

S ԱՄՓՈՓՈՒՄ

Los Angeles-ից Burbank Սևագիր Միջավայրային ազդեցության տեղեկագրի/Միջավայրային ազդեցության հայտարարության (EIR/EIS) հրատարակությունից ի վեր, հետևյալ էական փոփոխություններն են կատարվել այս Ամփոփման մեջ՝

- S.2 Բաժինը ավելացվել էր ներկայացնելու համար ամփոփումը նախագծային կատարելագործումների՝ կատարված Սևագիր և Վերջնական EIR/EIS-ի միջև: S.2 Բաժինը նաև ներկայացնում է ամփոփումը միջավայրային ազդեցությունների և մեղմացման միջոցառումների՝ հիմնված Սևագիր EIR/EIS-ի նախագծային կատարելագործումների և հանրային դիտողությունների վրա:
- Տողատակի ծանոթություններն ավելացվել էին S.3 Բաժնին՝ Միջավայրային ազգային քաղաքականության օրենքի (National Environmental Policy Act, NEPA) գործադրման Երկաթուղու դաշնային վարչության (Federal Railroad Administration, FRA) նոր կանոնակարգերի վերաբերյալ, որոնք որդեգրվել էին Սևագիր EIR/EIS-ի պատրաստության ընթացքում և թարմացվել էին Միջավայրի որակի խորհրդի (Council on Environmental Quality, CEQ) կանոնակարգերով, որոնք թողարկվել էին Սևագիր EIR/EIS-ի հրապարակումից հետո:
- S.12 Բաժին, Սևագիր EIR/EIS-ի Շրջանառումն ու վերանայումը ավելացվել էին տեղեկություն ներկայացնելու համար Սևագիր EIR/EIS-ի հրատարակության և հանրային վերանայման մասին:
- S.12.1 Բաժին, ավելացվել էր Հանրության և գործակալությունների դիտողությունների ամփոփումը
- S.13 Բաժին, Միջավայրային գործընթացի հաջորդ քայլերը ավելացվել էր միջավայրային գործընթացի հաջորդ քայլերի քննարկումը ներկայացնելու համար:

S.1 Ներածական և նախադրյալ

Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանությունը (High Speed Rail Authority) (Իշխանություն), 1996 թվին ստեղծված նահանգային կառավարիչ մի խորհուրդ, պատասխանատու է Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու (High-Speed Rail, HSR) համակարգի ծրագրման, նախագծման, կառուցման և շահագործման համար: Նրան հանձնարարվել է մշակումը HSR համակարգի, որը համակարգում է նահանգի առկա փոխադրումի ցանցը, որը ներառում է միջքաղաքային երկաթուղային և ավտոբուսային գծեր, տարածաշրջանային ուղևորատար երկաթուղային գծեր, քաղաքային երկաթուղային և ավտոբուսային տարանցման գծեր, մայրուղիներ և օդանավակայաններ:

Արագընթաց երկաթուղային համակարգ

Համակարգ, որն իր մեջ ներառում է արագընթաց երկաթուղային ուղիներ, կառույցներ, կայարաններ, քարշուժը փոխող ենթակայաններ և պահպանման շինություններ:

Կալիֆորնիայի HSR համակարգը կապահովի միջքաղաքային և արագընթաց ծառայություն ավելի քան 800 մղոնի վրա գտնվող երկաթուղագծերով ամբողջ Կալիֆորնիայում, միացնելով Sacramento-ի, San Francisco-ի Ծովածոցի շրջանի, Central Valley-ի, Los Angeles-ի, Inland Empire-ի, Orange County-ի և San Diego-ի գլխավոր բնակչային կենտրոնները: Նկար S-1 ցույց է տալիս այս համակարգը: Այն կօգտագործի ժամանակակից, էլեկտրաշարժ, արագընթաց, պողպատե երկաթուղու վրա պողպատե անիվների տեխնոլոգիա, ներառյալ ժամանակակից անվտանգության, ազդանշանային և գնացքների կառավարման ինքնաշխատ համակարգեր՝ գնացքներով, որոնք կարող են գործել մինչև 220 մղոն արագությամբ ժամում, ամբողջովին տարանջատված հատման ուղիներով, յուրահատուկ զուգահեռագծերով:

Իշխանությունը ծրագրում է HSR համակարգն իրագործել երկու փուլով:¹ 1-ին փուլը կմիացնի San Francisco-ն Los Angeles/Anaheim-ին Pacheco Pass-ի և Central Valley-ի վրայով՝ ուղևորության հանձնարարված ժամանակով, որը կազմում է 2 ժամ և 40 րոպե կամ նվազ: 2-

¹ 1-ին փուլը կկառուցվի հանգրվաններով, նայած դրամամիջոցների առկայության:

որ փուլը Central Valley-ն կմիացնի սահանգային մայրաքաղաք Sacramento-ին և համակարգը կերկարի Los Angeles-ից San Diego:

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը 1-ին փուլում կկազմի կրիտիկական կապ Կալիֆորնիայի HSR համակարգում, միացնելով San Francisco-ն և Bay Area-ն Los Angeles-ին և Anaheim-ին: Կալիֆորնիայի HSR համակարգի Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը, որը երևում է այստեղ՝ Նկար S-2, կծգվի մոտավորապես 14 մղոն և կանցնի Burbank-ից, Glendale-ից և Los Angeles-ից: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի HSR Կառուցման այլընտրանքը հիմնականում տեղակայված կլինի անցումային օրինական իրավունքի տարածքում առկա երկաթուղու սահմաններում: Lnu Անջելեսի քաղաքային փոխադրումի իշխանության (Los Angeles Metropolitan Transportation Authority, Metro) Է պատկանում երկաթուղու անցումային օրինական իրավունքի տարածքը, Զարավային Կալիֆորնիայի տարածաշրջանային երկաթուղու իշխանության (Southern California Regional Rail Authority) Է պատկանում երկաթուղագիծը և նա Է շահագործում Metrolink մարդատար երկաթուղային ծառայությունը, Երկաթուղային ուղևորների ազգային ընկերությունը (National Railroad Passenger Corporation, Amtrak) ապահովում է միջքաղաքային ուղևորական սպասարկումը առկա երկաթուղագծերի վրա, և Union Pacific Railroad-ը իրավատերն է երկաթուղագծերի մատչելիության և շահագործում է բեռնափոխադրումները այդ միջանցքում: Նախագծի հատվածի հյուսիսային վերջնակայարանը Burbank օդանավակայանի կայարանն է. հարավային վերջնակայարանն է Los Angeles-ի Union կայարանը (LAUS):



Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն և երկաթուղու դաշնային վարչություն, 2017

Նկար S-1 Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղային համակարգ



Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2019

Նկար S-2 Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի զուգահեռագծեր

Այս ամփոփումը ներկայացնում է մի *ընդհանուր ակնարկ Burbank-ից Los Angeles* *Նախագծային հատվածի Վերջնական EIR/EIS-ի* վերաբերյալ: Վերլուծության ամբողջական տեքստը կարելի է գտնել EIR/EIS-ում, տրամադրելի էլեկտրոնային կայքէջից՝ www.hsr.ca.gov: 2գայական հաշմանդամություն ունեցող անձինք էլեկտրոնային կարող են դիմել հեռախոսով կամ էլեկտրոնային կայքի միջոցով՝ մատչելիության տեղեկագիր խնդրելու համար:

S.2 Սևագիր և Վերջնական EIR/ EIS-ի միջև փոփոխությունների ամփոփում

Օգոստոսի 31, 2020 թվին Սևագիր EIR/EIS-ի համար հանրային դիտողության ժամանակամիջոցը փակելուց ի վեր, էլեկտրոնային վերանայելի է ստացված հանրային դիտողությունները: Էլեկտրոնային շարունակելի է խորհրդակցել կանոնակարգող գործակալությունների հետ, որոնք իրավասություն ունեն նախագծի մի շարք բաղադրամասերի վրա: Այս խորհրդակցությունները հանգեցրել են նախագծային կատարելագործումների, ազդեցության վերլուծման մասն փոփոխությունների և մեղմացման միջոցառումների կատարելագործման: Հետևյալ բաժինները ամփոփում են այդ փոփոխությունները:

S.2.1 Ծարտարագիտական և Նախագծային կատարելագործումներ

Այս Վերջնական EIR/EIS-ի 2-րդ Գլուխը, Այլընտրանքներ, նկարագրում է նախագծի կառուցվածքի նկատմամբ էլեկտրոնային կատարած փոփոխությունները Սևագիր EIR/EIS-ի հրատարակությունից ի վեր: Նախագծային մի շարք փոփոխություններ կատարվել են արձագանքելով Սևագիր EIR/EIS-ի մասին դիտողությունների կամ հանրային գործակալություններից և այլ շահագրգիռ կողմերից եղած խնդրանքների: Նախագծային ուրիշ փոփոխություններ կատարվել են բարելավելու համար նախագիծը կամ նվազեցնելու նախագծի ազդեցությունները: Այս նախագծային փոփոխությունները ընդգրկվել են HSR Կառուցման այլընտրանքի նախագծում: Տեսեք Հավելված 3.1-C-ն, Սևագիր EIR/EIS-ի հրատարակությունից ի վեր զանազան ճարտարագիտական կատարելագործումների գնահատումը, այս կատարելագործումների հավելյալ վերլուծման համար:

Վերջնական EIR/EIS-ը քննարկում է, թե այս նախագծային կատարելագործումները որտեղ են փոփոխություններ առաջացրել միջավայրային ազդեցություններում, որոնք նկարագրվել են Սևագիր EIR/EIS-ում, և՛ որպես շարադրանք, և՛ որպես ազդեցության աղյուսակների փոփոխություն: Օրինակ, 3-րդ Գլխի ներսում յուրաքանչյուր աղբյուրի բաժնի ներկայացման բաժինը նախ ներկայացնում է կետերով սկսվող մի ցանկ, որը ամփոփում է էական փոփոխությունները, որոնք կատարվել են Սևագիր EIR/EIS-ի հրատարակությունից ի վեր: 3-րդ Գլխի ներսում յուրաքանչյուր աղբյուրի բաժնի միջավայրային հետևանքներ բաժնին այնուհետև քննարկում է նախագծային ազդեցությունների բոլոր էական փոփոխությունները, որոնք առաջացել են ճարտարագիտական և նախագծային կատարելագործումներից:

S.2.1.1 Ամփոփումը նախագծային կատարելագործումների, որոնք կատարվել են որպես պատասխան Սևագիր EIR/EIS-ին վերաբերող դիտողությունների

Սևագիր EIR/EIS-ի համար հանրային վերանայման ժամանակահատվածում, նախագծի մասին դիտողություններ էին ներկայացվել գործակալությունների, շահագրգիռ կողմերի և ընդհանուր հանրության կողմից, որոնցից մի քանիսը պահանջել էին նախագծի կառուցվածքի փոփոխություններ: Սևագիր EIR/EIS-ի մասին այս դիտողություններին արձագանքելու համար, էլեկտրոնային անդրադարձել է այդ պահանջներից շատերին՝ նախագծի կառուցվածքի մեջ վերատեսությունների ընդգրկումով: Որոշվել էր, որ այս վերատեսությունները հետևողական են նախագծի կառուցվածքի չափանիշներին, բարելավում են նախագիծը, և կնվազեցնեն միջավայրային ազդեցությունները կամ չեն փոխի դրանք: Ահավասիկ նախագծային կատարելագործումների ամփոփումը՝

- Ի պատասխան San Antonio Winery գինու գործարանի, Lnu Անջելեսի միացյալ դպրոցական շրջանի, Lnu Անջելեսի փոխադրության բաժանմունքի, խորհրդի անդամ G. Cedillo-ի և հարակից համայնքների դիտողությունների, Main փողոցի հատվող ուղիների տարանջատումը վերանայվեց, որպեսզի բարձրացնեն Los Angeles գետի

արևելյան կողմի հարթության մակարդակը, ինչը նվազեցրեց ազդեցությունները հարակից գույքերի վրա: Բացի այդ, տեղի փողոցային միացումների ձևավորումը փոփոխվեց՝ շրջանառության հետ կապված մտահոգությունները լուծելու համար:

- Burbank-ի Քաղաքային խորհրդի դիտողություններին արձագանքելով, San Fernando հեծանվի արահետի առաջարկված հատվածը (Ծրագրված 3-րդ փուլ), որը ազդվում էր HSR Կառուցման այլընտրանքից, փոխվեց Սևագիր EIR/EIS-ում առաջարկված I Կարգի հեծանվի արահետից IV Կարգի հեծանվի արահետի՝ Victory ծառուղու երկայնքով՝ գոյություն ունեցող երկաթուղու ճանապարհային իրավունքի տարածքում էլեկտրականացված զուգահեռագծերի կառուցման հարմարվելու համար:
- Burbank-ի Քաղաքային խորհրդի դիտողություններին արձագանքելով, բարեփոխվեց առաջարկված կառուցման խրամատի վայրը, խուսափելու համար Burbank Western Channel հեծանվի արահետին վնասելուց:
- Atwater Village-ի Թաղային խորհրդի և Կենտրոնական Atwater-ի բնակիչների դիտողություններին արձագանքելով, փոխանջատման/զուգահեռման կայանը տեղափոխվել էր Atwater Village-ում, որի հետևանքով վերացվել է ռադիոաշտարակը, ինչը առաջարկվել էր նախապես Tyburn փողոցի մոտ:
- Glendale-ի քաղաքապետության դիտողություններին արձագանքելով, Chevy Chase ճանապարհի մոտ առաջարկված հետիոտն ստորանցումը վերափոխվել է վերանցումի՝ անվտանգության մտահոգությունները լուծելու համար:
- Արձագանքելով Union Pacific երկաթուղային ընկերության և Հարավային Կալիֆորնիայի շրջանային երկաթուղու իշխանության դիտողություններին, Կենտրոնական պահպանման շենքի (Central Maintenance Facility, CMF) մոտ առաջարկված նախագիծը կատարելագործվել է՝ վերաձևելու համար CMF-ում բակային և պահպանական շինությունները, հարմարվելու համար HSR-ին, միաժամանակ պահպանելով CMF-ում առկա բոլոր պահպանական գործառույթներն ու մթերումը:

S.2.2 Միջավայրային վերլուծության փոփոխությունների ամփոփում

Այս Վերջնական EIR/EIS-ում վերլուծությունը թարմացվել է՝ միջոցներ ձեռք առնելու համար վերևը նկարագրված նախագծային կատարելագործումների կապակցությամբ: Այս Վերջնական EIR/EIS-ը նաև ընդգրկում է միջավայրային վերլուծության այլ տարրեր, որոնք ամփոփվել են ներքևում:

- Կատարվել են բնագրային մանր հավելումներ և հստակացումներ՝ միջոցներ ձեռք առնելու համար Սևագիր EIR/EIS-ի կապակցությամբ:
- Տեղական և շրջանային ծրագրերի վերլուծության հետ հետևողականությունը թարմացվել է արձագանքելով Սևագիր EIR/EIS մասին հանրային դիտողությունների:
- Տողատակի երկու ծանոթություններ ավելացվել էին 3-րդ Գլխի յուրաքանչյուր բաժնի՝ NEPA-ի գործադրման FRA-ի նոր կանոնակարգերի վերաբերյալ, որոնք որդեգրվել էին Սևագիր EIR/EIS-ի պատրաստության ընթացքում և թարմացվել էին CEQ-ի կանոնակարգերով, որոնք թողարկվել էին Սևագիր EIR/EIS-ի հրապարակումից հետո:
- 3.3 Բաժնում, շինարարության արտանետումների հաշվումները 3.3-15, 3.3-16 և 3.3-18 Աղյուսակներում թարմացվել էին՝ արտացոլելու արտանետումների գործոններում փոփոխությունները, որոնք առաջանում են դաշնային Ավելի ապահով մատչելի վառելիքի արդյունավետ (Safer Affordable Fuel-Efficient, SAFE) օրենքից, թողարկված՝ հուլիսի 8, 2020 թվին:
- Մի հավելյալ մեղմացման միջոցառում (AQ-MM#2) էր ավելացվել 3.3.7 Բաժնին, ինչը կպահանջի, որ 100 տոկոսի թիրախով առնվազն 25 տոկոսը թեթև ճանապարհային փոխադրամիջոցների (այսինքն՝ մարդատար ավտոմեքենաներ, թեթև բեռնատարներ), որոնք կապակցված են ծրագրին (այսինքն՝ տեղում մեքենաները, կապալառուների մեքենաները) օգտագործեն զրո արտանետումով կամ համարյա զրո արտանետումով

տեխնոլոգիա: AQ-MM#2-ը, ի հավելումն AQ-MM#1-ի, կնվազեցնի ազոտի օքսիդների (NOx) արտանետումները:

- 3.3 Բաժինն ավելացվել էին հստակացումներ՝ ցույց տալու համար, որ *Նվազագույն* համապատասխանության մակարդակները հիմնված են աղտոտիչների մակարդակի վրա, որը պետք է բավարարվեր կամ գերազանցվեր:
- PU&E #3 Ազդեցության ներքո 3.6.6.3 Բաժինը թարմացվել էր արձագանքելով Սևագիր EIR/EIS-ի մասին դիտողությունների, ներառելու համար քննարկումը արդյունահանման հորերի վրա ազդեցությունների՝ San Fernando հովտի ստորերկրյա ջրավազանի ապականված տեղանքի Burbank-ի և Glendale-ի գործարկվող ստորաբաժանումների ուղղման ենթակառուցվածքների ծիրում:
- Ջրահորերը, որոնց պիտի վնասեր HSR Կառուցման այլընտրանքը, ավելացվել էին սպասված կենցաղապասարկային ընդհարումների մի ցուցակի՝ PU&E #3 Ազդեցության 3.6.6.3 Բաժնում:
- 3.6-B Հավելվածը վերամշակվել էր, պարզելու համար, որ Ջրապաշարի վերլուծությունն է պահանջվում վերլուծելու համար ջրօգտագործումը LAUS-ում, որպեսզի որոշվի արդյո՞ք Los Angeles-ի Ջրի և Էներգիայի բաժանմունքի նոր կամ ընդարձակված ջրի իրավունքներ անհրաժեշտ կլինեն կայանում ջրի պահանջարկը սպասարկելու համար:
- 3.7 Բաժինը վերամշակվել էր նկարագրելու համար կենտրոնացված թռչնային հետազոտությունները Rio de Los Angeles Նահանգային զբոսայգում 2020 թ. հունիսին:
- 3.7.6.3 Բաժինը (BIO #2 Ազդեցություն և BIO #8 Ազդեցություն) թարմացվել էր ներառելու համար հավելյալ տեղեկություն ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների պատահումների մասին Կենդանական աշխարհի Աղբյուրների ուսումնասիրության ոլորտում (Resource Study Area, RSA) և շրջակա աղմուկի մակարդակները Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների փաստագրված բնակավայրերի մոտակայքում:
- 3.7.7 Բաժինն ավելացվել էին երկու նոր մեղմացման միջոցառումներ (BIO-MM#79 և BIO-MM#80) քննարկելով ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունները:
- 3.7.8.2 Բաժինը թարմացվել էր ներառելու տեղեկություններ *Կարող է ազդել, Անհավանական է, որ անբարենպաստ կերպով ազդի* որոշման վերաբերյալ, որը մատուցվել է ԱՄՆ Ձկների և կենդանական աշխարհի սպասարկության կողմից ապրիլի 12, 2021 թվին:
- San Fernando հովտի ստորջրյա ավազանի հորերի տիպական խորությունները թարմացվել էին հետևյալ Աղյուսակում՝ Table 3.8-5:
- HWR #6 Ազդեցության ներքո 3.8.6.3 Բաժինը թարմացվել էր արձագանքելով Սևագիր EIR/EIS-ի դիտողություններին, որոնք վերաբերում են Վերին Los Angeles գետի տարածքի ջրպետի՝ ստորերկրյա ջրերի արտահանումների պահանջմունքներին:
- HWR #5 Ազդեցության ներքո 3.8.5.6 և 3.8.6.3 Բաժինները թարմացվել էին արձագանքելով Սևագիր EIR/EIS-ի դիտողությունների՝ ընդգրկելու համար San Fernando հովտի ստորերկրյա ջրավազանի ապականված տեղանքի ծիրում ստորերկրյա ջրերի որակի և ստորերկրյա ջրերի որակի ազդեցությունների մասին քննարկումներ:
- Տեքստ էր ավելացվել 3.10.5.1 Բաժինն, նշելու համար, որ San Fernando-ի ստորերկրյա ջրավազանի ապականված տեղանքի ծիրում 1, 2 և 4 Տարածքներում (տեղանքը նշվել է 2-րդ Հատորում, Սևագիր EIR/EIS-ի Հավելված 3.10-A, բայց ոչ մի որոշակի քննարկում չէր ընդգրկվել 3.10 Բաժնում):
- Տեքստ էր ավելացվել այս Վերջնական EIR/EIS-ի 3.10.6.3 Բաժինն՝ հավելյալ մանրամասնություններ ներառելու համար San Fernando-ի ստորերկրյա ջրավազանի ապականված տեղանքի ուղղման համար շինությունների վերաբերյալ: Վերամշակվել էր քննարկումը HMW #3 Ազդեցության ներքո, հստակացնելու համար HSR Կառուցման այլընտրանքի հավանական ազդեցությունները San Fernando-ի ստորերկրյա ջրավազանի

ապականված տեղանքի վրա և այդ ազդեցությունների լուծման համար առաջարկվող որոշումները:

