

BUOD

Nuong Nobyembre 2018 kinilala ng California High-Speed Rail Authority (Authority) ang High-Speed Rail (HSR) Project Alternative bilang ang Preferred Alternative (Ginustong Alternatibo) na dapat patuloy na pag-aralan sa isang Environmental Impact Report (EIR) o Environmental Impact Statement (EIS). Aabot ang HSR Passenger Rail Corridor (project corridor, o ruta ng proyekto) humigit kumulang 30 milya sa pagitan ng Los Angeles Union Station (LAUS) sa Los Angeles at Anaheim Regional Transportation Intermodal Center (ARTIC) sa Anaheim, una sa lahat sa loob ng isang makitid, laganap na ruta ng riles ng tren na napapalibutan ng lungsod at iba pang laganap na mga operator ng riles sa purok. Itong pagkakahayan ay nasa isang koridor na ginagamit ng maraming may-ari, kabilang ang BNSF Railway (BNSF), Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority, at Orange County Transportation Authority. Kabilang sa mga laganap na rail operator ang BNSF (freight) at mga tagatustos ng passenger rail: National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), Southern California Regional Railroad Authority (Metrolink), at Los Angeles San Diego – San Luis Obispo Rail Corridor (LOSSAN Corridor) Agency. Sa tulong ng BNSF, natiyak noong Pebrero 2019 na kakailanganin ng pagtayo ng HSR ang mga karagdagang staging track sa pasilidad ng BNSF sa San Bernardino County sa unincorporated area ng Lenwood kung binanabalak na papanatilihin ang pagpapatakbo ng freight rail habang itinatayo ang HSR at kabanatan ng mga pagpapatakbo sa buong haba ng koridor ng proyekto. Katulad nito, natiyak na kakailanganin ng mga pagpapatakbo ng HSR ang pagtayo ng isang bagong intermodal facility (IMF) sa Colton.

Kuro-kuro tungkol sa BNSF Colton IMF Component (Colton Component) mula sa mga interesadong partido na natanggap pagkatapos ng binagong pag-aaral sa 2020 ay nagbigay-daan sa maraming oposisyon sa at pag-aalala dulot ng pagkilala ng isang bagong IMF na malayo sa labas ng koridor ng proyekto. Katulad nito, ipinahayag ng mga interesadong partido sa Inland Empire ang kanilang mga alalahanin tungkol sa mga epekto ng Colton Component. May pag-aalala din na hindi mapapakinabangan ang mga benepisyo ng HSR at ang mga kaugnayang pagpapabuti. Dagdag dito, nabawasan ang suporta ng BNS ng 2018 HSR Project Alternative at maaaring hindi na ito sasang-ayon sa pagpapatakbo ng Colton Component. Sa mga dahilang ito, isinasalang-alang ng Authority ang karagdagang mga alternatibo at maaari nitong alisin ang pangangailangan na pagpapapunta ng mga tren at trak sa isang bagong IMF sa San Bernardino County. Dahil dito, hinanda ng Authority itong Supplemental Alternatives Analysis (SAA) (Dagdag na Pag-aaral ng mga Alternatibo) upang matasa ang mga potensyal na alternatibo na tutugon sa mga layunin at pangangailangan ng proyekto at tumugon sa mga naisaad na pagkabahala tungkol sa 2018 HSR Project Alternative.

Pinag-aaralan nitong Bahagi ng Proyekto mula Los Angeles hanggang Anaheim (bahagi ng proyekto) 2023 SAA ang limang mga alternatibo, kabilang ang isang No Project Alternative, at inirerekomenda ang hindi kukulang sa isang karagdagang alternatibo na may higit sa isang pagpipilian na ipagpapatuloy upang higit na mapino at matasa sa loob ng isang Tier 2 EIR o EIS sa antas ng proyekto. Pinag-aaralan ng 2023 SAA ang No Project Alternative at ang 2018 HSR Project Alternative at nagpapakilala ng tatlong bagong mga alternatibo: ang Shared Passenger Track Alternative, 3A – Freeway Tunnel Alternative, at 3B – Union Pacific Railroad (UPRR) Alignment Alternative.

Sa ilalim ng No Project Alternative, hindi itatayo ang bahagi ng proyekto. Kabilang sa No Project Alternative ang lahat ng mga kasalukuyang alam na naprogram at napondong mga pagpapabuti sa sistema ng paghatid sa pagitan ng mga lungsod (highway, Amtrak, at riles ng rehiyon regional) at lahat ng mga makatuwirang, nakikinitang proyekto ng mga pagpapabuti ng mga lokal na lupain (na may kinilalang mga pinagkukunan ng mga pondo) na pagpapabutihin bago lumipas ang 2040 sa lugar ng bahagi ng proyekto. Hindi papakinabangan nitong alternatibo ang pagpopondo ng Authority ng mga Early Action Project, gaya ng mga grade separation.

