

준비 통지서 개정안

(2020년 8월 25일 주 정보센터에서 수정)

## 준비 통지서 개정안

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

**제목:** 미래의 누적적인 승객수 및 화물 이동량을 수용하기 위한 Los Angeles – San Diego – San Luis Obispo(LOSSAN) 철도 간선망과 Colton 및 Lenwood의 화물 프로젝트 구간 주변의 캘리포니아주 고속 전철(HSR) 시스템의 로스앤젤레스(Union Station) - 애너하임(Anaheim Regional Transportation Intermodal Center[ARTIC]) 프로젝트 구간에 대한 프로젝트 차원의 환경적 영향 보고서/환경적 영향 기술서(EIR/EIS) 준비 통지서(NOP)

제안된 캘리포니아주 HSR 시스템을 위해 캘리포니아주 환경품질법(California Environmental Quality Act, CEQA) 절차를 주도하는 캘리포니아주 고속철도청(고속철도청)은 Colton과 Lenwood의 추가 시설에 대한 의견을 수렴하여 추가적인 평가 범위 조사를 개시하기 위해 로스앤젤레스(Union Station) - 애너하임(Anaheim Regional Transportation Intermodal Center[ARTIC]) 사이의 HSR 시스템 구간에 대해 프로젝트 차원의 EIR/EIS를 위해 NOP 개정안을 발행합니다. 고속철도청은 2007년에 이 프로젝트를 위한 평가 범위 조사를 실시했지만 당시 프로젝트에는 Colton 및 Lenwood의 시설이 포함되지 않았습니다. 이들 시설은 이제 필요한 프로젝트 구간으로 확인되었으므로, 환경 평가 절차를 알리기 위해 일반인 및 기타 이해관계자의 피드백 및 정보를 수집하기 위한 추가적인 평가 범위 조사를 해야 합니다. 이후 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 NOP 개정안에 포함된 대부분의 정보는 2007년 NOP에 포함된 것과 동일하지만 용이한 검토를 위해 반복적으로 기술되어 있습니다.

이 로스앤젤레스 - 애너하임 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 구간을 통과합니다. 프로젝트 건설 및 운영 기간에 기존 및 미래의 정시 서비스 레벨을 포함한 화물열차와 여객 열차 운영을 유지하려면 예상되는 미래의 누적 승객수(통근용 디젤 및 전기 HSR) 및 화물열차 수에 이 간선망 외부에 추가적인 시설을 추가해야 합니다. 제안된 BNSF Colton 통합운송시설 구간(Colton 구간)과 BNSF Lenwood 집결 철로 구간(Lenwood 구간)은 이 간선망에서 프로젝트를 운영하는 동안 프로젝트 건설 기간에 기존 수준으로 화물 열차 및 여객 열차 성과를 유지하고 현재 예상되는 화물량 및 승객수 증가를 수용하기 위해 필요한 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간임이 확인되었습니다.

고속철도청은 Colton 및 Lenwood 구간을 위한 EIR의 추가적인 평가 범위의 결정에 대한 일반인 및 기관의 추가적인 의견을 촉구하고, 고속철도청과 관련 기관이 통합된 EIR/EIS를 준비함에 있어서 관련된 기타 대외활동을 수행한다는 것을 알리기 위해 본 통지서를 발행합니다.

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. 23 U.S.C. 327 및 해당 MOU에 따라 고속철도청은 이 프로젝트를 위해 미국환경정책법(NEPA) 및 기타 연방 환경법을 준수하는 연방 주도 기관의 역할을 할 것입니다.

의향서(NOI) 개정안은 NOP 개정안과 거의 동시에 *연방 관보(Federal Register)*에 게시되어 Colton 및 Lenwood 구간을 포함하고 EIR/EIS의 범위 설정에 대한 일반인과 기관의 추가적인 의견을 촉구하기 위해 연방, 주, 지방, 부족 기관 및 일반인에게 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS의 분석 범위를 보완한다는 의도를 전달합니다.