- Մի նոր IAMF էր ավելացվել 3.10.6.3 Բաժնին, որը Իշխանությունից շարունակական համակարգում է պահանջում շահագրգիռ կողմերի հետ՝ վերանայելու արտոնագրային պահանջումները, ինչպես նաև նախագծի կառուցվածքն ու շինարարության մեթոդները առաջարկված փոփոխությունների համար, ինչ վերաբերում է արտահանման հորերին և օժանդակ ենթակառուցվածքին, երաշխավորելու համար, որ HSR Կառուցման այլընտրանքի շինությունն ու շահագործումը չեն խանգարի քաղաքապետական ջրապաշարին և Ապականված տեղանքի մաքրիչ ուղղումների արդյունավետության:
- Մի նոր IAMF էր ավելացվել 3.11.6.3 Բաժնին, որը Դաշնային օդազնացության վարչությունից (Federal Aviation Administration, FAA) և Burbank-Glendale-Pasadena օդանավակայանի իշխանությունից համակարգում է պահանջում խուսափելու համար ընդհարումներից, որոնք հետևանք են մասնակիորեն համընկնող շինարարական ժամանակացույցների և ապագա գործողությունների Hollywood Burbank օդանավակայանում և համակարգում են պահանջում աջակցելու թռիչքուղիների և կանգառուղիների համակարգերին՝ շինարարության ընթացքում:
- 3.12.6.3 Բաժնիը թարմացվել էր ներառելու համար բնակարանային տեղափոխումների, ձեռնարկությունների տեղափոխումների, գույքահարկի եկամուտների կորուստների և դարձրական շրջանի եկամուտների կորուստների վերաբերյալ վերամշակումներ, հիմնվելով հողամասերի ձեռքբերման՝ ճարտարագիտական և նախագծային կատարելագործումներից առաջացած փոփոխությունների, ինչպես նաև թարմացված տվյալների վրա, ինչ վերաբերում է Avion Burbank-ի աճին:
- 3.12.6.3 Բաժնիը թարմացվել էր ներառելու համար ժամանակավոր շինության աշխատանքով ապահովման վերաբերող քննարկման վերամշակումները, արտացոլելու համար 2020–2028 թթ. Շինարարական ժամանակահատվածը՝ հետևողությամբ շինարարական ժամանակացույցին, որը ներկայացվել է այս EIR/EIS-ի 2-րդ Գլխում, և ծախքերի թարմացված նախահաշիվներում:
- 3.13-3-ից 3.13-6 Այլուսակները թարմացվել էին հիմնվելով տարածքային փոփոխությունների և ձեռքբերումների ու մշտական օգտագործման իրավունքով գույքերում ժամանակավոր շինարարության տարածքների փոփոխությունների վրա, որոնք առաջանում են ճարտարագիտական և նախագծային կատարելագործումներից:
- 3.15 Բաժնի 3.15-1 և 3.15-2 պատկերները թարմացվել էին՝ ներառելու համար հինգ հավելյալ զբոսայգիներ և հանգստի աղբյուրներ՝ Valley Trail-ի եզրաշերտ (Ծրագրված), Առաջարկված Taylor Yard (Bowtie [G1] Հողամաս), Paseo del Rio (Ծրագրված), Հյուսիսային Atwater զբոսայգի, և Los Angeles գետի հանգստի գոտի:
- 3.15.3 Բաժնի հետևողականության վերլուծումը վերամշակվել էր՝ քննարկելու համար HSR Կառուցման այլընտրանքի հետևողականությունը Los Angeles գետի վերակազդուրման գլխավոր ծրագրի Taylor Yard-ի պատեհությունների տարածքի վերաներդրման միջոցառման հետ (Los Angeles Զաղաք 2007 թ.):
- PK #1 Ազդեցությունը վերամշակվել էր արտացոլելու համար նախագծային փոփոխությունները, որոնք կշեղեն ժամանակավոր ազդեցության տարածքը և կխուսափեն ծրագրված Burbank Western Channel-ի հեծանվի արահետի հետ ընդհարումներից:
- PK #2 Ազդեցությունը վերամշակվել էր՝ միջոցներ ձեռք առնելու հավանական ազդեցությունների համար, որոնք կապ ունեն օդի որակի, աղմուկի, թրթռացումների և տեսողական ազդեցությունների հետ Ծրագրված Valley Trail-ի եզրաշերտի, Առաջարկված Taylor Yard-ի G1 Հողամասի (Bowtie Հողամաս), Ծրագրված Paseo del Rio-ի և Los Angeles գետի հանգստի գոտու շինարարությունների ընթացքում: Վերամշակվել էր նաև, Հյուսիսային Atwater զբոսայգու ընդգրկումով, քանակը այն աղբյուրների, որոնք ուղղակի կամ անուղղակի չեն վնասվի HSR Կառուցման այլընտրանքից՝ ծրագրի տարածքից նրանց հեռավորության շնորհիվ (այսինքն՝ 250 ոտնաչափից ավելի):

- 3.15.6.3 Բաժնում PK #3 Ազդեցությունը վերամշակվել էր քննարկելու համար մշտական գույքի օգտագործման իրավունքները և հստակացնելու, որ մշտական ձեռքբերումներ չեն առաջանա HSR Կառուցման այլընտրանքից:
- 3.15.6.3 Բաժնում PK #3 Ազդեցությունը վերամշակվել էր արտացոլելու համար San Fernando-ի հեծանվի արահետի (Ծրագրված 3-րդ փուլ) վերաուղղումը՝ արձագանքելով Burbank-ի քաղաքապետարանից ստացված դիտողությունների:
- Rio de Los Angeles նահանգային զբոսայգու կրելիք ազդեցությունները, որոնք քննարկվել են 3.15.6.3 Բաժնում վերամշակվել էին հստակացնելու համար, որ 0,56 արտավար մշտական փոփոխություններ կպահանջվեն հողամակարդակի փոփոխման համար և կպահանջվի պահպանական բնույթի մշտական գույքի օգտագործման իրավունք, բայց տեղի չի ունենա զբոսայգու հողերի մշտական ձեռքբերում:
- 4-րդ Գլուխը թարմացվել էր ներառելու համար մանրամասնություններ 4(f) Բաժնի խորհրդակցական հանդիպումների մասին, որոնք կայացել էին իրավասություն ունեցող պաշտոնյաների հետ՝ հետամուտ լինելու նրանց հավանությանը՝ ժամանակավոր զբաղեցման կամ նվազագույն վճիռների վերաբերյալ:
- 4-րդ Գլուխը թարմացվել էր մանրամասնություններովը նահանգային պատմական պահպանության պատասխանատուի համախոհ լինելուն՝ Իշխանության այն հայտնաբերման, որ Los Angeles գետի ջրանցքի համար անբարենպաստ հետուանքներ չեն լինի 106 Հատվածի ներքո: 4-րդ Գլուխը վերամշակվել էր արտացոլելու համար San Fernando-ի հեծանվի արահետի (Ծրագրված 3-րդ փուլ) վերաուղղումը՝ արձագանքելով Burbank-ի քաղաքապետարանից ստացված դիտողությունների:
- 4-րդ Գլուխը վերամշակվել էր վերացնելու համար LA գետի արահետի ծրագիրը, քանի որ Իշխանությունը վճռել էր, որ Los Angeles գետի հեծանվի արահետի առաջնային գործառույթը, ներառյալ՝ առաջարկված LA գետի արահետի ծրագիրը, փոխադրությունների համար է և չի որակավորվում որպես 4(f) Բաժնի աղբյուր:
- 5-րդ Գլուխը վերամշակվել էր ներառելու համար EJ-IAMF#1, EJ-IAMF#2, EJ-IAMF#3, EJ-IAMF#4 և EJ-IAMF#5-ը, ինչը կնվազեցնի հետուանքները տեղական միջավայրային արդարադատության համայնքների վրա:

S.2.3 CEQA-ի վերաշրջանառության կամ NEPA-ի լրացման անհրաժեշտության գնահատում

Ոչ Կալիֆորնիայի միջավայրային որակի օրենքից (California Environmental Quality Act, CEQA), ոչ էլ NEPA-ից սպասվում է, որ սառեցնեն կարգավիճակը մի նախագծի՝ Սևագիր EIR/EIS-ի շրջանառության պահից սկսած: Միջավայրային օրենքները երկուսն էլ հարմարվում են այն իրողության, որ ծրագրերը կարող են զարգանալ և կատարելագործվել արձագանքելով հանրային ներդրման: CEQA-ի ներքո, Սևագիր EIR-ի շրջանառությունը պահանջվում է միայն երբ նշանակալի նոր տեղեկություն է ավելացվում EIR-ին՝ հանրային վերանայումից հետո բայց վավերացումից առաջ (CEQA-ի Ուղեցույցներ, §15088.5): EIR-ին ավելացված նոր տեղեկությունը «նշանակալի» չէ, բացի եթե «EIR-ը փոխվել է այնպիսի եղանակով, որ հանրությանը գրկում է դիտողություն անելու իմաստային պատեհությունից՝ նախագծի էական աննպաստ միջավայրային ազդեցությունից հետո կամ այդպիսի ազդեցությունը մեղմացնելու կամ նրանից խուսափելու իրագործելի միջոցից (ներառյալ՝ նախագծի իրագործելի այլընտրանքը), ինչը նախագծի կողմնակիցները մերժել են գործադրել» (CEQA-ի Ուղեցույցներ, § 15088.5(a)): NEPA-ի ներքո, մի լրացուցիչ Սևագիր EIS է պահանջվում միայն երբ գործակալությունը կատարում է էական փոփոխություններ առաջարկված գործողությունում, որոնք առնչվում են միջավայրային մտահոգությունների, կամ գոյություն ունեն նշանակալի նոր պարագաներ կամ նոր տեղեկություններ, որոնք առնչվում են միջավայրային մտահոգություններին և ազդում են առաջարկվող գործողության և նրա ազդեցություններին (40 Դաշնային կանոնակարգերի օրենսգիրք [C.F.R.] §1502.9(c)):

Իշխանությունը ուշադիր նկատի է առել արդյո՞ք փոփոխությունները անհրաժեշտ կդարձնեն կամ Սևագիր EIR-ի շրջանառությունը, կամ էլ Սևագիր EIS-ի մի լրացում: Սևագիր EIR/EIS-ի շրջանառությունից ի վեր, եղել են նախագծի զանազան կատարելագործումներ և վերջնական

EIR/EIS-ը վերամշակվել էր՝ միջոցներ ձեռք առնելու համար այդ կատարելագործումների նկատմամբ, բայց այդ փոփոխությունները չեն փոխում Burbank-ի և Los Angeles-ի միջև էլեկտրականությամբ գործող արագընթաց երկաթուղու շինարարության, շահագործման և պահպանման հիմնական նախագծի նկարագրությունը, ինչպես այն ներկայացվել է EIR/EIS-ի 2-րդ Գլխում: Տեսեք Հավելված 3.1-C-ն, Սևագիր EIR/EIS-ի հրատարակությունից ի վեր Չանազան ճարտարագիտական կատարելագործումների գնահատումը, այս կատարելագործումների մասին մանրամասների համար: Կատարելագործումները չեն փոխում կառուցվածքը կամ վայրը երկու կայարանների Burbank-ում և Los Angeles-ում:

Չնայած այս վերջնական EIR/EIS-ում կատարվել էին ազդեցության տվյալների և հաշվումների մի շարք թարմացումներ, ընդհանուր վերլուծումը, եզրակացությունները և CEQA-ի նշանակելիության որոշումները չեն փոխվել նրանցից, որոնք ներկայացվել էին Սևագիր EIR/EIS-ում: Նոր նշանակալի միջավայրային ազդեցություններ չէին հայտնաբերվել և արդեն հայտնաբերված միջավայրային ազդեցությունների սաստկության նշանակալի մեծացում չի առաջացել նախագծի կառուցվածքում կատարելագործումների ընդգրկումով: Հետևաբար, Իշխանությունը վճռել է, որ Սևագիր EIR-ի շրջանառությունը կամ Սևագիր EIS-ի մի լրացում չի պահանջվում:

S.3 Բազմամակարդակ միջավայրային քննություն—Ծրագրի նահանգային վերջնական EIR/EIS և Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի Հատվածի EIR/EIS

CEQ կանոնակարգերը հաստատում են ընթացակարգեր NEPA-ին (42 ԱՄՆ օրենսգիրք [U.S.C.] § 4321 և այլն) համապատասխանելու համար:^{2,3} CEQ կանոնակարգերը թույլատրում են փուլային գործընթաց, որը ճանաչվում է որպես *բազմամակարդակ* որոշման կայացում: Որոշումների կայացման այս փուլային գործընթացը թույլ է տալիս լայնածավալ ծրագրային որոշում կայացնել առաջին մակարդակում՝ առաջին մակարդակի EIS-ով, որին հետևում են ավելի որոշակի որոշումներ երկրորդ մակարդակում և մեկ կամ ավելի երկրորդ մակարդակի EIS փաստաթղթերով: NEPA-ի բազմաստիճան գործընթացը թույլատրում է աստիճանական որոշման կայացումը խոշոր նախագծերի համար, որոնց վերլուծումը կլինի չափազանց մեծածախս և դժվար նախագծի ավանդական EIS-ում: CEQA-ն (Հանրային աղբյուրների օրենսգիրք 21000 և այլն) նույնպես քաջալերում է բազմաստիճան մոտեցումը և տրամադրում է առաջին աստիճանի և երկրորդ աստիճանի EIR-ներ:

² Մինչ այս EIR/EIS-ը պատրաստվում էր, FRA-ն որդեգրել է Նոր NEPA-ի համապատասխանության կանոնակարգեր (23 C.F.R. 771): Այս կանոնակարգերը տարածվում են միայն նոյեմբերի 28, 2018 թվից հետո սկսված գործողությունների վրա: Տեսեք 23 C.F.R. 771.109(a)(4): Քանի որ այս EIR/EIS-ը սկսվել էր այդ թվականից առաջ, այն մնում է ենթակա FRA-ի միջավայրային գործընթացներին և ոչ թե 771 Սասի կանոնակարգերին:

³ CEQ-ը Նոր կանոնակարգեր է թողարկել հուլիսի 14, 2020 թվին՝ սեպտեմբերի 14, 2020 գործուն ամսաթվով, թարմացնելով NEPA-ի գործադրման ընթացակարգերը 40 C.F.R. 1500-ում: Այնուամենայնիվ, այս ծրագրով NEPA-ն սկսվել է գործուն ամսաթվից առաջ և ենթակա չէ Նոր կանոնակարգերին, հենվելով 1978 թվի կանոնակարգերին, ինչպես դրանք առկա էին սեպտեմբերի 14, 2020 թվից առաջ: Այս միջավայրային փաստաթղթում CEQ-ի կանոնակարգերի բոլոր մեջբերումները վկայակոչում են 1978 թվի կանոնակարգերը, ըստ 40 C.F.R. 1506.13 (2020)-ի և 85 Դաշնային ներածականի: Կանոնակարգ 43340:

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի EIR/EIS-ը երկրորդ աստիճանի EIR/EIS է, որը աստիճանավորվում է ծրագրի երկու առաջին աստիճանի EIR/EIS փաստաթղթերից և ներկայացնում է նախագծի մակարդակով տեղեկություն՝ HSR համակարգի այս բաժնի վերաբերյալ որոշման կայացման համար: Իշխանությունը և FRA-ն պատրաստել են 2005 թ. *Ծրագրի վերջնական EIR/EIS Առաջարկված Կալիֆորնիայի արագընթաց գնացքի համակարգի համար* (Ծրագրի նահանգային EIR/EIS) (Իշխանություն և FRA 2005), որը առաջին աստիճանի վերլուծությունն էր նահանգային HSR համակարգի գործադրման ընդհանուր ազդեցությունների մասին: 2008 թ. *Bay Area-ից Central Valley Արագընթաց գնացքի ծրագրի վերջնական EIR/EIS-ը* (Bay Area-ից Central Valley ծրագրի EIR/EIS) (Իշխանություն և FRA 2008) և 2012 թ. *Bay Area-ից Central Valley Արագընթաց գնացքի մասնակի վերամշակումով ծրագրի վերջնական EIR-ը* (Մասնակի վերամշակումով վերջնական ծրագրի EIR) (Իշխանություն 2012 թ.) նույնպես առաջին աստիճանի ծրագրային վերլուծություն են, որը կենտրոնանում է Bay Area և Central Valley տարածաշրջանների վրա: Այս երեք առաջին աստիճանի EIR/EIS փաստաթղթերը Իշխանության և FRA-ին տալիս են միջավայրային վերլուծություններ, որոնք անհրաժեշտ են գնահատելու համար Կալիֆորնիայի ընդհանուր HSR համակարգը և կայացնելու լայնածիր որոշումներ ընդհանուր HSR-ի զուգահեռագծերի և կայարանների վայրերի համար՝ երկրորդ աստիճանի EIR/EIS-ներում հետագա ուսումնասիրության նպատակով: 1-ին աստիճանի փաստաթղթերի էլեկտրոնային պատճենները տրամադրվում են խնդրվելուց հետո, զանգահարելով Իշխանության գրասենյակ (916) 324-1541 համարով: 1-ին աստիճանի փաստաթղթերը հնարավոր է նաև վերանայել Իշխանության գրասենյակում աշխատանքային ժամերի ընթացքում, հետևյալ հասցեով՝ 770 L Street, Suite 620, Sacramento, CA 95814 and 355 S Grand Avenue, Suite 2050, Los Angeles, CA 90071:

Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու միջավայրի բազմաստիճանի փաստաթղթերի հաջորդականությունը

1-ին աստիճան/Ծրագրի փաստաթղթեր

- Ծրագրի վերջնական EIR/EIS առաջարկված Կալիֆորնիայի արագընթաց գնացքի համակարգի համար (2005)
- Bay Area-ից Central Valley Արագընթաց գնացքի վերջնական ծրագրի EIR/EIS (2008)
- Bay Area-ից Central Valley Արագընթաց գնացքի մասնակի վերամշակումով վերջնական ծրագրի EIR (2012)

2-րդ աստիճան/Ծրագրի փաստաթղթեր

- Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի Սևագիր EIR/EIS (այս փաստաթուղթը)

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի EIR/EIS-ը երկրորդ աստիճանի փաստաթուղթ է և վերլուծում է միջավայրային ազդեցություններն ու օգուտները HSR-ի գործադրման աշխարհագրականորեն ավելի սահմանափակ տարածքում առաջարկված Burbank օդանավակայանի կայարանի և LAUS-ի միջև: Այն հիմնվում է առաջին մակարդակի վերլուծություններից ավելի մանրամասն նախագծային ծրագրման և ճարտարագիտության վրա: Հետևաբար, վերլուծությունը հիմնվում է նախորդ որոշումների և ծրագրի EIR/EIS փաստաթղթերի վրա, և ներկայացնում է ավելի տեղահատուկ և մանրամասն վերլուծություն:

Ըստ U.S.C. Տիտղոս 23, Հոդված 327-ի, FRA-ի և Կալիֆորնիա նահանգի միջև NEPA-ի նշանակման հասկացողության հուշագրի ներքո՝ հուլիսի 23, 2019 գործուն ամսաթվով, Իշխանությունը նախագծի հովանավորը և գլխավոր դաշնային գործակալությունն է՝ ենթարկվելու HSR համակարգի, ներառյալ՝ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար NEPA-ի և միջավայրի ուրիշ դաշնային օրենքների: Իշխանությունը նաև նահանգի գլխավոր գործակալությունն է CEQA-ի ներքո: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար NEPA-ի քննության գործընթացում կան չորս համագործակցող գործակալություններ՝ ԱՄՆ բանակի ճարտարագետների համախմբումը (U.S. Army Corps of Engineers, USACE), Մակերեսային փոխադրումների խորհուրդը (Surface Transportation Board, STB), Տարանցման դաշնային վարչությունը (Federal Transit Administration) և FAA-ը: USACE-ը դեկտեմբերի 30, 2009 թվակիր նամակով համաձայնվել է մասնակցել որպես գործակցող գործակալություն NEPA-ի ներքո, հիմնվելով օրենքով նախատեսված իր հատուկ փորձաքննության և իրավասության վրա ըստ Մաքուր ջրի օրենքի (Clean Water Act) 404-րդ Հոդվածի և Գետերի և Նավահանգիստների օրենքի (Rivers and Harbors Act) 10-րդ և 14-րդ Հոդվածների: STB-ը ևս մայիսի 2, 2013 թվակիր նամակով որպես համագործակցող գործակալություն մասնակցում է NEPA-ի ներքո: Տարանցման դաշնային վարչությունը

(Federal Transit Administration) հունվարի 12, 2011 թվակիր էլ. փոստով համաձայնվել է դառնալ գործակցող գործակալություն: Սևագիր EIR/EIS-ի հանրային շրջանառությունից հետո, FAA-ը ընդունել է համագործակցող գործակալության կարգավիճակը՝ սեպտեմբերի 3, 2020 թվակիր նամակով: Ի հավելումս, Իշխանությունը համագործակցելու համար հրավիրել է մի շարք ուրիշ գործակալություններ, բայց պատասխան չի ստացել. ներառյալ՝ Մայրուղիների դաշնային վարչությունը (Federal Highway Administration), մայիսի 4, 2018 թվակիր նամակով:

Հանրային աղբյուրների օրենսգրքի § 21069-ում CEQA-ի ներքո պատասխանատու գործակալությունները սահմանվում են որպես «որևէ հանրային գործակալություն, բացի գլխավոր գործակալությունից, որը պատասխանատու է նախագծի իրականացման կամ վավերացման համար»: CEQA-ի ներքո Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար պատասխանատու գործակալությունները ներառում են, օրինակի համար, հետևյալ գործակալությունները՝

- Կալիֆորնիայի ձկների և կենդանական աշխարհի բաժանմունք (California Department of Fish and Wildlife)
- Կալիֆորնիայի փոխադրումի բաժանմունք (California Department of Transportation) (Caltrans)
- Կալիֆորնիայի հանրային կենցաղային սպասարկության հանձնաժողով (California Public Utilities Commission), Լոս Անջելեսի գրասենյակ
- Կալիֆորնիայի նահանգային հողերի հանձնաժողով (California State Lands Commission)
- Ջրային աղբյուրների վերահսկման պետական խորհուրդ (State Water Resources Control Board)
- Լոս Անջելես վարչաշրջանի ջրհեղեղի կառավարման խորհուրդ (Los Angeles County Flood Control Board)

S.4 Միջավայրի գնահատման գործընթացում բարձրացված հարցերը

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը սկզբում նկատվում էր մի մասը Նախագծի Palmdale-ից Los Angeles հատվածի: Իշխանությունը և FRA-ն հայտարարել են իրենց դիտավորությունը՝ պատրաստելու մի համատեղ EIR/EIS Նախագծի Palmdale-ից Los Angeles հատվածի համար մարտ 2007 թվին: Այնուհետև մի քանի այլընտրական վերլուծություններ էին իրականացվել՝ կատարելագործելու նախագծային մակարդի այլընտրանքները, ներառյալ՝ Palmdale-ից Burbank և Burbank-ից Los Angeles միջանցքները որպես առանձին հատվածներ: Սա համահունչ էր 2020 թ. Իշխանության Գործարարական ծրագրին (2021), որը առաջնահերթ է նկատում Սկզբնական շահագործման հատվածը HSR համակարգի համար՝ Hollywood Burbank օդանավակայանում ժամանակավոր հարավային վերջնակայարանով: Վճռելուց հետո, որ միջանցքի այս հատվածներն ունեն անկախ օգտագործում և տրամաբանական վերջնակայարաններ, ինչպես նաև յուրաքանչյուր ոլորտ կարող է պատշաճորեն լուծել միջավայրային ազդեցությունները, FRA-ն և Իշխանությունը նախաձեռնեցին մի առանձին միջավայրի քննության գործընթաց Նախագծի Palmdale-ից Burbank և Burbank-ից Los Angeles հատվածների համար 2014 թվի կեսերին:

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի միջավայրային քննությունը սկսվեց Նահանգային տեղեկաբաշխ գործակալության (State Clearinghouse) կողմից Պատրաստության ծանուցագրի (No. 2014071073) և Դաշնային գրանցամատյանում (Federal Register) (Հատոր 79, Էջ 142) հուլիսի 24, 2014 թվին Դիտավորության ծանուցագրի հրապարակումից հետո: Պատրաստության ծանուցագիրն ու Դիտավորության ծանուցագիրը բարեփոխեցին 2007 թվին թողարկված Պատրաստության ծանուցագիրն ու Դիտավորության ծանուցագիրը Նախագծի Palmdale-ից Los Angeles հատվածի համար: Սա նաև քննարկվում է այս EIR/EIS-ի 9-րդ Գլխում, Հանրային և գործակալական ներգրավվածություն:

Հանրային դիտողությունների շրջանի սկզբում, Իշխանությունը անցկացրեց հանրային գնահատման գործունեություններ հուլիսի 24-ից սեպտեմբերի 12, 2014 թվին, Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի EIR/EIS-ի համար: Անցկացվեցին յոթ հանրային գնահատման հանդիպումներ՝ օգոստոսի 5-ից օգոստոսի 19, 2014 թվերին Santa Clarita-ում, Burbank-ում, Palmdale-ում, Acton/Agua Dulce-ում, Sylmar-ում, Lake View Terrace-ում և Los Angeles-ի կենտրոնում: Ընդամենը մասնակցել է 916 մասնակից և ներկայացվել է 33 դիտողության ձև: Այս հանդիպումներում ստացված դիտողությունները ամփոփվել են 9.2.3

