

修订版《编制通知》

（于 2020 年 8 月 25 日在州票据交换所接收）

修订版《编制通知》

发件人： Mark A. McLoughlin
Director of Environmental Services
加州高速铁路管理局
770 L Street, Suite 620
Sacramento, California 95814

主题： 加州高速铁路（以下简称为“HSR”）系统洛杉矶（联合车站）至阿纳海姆（阿纳海姆地区交通联运中心 [以下简称为“ARTIC”]）项目段（主要沿洛杉矶-圣地亚哥-圣路易斯奥比斯波（LOSSAN）铁路走廊，以及科尔顿和伦伍德的货运调节项目部分，以容纳未来的累计客运量和货运量）项目级《环境影响报告》/《环境影响说明书》（以下简称为“EIR/EIS”）的修订版《编制通知》（以下简称为“NOP”）

作为提议的加州 HSR 系统遵守《加州环境质量法》（以下简称为“CEQA”）过程的牵头机构，加州高速铁路管理局（以下简称为“管理局”）正在发布 HSR 系统从洛杉矶市（联合车站）至阿纳海姆（阿纳海姆地区交通联运中心 [以下简称为“ARTIC”]）段的项目级 EIR/EIS 的本修订版 NOP，以启动额外的范围界定，从而征求对科尔顿和伦伍德额外设施的意见。管理局于 2007 年对该项目进行过范围界定，但当时该项目不包括科尔顿和伦伍德的设施。这些设施现在已被确定为必要的项目部分，因此，为获取公众和其他利益相关方的反馈和信息以便为环境评估过程提供信息，进行额外范围界定是适当的。自那时以来，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 NOP 中所包含的大部分信息与 2007 年 NOP 中所包含的信息相同，但在本文中做了重复，以方便查阅。

此洛杉矶至阿纳海姆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。预计的未来累计客运量（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，包括准点率水平。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”）已被确定为位于该走廊外的必要洛杉矶至阿纳海姆项目部分，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。

管理局发布本通知是为了征求更多的公众意见和机构意见，以纳入科尔顿部分和伦伍德部分的 EIR 额外范围的制定，并告知公众，在编制联合 EIR/EIS 时管理局及其代表将开展更多外联活动。

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。根据 23 U.S.C. 327 和《谅解备忘录》，管理局将作为确保此项目遵守《国家环境政策法》（以下简称为“NEPA”）和其他联邦环境法的联邦牵头机构。将在《联邦公报》上公布修订版《意向通知》（以下简称为 NOI，大约与本修订版 NOP 同时），以通知联邦、州、地方和部族机构以及公众，管理局打算增补洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 的分析范围，以包括科尔顿部分和伦伍德部分，以及征求更多的公众意见和机构意见，以纳入 EIR/EIS 范围的制定。

作为提议的加州 HSR 系统的分级环境评估过程的第一阶段，管理局和 FRA 于 2005 年完成了加州 HSR 系统的方案 EIR/EIS。管理局认证了最终方案 EIR 并发布了决策，FRA 于 2005 年 11 月针对最终方案 EIS 发布了《决策记录》，并选择了 HSR 项目备选方案进行进一步项目级环境评估，以及选择了走廊路线和可能的车站地点。此项目级洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 作为二级环境文档正在制定。研究包括初步工程设计和评估与 HSR 系统（包括沿以前选定的 LOSSAN 走廊洛杉矶至阿纳海姆项目段路线的轨道、附属设施和车站，以及科尔顿部分和伦伍德部分的货运调节项目部分）的建设、运作和维护有关的环境影响。

管理局以前曾于 2007 年 3 月 12 日至 2007 年 4 月 24 日之间根据 CEQA 对洛杉矶至阿纳海姆项目段进行过正式范围界定。管理局于 2007 年 3 月 12 日发布了 NOP，FRA 于 2007 年 3 月 15 日在《联邦公报》上公布了 NOI。这些通知已分发给选定的官员，地方、区域和州机构以及有关公众。管理局举行了三次会议：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和完善报告阶段，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。在编制项目的 EIR/EIS 草案阶段，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。