고속철도청과 FRA는 제안된 캘리포니아주 HSR 시스템을 위한 단계적 환경 평가 절차의 1단계로서 2005년에 캘리포니아주 HSR 시스템을 위한 프로그램 EIR/EIS를 완료했습니다. 고속철도청은 최종 프로그램 EIR을 인증했으며 FRA는 2005년 11월 최종 프로그램 FIS에 대한 결정문을 발행하여 미래의 프로젝트 차원의 환경 평가를 위해 HSR 프로젝트 대안을 선정하고, 간선망 노선 설계 및 잠정적 역 위치를 선정했습니다. 이 프로젝트 차원의 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS는 2단계 환경 평가 문서로서 작성 중입니다. 연구에는 LOSSAN 간선망을 따라 이전에 선정된 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간의 노선 설계에서 철로, 보조 시설, 역과 Colton 및 Lenwood의 화물 수용 프로젝트 구간을 포함하여 HSR 시스템의 건설, 운영 및 유지관리와 관련된 예비 기술 설계와 환경적 영향을 평가하는 일이 포함됩니다.

고속철도청은 2007년 3월 12일에서 4월 24일까지 CEQA에 따라 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간을 위한 공식적인 평가 범위 조사를 실시했습니다. 또한 2007년 3월 12일에 NOP를 공개했으며, FRA는 2007년 3월 15일에 연방 관보(Federal Register)에 NOP를 게시했습니다. 이러한 통지서는 선출된 임원, 지역, 지방 및 주 기관, 이해 당사자에게 배포되었습니다. 고속철도청은 2007년 4월 5일 Los Angeles, 2007년 4월 11일 Anaheim, 2007년 4월 12일 Norwalk 등에서 열린 3건의 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 단계 및 개선 보고서 단계에서 고속철도청은 2010년에서 2015년 사이에 7회의 지역사회 미팅을 개최하고 2017년에 4회의 기관 미팅을 개최했습니다. 프로젝트의 EIR/EIS 초안 준비 단계에서 고속철도청은 2016년에서 2018년 사이에 11차례에 걸쳐 오픈 하우스 미팅을 개최하여 프로젝트에 대한 일반인의 의견을 수렴했습니다.

이전의 평가 범위 조사 절차는 Colton 및 Lenwood 구간을 제안된 HSR 시스템의 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간에서 필요한 구간으로 확인하기 이전에 진행되었습니다. LOSSAN 간선망 외부에 위치하는 Colton 및 Lenwood 구간의 지리적 위치 때문에 고속철도청은 일반인의 의견을 추가적으로 수렴하기 위해 이 개정된 NOP를 발행합니다.

**날짜:** NOP 개정안에 대한 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS의 평가 범위에 대한 의견서는 고속철도청으로 2020년 8월 25일부터 시작하여 2020년 9월 24. 공개 평가 범위 조사 미팅은 다음과 같이 예정되어 있습니다.

**주소:** 의견서는 환경 서비스 책임자인 Mark A. 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"으로 하여 발송해 주십시오. 주소: Los.Anaeles\_Anahaim@hsr.ca.gov. 의견은 평가 범위 조사 미팅을 통해 구두로 제출할 수 있습니다.

**기타 정보 문의처:** 위에 명시된 주소로 Mr. Mark A. McLoughlin에게 문의하십시오.

**추가 정보:** 캘리포니아주 고속철도청은 1996년 설립되었으며, 법률에 따라 다른 대중 교통 서비스와 완전하게 조율된 주 HSR 네트워크의 개발 계획을 담당하고 있습니다. 캘리포니아주 입법부는 고속철도청이 자금을 확보하면 주 전체 HSR 네트워크의 건설 및 운영을 감독할 수 있는 권한을 부여했습니다. HSR 시스템을 구현하려는 노력의 일환으로서 고속철도청은 800마일 길이의 HSR 시스템이 시속 200마일을 초과하는 속도로 운행하는 것에 대한 경제적 가능성을 검토하기 위해 2000년 6월 비즈니스 플랜을 도입했습니다. 이 비즈니스 플랜은 2년마다 업데이트되고 있으며 2월에 초안을 발행하고 5월에 최종안(조정 가능)을 발행했습니다.

2005년에 고속철도청과 FRA는 제안된 캘리포니아주 고속철도 시스템을 위한 최종 프로그램 EIR/EIS(주 전체 프로그램의 EIR/EIS)를 1단계 단계별 환경 평가 절차로서 작성했습니다. 고속철도청은 CEQA에 따라 최종 프로그램 EIR을 인증하고 제안된 HSR 시스템을 승인했으며, FRA는 최종 프로그램 EIS를 위해 NEPA에 따라 결정문(Record of Decision)을 발행했습니다. 본 주 전체 프로그램 EIR/EIS는 HSR 시스템의 목적과 필요성을 평가하고, HSR 대안을 분석했으며, 이를 현행 유지안, 부수적 대안과 비교했습니다. 주 전체 프로그램 EIR/EIS를 승인하면서 고속철도청과 FRA는 HSR 프로젝트 대안을 선정하고 특정 간선망/일반 노선 설계 및 일반 역 위치를 선정했으며, 완화 전략과 설계 원칙을 통합하고, 환경에 미칠 잠재적인 악영향을 예방 및 최소화하기 위해 현장별 프로젝트 차원에서 환경 평가를 할 때 HSR 시스템 개발의 지침이 될 추가적인 조치를 지정했습니다.