Բաժնում և լիովին փաստագրվել են այստեղ՝ *Քննական տեղեկագիր՝ Burbank-ից Los Angeles հատված* (Իշխանություն 2014):

Ի հավելումս, մեկ դաշնային գործակալության ստուգման հանդիպում է կայացել օգոստոսի 8, 2014 թվին Իշխանության գրասենյակում, Los Angeles-ի կենտրոնում: Այս քննական հանդիպումներում ներկայացված տեղեկությունը հարմարեցվել էր հանդիպման հրավիրված հատուկ աղբյուրների գործակալություններին: Գործակալությունների մոտավորապես 20 ներկայացուցիչներ են մասնակցել:

Դիտողությունների ժամանակամիջոցի ավարտից և դիտողությունների ներկայացման ժամկետից առաջ, մի քանի շահագրգիռ կողմեր պահանջեցին ժամկետի երկարաձգում: Իշխանությունը երկարաձգեց հանրային ստուգման դիտողությունների ներկայացման ժամկետը իր սկզբնական ամսաթվից՝ օգոստոսի 31, 2014 թվից մինչև սեպտեմբերի 12, 2014 թ.:

Ի հավելումս այս պաշտոնական ստուգման հանդիպումների, Իշխանությունը միջավայրի ստուգման շրջանակներում հանրային ներդրման հետամուտ եղավ այլ միջոցներով, ներառյալ՝ շնորհանդեսները, ճեպագրույցները և աշխատանքային պարապմունքները, որոնք նկարագրվել են այս EIR/EIS-ի 9-րդ Գլխում, Յանրային և գործակալական ներգրավվածություն:

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի միջավայրային ստուգումը հայտնաբերեց առաջարկվող զուգահեռագծերի և կայարանների հետ կապված խնդիրներ, նոր կամ փոփոխված ուղիների և կայարանների համար առաջարկներ, և առաջարկվող նախագծի հետ կապված հնարավոր մտահոգությունների հարցեր: Ընդհանուր առմամբ, Իշխանությունը ստացավ 81 ներկայացված դիտողություններ գործակալություններից, կազմակերպություններից և անհատներից, ներառյալ՝ ստուգման հանդիպումներում ստացված դիտողության ձևեր, փոստով ուղարկված դիտողության ձևեր և հեռախոսազանգերով ստուգման ձայնարկում արձանագրված պատգամներ: Այս 81 ներկայացումները պարունակեցին մոտավորապես 608 առանձին դիտողություններ: Բոլոր դիտողությունների լրիվ տեքստը ընդգրկվել է F Հավելվածումը հետևյալի՝ *Քննական տեղեկագիր՝ Burbank-ից Los Angeles հատված* (Իշխանություն 2014 թ.):

Ստուգման հետևանքով հայտնաբերված գլխավոր հարցերն ընդգրկում են հետևյալ թեմաները՝

- Առկա փոխադրական միջանցքների երկայնքով երթուղման զուգահեռագծեր. ստորանցքի և խրամատային այլընտրանքներ
- Առավելագույնի հասցնել կապը փոխադրական ուրիշ մատակարարների հետ LAUS-ում և Burbank օդանավակայանի կայարանում
- Ազդեցությունները ցածր եկամտով և փոքրամասնություն կազմող բնակչության շարժունակության վրա
- Ազդեցությունները գույքի արժեքի և գույքային վնասի ներուժի վրա
- Ազդեցությունները դպրոցների, եկեղեցիների և համայնքային այլ շինությունների վրա
- Տեսողական ազդեցություններ, ներառյալ վերգետնային էլեկտրական լարերը. «Կանաչ էկրաններ» բնակավայրերի հարևանությամբ
- Օդի որակի տեղական և դաշնային կանոնակարգերի ենթարկվելը և արտանետումները նվազագույնի հասցնելը
- Ամերիկայի բնիկների և հնագիտական տեղամասերի վրա ազդեցությունն ու վերահսկումը
- Ազդեցությունները կենսաբանական աղբյուրների, ներառյալ՝ ջրառատ հողամասերի վրա
- Էլեկտրամագնիսական դաշտի/էլեկտրամագնիսական միջամտության (EMF/EMI) ազդեցություններ, որոնք կարող են ազդել նավարկության կամ այլ սարքավորումների վրա Burbank օդանավակայանի կայարանում

- Հողերի գնահատում կայունության, քայքայման, ստվածքային ներուժի համար, և ինչպես կարգավորել շինարարության ընթացքում հանված հողերը
- Ազդեցությունները Los Angeles գետի/Arroyo Seco միախառնման, ջրհորդանների/ջրհեղեղի ջրանցքների, համակարգերի կրողունակության և ԱՄՆ-ի ջրերի վրա:
- Շինարարական և գործառնական աղմուկի և թրթռման ազդեցությունները, աղմուկի աղտոտումը, աղմուկի հավանական նվազումը և զգայուն ընկալիչները
- Ազդեցությունը ձիավարման նպատակով հողօգտագործման և զբոսայգիների վրա, և համընկնումը Lnu Անջելես գետի Վերակենդանացման նախագծի հետ
- Նախագծի պահանջները էլեկտրական համակարգի վրա. վերականգնվող էներգիայի աղբյուրներ
- Ստորանցքերի բացում լեռնային տարածաշրջաններում
- Անվտանգության միջանցքի թափարգելիչ չափը, երկաթուղային հատման անվտանգությունը և հասարակական և հետիոտնների անվտանգությունը. գնացքների հնարավոր ցուցասարքեր
- Հողօգտագործման փոփոխությունները կայանների տեղակայման վայրերում, բազմաձև օգտագործման ներուժը և առկա կամ ապագա աճի հետ կապված հակասություններ, ներառյալ Burbank օդանավակայանի կայարանը
- Ազդեցությունները տարանցիկ մատակարարների, հետիոտնային կապի և ապրանքների տեղաշարժի վրա. երթևեկության կառավարման ծրագիր և առկա ենթակառուցվածքների արդիականացում
- Մագնիսական վերմդման (maglev) տեխնոլոգիա
- Ծրագրի ընդհանուր ծախսը

Իշխանությունը և FRA-ն անցկացրել են շահագրգիռ կողմերի և տեխնիկական աշխատանքային խմբերի հանդիպումներ այլընտրանքային վերլուծության գործընթացում՝ այլընտրանքների նախագծման մանրամասները վերանայելու և նախագծի հնարավոր փոփոխությունները քննարկելու համար՝ միջավայրի հիմնական աղբյուրներից խուսափելու համար: Տե՛ս Աղյուսակ 9-3-ը, Հանրային և գործակալական ներգրավվածության 9-րդ Գլխում, հանրային հանդիպումների ամսաթվերի և թեմաների ցուցակի համար: Բոլոր հանդիպումները տեղեկություն տվեցին նախագծի վերաբերյալ և ձգտեցին տեղեկություններ հավաքել առկա պայմանների և տեղական նախասիրությունների վերաբերյալ:

Այս հանդիպումների ընթացքում Իշխանությունը և FRA-ն համակարգում կատարեցին տեղական իրավասության աշխատակազմի հետ՝ հասկանալու համար նախագծի հատվածի զուգահեռագծերի և նախագծային առանձնահատկություններին վերաբերող հիմնական խնդիրները և համայնքի մտահոգությունները: Շահագրգիռ կողմերի և տեխնիկական աշխատանքային խմբի մասնակիցների թվում էին Caltrans-ը Բնիկ ամերիկացիների հորհրդատու Կոմիտեն (Native American Advisory Committee), USACE-ը, ԱՄՆ միջավայրի պահպանության գործակալությունը (U.S. Environmental Protection Agency, USEPA), Walt Disney Studios-ը, Lnu Անջելեսի փոխադրումի բաժանմունքը (Los Angeles Department of Transportation), ԱՄՆ-ի ձկների և կենդանական աշխարհի սպասարկությունը (U.S. Fish and Wildlife Service), ԱՄՆ-ի վերականգնման բյուրոն (U.S. Bureau of Reclamation), Ծովային ձկնորսության ազգային սպասարկությունը (National Marine Fisheries Service), Los Angeles գետ/Բնական աղբյուրների պաշտպանության խորհուրդը (Natural Resources Defense

Այլընտրանքների վերլուծություն

Այլընտրանքների վերլուծությունը օգտագործում է նախնական ծրագրում, միջավայրային և ճարտարագիտական տեղեկություն՝ ստուգելու իրագործելի և գործնական այլընտրանքները, միջավայրային քննության և նախնական ճարտարագիտական նախագծի համար: Այլընտրանքների վերլուծությունը նաև օգնում է ստուգել EIR/EIS- ում վերլուծության ենթակա հավանական իրագործելի այլընտրանքների շրջանակը, և ո՞ր այլընտրանքները առաջ չեն տարվի հետագա վերլուծության համար:

Council), ԱՄՆ անտառային սպասարկությունը (U.S. Forest Service), Metrolink-ը, Հարավային Կալիֆորնիայի կառավարությունների ընկերակցությունը (Southern California Association of Governments) և Կալիֆորնիայի բնիկ ամերիկացիների ժառանգության հանձնաժողովը (California Native American Heritage Commission):

Գործակալության աշխատակազմի առանձին հանդիպումները լրացրեցին աշխատանքային խմբի հանդիպումները և ներառեցին ճեպագրույցներ, կանոնավոր համակարգման հանդիպումներ, զուգահեռագծերի վերանայման հանդիպումներ և նախագծային աշխատանքային պարապմունքներ կամ միջավայրային արդարադատության նպատակային հանդիպումներ: Գործակալության աշխատակազմի հանդիպումների մասնակիցները ներառում էին Los Angeles, Burbank և Glendale քաղաքները:

Իշխանությունը և FRA-ն նաև պարբերաբար համակարգեցին հանդիպումներ երկաթուղու անցումային օրինական իրավունքի տարածքի տերերի և բեռնատար և ուղևորատար երկաթուղային ծառայության շահագործողների հետ, որոնք օգտագործում են Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo միջանցքը: Սրանք ներառում են Amtrak-ը, Metrolink-ը և Union Pacific Railroad-ը՝ քննարկելու, թե ինչպես HSR ծառայության ներկայացումը, ներառյալ՝ երկաթուղագծի և կայարանի բարելավումը, կազմի միջանցքում առկա երկաթուղային գործողությունների վրա և նախագծերի տարրերը բարելավելու համար՝ հակասությունները նվազագույնի հասցնելու համար:

2016 թ. Ապրիլին, Իշխանությունը թողարկեց Burbank-ից Los Angeles հատվածի Այլընտրանքների լրացուցիչ վերլուծությունը (Supplemental Alternatives Analysis, SAA) և Նախագծի Palmdale-ից Burbank հատվածի SAA-ը, որոնցից յուրաքանչյուրը ծածկում էր Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի բաժիններ (Իշխանություն 2016ա, 2016բ): Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի SAA-ը հանձնարարեց EIR/EIS գործընթաց փոխանցել մեկ HSR Կառուցման այլընտրանք, Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ մեկտեղ:

Այս EIR/EIS-ի մշակման ընթացքում, Իշխանությունը հանդիպումներ կայացրեց խորհրդակցելու դաշնային, նահանգային և տեղական գործակալությունների հետ՝ թարմ տեղեկություններ տրամադրելու և ստանալու տեսակետները այս շահագրգիռ կողմերի: Հանրային տեղեկատվական հանդիպումներ անցկացվեցին, հանրությունն իրազեկելու այլընտրանքների մշակման մասին և կանոնավոր դրությամբ մատուցելու թարմ տեղեկություններ այս EIR/EIS-ի պատրաստության մասին: Ի հավելումս, այս հանդիպումները տեղեկություն մատուցեցին զանազան HSR նախագծային բաղադրամասերի վերաբերյալ և ծառայեցին որպես տեսակետներ ստանալու հրապարակներ: Իշխանությունը և FRA-ն Բնիկ ամերիկացի ցեղախմբերի ներկայացուցիչների հետ համայնքային ազատ հանդիպումների, ինչպես նաև ցեղախմբային տեղեկատվական հանդիպումի միջոցով համակարգում կատարեցին: Ցեղախմբային տեղեկատվական հանդիպումը կայացավ Sylmar-ում և հրավիրյալներին առիթ ընծայեց քննարկելու իրենց մտահոգող հարցեր Նախագծի և՛ Palmdale-ից Burbank, և՛ Burbank-ից Los Angeles հատվածների շրջանակներում:

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի EIR/EIS-ի համար միջավայրային վերանայման գործընթացին առնչվող քննության և հանրային ու գործակալական մերձեցման գործունեությունների ամփոփումը ներկայացված է 9-րդ Գլխում, Հանրային և գործակալական ներգրավվածություն:

Շահագրգիռ կողմերի և Տեխնիկական աշխատանքային խմբեր

Շահագրգիռ կողմերի աշխատանքային խմբերը կազմված են համայնքների ղեկավարներից և կազմակերպություններից, որոնք ներկայացնում են տարածաշրջանային և տեղական շահերի լայն տեսականի՝ կապված հողօգտագործման, փոխադրման, սոցիալական և միջավայրային խնդիրների հետ:

Տեխնիկական աշխատանքային խմբերում ընդգրկված են վարչաշրջանի և բաղաբի հանրային աշխատանքների, փոխադրման և ծրագրման բաժանմունքների, տարածաշրջանային ծրագրման կազմակերպությունների և այլ կազմակերպությունների անձնակազմերը, որոնք ունեն տեխնիկական փորձաքննություն հողօգտագործման, փոխադրման և ենթակառուցվածքների ծրագրման ոլորտում:

S.5 Նպատակն ու կարիքը ամբողջ նահանգի արագընթաց երկաթուղային համակարգի և Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի

S.5.1 Ամբողջ նահանգի արագընթաց երկաթուղային համակարգի նպատակը

Կալիֆորնիայի HSR համակարգը նպատակադրում է ապահովել վստահելի արագընթաց էլեկտրաշարժ գնացքի համակարգ, որը իրար է կապում գլխավոր քաղաքային տարածքները և տրամադրում է կանխատեսելի և հետևողական ուղևորության ժամեր: Մեկ այլ առաջադրանք է առևտրի օդանավակայանների, զանգվածային տարանցման և մայրուղիների ցանցի փոխկապակցման ապահովումը և առկա փոխադրման համակարգի կարողությունների սահմանափակումները թեթևացնելը, քանի որ Կալիֆորնիայում միջքաղաքային ուղևորության պահանջարկի աճը տեղի է ունենում Կալիֆորնիայի եզակի բնական աղբյուրների նկատմամբ զգայուն և պաշտպանողական եղանակով:

S.5.2 Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի նպատակը

Նախագիծը նպատակադրում է գործադրել Կալիֆորնիայի HSR համակարգի Burbank-ից Los Angeles HSR նախագծի հատվածը՝ հանրության մատուցելու էլեկտրաշարժ HSR ծառայություն, որը ապահովում է կանխատեսելի և հետևողական ուղևորության ժամեր գլխավոր քաղաքային կենտրոնների միջև և կապ՝ օդանավակայանների, զանգվածային փոխադրման համակարգերի և մայրուղիների ցանցի հետ San Fernando հովտում և Los Angeles ավազանում. և իրար է միացնում ամբողջ նահանգի HSR համակարգի Զյուսիսային և Զարավային բաժինները:

S.5.3 Առաջադրանքներ արագընթաց երկաթուղային համակարգի համար ամբողջ նահանգում և Burbank-ից Los Angeles տարածաշրջանում

Իշխանության կանոնադրական պարտավորությունն է ծրագրել, կառուցել և շահագործել HSR համակարգ, որը համակարգված է Կալիֆորնիայի առկա փոխադրական ցանցի, մասնավորապես միջքաղաքային երկաթուղային և ավտոբուսային գծերի, ուղևորատար երկաթուղային գծերի, քաղաքային երկաթուղային գծերի, մայրուղիների և օդանավակայանների հետ: Որպես CEQA-ի գլխավոր գործակալություն, Իշխանությունը պատրաստել է այս EIR/EIS-ը, հետևողական լինելով CEQA-ի EIR բովանդակային և գործընթացային պահանջմունքներին: CEQA Ուղեցույցը 15124 Յատվածում պահանջում է, որ EIR-ը ընդգրկի առաջադրանքների մասին հայտարարություն, որը կաջակցի նախագծի հիմքում ընկած նպատակին: Իշխանությունը պատասխանել է այս կանոնադրական պարտավորության՝ որդեգրելով առաջարկված HSR համակարգի հետևյալ նպատակներն ու քաղաքականությունները՝

- Ապահովել միջքաղաքային ուղևորական կարողություններ՝ կրիտիկականորեն գերօգտագործված միջնահանգային մայրուղիներն ու առևտրի օդանավակայանները լրացնելու համար
- Բավարարել ապագա միջքաղաքային ուղևորության պահանջը, որը չի լրացվի ընթացիկ փոխադրական համակարգերով, և բարձրացնել միջքաղաքային շարժունակության կարողությունը
- Առավելագույնի հասցնել բազմաձև փոխադրման հնարավորությունները կայարաններ տեղակայելով՝ տեղական տարանցման համակարգերի, օդանավակայանների և մայրուղիների հետ կապվելու համար
- Բարելավել միջքաղաքային ուղևորության փորձը կալիֆորնիացիների համար՝ ապահովելով հարմարավետ, անվտանգ, հաճախակի և վստահելի արագընթաց ուղևորություն
- Ապահովել կայուն կրճատում ուղևորման ժամանակի գլխավոր քաղաքային կենտրոնների միջև

- Բարձրացնել արդյունավետությունը միջքաղաքային փոխադրական համակարգի
- Առավելագույնի հասցնել օգտագործումը առկա փոխադրական միջանցքների և անցումային օրինական իրավունքի տարածքի այնքանով, որքանով հնարավոր է
- Մշակել գործնական և տնտեսապես կենսունակ փոխադրական համակարգ, որը կարող է գործադրվել փուլերով մինչև 2040 թ. և առաջացնել գործունեությունների և պահպանման ծախսերը գերազանցող եկամուտներ
- Ապահովել միջքաղաքային ուղևորություն տարածաշրջանի բնական և գյուղատնտեսական աղբյուրների նկատմամբ զգայուն և պաշտպանական եղանակով և կրճատել արտանետումները և փոխադրամիջոցների միջքաղաքային ուղևորությունների համար պահանջված մղունները

Նկար S-1-ը ցույց է տալիս Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը HSR ընդհանուր համակարգի շրջանակներում: Նախագծի հատվածը նշանակալիորեն նպաստում է ամբողջ նահանգի HSR համակարգին և նրա նպատակներին՝ բարելավելու միջքաղաքային փոխադրական ծառայությունը, որը կկապվի բնակչային և տնտեսական գլխավոր կենտրոնների և նահանգի այլ տարածաշրջանների հետ:

Լրացուցիչ առաջադրանքները, որոնք իշխանությունը հետապնդում է Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար ընդգրկում են՝

- HSR-ի ընդգրկումը բազմաձև փոխադրական հանգույցների մեջ Burbank-ում և Los Angeles-ում, այդպիսով փոխկապակցվածություն ապահովելով օդանավակայանների (Hollywood Burbank Airport), զանգվածային տարանցման (Metro, Metrolink, և Amtrak), և մայրուղիների հետ, հանգեցնելով տեղական և տարածաշրջանային տարանցիկ և փոխադրական հանգույցների
- Ապահովել մեծաթիվ հեծյալներ խիտ բնակեցված San Fernando հովտում և Los Angeles ավազանում
- Ապահովել կայարանների վայրեր՝ առկա և ծրագրված տարանցիկ ուղղվածության աճի կենտրոններով

S.5.4 Կարիքը արագընթաց երկաթուղային համակարգի ամբողջ նահանգում և Burbank-ից Los Angeles տարածաշրջանում

Մոտավորապես 14 մղոն երկարությամբ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը հանդիսանում է Էական մասը ամբողջ նահանգի HSR համակարգի: Դա կապահովի մատչելիությունը Նոր փոխադրական եղանակի և կնպաստի Կալիֆորնիայի ողջ տարածքում շարժունակության աճին: Այս նախագծի հատվածը կմիանա Նախագծի և՛ Palmdale-ից Burbank, և՛ Los Angeles-ից Anaheim հատվածներին և կընդգրկի HSR կայարանները Burbank-ում և Los Angeles-ում:

Կալիֆորնիայի միջքաղաքային փոխադրական համակարգի կարողությունները, ներառյալ Burbank, Glendale, և Los Angeles քաղաքներում, չեն կարող բավարարել առկա և ապագա ուղևորական պահանջարկը, և համակարգի ընթացիկ և կանխատեսվող ապագա խճողումը կշարունակի հանգեցնել օդի որակի վատթարացման, կրճատված վստահելիության և ավելացած ուղևորական ժամանակների: Ընթացիկ փոխադրական համակարգը քայլ չի պահել նահանգում բնակչության, տնտեսական գործունեության և զբոսաշրջության աճի հետ: Միջնահանգային մայրուղու համակարգը, առևտրի օդանավակայանները և սովորական ուղևորատար երկաթուղային համակարգը, որոնք սպասարկում են միջքաղաքային ճանապարհորդության շուկան, գործում են իրենց ամբողջական կամ համարյա ամբողջական տարողությամբ և կպահանջեն խոշոր հանրային ներդրումներ՝ պահպանման և ընդլայնման համար, որպեսզի բավարարեն առկա պահանջարկը և հետագա աճը առաջիկա 25 տարում և դրանից հետո: Ավելին, շատ գլխավոր մայրուղիների և առանցքային օդանավակայանների ընդլայնման հնարավորությունը անորոշ է. անհրաժեշտ որոշ ընդլայնումներ գործնական չեն կարող լինել կամ կաշկանդված են ֆիզիկական, քաղաքական և այլ գործոններով: Կալիֆորնիայում միջքաղաքային ուղևորություն բարելավումների կարիքը, ներառյալ՝

San Fernando հովտի, Los Angeles ավազանի, San Joaquin հովտի, Bay Area-ի և Sacramento-ի հետ կապվածները, վերաբերում են հետևյալ հարցերին՝

- Միջքաղաքային ուղևորությունների պահանջարկի հետագա աճ, ներառյալ Հարավային Կալիֆորնիայում պահանջարկի աճը
- Փոխադրական համակարգի կարողությունների սահմանափակումները, որոնք կհանգեցնեն ավելացող խճողման և ուղևորական ուշացումների
- Ուղևորական եղանակների անվստահելիությունը, որը առաջանում է խճողումից և ուշացումներից, եղանակային պայմաններից, վթարներից և այլ գործոններից, որոնք ազդում են Կալիֆորնիայի բնակիչների կյանքի որակին և տնտեսական բարեկեցության, ձեռնարկություններին և զբոսաշրջության
- Վթարների հաճախականության աճ միջքաղաքային մայրուղիներում և ուղևորատար երկաթուղային գծերում՝ Հարավային Կալիֆորնիայի խճողված միջանցքներում
- Նվազեցված շարժունակություն՝ որպես հետևանք սահանգում գլխավոր օդանավակայանների, տարանցիկ համակարգերի և ուղևորատար երկաթուղիների միջև սահմանափակ բազմաձև փոխադրական կապերի
- Օդի վատ և վատթարացող որակ, բնական աղբյուրների վրա ճնշում քաղաքային աճի ճնշումներ, որպես հետևանք ընդլայնված մայրուղիների և օդանավակայանների
- Օրենսդրական պարտավորություններ՝ չափավորելու փոխադրության ազդեցությունը կլիմայի փոփոխության վրա, ներառյալ պահանջվող կրճատումները ջերմոցային գազի (GHG) արտանետումների, որոնք առաջացել են ածխածնային հիմքով վառելիքների այրման միջոցով շարժող փոխադրամիջոցներից⁴