以前的范围界定过程发生在确定科尔顿部分和伦伍德部分为提议的 HSR 系统的洛杉矶至阿纳海姆项目段的必要部分之前。由于科尔顿部分和伦伍德部分的地理位置位于 LOSSAN 走廊的外部，因此管理局发布本修订版 NOP 以提供更多的机会征求公众意见。

日期：自 2020 年 8 月 25 日起，为响应本修订版 NOP 而产生的关于洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 的范围的书面评议，应尽早，不晚于 2020 年 9 月 24 日。公众范围界定会议的安排如下文所述。

地址：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 A. McLoughlin，或通过主题为“洛杉矶至阿纳海姆项目段”的电子邮件发送至：Los.Anaeles_Anahelm@hsr.ca.gov。还可通过范围界定会议口头提出意见。

获取进一步信息的联系人：Mark A. McLoughlin 先生，地址如上所述。

补充信息：加州高速铁路管理局于 1996 年设立，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。加州立法机构授予了管理局必要的权力，监督全州 HSR 网络获得资助后的建设和运作。作为管理局努力实施 HSR 系统的一部分，管理局于 2000 年 6 月通过了一项运营计划，其中审查了 800 英里长的 HSR 系统（时速能够超过 200 英里）的经济可行性。该运营计划以前一直并将继续每两年更新一次，通常在 2 月以草案形式发布，然后在 5 月作为最终版（有时经过调整）通过。

2005 年，作为分级环境评估过程的第一阶段，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。管理局根据 CEQA 认证了最终方案 EIR，并批准了提议的 HSR 系统，FRA 根据 NEPA 针对最终方案 EIS 发布了《决策记录》。此全州方案 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式备选方案进行了比较。在批准全州方案 EIR/EIS 时，管理局和 FRA 选择了 HSR 项目备选方案，并选择了某些走廊/一般路线和一般车站地点，纳入了缓解战略和设计做法，并规定了进一步措施，以指导 HSR 系统开发在具体地点的项目级环境评估，以避免和尽量减少潜在不利环境影响。

洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 是管理局负责的 HSR 系统各段的若干二级环境评估之一。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 (14 C.C.R. § 15168[b])，参考已认证的全州方案 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。管理局正在根据 FRA 的考虑环境影响的规程 (64 FedReg. 28545 [1999 年 5 月 26 日])进行该 EIR/EIS，并遵守 NEPA 和 CEQA。

此洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 将审查 HSR 项目备选方案，以及无项目备选方案。此项目级 EIR/EIS 以及其他项目级 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具有潜在的重大影响，以及是否可以避免或缓解潜在重大影响。此项目

EIR/EIS 将确定和评估合理且可行的具体地点的路线方案，并评估项目的建设、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/>。

项目目标/目的和需求：对 HSR 系统的需求直接与未来二十年及以后加州人口的预期增长和城际旅运需求的增加有关。随着旅运需求的增长，由于加州高速公路和机场日益拥堵，旅行延误将增加。此外，交通运输系统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 将考虑无项目备选方案和 HSR 项目备选方案。

无项目备选方案：无行动（无项目）备选方案被定义为评估 HSR 项目备选方案的基线。无项目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，并且代表了其他方的合理可预见行动，如由于项目未获批准而提议另外一个或多个项目。无项目备选方案根据以下信息源，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：南加州政府区域交通运输计划协会；加利福尼亚州规划和研究办公室；CEQAnet 数据库；联邦航空管理局航空承运人活动信息系统和机场改进计划赠款数据；加利福尼亚州交通运输委员会的州交通运输改进方案；机场总体规划和与机场官员的访谈；城际客运铁路计划；以及市、县总体计划和规划官员。