로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS는 고속철도청이 진행하는 HSR 시스템 섹션의 2단계 환경 평가 중에서 하나입니다. 환경평가위원회(Council on Environmental Quality, CEQ) 규정(40 CFR § 1508.28) 및 캘리포니아주 CEQA 지침(14 C.C.R. § 15168[b])에 따라 인증된 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. 고속철도청은 FRA의 환경적 영향 고려 절차(64 Fed. Reg. 28545 [1999년 5월 26일])에 따라 EIR/EIS를 진행하고, NEPA 및 CEQA 문제를 처리할 예정입니다.

이 '로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 섹션 EIR/EIS'는 HSR 프로젝트 대안을 조사하고 현행 유지안에 대해 조사합니다. 이러한 프로젝트 차원 및 기타 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 영향이 중대한지 확인하고 중대할 수 있는 영향을 예방하거나 완화할 수 있는지 평가합니다. 이 프로젝트 EIR/EIS는 적합한 현장별 노선 설계 대안을 파악 및 평가하고, 프로젝트의 건설, 운영 및 유지관리로 인한 영향을 평가할 예정입니다. 이 HSR 환경 평가 절차에 관한 정보와 문서는 고속철도청의 웹 사이트 <https://www.hsr.ca.gov/>에서 확인할 수 있습니다.

**프로젝트 목표/목적 및 필요성:** HSR 시스템의 필요성은 캘리포니아주에서 향후 20년 이상 예상되는 인구 성장 및 도시간 이동 수요 증가율과 직접적인 관련이 있습니다. 이동 수요가 증가하면 캘리포니아주 고속도로 및 공항의 지체 증가로 인해 이동 시간 지연도 증가하게 됩니다. 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 전역의 HSR 시스템의 목적은 주요 도심 지역을 연결하고 예측 가능하고 일정한 이동 시간을 약속하는 신뢰할 수 있는 전철 시스템을 제공하는 것입니다. 더 나아가, 민간 공항, 대중교통 및 고속도로와 융합하고, 캘리포니아주의 도시 간 이동 수요 증가가 발생함에 따라 캘리포니아주의 자연 환경을 보호하는 방식으로 기존의 교통 체계의 수용 능력 제약을 완화하는 것을 목표로 합니다.

**대안:** 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS는 현행 유지안 및 HSR 프로젝트 대안을 고려합니다.

**현행 유지안:** 현행 유지안(No Project)은 HSR 프로젝트 대안의 평가를 위한 기준 역할을 하는 것으로 정의됩니다. 현행 유지안은 지역의 교통 시스템(고속도로, 공항, 기존의 철도)을 현재 그대로 유지하며, 현재, 자금을 조달하고 실행하려고 계획한 프로그램 또는 프로젝트를 완료한 후 2040년까지 존재하게 될 상태와 프로젝트가 승인되지 않는 결과로 다른 프로젝트 또는 프로젝트들의 제안과 같은, 합리적으로 예상 가능한 조치를 말합니다. 이 현행 유지안은 캘리포니아주 남부 정부 지역 교통계획협회(Association of Governments' Regional Transportation Plan), 캘리포니아주 기획연구담당실(Office of Planning and Research), CEQAnet Database, 연방항공국(Federal Aviation Administration) ACAIS(Air Carrier Activity Information System) 및 Airport Improvement Plan 데이터, 캘리포니아주 Transportation Commission의 주 교통 개선 프로그램(State Transportation Improvement Program) 등에서 입수한 정보를 바탕으로 2040년까지 도시 간 교통 시스템에 대한 체계적인 개선 및

자금조달 개선을 바탕으로 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간의 현재 및 미래 도시 간 교통 시스템을 정의합니다.

**HSR 프로젝트 대안:** 고속철도청은 HSR 시스템이 최신의 기술, 안전성, 신호 체계, 자동 열차 제어 시스템 등을 사용하는 첨단 전동식 고속 철륵/철로 기술이 될 것으로 예상합니다. 고속철도청과 FRS가 주 전체 프로그램 EIR/EIS를 통해 선정한 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 노선 설계는 적합한 노선 옵션으로 유니언 스테이션에서 기존의 LOSSAN 철로 간선망 사이를 연결하며 LOSSAN 철로 간선망을 따르고 있습니다. HSR 시스템 및 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간의 지도는 첨부 A, 그림 A 및 B에 각각 있습니다.