Աշխարհագրականորեն, Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը գտնվում է Կալիֆորնիայի ամենախիտ բնակեցված տարածքներում: Այս նախագիծն ավարտվելու դեպքում, այն հանրության կապահովի էլեկտրաշարժ HSR ծառայություն, որը առաջարկում է կանխատեսելի և հետևողական ուղևորության ժամեր գլխավոր քաղաքային կենտրոնների միջև: Բացի այդ, նախագիծը կապահովի բարելավված կապեր օդանավակայանների, զանգվածային տարանցման և մայրուղիների ցանցի հետ Burbank, Glendale և Los Angeles քաղաքներում, և անմիջական միացում HSR համակարգի մնացած մասի հետ:

Գլուխ 1-ը՝ Ծրագրի նպատակը, կարիքը և առաջադրանքները, սույն EIR/EIS-ում տրամադրում է լրացուցիչ տեղեկություն Bay Area-ի և Հարավային Կալիֆորնիայի, ինչպես նաև Merced-ի, Fresno-ի և Sacramento հովտի միջև միջքաղաքային ուղևորության վերաբերող կարևոր գործոնների մասին:

S.6 Այլընտրանքներ

Այս հատվածը նկարագրում է սույն նախագծի EIR/EIS-ում գնահատված այլընտրանքները: Բոլոր այլընտրանքները գնահատվել են այլընտրանքների վերլուծության քննության գործընթացում, որը հաշվի է առել այլընտրանքների ազդեցությունը սոցիալական, բնական և կառուցված միջավայրում, ինչպես նկարագրված է *Նախագծի EIR/EIS-ի Այլընտրանքային վերլուծության մեթոդներ* (Իշխանություն 2010) գործում: Ինչպես նկարագրված է S.2 Բաժնում, Իշխանությունը և FRA-ն ապավինում էին ծրագրի EIR/EIS-ի փաստաթղթերին՝ միջանցքների և կայարանների վայրերի վերաբերյալ որոշումներ կայացնելու համար, հետագա ուսումնասիրության անցնելու նպատակով: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար վերլուծվել են տարբեր այլընտրանքներ՝ գնացքի տեխնոլոգիայի, զուգահեռագծերի միջանցքի և Իշխանության և FRA-ի կողմից ընտրված կայարանների վայրերի համաձայն, HSR համակարգի համար 1-ին Աստիճանի EIR/EIS գործընթացների ավարտին:

⁴ Հետևյալ օրենսդրական պարտավորությունները մանրամասնորեն նկարագրվել են 3.3.2 Հատվածում, Օրենքներ, կանոնակարգեր և հրամաններ օդի որակի և GHG-ների համար՝ Օրենսդիր ժողովի օրենք (AB) 1493 (2002), Կալիֆորնիայի գործադիր հրաման (EO) S-3-05 (2005), AB 32 (2006), EO S-01-07 (2007), SB 375 (2008), SB 32 և AB 197 (2016), SB 100 (2018) և EO B-55-18 (2018):

SAA-ի երկու տեղեկագրերի թողարկումից հետո (Իշխանություն 2016ա, 2016բ), որոնք նկարագրվել են S.3 Բաժնում, Hollywood Burbank օդանավակայանում կայարանի ընտրանքների նախագծի մշակման կատարելագործումները շարունակվել են՝ հիմնվելով շահագրգիռ կողմերի ներդրումների և համայնքային ազդեցությունների վերաբերյալ հանրության մտահոգությունների վրա, և այլընտրանքներն ու տարբերակները վերացվել են SAA-ից: Hollywood Burbank օդանավակայանից Alameda պողոտա մակերեսային տարբերակները (Չուգահեռագծերի Ա տարբերակ և Կայարանի Ա տարբերակ) վերացվել են նկատառվելուց՝ անցումային օրինական իրավունքի տարածքի վրա անբարենպաստ ազդեցությունների պատճառով: Burbank օդանավակայանի կայարանից մինչև Alameda պողոտա (Չուգահեռագծերի Բ տարբերակ և Կայարանի Բ տարբերակ) ստորգետնյա տարբերակները կատարելագործվել են՝ միջավայրի վրա հնարավոր ազդեցությունները նվազագույնի հասցնելու և ծախսերը նվազեցնելու համար: 2021 թվին Իշխանությունը պատրաստել է Burbank օդանավակայանի կայարանի ընտրանքների գնման տեղեկագիր՝ Հավելված՝ հաշիվ տալու Avion Burbank շինարարության մասին թարմացված տեղեկության համար և որոշելու արդյո՞ք 2018 թ. Եզրակացությունը, ինչը հանձնարարում էր ուսումնասիրել միայն Կատարելագործված Բ Տարբերակը որպես Նախընտրելի այլընտրանք Burbank-ից Los Angeles Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու հատվածի նախագծային EIR/EIS-ի վավեր է մնում (Իշխանություն 2021 թ.): Հավելվածը վերահաստատում է, որ Կատարելագործված Բ Տարբերակը լավագույնս է գործում գնահատման չափանիշների ներքո, մինչև անգամ Avion Burbank-ի աճը նկատի առնելու դեպքում: Ա Տարբերակի հետ համեմատվելիս, Կատարելագործված Բ Տարբերակը դեռևս ունի նշանակալիորեն ավելի ցածր ազդեցություն միջավայրային արդարադատության բնակչություններում, ունի ավելի քիչ բնակարանների և ձեռնարկությունների տեղափոխումներ և ավելի լավ է համապատասխանում հողօգտագործման տեղական ծրագրերին: Բոլոր երեք տարբերակները (Ա Տարբերակ, Բ Տարբերակ և Կատարելագործված Բ Տարբերակ) պահանջում են օգտագործումը Avion Burbank-ի գույքի՝ ստորանցքի շինարարության համար: Բ Տարբերակի հետ համեմատած, Կատարելագործված Բ Տարբերակի համար զուգահեռագծերը կգտնվեն օդանավակայանի գույքերի տակ գտնվող ստորանցքում և կայարանի հարթակը կլինի մակերեսից մոտավորապես 50 ոտք ներքև, պահանջելով նվազ լարումով հողի փորման գործողություններ և կայանի շինության համար թափոնների վերացում/մշակում, քան կպահանջվեր Բ Տարբերակի դեպքում, որի զուգահեռագծերը կգտնվեն բնակչային թաղամասերի տակ գտնվող ստորանցքում և հետևաբար հարթակներից կպահանջեն գտնվել մակերեսից 150 ոտք ներքև: Մինչև անգամ նկատի ունենալով Avion Burbank-ի աճը, Ա և Բ Տարբերակները մնում են անտրամաբանական այլընտրանքներ, որոնք արժանի են մանրամասն ուսումնասիրության, իրենց հավելյալ ազդեցությունների պատճառով, և մանրամասն ուսումնասիրությունից նրանց վերացման խարսխային հիմքը վավեր է մնում:

Գնահատված HSR Կառուցման այլընտրանքը հետևանքն է Իշխանության և FRA-ի՝ բազմազան հնարավոր այլընտրանքների նկատառման, բոլորն էլ հանրության, շահագրգիռ կողմերի և գործակալությունների ներդրման շնորհիվ: Հետևաբար, 2-րդ Աստիճանի Սևագիր EIR/EIS-ը գնահատել է մեկ HSR Կառուցման այլընտրանք և Նախագծի Burbank-ից Los Angeles հատվածի համար Նախագծի ոչ մի այլընտրանք: Հիմնվելով միջավայրային ուսումնասիրությունների հայտնաբերումների վրա և նկատի առնելով հանրության և գործակալությունների ներդրումն ու Սևագիր EIR/EIS-ի կապակցությամբ դիտողությունների որպես արձագանք արված կատարելագործումները, HSR Կառուցման այլընտրանքը ճանաչվել է որպես Նախընտրելի այլընտրանք (ինչպես քննարկվել է S.6.2 Բաժնում) և գնահատվել է այս Վերջնական EIR/EIS-ում:

S.6.1 Նախագծի ոչ մի այլընտրանք

NEPA-ն պարտավորեցնում է գնահատումը «ոչ մի գործողություն» այլընտրանքի EIS-ում (CEQ Կանոնակարգերի 1502.14(d) Հոդված): Նույնպես, CEQA-ն պարտավորեցնում է, որ EIR-ը ընդգրկի գնահատումը «ոչ մի նախագիծ» այլընտրանքի (CEQA ուղեցույցի 15126.6(e) Հոդված): Նախագծի ոչ մի այլընտրանքը 2040 թ. ծրագրման հորիզոնի միջոցով հաշվի է առնում նախագծային տարածքի համար հողերի օգտագործման և փոխադրման ընթացիկ ծրագրերի ազդեցությունը, ներառյալ՝ մայրուղու, օդազնացության, սովորական ուղևորատար երկաթուղու, բեռնատար երկաթուղու և նավահանգստի համակարգերի միջավայրային վերլուծությունը: Նախագծի ոչ մի այլընտրանքը նկարագրում է այն պայմանները, որոնք

ամկա կլինեն, եթե զլխավոր դաշնային գործակալությունը՝ Իշխանությունը, չառնել անհրաժեշտ քայլերը՝ գործադրելու HSR սպասարկումը Burbank-ից Los Angeles-ի միջև:

Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի վրա է հիմնվում համեմատությունը HSR Կառուցման այլընտրանքի:⁵ Նախագծի ոչ մի այլընտրանքը ներկայացնում է ամկա պայմանները (եյակետային) և նրանք, որոնք կպատահեն նախատեսվող 2040 տարում, եթե առաջարկվող Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը գործադրված չլինի: Նախագծի ոչ մի այլընտրանքը արտացոլում է տարածաշրջանի համար կանխատեսվող աճի ազդեցությունը, ինչպես այն ներկայացված է քաղաքի և վարչաշրջանի ծրագրման փաստաթղթերում, ինչպես նաև մայրուղու, հեծանիվների և հետիոտնային, օդազնացության, սովորական ուղևորատար երկաթուղու, տեղական երկաթուղու և ավտոբուսով տարանցման, միջքաղաքային ավտոբուսի և բեռնատար երկաթուղու համակարգերում նահանգային և տարածաշրջանային ամկա և ծրագրված բարելավումները Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի ուսումնասիրության ոլորտում: Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի ներքո ուրիշ տրամաբանորեն կանխատեսելի նախագծերը ներառում են փոխադրական նախագծեր, բնակելի, առևտրային և աճի նախագծեր մինչև 2040 թ. հորիզոնային տարին: Նախատեսվող ապագա նախագծերի ամբողջական ցանկը տրված է Հավելված 3.19-Ա-ում, Նախագծերի կուտակային ցուցակ, սույն EIR/EIS-ի 2-րդ Հատորով:⁶

Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի ներքո կանխատեսվող այս աճը Էական կլինի: Los Angeles վարչաշրջանը 3.1 տոկոսի բնակչության աճ է ունեցել 2000-ից 2010 թ., նվազ քան նահանգում տեսնված ընդհանուր աճը (10 տոկոս 2000-ից 2010 թ.) (ԱՄՆ Մարդահամարի գրասենյակ 2011): Նահանգի համար մոտավորապես 10 տոկոսով բնակչության աճը դանդաղ էր նախորդ տարիներից և հավանաբար արտացոլում է Կալիֆորնիայից այլ նահանգներ շարունակվող ներքին գաղթը: Նմանապես, Կալիֆորնիայի ծովափնյա շրջաններում (ներառյալ Los Angeles վարչաշրջանը) բնակչության աճը նվազ էր ավելի հանրամատչելի, ներքին տարածքներից: 2010-ից մինչև 2040 թվականը, Los Angeles վարչաշրջանի բնակչության աճը նախատեսվում է, որ կհասնի ավելի քան 17 տոկոսի աճի, որը դեռևս մի փոքր ավելի քիչ է, քան նահանգի ընդհանուր ցուցանիշը (ավելի քան 22 տոկոս) (Աղյուսակ 3.186, սույն EIR/EIS- ի 3.18-րդ Գլխի 3.18-6 Աղյուսակում, տվյալներ ԱՄՆ մարդահամարի գրասենյակի DP-1 Աղյուսակից): 2017-ից 2040 թվականների ժամանակահատվածում երկարաժամկետ զբաղվածությունը կանխատեսվում է, որ կաճի շուրջ 6 տոկոսով, ընդհանուր առմամբ նահանգի աճի թափի մոտավորապես կեսը (12 տոկոս) (Աղյուսակ 3.184, այս EIR/EIS-ի 3.18 Գլխում, Կալիֆորնիայի զբաղվածության աճի բաժանմունք (California Employment Development Department) 2016թ և Կալիֆորնիայի փոխադրումի բաժանմունք և Կալիֆորնիայի տնտեսական կանխատեսում (California Economic Forecast) 2013):

⁵ Սույն EIR/EIS-ում «Նախագծի ոչ մի այլընտրանք» եզրը վերաբերում է նույնպես «Գործողության ոչ մի այլընտրանքին» NEPA-ի ներքո:

⁶ Ինչպես քննարկվում է սույն EIR/EIS-ի 3.1 Բաժնում, սույն նախագծի EIR/EIS-ի համար գոյություն ունեցող պայմանների եյակետային տարին, ընդհանուր առմամբ, 2015 թվականն է, այն ժամանակը, երբ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար նախատեսված միջավայրային վերլուծությունը սկսվել է նախագծի հատվածի համար դաշնային Մտադրության ծանուցագրի և նահանգային Պատրաստության ծանուցագրի հրապարակումից հետո: Ազդեցություն կրած միջավայրի վերաբերյալ քննարկումները, ներառյալ՝ կուտակային ազդեցությունների վերլուծության մեջ նկատի առնված ենթակառուցվածքային նախագծերի և հողերի մշակման նախագծերի նկարագրությունները, նկարագրում են 2017 թ. դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ կամ 2015, 2016 և 2017 տարիների դաշտային աշխատանքների ընթացքում հավաքված ամենավերջին, հանրայնորեն մատչելի տվյալներով տրամադրված ամկա և ծրագրված պայմանները:

S.6.2 Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի Կառուցման այլընտրանք

Իշխանության Նախընտրած այլընտրանքը Burbank-ից Los Angeles հատվածի համար HSR-ի Կառուցման այլընտրանքն է: Չուզահեռագծերի երկարությունը կլինի մոտավորապես 14 մղոն, որը կձգվի Hollywood Burbank օդանավակայանի և LAUS-ի միջև: Չուզահեռագծերը կանցնեն Burbank, Glendale և Los Angeles քաղաքների միջով, բայց կմնան համարյա ամբողջովին Metro-ի սեփականությունը կազմող առկա երկաթուղագծի անցումային օրինական իրավունքի տարածքում: Մի նոր HSR կայարան կկառուցվի Hollywood Burbank օդանավակայանի մոտ և HSR ծառայության համար նոր հարթակ կավելացվի LAUS-ի համալիրի շրջանակում: S Աղյուսակ-1 Աղյուսակ S-1-ը ամփոփում է HSR Կառուցման այլընտրանքի նախագծային առանձնահատկությունները: HSR Կառուցման այլընտրանքը կընդգրկի նոր և արդիականացված երկաթգծեր, հատվող ուղիների տարանջատումներ, ջրահեռացման բարելավումներ, կապի աշտարակներ, անվտանգության ցանկապատ, ուղևորատար գնացքի կայաններ և այլ անհրաժեշտ շինություններ՝ HSR ծառայությունը ներմուծելու Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo միջանցքում: HSR Կառուցման այլընտրանքի մակերեսային և ստորգետնյա բաժինները, գլխավոր ճանապարհները և ջրային անցումները, ինչպես նաև Չուզահեռագծերի երկայնքին գտնվող կամուրջները նշված են այստեղ՝ Նկար S-3: Չուզահեռագծերի բաժիններում, նոր և արդիականացված երկաթգծերը ուղևորատար գնացքներին թույլ կտան երկաթգծերը համօգտագործել HSR համակարգի հետ:

S Աղյուսակ-1 Արագընթաց երկաթուղու Կառուցման այլընտրանքի նախագծային առանձնահատկությունների ամփոփում

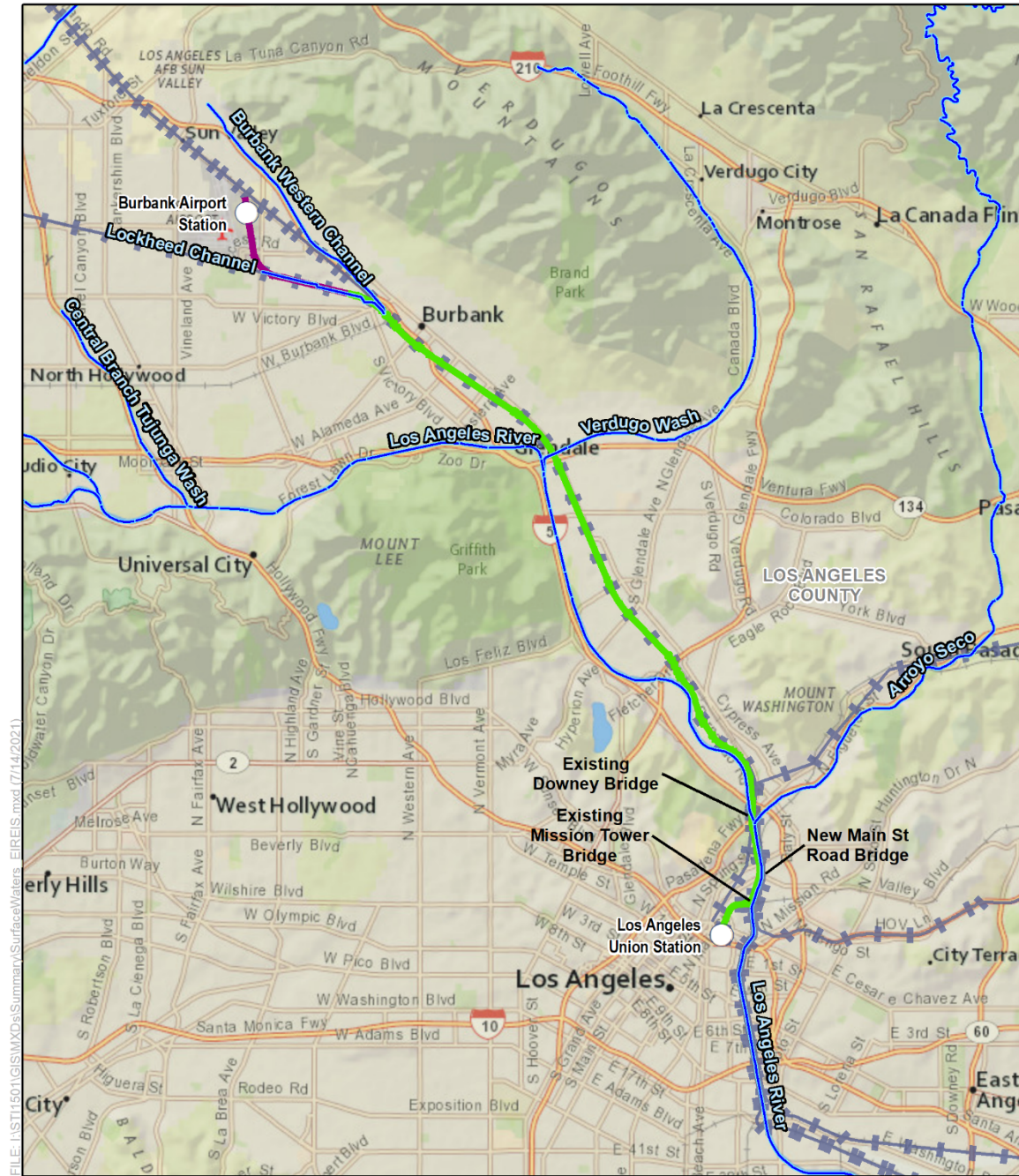
Նախագծային առանձնահատկություններ	Արագընթաց երկաթուղու Կառուցման այլընտրանք
Ընդհանուր երկարությունը (գծային մղոններ)	13.66
Գետնահավասար եզրագիծ (գծային մղոններ)	7.44
Պահպանիչ լցնի եզրագիծ (գծային մղոններ)	4.26
Ստորգետնյա եզրագիծ (գծային մղոններ)	1.96
Գլխավոր ջրային անցումների քանակը ¹	6
Ճանապարհային անցումների ընդհանուր քանակը	32
Հանրային և մասնավոր ճանապարհների փակումների քանակը	2
Հատվող ճանապարհների առաջարկվող տարանջատումների քանակը ²	5

Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2018

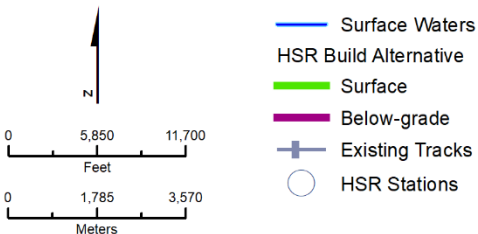
¹ Գլխավոր ջրային անցումներն են՝ Burbank-ի արևմտյան ջրուղին, Lockheed ջրուղին, Los Angeles գետը (անցման վայրը՝ Downey կամուրջ, Mission Tower կամուրջ և նոր Main փողոցի կամուրջ), և Verdugo գետահունը:

² Առաջարկված բոլոր հատվող ուղիների տարանջատումները առկախ սպասում են Կալիֆորնիայի հանրային կենցաղային սպասարկության հանձնաժողովի (California Public Utilities Commission) վավերացման:

LAUS = Los Angeles-ի Union կայարան Metro = Los Angeles վարչաշրջանի քաղաքային փոխադրումի իշխանություն



SOURCE: National Geographic/Esri (2018); CHSRA (6/2021)



Նկար S-3 HSR Կառուցման այլընտրանքի գլխավոր նախագծային առանձնահատկությունները:

HSR Կառուցման այլընտրանքը ընտրվել էր հիմնվելով հավասարակշռված նկատառմանը վրա միջավայրային տեղեկության, որը այս EIR/EIS-ում ներկայացվել է CEQA-ի, NEPA-ի, ուրիշ դաշնային և նահանգային օրենքների, տեղական և տարածաշրջանային հողօգտագործման ծրագրերի, համայնքային նախընտրությունների և ծախքի համատեքստում:

Նախընտրելի այլընտրանքի ստուգումը համարվում է Իշխանության գնահատումը Փոխադրության բաժանմունքի օրենքի (Department of Transportation Act) (49 U.S.C. § 303) (4(f) Յոդված) 4(f) Յոդվածի ներքո, որը հատուկ պաշտպանություն է մատուցում հանրության պատկանող զբոսայգիների հողերին, հանգստավայրերին, կամ կենդանական աշխարհի և ջրաթռչունների ապաստանարաններին կամ հանրային կամ մասնավոր սեփականություն կազմող ազգային, նահանգային կամ տեղական նշանակություն ներկայացնող հողերի: Պատմական վայրերը (հանրային թե մասնավոր սեփականություն), որոնք ունեն ազգային, նահանգային, կամ տեղական նշանակություն կամ իրավասու են ցուցակագրվելու Պատմական վայրերի ազգային գրանցամատյանում (National Register of Historic Places) նույնպես կարող են իրավասու լինել պաշտպանության 4(f) Յոդվածի ներքո: Ինչպես նկարագրվում է 4-րդ Գլխում, 4(f) և 6(f) Յոդվածների Գնահատություններում, 4(f) Յոդվածի գույքերը կարող են օգտագործվել միայն դաշնային ֆինանսավորմամբ փոխադրական նախագծերի կողմից, եթե չկա իրագործելի և խոհեմ խուսափելու այլընտրանք և ձեռնարկվել են հնարավոր բոլոր ծրագրումները՝ վնասները նվազագույնի հասցնելու համար նախագծի կողմից օգտագործվող որևէ 4(f) գույքի, կամ եթե հայտնագործվել է որևէ *աննշան* ազդեցություն: 4(F) Յոդվածի ներքո Իշխանության գնահատման վերաբերյալ հավելյալ տեղեկության համար խնդրում ենք տեսնել 4-րդ Գլխիսը:

Իշխանությունը HSR Կառուցային այլընտրանքը ստուգել է որպես Նախընտրելի այլընտրանք՝ հավասարակշռելով նախագծի անբարենպաստ և բարենպաստ ազդեցությունները մարդկային և բնական միջավայրի վրա: Այս ամբողջական մոտեցումն ունենալը նշանակում է, որ չկա որևէ որոշիչ գործոն՝ որևէ տվյալ աշխարհագրական տարածքում Նախընտրելի այլընտրանքը ստուգելու համար: Իշխանությունը կշռել է խնդիրները, ներառյալ բնական աղբյուրների և համայնքային ազդեցությունները, երթուղու երկայնքով համայնքների ներդրումը, դաշնային և նահանգային աղբյուրների գործակալությունների տեսակետները, նախագծի ծախսերը և կառուցողականությունը՝ ստուգելու համար, թե իր կարծիքով որն է լավագույն այլընտրանքը նախագծի նպատակին և կարիքին հասնելու համար:

HSR Կառուցային այլընտրանքը Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար չի ընդգրկում որևէ ծանր կամ թեթև պահպանման շինություն: HSR համակարգի երկայնքով պահպանման շինությունների նախագծումը և միմյանցից հեռավորությունը Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածից չեն պահանջում իր սահմաններում ներառել որևէ պահպանման շինություններ: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածին ամենից մերձակա թեթև պահպանման շինությունը մոտիկ կլինի LAUS-ին, բայց կգտնվի Նախագծի Los Angeles-ից Anaheim հատվածում: Կալիֆորնիայի HSR համակարգը կպահանջի մեկ ծանր պահպանման շինություն համակարգի համար, տեղակայված Central Valley-ում, կամ Նախագծի Merced-ից Fresno հատվածում, կամ Նախագծի Fresno-ից Bakersfield հատվածում:

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը հնարավորություն ունի գործելու որպես ինքնուրույն նախագիծ այն դեպքում, եթե HSR համակարգի մյուս նախագծային հատվածները չեն կառուցվում: Զանի որ պահպանման չորս տեսակի շինություններից ոչ մեկը չի գտնվի Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի սահմաններում, փոխադրամիջոցների և ենթակառուցվածքի համար նախատեսված բոլոր պահպանական գործառնությունները կիրականացվեն անկախ կապալառուի միջոցով՝ անկախ օգտագործման հասնելու համար: Համակարգի Էներգիայի համար, նախագծի հատվածում սկզբնապես ստուգվել է քարշուժը փոխող ենթակայանի (TPSS) համար մեկ հնարավոր վայր: Զանի որ TPSS-ի հավելումը կարող է փոխել համակարգի մյուս շինությունների միմյանցից հեռավորությունը, հետագա նախագծային և միջավայրային ուսումնասիրությունը կպահանջվի՝ միջավայրի տեսանկյունից TPSS տեղամասի և համակարգի այլ շինությունների փոփոխության վավերացման համար, եթե Նախագծի Palmdale-ից Burbank և Los Angeles-ից Anaheim հատվածները չկառուցվեն և չշահագործվեն: Որևէ էլեկտրական փոխկապակցում

հնարավոր ապագա TPSS տեղամասի և առկա կենցաղային սպասարկման մատակարարների միջև նույնպես պետք է միջավայրի տեսանկյունից գնահատվի և վավերացվի հետագա փաստաթղթերում:

S.6.3 Կայարանի տարածքի մշակում

HSR կայարանները Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար առաջարկվել են Hollywood Burbank օդանավակայանի մոտակայքում և LAUS-ում (տեսնել Նկար S-2-ը): Կայարանները նախատեսված կլինեն առավելագույնի հասցնելու համար մատչելիությունը ամբողջ նահանգի HSR համակարգին, մասնավորապես՝ թույլ տալու միջքաղաքային ուղևորություն և կապեր տեղական տարանցման, օդանավակայանների, մայրուղիների և հեծանվային և հետիոտնային ցանցերի հետ: Բոլոր կայարանները կներառեն հետևյալ տարրերը՝

- Ուղևորների գնացք բարձրանալու և լուսավորող հարթակներ
- Կայարանի կենտրոնավայր՝ տոմսերով, սպասման տարածքներով, ուղևորների հարմարություններով, ուղղահայաց շրջանառությամբ, վարչակազմի և աշխատողների տարածքներով, ինչպես նաև ճամպուրակներով և բեռներով զբաղվելու ծառայությամբ
- Փոխադրամիջոցների կայանատեղ (կարճաժամկետ և երկարաժամկետ)
- Դիմավորելու և ճանապարհի դնելու վայրերը
- Մոտոցիկլի/սկուտերի կայանատեղ
- Հեծանվի կայանատեղ
- Տաքսիների և երթուղային ավտոբուսների համար սպասման վայրեր և հերթի կանգնելու վայր
- Հետիոտնային անցուղիների միացումներ

HSR հողօգտագործման քաղաքականության վերաբերյալ մանրամասն տեղեկություններ կան 3.13 Բաժնում, Կայարանի ծրագրում, հողօգտագործում և աճ: Հետևյալ բաժինները ներկայացնում են մանրամասներ, որոնք հատուկ են յուրաքանչյուր առաջարկվող կայարանի՝ որպես HSR Կառուցային այլընտրանքի մաս:

S.6.3.1 Burbank օդանավակայանի կայարան

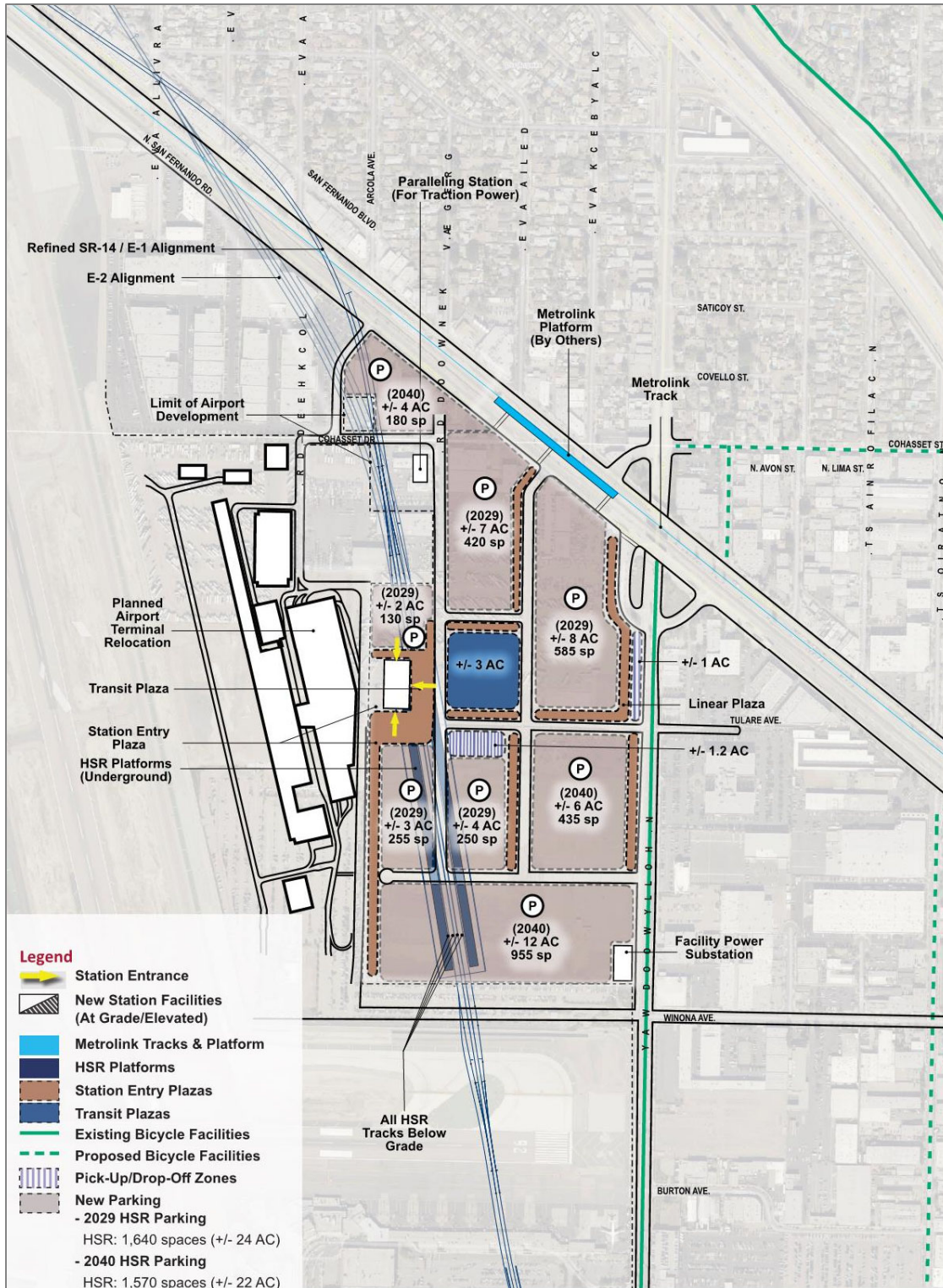
Burbank օդանավակայանի կայարանի և Alameda պողոտայի միջև գտնվող ենթահատվածը ուսումնասիրվել էր 2016 թ. Palmdale-ից Burbank SAA-ում, որը առաջարկել էր կայարանի երկու ընտրանք Hollywood Burbank օդանավակայանի մոտակայքում և երկու զուգահեռագծերի ընտրանք այս ենթահատվածի համար (Իշխանություն 2016թ): Այլընտրանքի վերլուծության փաստաթղթերը պատրաստվել էին հանրային լայն մասնակցությամբ, ներառելով միջավայրային արդարադատության բնակչությունները: 2017 թվականից սկսած, շահագրգիռ կողմերի ներդրումից հետո և հիմնված՝ համայնքների ազդեցության վերաբերյալ մտահոգությունների վրա, Իշխանությունը ավարտեց կայարանի ընտրանքների հետագա կատարելագործումը Hollywood Burbank օդանավակայանում: Կատարելագործումն ընդգրկել է և՛ մեկ գետնահավասար կայարանի ընտրանք, որը կունենա նշանակալի ազդեցություն համայնքի վրա, և՛ վերանայումը զուգահեռագծերի և ստորգետնյա կայարանի ընտրանքի խորության՝ շինարարության լարվածությունը նվազեցնելու համար: Կատարելագործված ստորգետնյա կայանը կից կլինի տեղափոխված Hollywood Burbank օդանավակայանի կայարանին, ինչը հնարավորություն կտա ուղղակիորեն միմյանց կապել այս երկու կարևոր փոխադրական հանգույցները:

Burbank օդանավակայանի կայարանի վայրը կգտնվի Hollywood Way-ի արևմտակողմը և Hollywood Burbank օդանավակայանի արևելակողմը: Օդանավակայանը և օժանդակ օգտագործումները գրավում են Burbank օդանավակայանի կայարանի վայրից հարավ գտնվող տարածքի մեծ մասը, իսկ արդյունաբերական և թեթև արդյունաբերական նշանակության հողօգտագործումները գտնվում են դեպի արևելք և բնակելի հողօգտագործումները գտնվում են Burbank օդանավակայանի կայարանի հյուսիսակողմը: Միջքաղաքային 5-ը անցնում է

կայարանին զուգահեռ՝ Burbank օդանավակայանի Յյուսիսային Metrolink հարթակից մոտավորապես 0,25 մղոն հեռավորության վրա:

Burbank օդանավակայանի կայարանը կունենա և՛ ստորգետնյա և՛ վերգետնյա շինություններ, որոնք կգրավեն մոտավորապես 70 արտավար: Կայարանի շինություններում ներառված կլինեն գնացք բարձրանալու հարթակներ, կայարանի շենք (որը կներառի տոմսերի տարածքներ, ուղևորների սպասման վայրեր, զուգարաններ և հարակից շինություններ), մասնավոր ավտոմեքենաների համար դիմավորելու/ճանապարհ դնելու շինություններ, ավտոբուսների և երթուղային ավտոբուսների համար տարանցիկ կենտրոն, և մակերեսային կայանատեղի տարածքներ: Կայարանի ստորգետնյա բաժինները պետք է լինեն Cohasset փողոցի տակ, որի երկայնքով անցնում է սահմանը դեպի հյուսիսակողմի Los Angeles քաղաքը՝ և հարավակողմի Burbank քաղաքը: Burbank օդանավակայանի կայարանում տեղադրված կլինեն երկու HSR երկաթգծեր:

Burbank օդանավակայանի կայարանը կունենա մոտավորապես 3.200 տեղանոց մակերեսային կայանատեղ: Այս տարածքներից մոտավորապես 1,640-ը տրամադրելի կլինեն HSR գործողությունների մեկնարկի պահին (2029): Նկար S-4 ցույց է տալիս կայարանի դասավորության մտահղացման նախնական ծրագիրը: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի EIR/EIS-ը վերլուծում է Burbank օդանավակայանի կայարանի նախագծի զբաղեցնելիք միջավայրային տարածքը, որը ցույց է տրվում այստեղ՝ Նկար S-4, որպես մշտական ազդեցություն կրած, քանի որ կայարանի կառուցման, շահագործման և պահպանման համար պահանջվող մշտական տարածքից այն կողմ չեն ստուգվել կառույցներ, որոնց համար պահանջվի լրացուցիչ ժամանակավոր գույքի օգտագործման իրավունք: Սա է ենթադրությունը՝ հիմնվելով նախագծի ներկայիս մակարդակի վրա:



Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2019

Նկար S-4 Կայարանի մտահղացման հատակագծի նախնական ծրագիրը, Burbank օդանավակայանի կայարան

S.6.3.2 Los Angeles-ի Union կայարան

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածն ընդգրկում է մեկ HSR կայարան LAUS-ում: LAUS-ի առկա համալիրը և շրջակա երկաթգծերը վերաձևվում են Metro Link Union Station (Link US) նախագծի ծիրում:⁷ Link US նախագիծը կվերաձևի կայարանի մուտքի երկաթգծերը Mission հանգույցի հյուսիսից և կներառի առկա հետիոտնային անցուղու ընդարձակումը: «Ընդհանուր» ենթակառուցվածքի վրա կկառուցվեն մինչև 10 միջանցիկ երկաթգծեր, որոնք կօգնեն տարածաշրջանային/միջքաղաքային երկաթուղային և HSR գնացքներին: Կախված ֆինանսավորման պայմանավորվածություններից, վերաձևումը կարող է տեղի ունենալ մեկ շարունակական փուլում կամ կարող է տեղի ունենալ շինարարության երկու փուլով: Եթե փուլային լինի, առաջին փուլը (Ա փուլ) կներառի վաղ գործողությունների/միջանկյալ բարելավումների գործադրում, որոնք հիմնականում կապված են տարածաշրջանային/միջքաղաքային երկաթուղային միջանցիկ երկաթգծերի ենթակառուցվածքների հետ LAUS-ի հարավից և անհրաժեշտ ազդանշանային փոփոխություններ, ճանապարհների փոփոխություններ և գույքի ձեռքբերում՝ հեշտացնելու նոր միջանցիկ ծառայությունը, որը տեղի կունենա միջանկյալ վիճակում: Երկրորդ փուլը (Բ փուլ) կներառի նոր գլխավոր երկաթգծեր, բարձրացված երկաթուղային բակը և նոր փոփոխված ընդարձակված անցուղի: Իշխանությունը՝ NEPA-ի Հանձնարարության ներքո, դաշնային գլխավոր գործակալությունն է այս փոփոխությունները գնահատող Metro Link US EIS-ի համար: Metro-ն նախապես, 2019 թ. հունիսին, վավերացրել է Վերջնական EIR,⁸ որտեղ Իշխանությունը պատասխանատու գործակալություն էր CEQA-ի ներքո: Այս փոփոխությունները ավարտված կլինեն HSR ծառայությունը ներկայացնելուց առաջ:

Առաջարկված HSR կայարանը LAUS-ում կներառի առավելագույնը չորս HSR երկաթգծեր և երկու 870 ոտնաչափանոց հարթակ (մինչև 1,000 ոտնաչափ երկարաձգելու հնարավորությամբ): HSR համակարգը ուրիշ շահագործողների հետ կհամօգտագործի ուղևորների շինությունները, ինչպես՝ կայանատեղը և դիմավորման/ճանապարհ դնելու տարածքը: HSR-ը կպահանջի 1.180 տեղանոց կայանատեղ 2029 թվին և 2.010 տեղանոց կայանատեղ 2040 թվին: Այս նոր պահանջարկը կարող է բավարարվել առկա թերօգտագործված կայանատեղերով՝ LAUS-ից մինչև 0,5 մղոն հեռավորության վրա: Այս կայանատեղը կհամօգտագործվի LAUS-ի ուրիշ ծառայության մատակարարների և ձեռնարկությունների հետ:

Նկար S-5 Նկարը ներկայացնում է առաջարկված HSR երկաթգծերի և OCS-ի վայրը LAUS-ում, Metro Link US նախագծի սահմանների ծիրում:

⁷ Link US նախագիծը վերափոխելով LAUS-ը, այն կդարձնի «ենթավերջային» կայարանից՝ «միջանցիկ» կայարան, երկաթգծերն երկարելով դեպի հարավ U.S. Route 101-ի վրայով: Link US նախագիծը կավելացնի ուղևորների մի նոր հսկա սրահ՝ երկաթուղային ծառայության բարելավված շահագործման ճկունություն և ապահովելու համար: Հավելյալ տեղեկություն տրամադրելի է այստեղ՝ metro.net/projects/link-us:

⁸ Metro Link US-ի Որոշման մասին ծանուցագիրը (հունիս 2019) տրամադրելի է այստեղ՝ <https://ceqanet.opr.ca.gov/2016051071/3/Attachment/J9R7Bx>:



Աղբյուրներ՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2019. Լոս Անջելեսի քաղաքային փոխադրության իշխանություն, 2017

Նկար S-5 Կայարանի տարրերի նախնական ծրագիր, Los Angeles-ի Union կայարան

S.7 Նախագծի նկատառումներ՝ ազդեցություններից խուսափելու և դրանք նվազագույնի հասցնելու համար

Իշխանությունը հանձն է առել IAMF-ները համարելի HSR նախագծում, հետևյալի հետևողականությամբ՝ (1) 2005 Ամբողջ նահանգի ծրագրի EIR/EIS, (2) 2008 Bay Area-ից Central Valley ծրագրի EIR/EIS, և (3) 2012 Մասնակի վերամշակումով վերջնական ծրագրի EIR՝ HSR նախագծում: Նախագծի մշակումը ներառում է նկատառումներ՝ նվազագույնի հասցնելու միջավայրային և համայնքային ազդեցությունները, հետևյալ հավելյալ միջոցառումներն ընդգրկելու միջոցով՝

- Յտուել առկա փոխադրական միջանցքներին այնքան, ինչքան դա իրագործելի է
- Ծածկել ջրային անցումները, որտեղ որ դա գործնական է
- Օգտվել համագտագործելի անցումային օրինական իրավունքի տարածքից, որտեղ որ դա իրագործելի է
- Ներառել անցքեր կենդանական աշխարհի շարժումների համար
- Ներառել նեղացված տարածք՝ բարձրացված կամ պահպանված կտրվածքի եզրագծով
- Խուսափել միջավայրի զգայուն աղբյուրներից, որքան որ դա գործնական հնարավոր է

IAMF-ները ընդգրկում են տիպական ճարտարագիտական կամ արդյունաբերական գործելակերպեր, գործողություններ, և նախագծային յուրահատկություններ, որոնք Իշխանության կողմից գործադրվել են նախագծային հատվածի մշակման ընթացքում կամ կգործադրվեն գործակալության տիպական պահանջմունքների ծիրում՝ նախագծման և շինարարության ընթացքում: Մեղմացման միջոցառումները պարունակում են գործելակերպեր, գործողություններ և նախագծային առանձնահատկություններ, որոնք Իշխանության կողմից կտարածվեն նախագծային հատվածի վրա՝ ազդեցությունը հայտնաբերվելուց հետո: Մեղմացման միջոցառումները նվազեցնում են կամ խուսափում HSR Կառուցման այլընտրանքի միջավայրային ազդեցություններից, բայց դրանք մաս չեն կազմում նույնիսկ HSR Կառուցման այլընտրանքին: Մեղմացման միջոցառումները կորդեգրվեն որպես բաղադրիչ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի վավերացման գործընթացի և Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի վերջնական EIR/EIS-ի հաստատման. նրանց իրականացումը կվերահսկվի Իշխանության կողմից HSR Կառուցման այլընտրանք-ի շինարարության և շահագործման ընթացքում:

Այդուհանդերձ S-4-ը ներառվել է այս ամփոփման վերջում, թվարկում է IAMF-ները, որոնք մաս կկազմեն HSR Կառուցման այլընտրանքին, առավել ևս խուսափելու ազդեցություններից կամ նվազագույնի հասցնելու դրանք՝ աղբյուրների յուրաքանչյուր թեմայի համար: Իշխանությունն այս առանձնահատկությունները կգործադրի նախագծի մշակման և կառուցման ընթացքում, ինչքան դա վերաբերում է HSR նախագծի հատվածին, խուսափելու ազդեցություններից կամ նվազեցնելու դրանք: Յուրաքանչյուր IAMF-ի լրիվ տեքստը տրվում է 2-B Հավելվածում, Ազդեցությունից խուսափելու և նվազագույնի հասցնելու առանձնահատկություններ, այս EIR/EIS-ի 2-րդ Հատորում: EIR/EIS-ի 3-րդ Գլուխը՝ Ազդեցություն կրած միջավայր, միջավայրային հետևանքներ և մեղմացման միջոցառումներ, ներկայացնում է նկարագրությունը յուրաքանչյուր IAMF-ի, ինչպես նաև նրա նպատակը՝ յուրաքանչյուր աղբյուրի թեմատիկ համատեքստում:

S.8 Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի ազդեցություններ

Նախագծի ոչ մի այլընտրանքը հիմք է հանդիսանում համեմատելու նախագծի այլընտրանքները և ներկայացնում է վիճակներ, որոնք կառաջանան նախատեսված տարում (այս դեպքում՝ 2040 թ.), եթե առաջարկվող գործողությունը (այս դեպքում՝ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը) կառուցված չլինի: Նախագծի ոչ մի այլընտրանքը