Sinusunod ng pagkakahayan ng 2018 HSR Project Alternative ang koridor ng proyekto at ng mga istasyon (LAUS, Norwalk o Santa Fe Springs, Fullerton, at ARTIC). ¹ Kinabibilangan nito ang mga staging

track sa Lenwood (Lenwood Component) at ang Colton Component, kapwa para sa mga pagpapatakbo ng BNSF. Maaaring magpatakbo ang 2018 HSR Project Alternative ng apat na HSR tren bawat oras bawat direksyon sa pagitan ng LAUS at ARTIC.

Susundin ng Shared Passenger Track Alternative ang parehong pagkakanay ng 2018 HSR Project Alternative subalit walang kasamang Colton Component. Kung ikukumpara sa 2018 HSR Project Alternative, babawasan nitong alternatibo ang mga HSR tren na tatakbo: dalawang HSR tren lamang bawat oras sa bawat direksyon sa pagitan ng LAUS at ARTIC.¹ Alinman ay makukuha sa Shared Passenger Track Alternative isa o walang istasyon sa pagitan (Fullerton, Norwalk/Santa Fe Springs, o ang dalawang ito) sa pagitan ng LAUS at ARTIC. Salungat sa 2018 HSR Project Alternative, ang mga iminumungkahing mga staging track sa labas ng koridor ng proyekto ay ibibigay bilang pagpapagaan sa mga epekto sa pagpapatakbo ng riles para sa kargamento (freight rail) bilang resulta ng pagpapatayo ng HSR.

Sa pangkalahatan susundin ng 3A – Freeway Tunnel Alternative ang 2018 HSR Project Alternative alignment, subalit una sa lahat magiging sa loob ng isang lagusan. Hindi magkakaroon ng isang istasyon sa pagitan o anumang BNSF Components. Maaaring magkaroon itong alternatibo ng apat na HSR tren bawat oras bawat direksyon sa mga oras kung kailan pinakamabigat ang trapik (peak hour) at dalawang HSR tren bawat oras sa bawat direksiyon sa mga oras kung kailan hindi napakabigat ang trapik (off-peak hours) sa pagitan ng LAUS at ARTIC.

Ang 3B – UPRR Alignment Alternative ay lalakbay mula LAUS hanggang ARTIC, subalit susundin nito ang paagkakanay ng UPRR humigit kumulang 33 milya timog ng koridor ng proyekto. Hindi magkakaroon ng isang istasyon sa pagitan o anumang BNSF Components. Maaaring magkaroon itong alternatibo ng apat na HSR tren bawat oras bawat direksyon sa mga peak hour at dalawang HSR tren bawat oras sa bawat direksiyon sa off-peak hours sa pagitan ng LAUS at ARTIC.

Talahanayan 0-1 Mga Alternatibo sa Bahagi ng Proyekto Mula Los Angeles Hanggang Anaheim

Paglalarawan	2018 HSR Project Alternative	Shared Passenger Track Alternative	3A – Freeway Tunnel Alternative	3B – UPRR Alignment Alternative
Haba ng Koridor (mga milya)	33	33	29.7	33
ROW na pag-aari ng BNSF (mga milya) ¹	22 ²	22 ³	1.8	1.8
ROW na pag-aari ng UPRR (mga milya)	0	0	0	18
Lagusan (mga milya)	0	0	23.6	8.3
Sa grado (mga milya)	29.9	29.9	6.1	19.9
Trench o cut and cover (mga milya)	0.6	0.6	0	0.9
Aerial (mga milya)	2.5	2.5	0	3.88
Pinakamataas na antas ng bilis (mga milya bawat oras)	45–90 mph	45–90 mph	79–150 mph	79–110 mph
Mga Istasyon ng HSR	3-4	2-3	2	2
Mga Gastos sa Pagpapatayo (dolyares sa 2023 sa bilyones) ⁴	\$9.17 ⁵	\$6.65–6.91 ^{6,7}	\$31.06	\$18.62

¹ Hindi natiyak kailanman kung itatayo ang mga Istasyon ng Norwalk o Santa Fe Springs at Fullerton Station o isa lamang intermediate na istasyon.

¹ Kinakailangan ng lahat ng mga alternatibo ang paglipat ng mga BNSF storage track mula sa West Bank ng Los Angeles River papunta sa lugar ng Hobart Yard.

² Hindi kinabibilangan sa kabuuang ROW na pag-aari ng BNSF ang kabuuang purok ng Lenwood at Colton.

³ Hindi kasama ang mga staging track

⁴ Ang kabuuang gastos ay isang tantiya lamang, kabilang ang isang light maintenance facility, sa dolyares sa taong 2023 (sa bilyones). Kailangan ng karagdagang pag-aaral upang matiyak ang eksaktong kabuuang gastos.

⁵ Kabilang sa mga tantiya ng gastos ang gagastusin para sa Lenwood Component at sa Colton Component, na nasa ikalawang ikaapat na bahagi ng taong 2020\$. Hinanda ng Trans Systems ang mga tantiya ng gagastusin sa 2020 at ng AECOM, na naging subconsultant ng BNSF, at isinapanahon ng Authority sa dolyares sa 2023.