역 위치 옵션은 추가적인 프로젝트 차원의 연구를 위해 고속철도청과 FRA가 주 전체 프로그램 EIR/EIS와 함께 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. 선정된 일반 역 위치에서 대안적인 역사 부지는 이 프로젝트 차원의 EIR/EIS에서 논의되고 평가됩니다. HSR 역 주변에서 다목적의 보행자 중심 개발이 집중적으로 진행되도록 촉진하게 될 편리한 교통 개발을 위한 역 주변 개발 정책은 지방 및 지역 기획 기관과 조율하여 추진될 예정입니다. 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 EIR/EIS에서 평가될 잠재적 역 위치에는 Los Angeles 시, Los Angeles Union Station, 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/EIS를 위해 프로젝트 차원에서 연구하기 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 업무를 위해 추가적인 선로(다른 여객 업체와 공유)를 건설할 것을 제안합니다. 하지만 이렇게 제한적이고 복잡한 교통 환경에서는 HSR 및 기타 여객 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 평가가 포함될 예정이며, 이로 인해 승객수와 화물량이 2040년 예상 누적 수준과 시기 적절한 성과를 충분히 달성하여 잠재적 정체 문제를 해결할 것으로 예상됩니다. 이러한 시설에는 첨부 A의 그림 C-E에 표시된 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 필요할 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 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 LOSSAN 간선망에서 수용할 수 없는 미래의 화물 열차 수(하루 평균 10대의 화물열차)를 수용해야 합니다. 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 Los Angeles와 Fullerton 사이의 LOSSAN 간선망의 화물 및 승객 정체 문제를 해결하여 HSR 프로젝트 대안에 따라 HSR 서비스를 실행해야 합니다. Lenwood 및 Colton 구간의 위치가 표시된 지도는 첨부 A, 그림 C-E에 있습니다.

**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 환경적, 사회적 및 경제적 영향을 단계적으로 평가할 것입니다. 해결해야 할 사안에는 교통편 영향, 안전 및 보안, 토지 사용, 구역 분할, 지역 성장, 토지 취득, 대체, 재배치, 문화재 및 농업 자원, 공원/레크리에이션 지역에 미치는 영향을 포함한 문화 자원적 영향, 주변 호환성 및 환경 정의, 공기 청정도, 습지, 수자원, 소음, 진동, 에너지, 멸종위기종을 포함한 야생 생물과 생태계와 같은 천연 자원적 영향 등이 포함됩니다. 모든 부정적 영향을 예방하고, 최소화하고, 완화할 방법을 찾아 평가할 것입니다.

**평가 범위 조사 및 의견:** 고속철도청은 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간 주변의 LOSSAN 간선망의 지역사회에서 이전에 평가 범위 조사를 실시했었습니다. 이번 평가 범위 조사는 이전에 관련이 없었던 Lenwood 및 Colton 구간 주변의 인근 지역에서 의견을 제공할 기회를 가지게 하려는 취지를 가지고 있습니다. 그 결과 평가 범위 조사 및 환경 평가 문서를 검토하는 동안 EIR/EIS 절차에 더 광범위하게 참여할 수 있을 것으로 예상합니다. 제안된 조치와 관련된 모든 문제와 대안을 검토하고 모든 중요한 문제점을 찾아낼 수 있도록 본 NOP 안에 설명된 추가적인 평가 범위 요소에 대한 모든 관계 기관, 일반인의 의견이나 제안을 환영합니다. 특히 고속철도청은 프로젝트 차원에서 파악할 수 있는 중대한 영향을 주는 환경적 문제가 있는지 확인하기 위해 노력합니다. 본 NOP 안에 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. 고속철도청은 주 및 연방 환경 평가를 실시할 때 평가 범위 조사 절차의 중요한 부분으로서 공개 평가 범위 조사 미팅의 일정을 정했습니다. 본 NOP에서 설명된 평가 범위 조사 미팅은 지역에서 광고하고 추가적인 공문에 포함될 것입니다. 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 다음의 날짜에 예정되어 있으며 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간의 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

주 법률에서 정한 시간적 제한으로 인해, 공공기관 및 일반인은 2020년 8월 25일부터 2020년 9월 24일까지 본 NOP에 대한 답변서를 고속철도청에 보내야 합니다.