HSR 项目备选方案：管理局将 HSR 系统设想为最先进的、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。洛杉矶至阿纳海姆项目段路线是由管理局和 FRA 采用全州方案 EIR/EIS 选定的，并将 LOSSAN 铁路走廊作为可行的路线选择，以及在联合车站与现有 LOSSAN 铁路走廊之间进行连接。HSR 系统和洛杉矶至阿纳海姆项目段的地图分别如附件 A 的图 A 和图 B 所示。

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 为了进一步在项目级进行研究采用全州方案 EIR/EIS 选定的。将在此项目级 EIR/EIS 中确定和评估选定的一般车站地点的备用车站地点。将与地方和区域规划机构协调，编制车站区域开发政策，以鼓励在 HSR 车站附近和周围进行有利于交通运输的开发，这些开发政策有可能促进车站周围更高密度、混合用途和行人导向的开发。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：洛杉矶市洛杉矶联合车站；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；以及阿纳海姆市阿纳海姆地区交通联运中心。

管理局于 2005 年为了进一步项目级研究在全州方案 EIR/EIS 中为洛杉矶至阿纳海姆项目段 EIR/EIS 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 业务（与其他客运运营商共享）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未来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 将包括评估位于主 LOSSAN 铁路走廊外部的其他设施，这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。这些设施将包括伦伍德分段轨道（以下简称为“伦伍德部分”）和科尔顿联运设施（以下简称为“科尔顿部分”），如附件 A 的图 C-E 所示。

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 LOSSAN 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线以南，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 走廊洛杉矶和富勒顿之间可能的货运和客运铁路拥堵问题。显示伦伍德部分和科尔顿部分的地点的地图如附件 A 的图 C-E 所示。

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、社会和经济的所有重大影响进行分级评估。要处理的影响领域包括：交通运输影响；安全和安保；土地利用和分区；区域增长；土地征用；安置和搬迁；文化资源影响，包括对历史和考古资源以及公园/休闲区的影响；街区兼容性和环境公正；自然资源影响，包括空气质量、湿地、水资源、噪音、振动、能源、野生生物和生态系统，包括濒危物种。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：管理局以前曾对临近洛杉矶至阿纳海姆项目段的 LOSSAN 走廊的一部分社区进行过范围界定。此轮范围界定旨在确保以前未曾参与的伦伍德部分和科尔顿部分附近的地理社区有机会提供意见。这鼓励在范围界定和审查所产生的环境文档期间广泛参与 EIR/EIS 过程。请所有感兴趣的机构和公众就本修订版 NOP 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，并且所有重大问题得到识别。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重大影响。为响应本修订版 NOP，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。作为州和联邦环境评估范围界定过程的重要组成部分，管理局已安排举行公众范围界定会议。本 NOP 中所述的范围界定会议将在当地公布，并列入其他公众通知。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）。范围界定会议安排在以下日期举行，并且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