⁶ Itong tantiya ay may kasamang mga staging track.

⁷ Ipinapakita nitong mga nag-iibang gastos kung magtatayo ng isang istasyon sa Norwalk o Santa Fe Springs, Fullerton, o hindi.

BNSF = BNSF Railway; HSR = high-speed rail; mph = mga milya bawat oras; ROW = right-of-way; UPRR = Union Pacific Railroad

Masasapatan ng 2018 HSR Project Alternative ang mga pamantayan ng pagsusuri, subalit magresulta sa pinakamaraming mga pagbili ng mga pag-aari at paglilipat. Mas marami din ang pagkagambala sa pagtatakbo ng riles ng tren at ng mga palingkurang-bayan, pag-aalis, at mga epekto sa mga natural na mapagkukunan. Mas mahusay na nasasapatan ng Shared Passenger Track Alternative ang mga pamantayan ng pagsusuri gaya ng inilahad sa ibaba kaysa sa 2018 HSR Project Alternative, una sa lahat dahil sa inibang pagtatakbo ng mga tren, ang pag-alis ng Colton Component, at pag-alis ng mga epekto na may kaugnayan sa bahaging ito. Dagdag dito, sa alternatibong ito, maaaring mas mababa ang mga gastos sa pagtatakbo dahil mas kaunti ang mga tren at maaaring makatipid sa pagpapanatili ang mga rail service at operator sa loob ng koridor kung gagamitin nila ang parehong tagatustos.

Ang 3A – Freeway Tunnel Alternative at 3B – UPRR Alignment Alternative ay magkakaroon ng mas kaunting mga epekto sa kalatagan sa ilang mga magpakukunan, gaya ng sa mga mapagkukunan ng kultura, mga parke, mga mapagkukunan na Section 4(f), at kagandahan, kaysa sa 2018 HSR Project Alternative at Shared Passenger Track Alternative. Subalit, mas malaki ang dagdag sa mga kagamitan at haul trak na kinakailangan sa pagtayo ng mga lagusan at viaduct para kapwa alternatibo, ang 3A – Freeway Tunnel at 3B – UPRR Alignment Alternative, at mga kaugnayang epekto sa trapik at kalidad ng hangin, kaysa sa pagbawas na may kaugnayan sa pag-alis ng mga BNSF Component at istasyon sa pagitan. Dagdag dito, ang karagdagang aktibidad malapit sa mga bukasang mga lagusan ay maaaring magresulta sa naisalokal na mga epekto sa kalusugan at maaaring makaapekto nang higit sa pagtatayo kaysa sa 2018 HSR Project at Shared Passenger Track Alternative. Maaari din maging mas magastos itong mga opsiyon habang itinatayo at maaaring bawasan ang potensyal ng pagsasakay at potensyal ng pagpapabuti ng paghatid dahil sa mas kaunting mga istasyon at naibang pagkakakonekta sa paghatid. Maaaring tumaas din ang mga gastos sa pagpapatakbo kaysa sa Shared Passenger Track Alternative dahil sa karagdagang gastos sa pagpapanatili ng mga sistema nglagusan. Bilang resulta nito, mahihirapan ang 3A – Freeway Tunnel Alternative at 3B – UPRR Alignment Alternative sa pagsasapat sa mga layunin ng proyekto at sa mga pamantayan ng pagsusuri na hindi tatalakayin sa labas nitong dokumento.

Natiyak na ang 2018 HSR Project Alternative at Shared Passenger Track Alternative ay ang mga pinakamahusay na kandidato na dapat pag-aralan nang higit sa isang EIR/EIS batay sa pamantayan sa pagsusuri, dating nakilalang mga epekto sa kapaligiran, at pagiging posible ng pagpapatupad. Sa pangkalahatan, batay sa kasalukuyang, alam na impormasyon, mas mahusay na masasapatan ng Shared Passenger Track Alternative ang mga layunin ng mga pamantayan ng pagtatasa, kaysa sa ibang mga alternatibo dahil may pinakamaraming katamtamang epekto sa kapaligiran, sa umiiral na pagpapatakbo sa riles, at sa mga komunidad. Samakatuwid, higit na pag-aaralan ang Shared Passenger Track Alternative sa loob ng EIR/EIS para sa bahagi ng proyekto mula sa Los Angeles hanggang sa Anaheim. Sa kinabukasan tatalakayin sa pag-aaral ng Shared Passenger Track Alternative ang kung alin sa mga istasyon sa pagitan (Norwalk o Santa Fe Springs o Fullerton), kung anuman, ang itatayo; ang kinaroroonan at laki ng light maintenance facility (LMF); at ang pagsusuri ng mga posibleng sityo upang mapagaan ang mga potensyal na epekto sa mga riles ng kargamento ng anumang iminumungkahing alternatibo.