본 프로젝트와 관련된 답변서 및 의견서 또는 질문은 캘리포니아주 고속철도청, 로스앤젤레스 - 애너하임 프로젝트 구간, 환경 서비스 책임자인 Mr. A. Mark McLoughlin에게 보내 주십시오.

날짜: \_\_\_\_\_

서명: \_\_\_\_\_

Mark A. McLoughlin  
Director of Environmental Services

첨부 A - 대안에 대한 설명

그림 A  
캘리포니아주 고속철도 시스템  
우선적 노선 설계 및 주 전역의 역



자료 출처: 고속철도청, 2020

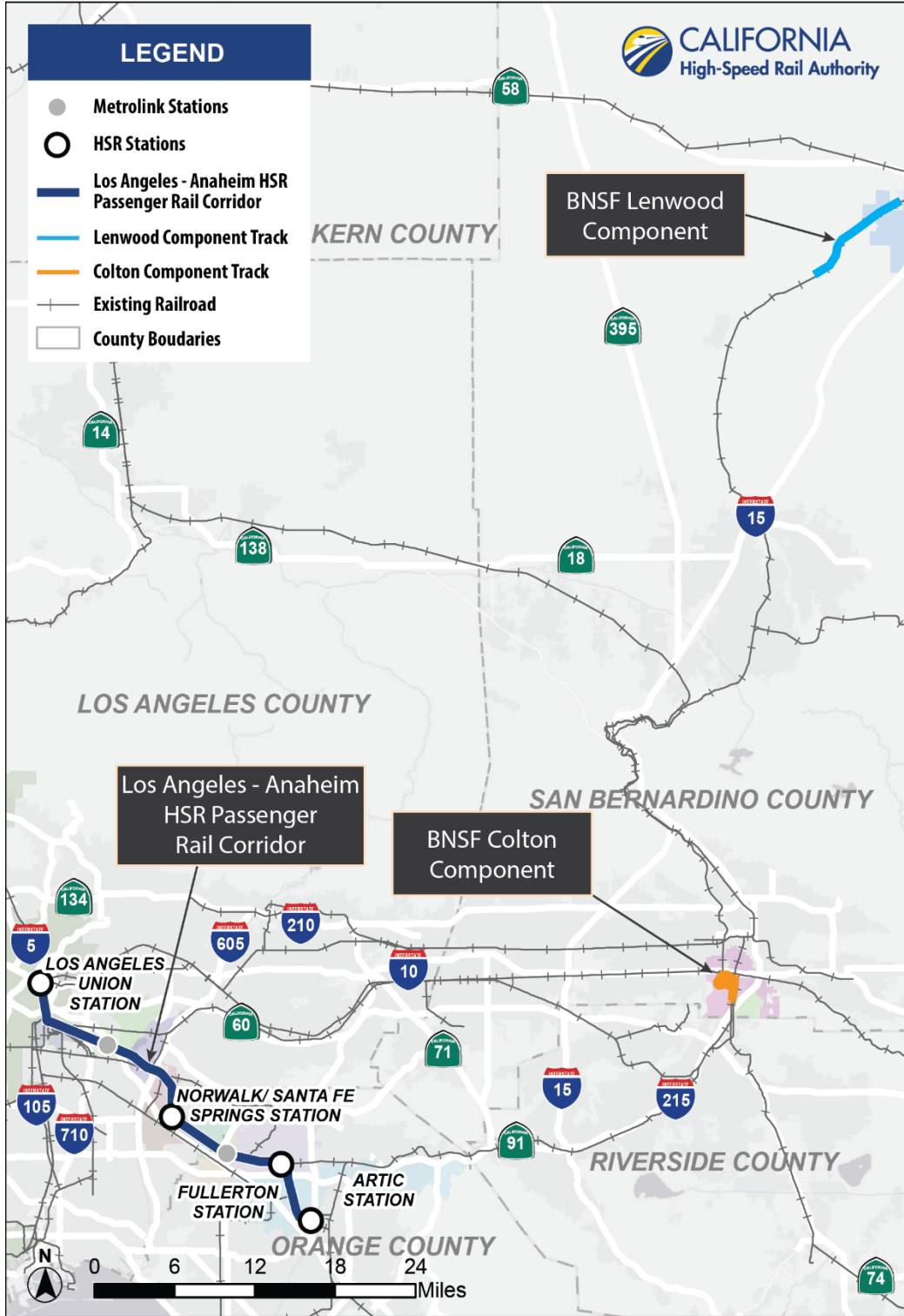
그림 B  
 Los Angeles - Anaheim HSR 여객 철도 간선망