հաշվի է առնում աճի ազդեցությունները, որոնք ծրագրվել են տարածաշրջանի համար, ինչպես նաև առկա և ծրագրված բարելավումները մայրուղիների, օդազնացության, սովորական ուղևորատար երկաթուղու, տեղական երկաթուղային և ավտոբուսային տարանցման, միջքաղաքային ավտոբուսի և բեռնատար երկաթուղային համակարգերի Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար մինչև միջավայրային վերլուծության 2040 թ. ժամանակային հորիզոնը: Չանագան գործակալություններ կգործադրեն այս ծրագրված նախագծերը՝ անկախ այս նախագծի հատվածի կառուցումից և շահագործումից: Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի ներքո ծրագրված և տրամաբանորեն կանխատեսելի նախագծերը կներառեն փոխադրական նախագծեր. օդազնացության բարելավումներ. միջքաղաքային տարանցման բարելավումներ. բեռնատար և ուղևորատար երկաթուղու բարելավումներ. նավահանգստի բարելավումներ. բնակելի, առևտրային և արդյունաբերական աճեր. և կենցաղային սպասարկման շինարարական ծրագրեր: Նախատեսվող ապագա նախագծերի ամբողջական ցանկը տրված է Հավելված 3.19-Ա-ում, Նախագծերի կուտակային ցուցակ, սույն EIR/EIS-ի 2-րդ Հատորով: Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի ներքո, առկա տարածաշրջանային փոխադրական համակարգերը կշարունակեն շահագործվել առանց HSR համակարգի և ընթացիկ բնակելի, առևտրային/արդյունաբերական և հանրային շինությունների հողօգտագործման աճի միտումները կշարունակեն մեծանալ, ներառյալ՝ բնակչային և տնտեսական աճը մինչև 2040 թ.: Այս վերլուծության նպատակով, RSA-ը Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի և HSR Կառուցման այլընտրանքի համար ընդհանուր առմամբ սահմանվում է որպես այն տարածքը, որտեղ յուրաքանչյուր միջավայրային աղբյուրի համար բոլոր միջավայրային հետաքննությունները իրականացվել են՝ որոշելու աղբյուրի առանձնահատկություններն ու նախագծի հատվածի հնարավոր ազդեցությունները:

Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի ներքո զարգացումը կհանգեցնի ազդեցությունների, որոնք կապված են սույն EIR/EIS-ում գնահատված աղբյուրների հետ, ներառյալ՝ փոխադրումը. օդի որակը. աղմուկը և թրթռումը. էլեկտրամագնիսական դաշտերը և էլեկտրամագնիսական միջամտությունը. հանրային կենցաղային սպասարկումը և էներգիան. կենսաբանական և ջրային աղբյուրները. ջրաբաշխումն ու ջրային աղբյուրները. երկրաբանությունը, հողերը, երկրաշարժային ակտիվությունը և հնեաբանական աղբյուրները. վտանգավոր նյութերն ու թափոնները. անվտանգությունն ու ապահովությունը. սոցիալ-տնտեսությունն ու համայնքները. կայարանի ծրագրումը, հողօգտագործումը և զարգացումը. գյուղատնտեսական մշակելի հողատարածքը և անտառային հողերը. զբոսայգիները, հանգստավայրերը և բաց տարածքները. գեղագիտական տեսքը և տեսողական որակը. մշակութային աղբյուրները. և տարածաշրջանային աճը:

S.9 Արագընթաց երկաթուղու Կառուցման այլընտրանքի գնահատում

Հետևյալ բաժինները ներկայացնում են HSR Կառուցման այլընտրանքի ազդեցությունների և օգուտների ընդհանուր ակնարկը: Այս ազդեցությունները գնահատվել են ենթադրելով, որ IAMF-ները ներառվել են որպես առաջադրվող նախագծի մի մաս, չնայած մեղմացումը ևս կարող է պահանջվել՝ խուսափելու նշանակալի ազդեցություններից կամ նվազեցնելու դրանք: Ներկայացվում են հիմնական ծախսերը, ինչպես նաև ազդեցությունները 4(f) և 6(f) աղբյուրների և միջավայրային արդարադատություն բնակչության վրա: S Աղյուսակ-1 վերևի S.5.2 բաժինը ներկայացնում է գլխավոր նախագծային առանձնահատկությունները, որոնք առնչվում են HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ:

HSR Կառուցման այլընտրանքի աղբյուրների ուսումնասիրության ոլորտ (RSA)

RSA-ն պարունակում է հետևյալը՝

1. Նախագծի գրաված տարածքում գտնվող բոլոր շինությունները կամ առանձնահատկությունները, ներառյալ՝ կայարանները.
2. Ոլորտներ, որոնք անհրաժեշտ են մի նախագծի հատվածում որոշակի աղբյուրի ոլորտի բնութագիրն ու համատեքստը որոշելու համար.
3. Ոլորտներ, որոնք հատուկ են յուրաքանչյուր աղբյուրի՝ գնահատելու լարվածությունը և որոշելու HSR բարելավումների և գործունեությունների ուղղակի և անուղղակի ազդեցությունները.
4. Ոլորտներ, որոնք անհրաժեշտ են գործադրելու, շահագործելու կամ պահպանելու մեղմացման միջոցառումները. և
5. Ոլորտներ՝ ստուգելու և վերլուծելու մեղմացման գործադրության հնարավոր երկրորդական ազդեցությունները:

S.9.1 Արագընթաց երկաթուղու նախագծի օգուտները

2040 տարվա համար, 2020 թ. Գործարարական ծրագիրը (Իշխանություն 2021) նախատեսում է տարեկան 42,8 միլիոն և 56,8 միլիոն ուղևորի օգտվելը HSR համակարգից՝ համապատասխանաբար հեծյալության միջին և բարձր սցենարների ներքո: Մոտավորապես 12.800 ուղևորներ օրական գնացք կբարձրանան առաջարկվող Burbank օդանավակայանի կայարանում: Այս կայարան հասնող/մեկնող ուղևորների մոտավորապես 71,3 տոկոսը կուղևորվի ավտոմեքենայով (ճանապարհի դնել/դիմավորել, քշել և կայանել, վարձված ավտոմեքենա կամ տաքսի), 23,4 տոկոսը կօգտվի տարանցումից (ավտոբուս կամ գնացք), և 5,3 տոկոսը հեծանիվ կքշի կամ կքայլի: 2040 թվին մոտավորապես 20.500 ուղևորներ օրական գնացք կբարձրանան LAUS-ում: Այս կայարան հասնող/մեկնող ուղևորների մոտավորապես 32,1 տոկոսը կուղևորվի ավտոմեքենայով (ճանապարհի դնել/դիմավորել, քշել և կայանել, վարձված ավտոմեքենա կամ տաքսի), 46,5 տոկոսը կօգտվի տարանցումից (ավտոբուս կամ գնացք), և 21,4 տոկոսը հեծանիվ կքշի կամ կքայլի: Այս հեծյալությունը տարածաշրջանին օգուտներ կբերի նվազեցնելով երկար հեռավորությամբ, քաղաքից քաղաք ուղևորությունը ազատուղիների և մայրուղիների երկայնքով, ինչպես նաև երկար հեռավորությամբ, քաղաքից քաղաք օդանավի թռիչքները, նվազեցնելով էներգիայի սպառումը և էլեկտրականության պահանջարկը ամբողջ նահանգի տարածքում, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ:

HSR Կառուցման այլընտրանքը օգուտներ կմատուցի տարածաշրջանային փոխադրական համակարգին՝ նվազեցնելով քանակը փոխադրամիջոցների, որոնք շահագործվում են տարածաշրջանի ճանապարհային ցանցի վրա, միջքաղաքային երթևեկությունները ուղղելով դեպի HSR: 2040 թվին HSR Կառուցման այլընտրանքի գործադրությունը կհանգեցնի ուղևորման համար փոխադրամիջոցների կտրած մղոնների նվազեցման մոտավորապես 931 միլիոնից մինչև 1.28 միլիարդ ծավալով (մոտավորապես 1,1 տոկոսից 1,5 տոկոս նվազում) համապատասխանաբար միջին և բարձր հեծյալության սցենարների համար, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ: Սա զուտ օգուտ է փոխադրության և երթևեկային գործողությունների համար, քանի որ փոխադրամիջոցների կտրած մղոնների նվազեցումը կօգնի պահպանել կամ հավանորեն բարելավել տարածաշրջանային ճանապարհների շահագործման պայմանները: Փոխադրամիջոցների ապագա երթևեկությունների այս նվազեցումը կբարելավի տարածաշրջանային ճանապարհների համակարգի սպասարկման մակարդակը (LOS) (այսինքն՝ շահագործման որակը), համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ:

Միջևահանգային օդանավային թռիչքների քանակը կնվազի տարեկան 45.200-ից 48.000 թռիչքներով Կալիֆորնիայի HSR համակարգով, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ: Մի շարք ճանապարհորդներ կորոշեն օգտվել HSR համակարգից՝ փոխանակ թռչելու դեպի իրենց նպատակակետերը: HSR Կառուցման այլընտրանքը կնվազեցնի Հարավային Կալիֆորնիայի էներգիայի սպառումը օդանավով փոխադրվելուց մոտավորապես 32-ից 28 տոկոսով, համապատասխանաբար միջին և բարձր հեծյալության սցենարների համար, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ:

Ընդհանուր առմամբ, Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի շահագործումը կնվազեցնի տարածաշրջանային էներգիայի սպառումը փոխադրությունից մոտավորապես 2,1-ից 2,3 տոկոս. և ամբողջ նահանգի էներգիայի սպառումը փոխադրությունից մոտավորապես 2,7-ից 3,8 տոկոս, նայած հեծյալության սցենարի:

Փոխադրամիջոցների երթևեկության ընդհանուր նվազումը կհանգեցնի նաև ամբողջ նահանգում և տարածաշրջանային չափանիշների աղտոտիչների և GHG արտանետումների զուտ նվազեցման, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ, հանգեցնելով երկարաժամկետ բարենպաստ ազդեցության՝ ամբողջ նահանգի և տարածաշրջանի օդի որակի և համաշխարհային կլիմայական փոփոխության վրա: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը կնպաստի նահանգի GHG արտանետումների նվազեցման նպատակակետերի բավարարման, ինչպես ստուգվել է CARB-ի քննական ծրագրում:

Գնացքի դրական կառավարումը (PTC) և հատվող ուղիների տարանջատումները, որոնք ներառվել են HSR Կառուցման այլընտրանքի ծիրում, կներկայացնեն մի ընդհանուր օգուտ երկաթուղային անվտանգության տեսակետից, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի

հետ: PTC-ն գնացքների անվտանգության համակարգ է, որը նախատեսված է ինքնաշխատ կերպով գործադրել անվտանգության գործելաձևերը և կապ ապահովել այլ գնացքների հետ՝ հնարավոր բախման վտանգը նվազեցնելու համար: Հաղորդակցման աշտարակները և օժանդակ շինությունները ներառված են Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածում FRA PTC պահանջներին համապատասխան: PTC ենթակառուցվածքը բաղկացած է երկաթուղային երթևեկության անվտանգությունը բարելավող համարկված առաջնորդող, հսկող, հաղորդակցությունների և տեղեկատվական համակարգերից՝ էականորեն նվազեցնելով գնացքների միջև բախումների հավանականությունը, ճանապարհների վրա աշխատողներին և սարքերին հասնող վնասները և թույլատրվածից արագ ընթանալուց առաջացած վթարները: PTC-ն հատկապես կարևոր է «խառն» միջանցքներում, ինչպես՝ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը, որտեղ ուղևորատար գնացքները պարտավոր են անվտանգ համագոտագործել բեռնատար գնացքների նույն երկաթգծերը:

Բացի այդ, երկաթուղային ծառայությունը կբարելավվի HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո առկա երկաթուղային գծերի համար հատվող ուղիների տարանջատումներով: Հատվող ուղիների տարանջատումները կապահովեն ավելի անվտանգ ուղևորություն այնտեղ, որտեղ ճանապարհները հատում են երկաթուղային միջանցքները այդ հատող ուղիներում, վերացնելով հնարավորությունը գնացքի և ավտոմեքենայի/հեծանվի/հետիոտնային ընդհարումների, որոնք կշարունակվեն Նխագծի ոչ մի այլընտրանքի ներքո: Ի հավելում, հատվող ուղիների տարանջատումները կբարելավեն հատվող ուղիների մակարդակով անցումների շտրիիվ կապվածությունը համայնքների և թաղամասերի, որոնք ներկայումս բաժանված են առկա երկաթուղային միջանցքով: Հատվող ուղիների տարանջատումները նույնպես կնպաստեն արտակարգ իրավիճակային մատչելիության, քանի որ անցող գնացքները և հատվող ուղիներում ակտիվ անցման անվտանգ ապահովումը այսուհետև ուշացումների պատճառ չեն դառնա երթևեկող արտակարգ իրավիճակի փոխադրամիջոցների համար:

HSR Կառուցման այլընտրանքը համապատասխանում է Burbank, Glendale, և Los Angeles քաղաքների նպատակակետերին և քաղաքականություններին, որոնք զորակցում են HSR կայարանի բարելավման: Համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ, HSR Կառուցման այլընտրանքը կլինի ավելի հզոր խթան՝ տարանցային ուղղվածությամբ աճի համար, որը նախատեսվել է տեղական ծրագրային փաստաթղթերում: HSR կայարանների մերձ գտնվող բնակելի և առևտրական գույքերի արժեքները կարող են բարձրանալ շտրիիվ մատչելիությանը HSR փոխադրական համակարգի և դրան առնչված զարգացման թափի մեծացման, որը կարող է տեղի ունենալ կայարանների վայրերի շուրջ: HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը կքաջալերի սեղմ, արդյունավետ հողօգտագործում՝ մեծացնելով գույքի արժեքը և տնտեսական խթան հանդիսանալով կայարանների շուրջ մեծ խտությամբ, դատարկ տարածություններում շենքեր բարձրացնելու: Աշխատուժի աճը՝ HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունից և շահագործումից, զուտ օգուտ կլինի տարածաշրջանի համար: HSR Կառուցման այլընտրանքի օգուտները, որոնք վերաբերում են վաճառքի հարկային շահույթի, տարածաշրջանային զբաղվածության, տարածաշրջանային փոխադրության, փոխադրական անվտանգության, և տարածաշրջանի օդի որակի հետ, կանդրադառնան բոլոր բնակչություններին, ներառյալ՝ ցածր եկամուտներով և փոքրամասնություն կազմող բնակչությունները, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ:

Գործադրելով պահանջված դաշնային և նահանգային կանոնակարգերն ու ճարտարագիտական չափանիշները, HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումն ու շահագործումը աննշան ուժգնությամբ ազդեցություն կգործեն գյուղատնտեսական մշակելի հողատարածքի և անտառային հողի վրա, քանի որ RSA-ում գոյություն չունի գյուղատնտեսական մշակելի հողատարածք կամ անտառային հող:

S.9.2 Արագընթաց երկաթուղու Կառուցման այլընտրանքի անբարենպաստ հետևանքները

Այս բաժինը ամփոփում է HSR Կառուցման այլընտրանքի ազդեցությունները, կենտրոնանալով հնարավոր նշանակալի ազդեցությունների վրա: Ազդեցությունների վերլուծությունը ներառում է հետևանքներ, որոնք կառաջանան HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումից և շահագործումից: Շինարարության ժամանակամիջոցում

առաջացած սահմանափակ ժամանակով շինարարական ազդեցությունները համարվում են ժամանակավոր, իսկ ազդեցությունները, որոնք ֆիզիկական միջավայրում առաջացնում են երկարատև փոփոխություններ՝ համարվում են մշտական: Շահագործման ազդեցությունները պատահում են նախագիծը կառուցվելուց հետո և առաջանում են HSR համակարգի շարունակվող գործունեություններից, ներառյալ՝ գնացքի անցնելը, ուղևորների ժամանումը HSR կայարաններ և մեկնումը նրանցից, ինչպես նաև պահպանական գործունեությունները HSR զուգահեռագծերի երկայնքով և մասնագիտացված շինություններում:

Ազդեցության վերլուծությունը հաշվի է առնում նախագծային առանձնահատկությունները՝ IAMF-ները և ենթարկվելը կանոնակարգային պահանջմունքների, ազդեցություններից խուսափելու կամ նրանք նվազեցնելու՝ նախքան մեղմացման միջոցառումների գործադրումը: Այս փաստաթղթի վերջում ներառված S-3 Աղյուսակը ամփոփում է այս քննարկման մեջ նշված IAMF-ները: Շատ կանոնակարգեր պահանջում են տիպական միջոցառումներ՝ խուսափելու միջավայրային ազդեցություններից և նվազագույնի հասցնելու դրանք: Իշխանությունը կենթարկվի այս կանոնակարգերին, հետևաբար, նման միջոցառումներն այստեղ չեն ամփոփվում: Իրագործելի մեղմացման միջոցառումները կգործադրվեն խուսափելու HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունից և շահագործումից առաջացած ազդեցություններից կամ նվազեցնելու դրանք: Մեղմացման միջոցառումները գործադրելուց առաջ և հետո նշանակալիության մակարդակի որոշումը պահանջվում է CEQA-ի ներքո: Շատ դեպքերում, այս մեղմացման միջոցառումները ազդեցությունները կնվազեցնեն նշանակալի մակարդակից էլ ներքև: Բացի այդ, Իշխանությունը կշանա խուսափել և ավելի նվազեցնել ազդեցությունները նախագծի դեպի վերջնական ծրագրեր առաջացման և հատկորոշումների մշակման ընթացքում՝ շինարարական գործունեություններին ուղղություն տալու համար:

Հետևյալ բաժինները ամփոփում են HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ կապված ազդեցությունները միջավայրային աղբյուրների յուրաքանչյուր թեմայի համար և՛ NEPA-ի, և՛ CEQA-ի ներքո: Աղյուսակ S-4, ներառված այս Ամփոփման վերջում, թվարկում է նշանակալի CEQA ազդեցությունները, նշանակալի ազդեցություններից խուսափելու կամ դրանք նվազեցնելու մեղմացման միջոցառումները, և մնացող անխուսափելի նշանակալի ազդեցությունները:

S.9.2.1 Փոխադրում

Շինարարություն

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի ներքո, մատչելիության և շրջանառության տարբեր ուժեղությամբ խանգարումներ կպատահեն շինարարության ողջ ժամանակամիջոցում, կախված տեղի ունեցող շինարարական գործունեությունների տեսակից: Այս խանգարումները կարող են ազդել արտակարգ իրավիճակների արձագանքողներին և փոխադրման այլ եղանակների, որոնք օգտագործում են ազդեցության ենթակա ճանապարհներն ու խաչմերուկները: SS-IAMF#1, TR-IAMF#2, TR-IAMF#3, TR-IAMF#6 և TR-IAMF#7 կնվազեցնեն շինարարական ազդեցությունները ազդանշաններով օժտված խաչմերուկներում, գործադրելով Շինարարական անվտանգություն, Փոխադրության կառավարման ծրագիր և Շինարարության փոխադրական ծրագիր, ինչպես նաև սահմանափակումներ՝ շինարարների երթևեկների և կայանատեղերի և նյութերի ստացման վրա: Այսուհանդերձ, շրջանառական խանգարումները կմասնակցեն IAMF-ների գործադրման դեպքում: TRAN-MM#1-ի ներքո, կստուգվեն խաչմերուկների բարելավումներ զուգահեռագծերի երկայնքով, ինչպես՝ սահմանափակումները և երթևեկային ազդանշանները, ուշացումը նվազեցնելու և

Ապասարկման մակարդակ (LOS)
LOS-ը մի եզր է, որը օգտագործվում է որակապես նկարագրելու մի խաչմերուկի կամ ճանապարհի շահագործման պայմանները, հիմնվելով արագության, երթևեկի ժամանակի, ճկունության, ուշացման և անվտանգության նման գործոնների վրա: Ինչ-որ շինության LOS-ը նշանակվում է մի տառով (A-ից F), որտեղ A-ն ներկայացնում է շահագործման լավագույն պայմանները և F-ը ներկայացնում է շահագործման վատագույն պայմանները:

բարելավելու LOS-ը ազդեցության ենթակա խաչմերուկների համար⁹: TRAN-MM#1-ի գործադրումով հանդերձ, շինարարական խաչմերուկների ուշացումներ կմնան հետևյալ 11 վայրերում, որոնք տեսնվում են այստեղ՝ Նկար S-6 (1-ից 4 թերթեր)՝

- Խաչմերուկ #15՝ Strathern փողոց/Clybourn պողոտա San Fernando ուղիում (LOS E առավոտյան ամենախճողված ժամին)
- Խաչմերուկ #41՝ Hollywood Way՝ Victory պողոտայի մոտ (LOS F առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #63՝ Buena Vista փողոց՝ San Fernando ուղու մոտ (LOS F առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #67՝ Buena Vista փողոց՝ Victory ծառուղու մոտ (LOS F առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #85՝ Magnolia ծառուղի՝ 1ին փողոցի մոտ (LOS E հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #86՝ Magnolia ծառուղի՝ Victory ծառուղու մոտ (LOS F առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #89՝ Olive պողոտա՝ 1ին փողոցի մոտ (LOS E առավոտյան ամենախճողված ժամերին և LOS F հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #134՝ San Fernando ուղի՝ Chevy Chase ճանապարհում (LOS E հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #5՝ Sunland ծառուղի՝ I-5 հյուսիսամետ թեքահարթակների մոտ (LOS E առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #65՝ Buena Vista փողոց՝ Empire պողոտայի մոտ (LOS F առավոտյան ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #75՝ Empire պողոտա՝ San Fernando ուղու մոտ (LOS F հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)

Ամենախճողված ժամ

Ամենախճողված ժամը օրվա այն մասն է, երբ ճանապարհի երթևեկային խճողումը գտնվում է իր ամենաբարձր կետում: Առավոտյան ամենախճողված պահը 3 ժամ է (կ.ա. 6:00-ից կ.ա. 9:00-ը), և հետմիջօրեի ամենախճողված պահը 4 ժամ է (կ.հ. 3:00-ից կ.հ. 7:00-ը):

Տրամադրելի սահմանափակ անցումային օրինական իրավունքի տարածքի և հարակից հողօգտագործումների պատճառով, մեղմացումը իրագործելի չի նկատվել նվազեցնելու համար ազդեցությունները (NEPA-ի ներքո) S-6 Նկարում ցույց տրված հետևյալ վեց վայրերում՝

- Ճանապարհի H բաժին՝ Hollywood Way՝ Thornton պողոտայից հարավ (LOS F առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի I բաժին՝ Hollywood Way՝ Avon փողոցից հյուսիս (LOS F առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի J բաժին՝ Hollywood Way՝ Victory ծառուղուց հյուսիս (LOS F առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի U բաժին՝ Victory Place՝ Empire փողոցից արևմուտք (LOS E առավոտյան ամենախճողված ժամերին. LOS F հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի AA բաժին՝ Victory ծառուղի՝ Hollywood Way-ից արևելք (LOS E առավոտյան ամենախճողված ժամերին. LOS F հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)

⁹ Ազդանշանով օժտված խաչմերուկների և ուշացման մեծացման և սպասարկման մակարդակի հետ կապված ճանապարհային հատվածների վրա ազդեցությունները նկատի են առնվում միայն NEPA-ի ներքո, քանի որ սպասարկման մակարդակը այլևս կատարողության չափանիշ չէ փոխադրական ազդեցությունների համար CEQA-ի ներքո:

Ճանապարհի AB բաժին՝ San Fernando ուղի՝ Arvilla պողոտայից արևմուտք (LOS F առավոտյան ամենախճողված ժամերին. LOS E հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)

