggang Anaheim na Koridor ng HSR para sa Pampasaherong Tren



Pinagmulan: Awtoridad, 2020

Figure C
Colton Component at Lenwood Component para sa Akomodasyon ng Kargamento



Pinagmulan: Awtoridad at BNSF, 2020

Figure D
Colton Component



Figure E
Lenwood Component