자료 출처: 고속철도청, 2020



그림 C  
Colton 및 Lenwood 화물 수용 구간



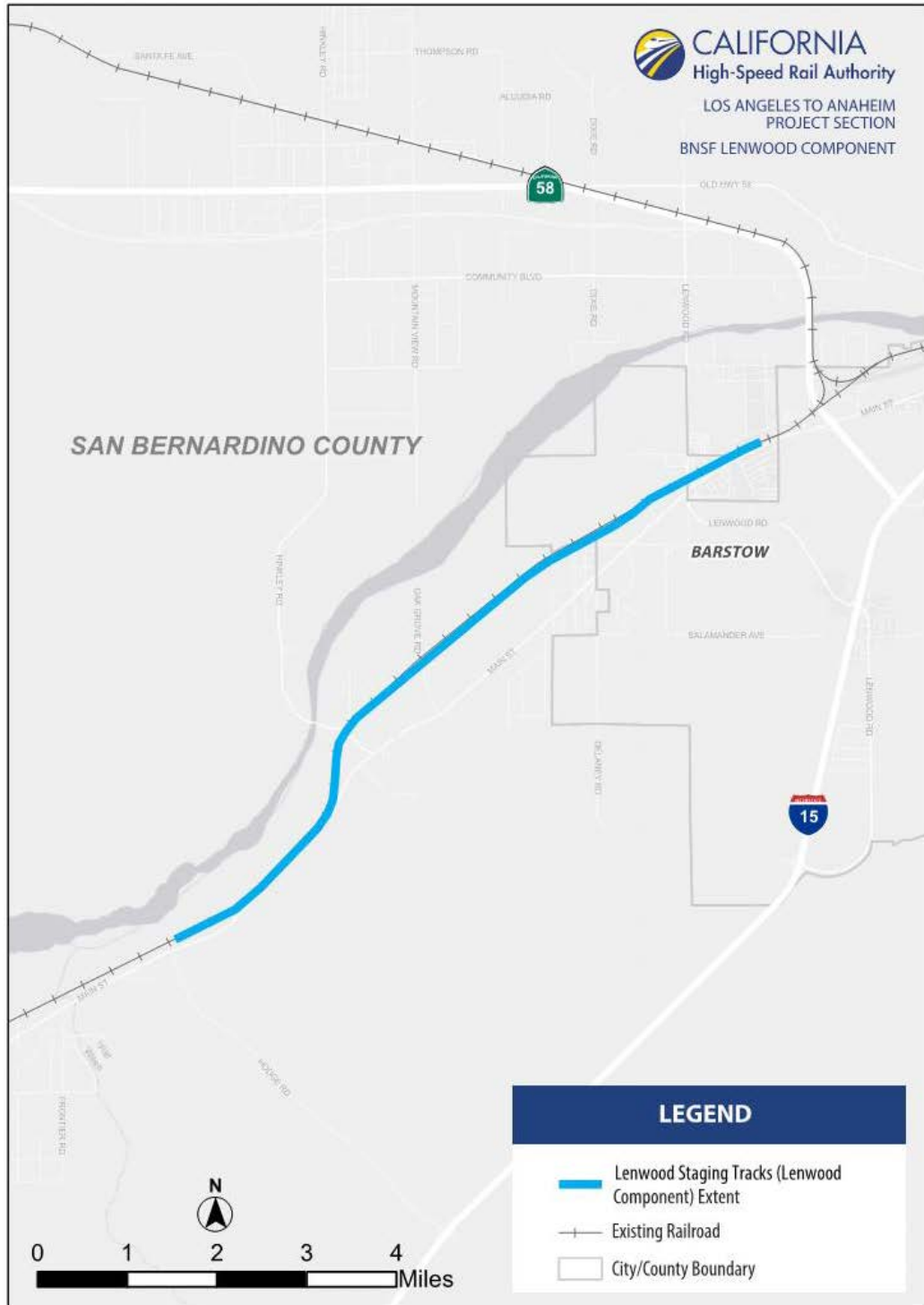
자료 출처: 고속철도청 및 BNSF, 2020

그림 D  
Colton 구간



자료 출처: 고속철도청 및 BNSF, 2020

그림 E  
Lenwood 구간



자료 출처: 고속철도청 및 BNSF, 2020