Իրավապահ, հրշեջ և արտակարգ իրավիճակների սպասարկությունները կզգան արձագանքման ավելի մեծ ժամանակահատվածներ՝ շինարարության հետ կապված ճանապարհների փակման, շրջանցման, երթուղիների և երթևեկի խճողումների ավելացման հետևանքով, մասնավորապես վերը նշված վայրերում: Այնուամենայնիվ, ոստիկանության և հակահրդեհային պաշտպանության ծառայությունների համար արտակարգ իրավիճակի փոխադրամիջոցների առաջ ճանապարհի մատչելիությունը միշտ կպահպանվի, և շինարարությունը փուլ առ փուլ կլինի, որպեսզի միաժամանակյա փակումները թույլ չտան սահմանափակել արտակարգ իրավիճակի համար ճանապարհի մատչելիությունը: TR-IAMF#1, TR-IAMF#2, TR-IAMF#3, TR-IAMF#6, TR-IAMF#7 և SS-IAMF#1-ը նվազագույնի կհասցնեն արտակարգ իրավիճակի մատչելիության վերաբերող ազդեցությունները:

Նախագծի հետ կապված շինարարությունը կհանգեցնի հետիոտների և հեծանվորդների և ավտոբուսների սպասարկման խանգարման, որտեղ գոյություն ունեցող մայթերը, ուղիները և ավտոբուսի կանգառները պետք է ժամանակավորապես փակվեն կամ տեղափոխվեն՝ նոր շինությունների կառուցման հնարավորություն ընձեռելու համար: Նմանապես, շինարարական գործունեությունները կարող են ժամանակավոր վտանգ առաջացնել այս հետիոտնային տարածքների օգտագործողների համար: Այս վտանգները կներառեն բեռնատար մեքենաների երթևեկությունը, քանի որ նյութերը բերվում են նախագծի տեղամաս, իսկ քանդված կամ արտափորված նյութերը դուրս են բերվում: Բացի այդ, գծերի փակումը և շրջանցումները կարող են ուշացումների ենթարկել հետիոտներին, հեծանվորդներին և տարանցիկից օգտվողներին: SS-IAMF#1, TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, TR-IAMF#11 և TR-IAMF#12-ը կնվազեցնեն հետիոտների, հեծանվորդների և տարանցիկից օգտվողների հետ կապված ազդեցությունները՝ շինարարության ընթացքում վտանգները և ընդհարումները նվազեցնելու միջոցառումների գործադրման միջոցով:

Նախագծի շինարարական գործունեությունները, որոնք կսահմանափակեն ճանապարհային երթևեկության առկա հնարավորությունները կամ կստեղծեն ամբողջական շրջանցումներ ստորանցքի ժամանակավոր հատվածների, մայրուղիների նոր վերերկրյա ճանապարհային կառույցների, հատող ուղիների տարանջատումների փոխարինման և նոր հատող ուղիների տարանջատման տարրերի համար, կազդեն նաև հանրային ավտոբուսների տարանցման սպասարկման վրա: Հետևանքները կարող են տարբերվել ժամանակացույցի հավանական հետաձգումներից, որտեղ կարողությունները սահմանափակվում են սպասարկման ուղիների փոփոխմամբ, և ժամանակավորապես փոխարինող ավտոբուսային կանգառներ ապահովելով, որտեղ տեղի են ունենում ճանապարհի փակումները: Նախագծի կառուցումը հավանորեն կազդի հետևյալ ավտոբուսային գծերի վրա՝ հիմնվելով նրանց առկա սպասարկման վրա, խմբավորված ըստ նախագծի կառուցման հիմնական տարրերի գտնվելու վայրերի:

- **Hollywood Way-ի ներքո ստորանցքի հատված՝**
 - Burbank Bus Golden State Circulator
 - Burbank Bus – NoHo-ից օդանավակայան
 - Metro ավտոբուսի գիծ 94
 - Metro ավտոբուսի գիծ 165
 - Metro ավտոբուսի գիծ 169
 - Metro ավտոբուսի գիծ 222
 - Metro ավտոբուսի գիծ 794
- **Burbank ծառուղի/I-5 վերերկրյա կառուցվածք**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 154
 - Metro ավտոբուսի գիծ 164
- **Victory Place-ի վերաձևավորում՝**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 94
 - Metro ավտոբուսի գիծ 165
 - Metro ավտոբուսի գիծ 794

- **Alameda պողոտայի երկաթուղային կամուրջի փոփոխություն՝**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 96
 - Glendale Beeline գիծ 7
- **Sonora պողոտայի հատող ուղիների տարանջատում՝**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 94
 - Metro ավտոբուսի գիծ 183
 - Metro ավտոբուսի գիծ 794
- **Grandview պողոտայի հատող ուղիների տարանջատում՝**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 94
 - Metro ավտոբուսի գիծ 183
 - Metro ավտոբուսի գիծ 794
 - Glendale Beeline գիծ 12
- **Flower փողոց-Pelanconi պողոտա հատող ուղիների տարանջատում՝**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 94
 - Metro ավտոբուսի գիծ 183
 - Metro ավտոբուսի գիծ 794
 - Glendale Beeline գիծ 12
- **Chevy Chase ուղի-Goodwin պողոտա հատող ուղիների տարանջատում՝**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 94
 - Metro ավտոբուսի գիծ 201
 - Metro ավտոբուսի գիծ 603
 - Metro ավտոբուսի գիծ 794
 - Glendale Beeline գիծ 12
- **Main փողոցի կամուրջ՝**
 - Metro ավտոբուսի գիծ 76
 - LADOT Dash Lincoln Heights/Chinatown երթուղային ավտոբուս

Նոր HSR երկաթգծի կառուցումը վտանգ չի ստեղծի բեռնատար կամ ուղևորատար երկաթուղու համար: Metrolink Ventura ստորաբաժանումում առկա երկաթուղային գծի մի հատված ժամանակավորապես կփակվի HSR զուգահեռագծերի ստորգետնյա հատվածի կառուցման ընթացքում. ժամանակավոր «շուֆլի» երկաթգիծ (այսինքն՝ առկա երկաթգծի վրա շարժումը խոչընդոտող արգելիչ խուսափելու համար օգտագործվող ժամանակավոր երկաթգիծ) կկառուցվի գոյություն ունեցող երկաթուղային գծի փակումից առաջ, որպեսզի թույլ տա, որ Union Pacific Railroad, Amtrak և Metrolink գնացքները շարունակեն գործել առանց խանգարման: Բացի այդ, Burbank քաղաքակենտրոնի Metrolink կայարանը կվերաձևավորվի և կապահովի հետիոտնային վերգետնյա կառույցներ և անվտանգության այլ պայմաններ, թույլ տալով անվտանգ անցումը Metrolink-ի և HSR գնացքի երթուղու: TR-1AMF#9 (Շինարարության ընթացքում բեռնատար և ուղևորատար երկաթուղու պաշտպանություն) կնվազեցնի ազդեցությունները բեռնատար և ուղևորատար այլ երկաթուղային շահագործողների վրա՝ վերանորոգելով շինարարության և «շուֆլի» երկաթգծի տարածքների կառուցման ընթացքում բեռնատար և հանրային երկաթուղիների կառուցվածքային վնասվածքները՝ թույլ տալով, որ առկա գնացքները շրջանցեն շինարարությունը:

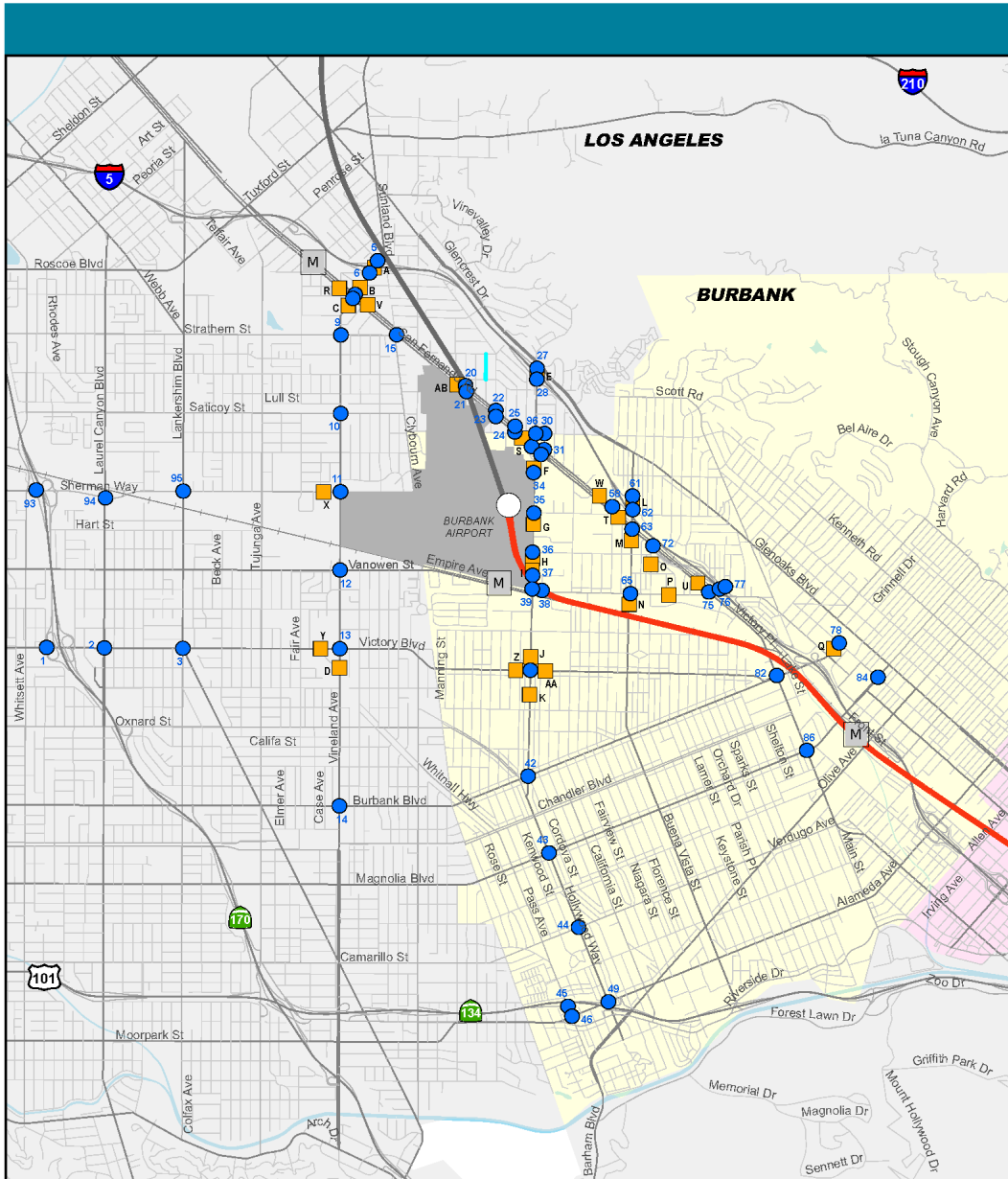
HSR Կառուցման այլընտրանքը վտանգներ չի ստեղծի թռիչքագոտու գործողությունների համար կամ չի խանգարի օդային ուղևորությունը: HSR Կառուցման այլընտրանքի մի բաժինը անցնում է տակիցը Թռիչքուղի 826-ի, Կանգառուղի D-ի, առաջարկվող ընդարձակված Կանգառուղի C-ի և օդանավակայանի կրիկտիկական անվտանգության գոտիների՝ Hollywood Burbank օդանավակայանում: Hollywood Burbank օդանավակայանի թռիչքուղիներից/կանգառուղիներից անցնող ստորանցքի զուգահեռագծերի բաժնի համար շինարարության առաջարկված մեթոդը կլինի հաջորդական արտափորումների մեթոդը, որը կխուսափի շինարարության ընթացքում թռիչքադաշտի գործողությունների խանգարում պատճառելուց: Շինարարության ընթացքում թռիչքուղիների և կանգառուղիների համակարգերը կմասն ամբողջովին գործող վիճակում, քանի որ հաջորդական

արտափորումների մեթոդը նվազագույնի է հասցնում մակերեսի խանգարումը, որը կսահմանափակվի ստորանցքի մուտքի և ելքի կետերով: Շինության համար անհրաժեշտ բոլոր տարածքները, ներառյալ՝ ստորանցքի գործարկման տուփը և շինհրապարակի տարածքները, դուրս կլինեն օդանավակայանի կրիտիկական անվտանգության գոտիներից: Կանխելու համար թռիչքադաշտի և օդային տարածքի գործողությունների խանգարումը Hollywood Burbank օդանավակայանում որպես հետևանք HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության, HSR Կառուցման այլընտրանքը ընդգրկում է SS-IAMF#5-ը (Օդազնացության անվտանգություն), ինչը իշխանությունից և/կամ շինարարության կապալառու(ներ)ից պահանջում է ներկայացնել շինարարական ծրագրեր և/կամ տեղեկություն Burbank-Glendale-Pasadena օդանավակայանի իշխանության, որպեսզի վավերացման համար ներկայացնի FAA-ին, ինչպես պահանջվում է 14 C.F.R. Մաս 77-ով և SS-IAMF#6 (Շահագրգիռ կողմերի համակարգում Hollywood Burbank օդանավակայանի համար), ինչը պահանջում է, որ իշխանությունը շարունակի FAA-ի և Burbank-Glendale-Pasadena օդանավակայանի իշխանության հետ համակարգել նախագծի առաջընթացը՝ խուսափելու համար ընդհարումներից՝ Hollywood Burbank օդանավակայանում մասամբ համընկնող շինարարական ժամանակացույցների և ապագա գործողությունների պատճառով:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը ազդեցության կենթարկի Burbank քաղաքում San Fernando-ի հեծանվի արահետի 0,28 մղոնը (Ծրագրված փուլ 3) և Glendale քաղաքում San Fernando-ի երկաթուղու հեծանվի արահետի 4,5 մղոնը: PR-MM#4 Մեղմացման միջոցառումը պարտավորեցնում է, որ իշխանությունը իրավասու պաշտոնատարների հետ խորհրդակցի ծրագրված հեծանվի արահետների շուրջ՝ մի այլընտրական ուղի գտնելու համար: Նախնական ճարտարագիտությունը ցույց է տալիս, որ San Fernando-ի I Դասի հեծանվի արահետը (Ծրագրված փուլ 3) հնարավոր է վերափոխել որպես IV Դասի անջատված հեծանվի գիծ Victory ծառուղու երկայնքով: HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կարող է հանգեցնել ծրագրված San Fernando-ի երկաթուղու հեծանվի արահետի մի հատվածի կորստի իր ներկայիս զուգահեռագծերում, եթե հնարավոր չլինի ստուգել այլընտրական երթուղի, ինչը կհանգեցնի ծրագրված հեծանվային ցանցի միացման կորստի և կփոխի որդեգրված հեծանիվների ծրագրերի օգուտները, հանգեցնելով անհամատեղելի օգտագործման:

Շահագործումներ

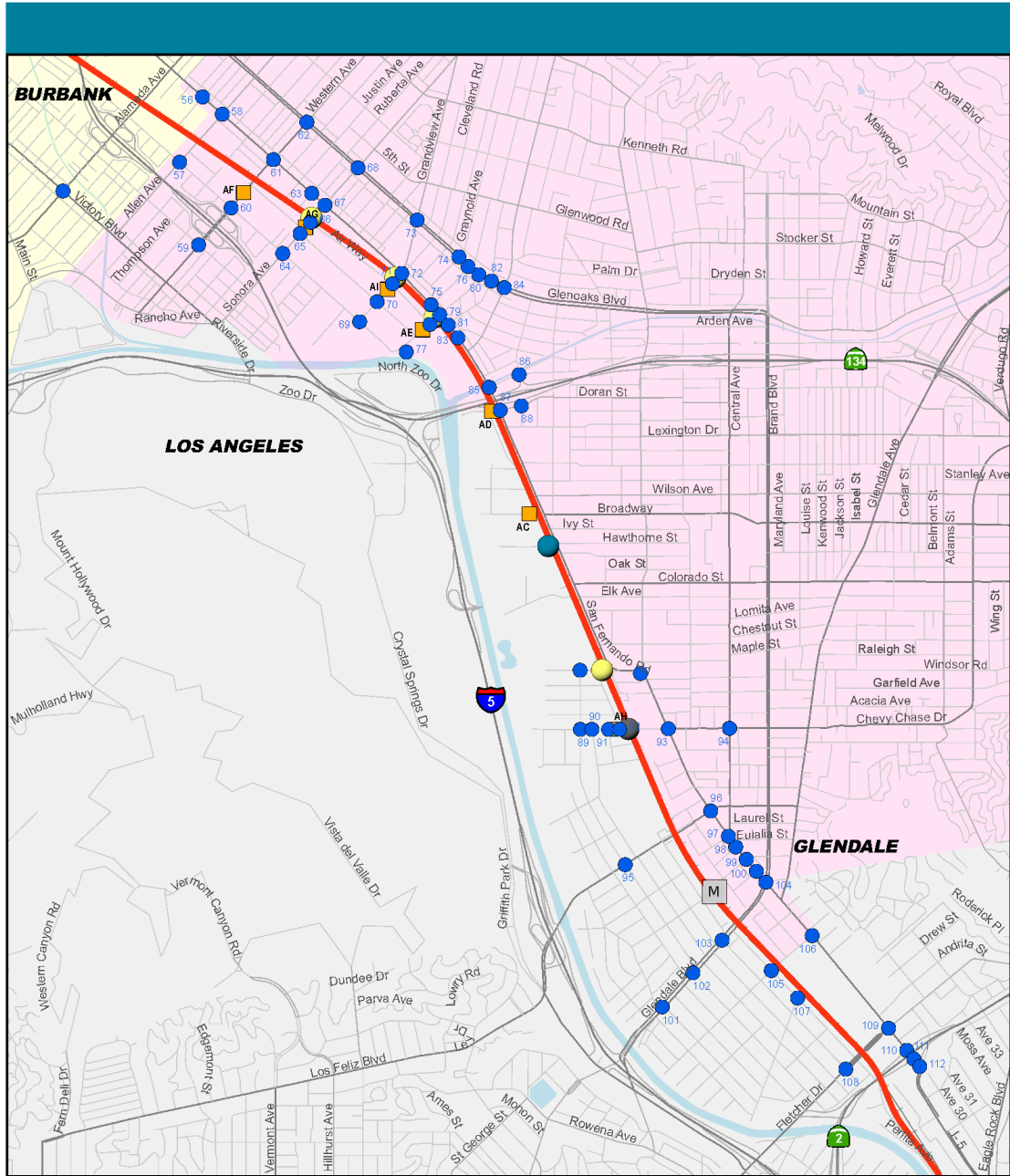
HSR Կառուցման այլընտրանքը բարենպաստ ազդեցություն կունենա տարածաշրջանային փոխադրական համակարգի վրա՝ փոխադրամիջոցների ուղևորությունները նվազեցնելով մայրուղիներում միջնահանգային ուղևորությունների շեղումով ճանապարհային ուղևորություններից դեպի HSR: Փոխադրամիջոցների ապագա երթևեկությունների այս նվազեցումը կբարելավի տարածաշրջանային ճանապարհների համակարգի LOS-ը, համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանքի հետ: Այնուամենայնիվ, HSR Կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի ազդեցությունների 24 խաչմերուկների և 7 ճանապարհային հատվածների վրա՝ զուգահեռագծերի երկայնքով: TRAN-MM#1-ը նվազագույնի կհասցնի երթևեկության և կայանման ազդեցությունները, որոնք առնչվում են HSR կայարանների հետ, զորակցելով այլընտրական փոխադրական ձևերի: Բացի այդ, TRAN-MM#2-ի ներքո զուգահեռագծերի երկայնքով հավելյալ գծերի կամ երթևեկային ազդանշանների ապահովման միջոցով կգտնվեն խաչմերուկների և ճանապարհների բարելավումներ՝ նվազեցնելու ուշացումը և բարելավելու LOS-ը (NEPA-ի ներքո) ուղու երկայնքով ազդեցության ենթակա խաչմերուկների համար: Այսուհանդերձ, տրամադրելի սահմանափակ անցումային օրինական իրավունքի տարածքի և հարակից հողօգտագործումների պատճառով, մեղմացումը իրագործելի չի նկատվել նվազեցնելու համար ազդեցությունները (NEPA-ի ներքո) 2040 թվին հետևյալ յոթ վայրերում (ցույց տրված այստեղ՝ Նկար S-6)՝



DRAFT - Subject to Change

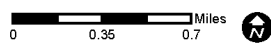
Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2019

Նկար S-6 Փոխադրական աղբյուրների ուսումնասիրության ոլորտ (4 թերթից 1-ը)



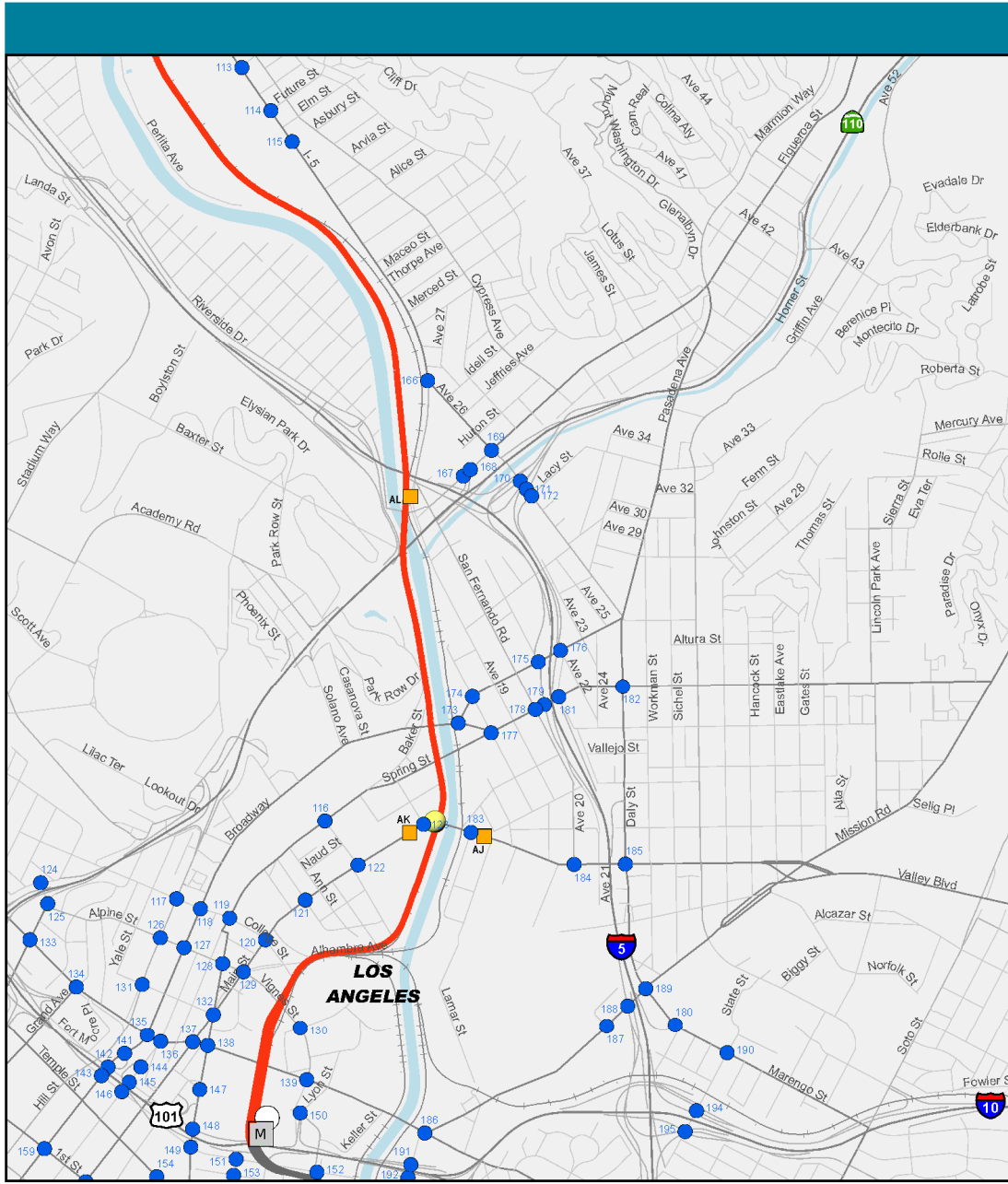
DRAFT - Subject to Change

- | | |
|-------------------|----------------------------------------|
| HSR Alignment | Rail Crossing Status |
| Metrolink Station | Proposed Grade Separation Improvements |
| Metrolink | Metro Grade Separation |
| Roadway Segment | HSR Closure |