由于州法律规定的时限，请公共机构和公众成员应于 2020 年 8 月 25 日至 2020 年 9 月 24 日之间，将对本 NOP 的回复发送给管理局。

请将您的回复和任何关于此项目的意见或问题发送给加州高速铁路管理局洛杉矶至阿纳海姆项目段环境事务署署长 Mark A. McLoughlin 先生，地址如上所示。

日期： _____

签名： _____

Mark A. McLoughlin
Director of Environmental Services

附近 A - 备选方案说明

图 A
加州高速铁路系统
首选路线和全州车站



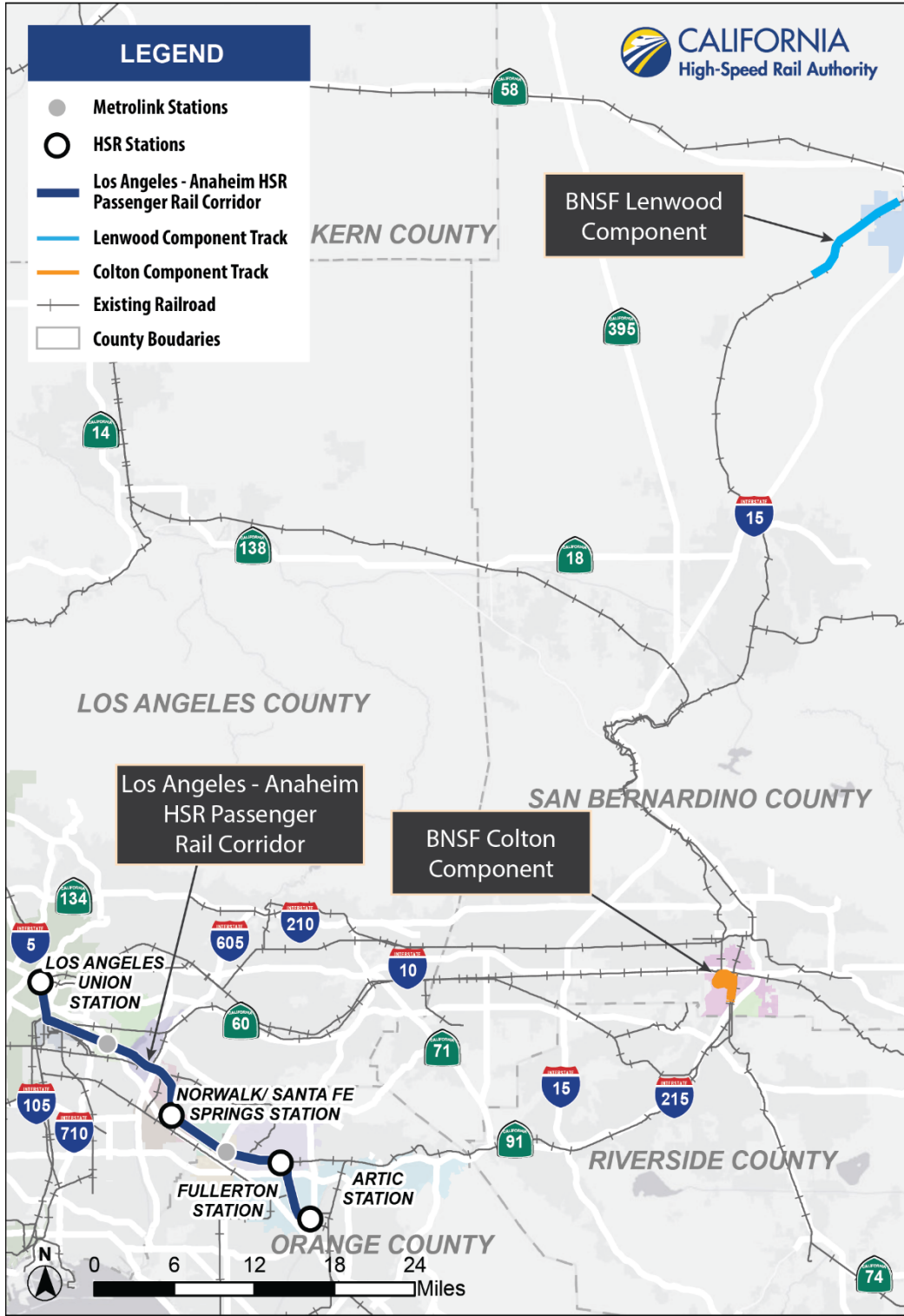
来源：管理局，2020

图 B
洛杉矶至阿纳海姆 HSR 客运铁路走廊



来源：管理局，2020 年

图 C
科尔顿和伦伍德货运调节部分



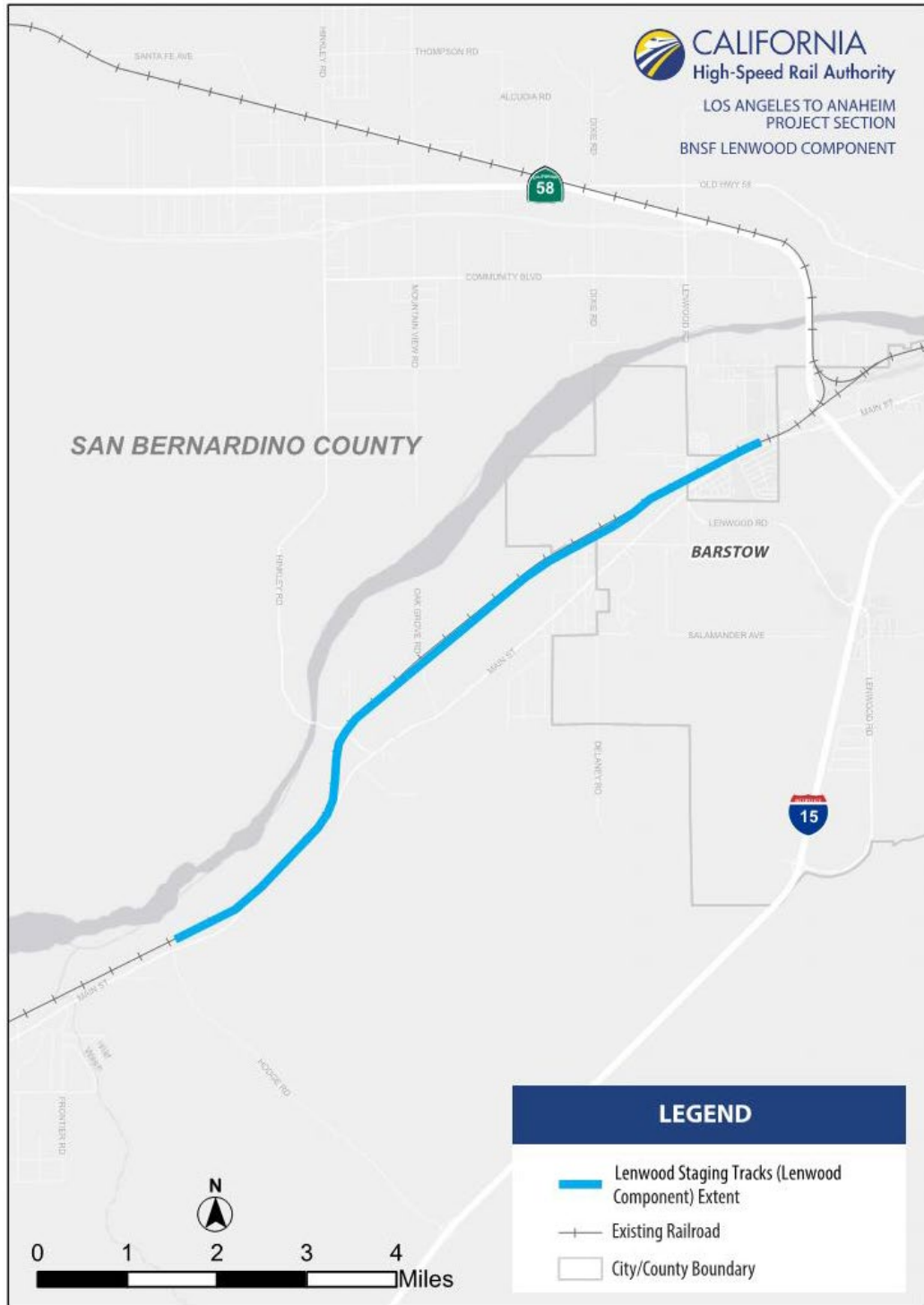
来源：管理局和 BNSF，2020 年

图 D
科尔顿部分



来源：管理局和 BNSF，2020 年

图 E
伦伍德部分



来源：管理局和 BNSF，2020 年