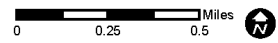
Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2019

Նկար S-6 Փոխադրական աղբյուրների ուսումնասիրության ոլորտ (4 թերթից 2-ը)



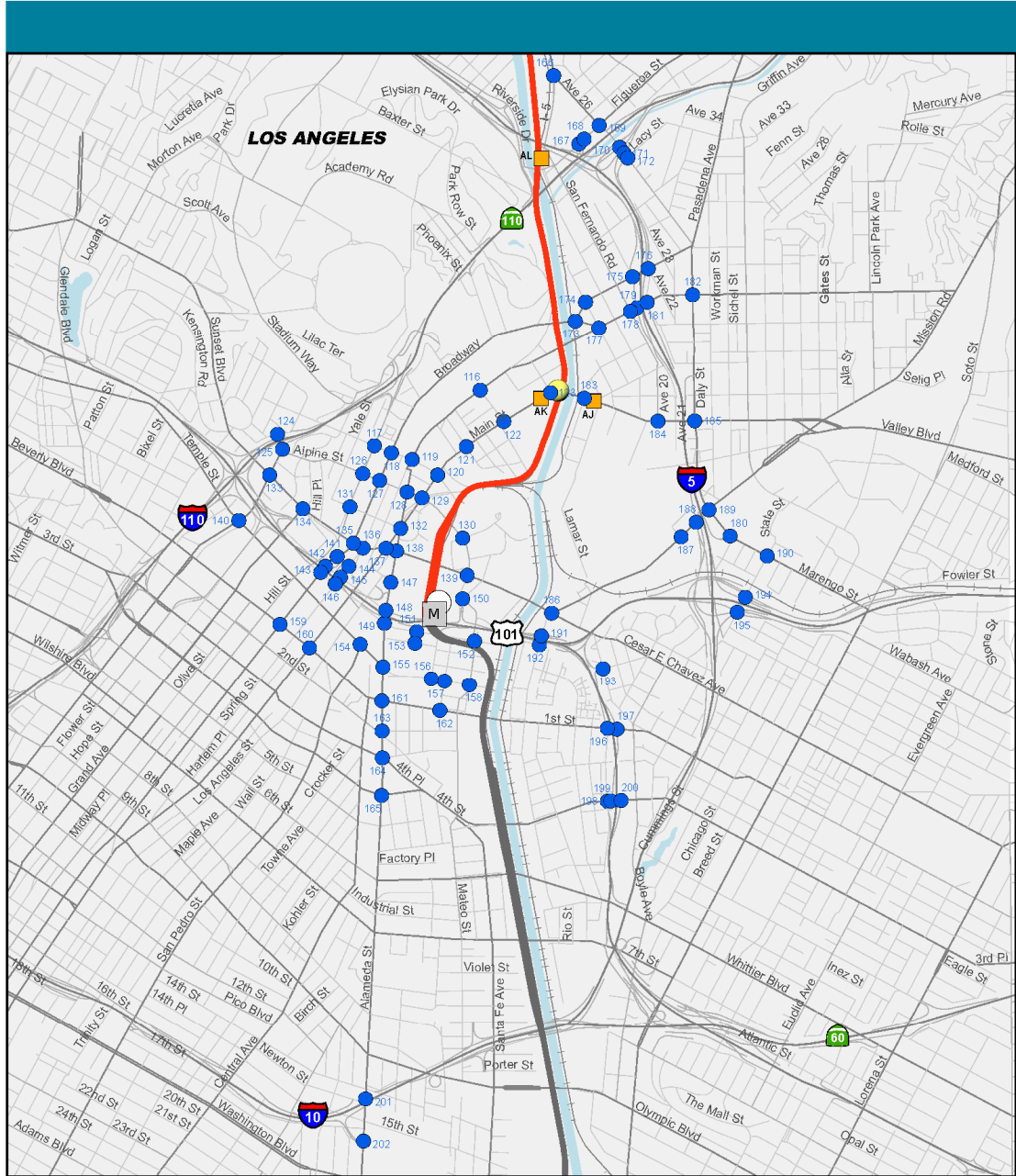
DRAFT - Subject to Change

- HSR Alignment
 - Other HSR Project Section
 - HSR LAUS Station
 - M Metrolink Station
 - Metrolink
 - Roadway Segment
- Proposed Grade Separation Improvements
 - Metro Grade Separation
 - HSR Closure



Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2019

Նկար S-6 Փոխադրական աղբյուրների ուսումնասիրության ոլորտ (4 թերթից 3-ը)



DRAFT - Subject to Change

- | | |
|---------------------------|----------------------------------------|
| HSR Alignment | Proposed Grade Separation Improvements |
| Other HSR Project Section | Metro Grade Separation |
| HSR LAUS Station | HSR Closure |
| Metrolink Station | |
| Metrolink | |
| Roadway Segment | |



Աղբյուր՝ Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն, 2019

Նկար S-6 Փոխադրական աղբյուրների ուսումնասիրության ոլորտ

(4 թերթից 4-ը)

- Խաչմերուկ #134՝ San Fernando ուղի՝ Chevy Chase ճանապարհում (առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #214՝ Pasadena պողոտա՝ Broadway-ի մոտ (առավոտյան ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #226՝ Mission ուղի՝ Cesar E. Chavez պողոտայի մոտ (առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #190՝ Alameda փողոց՝ Aliso փողոց-Commercial փողոցի մոտ (հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #191՝ Vignes փողոց՝ Gateway հրապարակ-Ramirez փողոցի մոտ (հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #239՝ U.S. Route 101՝ Pecan փողոցից դեպի հարավամետ մայրուղի Չորրորդ փողոցի մոտ (առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Խաչմերուկ #240՝ U.S. Route 101՝ հարավամետ մայրուղուց ելք Չորրորդ փողոցի մոտ (առավոտյան ամենախճողված ժամերին)

Բացի այդ, տրամադրելի սահմանափակ անցումային օրինական իրավունքի տարածքի և հարակից հողօգտագործումների պատճառով, մեղմացումը իրագործելի չի նկատվել նվազեցնելու համար ազդեցությունները ճանապարհների հետևյալ հատվածներում (ցույց տրված այստեղ՝ Նկար S-6)՝

- Ճանապարհի Z բաժին՝ Victory ծառուղի՝ Hollywood Way-ի արևմուտքում (հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին) Ճանապարհի E բաժին՝ Hollywood Way՝ I-5 հյուսիսամետ թեքահարթակից հարավ (2040 թ. առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի G բաժին՝ Hollywood Way՝ Winona պողոտայից հարավ (2040 թ. հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի H բաժին՝ Hollywood Way՝ Thornton պողոտայից հարավ (2040 թ. առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի I բաժին՝ Hollywood Way՝ Avon փողոցից հյուսիս (2040 թ. առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի J բաժին՝ Hollywood Way՝ Victory ծառուղուց հյուսիս (2040 թ. առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի K բաժին՝ Hollywood Way՝ Victory ծառուղուց հարավ (2040 թ. առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)
- Ճանապարհի AB բաժին՝ San Fernando ուղի՝ Arvilla պողոտայից արևմուտք (2040 թ. առավոտյան և հետմիջօրեի ամենախճողված ժամերին)

HSR Կառուցման այլընտրանքը մշակվել էր պատշաճ արտակարգ իրավիճակի մատչելիություն մատուցելու համար, հետևաբար չի հանգեցնի արտակարգ իրավիճակի մատչելիության վրա շահագործման ազդեցությունների:

Նախագծային առանձնահատկությունների վտանգների կամ շահագործման ընթացքում անհամապատասխան օգտագործումների հետ կապված ազդեցություններ չեն լինի: Որպես երկաթուղային շինություն, HSR նախագիծը ենթակա է որոշակի նախագծային և անվտանգության պահանջմունքների՝ կանխարգելելու փոխադրական ուրիշ եղանակների հետ ընդհարումները: Բացի այդ, HSR Կառուցման այլընտրանքի մեծ մասը կկառուցվի առկա երկաթուղային միջանցքում և ընդհարում չի ունենա առկա երկաթուղու օգտագործումների հետ:

PTC-ը և հատող ուղիների տարանջատումները, որոնք ներառվել են HSR Կառուցման այլընտրանքի ծիրում, բարենպաստ կլինեն երկաթուղու անվտանգության համար: PTC ենթակառուցվածքը՝ գնացքի շարժումները հսկելու համար, կբարելավի երկաթուղային անվտանգությունը, նվազեցնելով գնացքների միջև բախումների հավանականությունը, ճանապարհների վրա աշխատողներին և սարքերին հասնող վնասները և թույլատրվածից արագ ընթանալուց առաջացած վթարները: Հատվող ուղիների տարանջատումները ավելի անվտանգ կդարձնեն ուղևորությունն այնտեղ, որտեղ ճանապարհները հատում են երկաթուղային միջանցքը այդ հատող ուղիներում, վերացնելով հնարավորությունը գնացքի և ավտոմեքենայի/հեծանվի/հետիոտնային ընդհարումների, որոնք առկա են ներկայումս: Բացի այդ, այլևս երթևեկային ուղացումներ չեն պատահի անցնող գնացքներով և գործուն հատվող ուղիներից անցում կատարող անվտանգության սարքերով:

S.9.2.2 Օդի որակ և համաշխարհային կլիմայական փոփոխություն

Չափորոշիչ աղտոտող նյութերը աղտոտող նյութեր են, որոնց համար USEPA-ն և Կալիֆորնիա նահանգը սահմանել են շրջապատող միջավայրի օդի որակի չափանիշներ, կամ որոնք քիմիական նախադրյալներ են այն միացությունների համար, որոնց համար սահմանված են շրջապատող միջավայրային չափանիշները: Այս չորս գլխավոր չափորոշիչ աղտոտող նյութերն ընդգրկում են՝ օզոն, մասնիկային նյութեր, CO, ազոտի երկօքսիդ, ծծմբի երկօքսիդ, և կապար: Դաշնային չափորոշիչների համաձայն, Հարավային ափի Օդի ավազանը ներկայումս նշանակված է որպես անհասանելիություն՝ դաշնային 8-ժամյա օզոնի, PM_{2.5} և կապարի չափանիշների համար. չղասակարգված՝ ազոտի երկօքսիդի և ծծմբի երկօքսիդի չափանիշների համար. Հասանելիություն/պահպանում՝ դաշնային մասնիկային նյութերի համար, որոնք տրամազծով (PM₁₀) ավելի փոքր են քան 10 միկրոնը կամ՝ հավասար նրան, ինչպես նաև ածխածնի օքսիդի (CO) չափանիշների համար. և անհասանելիություն/չղասակարգված՝ բոլոր այլ չափանիշների համար:

Շինարարություն

Անկայուն օդանական միացության, PM₁₀, 2,5 միկրոն տրամազծով փոքր կամ հավասար մասնիկավոր նյութի (PM_{2.5}), և ծծմբի երկօքսիդի արտանետումները կլինեն ընդհանուր համապատասխանության շեմից ցածր շինարարության ընթացքում, բոլոր տարիների համար մեղմացման միջոցառումների և վերահսկողության միջոցառումների կիրառմամբ: CO և NO_x արտանետումները կգերազանցեն ընդհանուր համապատասխանության կիրառելիության շեմերը և Հարավային ծովափի օդի որակի կառավարման շրջանի (SCAQMD) շեմերը շինարարության փուլի հիմնական մասում՝ տեղի վրա մեղմացումի առկայությամբ կամ բացակայությամբ: AQ-IAMF#1, AQ-IAMF#2, AQ-IAMF#3, AQ-IAMF#4, AQ-IAMF#5 և AQ-IAMF#6-ը ներառվում են HSR Կառուցման այլընտրանքի ծիրում և կգործադրվեն՝ խուսափելու ազդեցություններից կամ նվազագույնի հասցնելու դրանք: Այս IAMF-ները կնվազեցնեն շինարարության ընթացքում չափորոշիչ աղտոտիչների հետ կապված գործոններից առաջացող հնարավոր անբարենպաստ ազդեցությունները: Այսուհանդերձ,

Հասանելիության անվանումներ

ԱՄՆ միջավայրի պաշտպանության գործակալությունը և Կալիֆորնիայի օդային աղբյուրների խորհուրդը (California Air Resources Board) Կալիֆորնիայի յուրաքանչյուր վարչաշրջան (կամ վարչաշրջանների մի մասը) նշանակում են որպես հասանելիություն, պահպանում, անհասանելիություն կամ չղասակարգված՝ հիմք ընդունելով շրջապատող միջավայրի օդի որակի չափանիշները բավարարելու տարածքի հնարավորությունը: Չորս նշանակումներն այսպես են սահմանվում՝

- **Անհասանելիություն**—նշանակվում է տարածքների համար, որտեղ վերահսկվող աղտոտիչ կուտակումները հետևողականորեն խախտում են խնդրո առարկա չափանիշը
- **Պահպանում**—նշանակվում է տարածքների համար, որտեղ վերահսկվող աղտոտիչ կուտակումները անցյալին գերազանցել են խնդրո առարկա չափանիշները, սակայն այլևս չեն խախտում այս չափանիշը
- **Հասանելիություն**—նշանակվում է տարածքների համար, որտեղ աղտոտիչ կուտակումները բավարարում են խնդրո առարկա չափանիշը ինչ-որ սահմանված ժամանակով
- **Չղասակարգված**—նշանակվում է տարածքների համար, որտեղ տվյալներն անբավարար են որոշելու համար, որ արդյո՞ք մի աղտոտիչ խախտում է խնդրո առարկա չափանիշը

ուղղակի արտանետումները HSR Կառուցման այլընտրանքից կգերազանցեն ընդհանուր համապատասխանության կիրառելիության շեմերը CO-ի և NO_x-ի համար, շինարարություն կատարվող որոշակի օրացուցային տարիներում: CO և NO_x արտանետումները, որոնք գերազանցում են ընդհանուր համապատասխանության շեմերը, հետևաբար նկատվում են հավանական պատճառ օդի որակի անբարենպաստ ազդեցությունների: Ընդհանուր համապատասխանության շեմերը չեն գերազանցվի ոչ մի ուրիշ չափորոշիչ աղտոտիչի համար:

Մեղմացման միջոցառում AQ-MM#1-ը կպահանջի գնումը արտանետումների հավասարակշռման՝ նախատեսվող SCAQMD արտանետումների հավասարակշռման ծրագրի միջոցով: Արտանետումների հավասարակշռման գնումը նախատեսվող SCAQMD արտանետումների հավասարակշռման ծրագրի կամ SCAQMD Օդի որակի ներդրման ծրագրի, արտանետումների նվազեցման վարկերի, կամ ուրիշ մեխանիզմների միջոցով, ենթակա՝ SCAQMD-ի հետ քննարկման և նրա վավերացման, կհավասարակշռի և/կամ կնվազեցնի NO_x արտանետումների ընդհանուր համապատասխանությունը բավարարելու համար անհրաժեշտ չափով: Իշխանության կայունության քաղաքականությունը ունի շինարարությունից զրո արտանետման հասնելու նպատակակետ: Քանի որ նախագծի այս հատվածն առաջանում է դեպի շինարարություն, Իշխանությունը կգործի SCAQMD-ի հետ՝ հնարավորինս արժևորելու համար գնահատվող արտանետումները, փոխհատուցումների առկայությունը և Իշխանության կայունության քաղաքականության նպատակակետին հասնելու ծախսը: Շինարարության արտանետումների ազդեցության կապակցությամբ հավելյալ միջոցներ ձեռք առնելու համար Իշխանությունն ավելացրել է մեղմացման միջոցառում AQ-MM#2-ը այս Վերջնական EIR/EIS-ում, ինչը կպահանջի, որ 100 տոկոսի թիրախով առնվազն 25 տոկոսը թեթև ճանապարհային փոխադրամիջոցների (այսինքն՝ մարդատար ավտոմեքենաներ, թեթև բեռնատարներ), որոնք կապակցված են ծրագրին (այսինքն՝ տեղում մեքենաները, կապալառուների մեքենաները) օգտագործեն զրո արտանետումով կամ համարյա զրո արտանետումով տեխնոլոգիա: Չոր արտանետման և համարյա զրո արտանետման տեխնոլոգիան կնվազեցնի NO_x արտանետումները: Այնուամենայնիվ, ազդեցությունը դեռևս նկատվում է նշանակալի և անխուսափելի NO_x և CO արտանետումների համար, քանի որ ծրագրի համար օգտագործվելիք ճշգրիտ սարքավորումը հայտնի չէ այս պահին:

CO արտանետումների նվազեցման համար չկան տրամադրելի հավասարակշռման ծրագրեր: Իշխանությունը կմասնակցի SCAQMD արտանետումների հավասարակշռման ծրագրին այն առավելագույն չափով, ինչքան հավասարակշռումներ տրամադրելի են նվազեցնելու շինարարական ժամանակամիջոցում NO_x արտանետումները: Նկատի առնված մեղմացման միջոցառումներից մեկը շինարարական ժամանակացույցը կերկարի և կսահմանափակի շինարարական սարքերն ու նրանց օգտագործումը, ինչը կնվազեցնի ժամական/օրական արտանետումների կուտակումները: Սակայն սա իրագործելի միջոցառում չի լինի, քանի որ շինարարության երկարաձգումը կուշացնի Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի բացման տարին և կերկարաձգի տևողությունն ազդեցությունների, որոնք կվնասեն անցումային օրինական իրավունքի տարածքի երկայնությունը ուրիշ շահագործողների, ինչպես՝ Metrolink-ը, Amtrak-ը և Union Pacific Railroad-ը: Յետևաբար, այս ազդեցությունը նշանակալի և անխուսափելի կլինի CEQA-ի ներքո:

Կարճաժամկետ շինարարական գործունեությունները տեղայնացված ազդեցություն կունենան տարածաշրջանային օդի որակի և զգայուն ընկալիչների վրա, քանի որ զգայուն և բնակելի ընկալիչների մոտ գտնվող ազոտի երկօքսիդի 1-ժամյա միջին խտացումները կգերազանցեն Շրջապատող միջավայրի օդի որակի ազգային չափանիշները զուգահեռագծերի կառուցման ընթացքում տեղի վրա մեղմացում առկա լինի թե ոչ:

Զգայուն ընկալիչներ

Մի շարք վայրեր համարվում են օդի աղտոտիչների դեպքում անբարենպաստ ազդեցությունների հանդեպ ուրիշներից ավելի զգայուն: Այս վայրերը կոչվում են զգայուն ընկալիչներ և ներառում են բնակավայրեր, դպրոցներ, ցերեկային խնամքի հաստատություններ, տարեցների խնամքի հաստատություններ, բժշկական հաստատություններ, ակտիվ հանգստի միջոցներ և այլ տարածքներ, որոնք բնակեցված են մարդկանց կողմից, ովքեր համարվում են առավել խոցելի վատորակ օդի ազդեցություններից:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի գործադրումը միջին և բարձր հեծյալության սցենարների ներքո կհանգեցնի շահագործման չափորոշիչների աղտոտիչների զուտ արտանետումների նվազեցման (այսինքն՝ տարեկան մոտավորապես -62-ից -64 տոննա հակազդող օրգանական գազեր, տարեկան -926-ից -1,050 տոննա CO, տարեկան -507-ից -522 տոննա NOx, տարեկան -54-ից -56 տոննա ծծմբի երկօքսիդ, տարեկան -126-ից -183 տոննա PM₁₀, և տարեկան -43-ից -57 տոննա PM_{2.5}) և GHG արտանետումների (այսինքն՝ տարեկան -1.0-ից -1.5 մեկ միլիոն տոննա ածխաթթու գազի [CO₂] համարժեքներ) համեմատած Նախագծի ոչ մի այլընտրանք 2040 թ. հորիզոնական տարվա հետ, հանգեցնելով տարածաշրջանային օդի որակի և համաշխարհային կլիմայական փոփոխության բարենպաստ ազդեցությունների: Բացի այդ, HSR Կառուցման այլընտրանքը կունենա ոչ մի ազդեցություն տեղայնացված PM₁₀ և PM_{2.5} արտանետումների վրա և ոչ մի ազդեցություն՝ տեղայնացված օդի որակի վրա զգայուն ընկալիչների համար:

S.9.2.3 Աղմուկ և թրթռացում

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի աղմուկի և թրթռացման մակարդակների ժամանակավոր մեծացման շինարարական տարածքների մերձ գտնվող զգայուն ընկալիչների մոտ: Շինարարական գոտուց նվազ քան 311 ոտնաչափ հեռու աղմուկի նկատմամբ զգայուն ընդունիչները կարող են ենթարկվել աղմուկի մակարդակների, որոնք գերազանցում են FRA չափորոշիչները ցերեկային ժամերի համար (առավոտյան 7:00-ից մինչև երեկոյան 10:00-ը) շինարարության մեկ կամ ավելի փուլերի համար: Շինարարական գոտուց նվազ քան 973 ոտնաչափ հեռու աղմուկի նկատմամբ զգայուն ընդունիչները կարող են ենթարկվել աղմուկի մակարդակների, որոնք գերազանցում են FRA չափորոշիչները գիշերային ժամերի համար (երեկոյան 10:00-ից մինչև առավոտյան 07:00-ը) շինարարության մեկ կամ ավելի փուլերի համար: Աղմուկի մակարդակների մեծացումը կհանգեցնի ժամանակավոր անբարենպաստ ազդեցության: NV-IAMF#1-ը կապալառուից կպահանջի փաստագրել, թե ինչպես աղմուկն ու թրթռացումը նվազագույնի հասցնելու դաշնային ուղեցույցը կգործադրվի շինարարությունը աղմուկի նկատմամբ զգայուն ընկալիչների մերձակայքում պատահելու դեպքում, ինչպես՝ հիվանդանոցները, բնակելի թաղամասերը և դպրոցները: Բացի այդ, մեղմացման N&V-MM#1 միջոցառումը կապալառուից կպահանջի ներկայացնել աղմուկի կառավարման միջոցառումներ, որոնք անհրաժեշտ են բավարարելու FRA-ի շինարարական աղմուկի սահմանները:

Ցգերի խրոմը էական ներուժ ունի վնասելու և կարող է ազդել մինչև 30 ոտնաչափ հեռավորության վրա գտնվող կառույցների վրա՝ նվազագույն զգայուն շենքերի համար, իսկ ամենից զգայուն շենքերի համար՝ մինչև 75 ոտնաչափ հեռավորության վրա: Շինարարական թրթռացումից մարդու գրգռվածությունը կամ խանգարումը կսպասվի մինչև 500 ոտնաչափ հեռավորության վրա, կախված հողօգտագործման տեսակից և օգտագործվող սարքավորումների տեսակից: Թրթռացման մակարդակների մեծացումը կհանգեցնի ժամանակավոր ազդեցության: NV-IAMF#1-ը կապալառուից կպահանջի, որ իշխանության ներկայացնի թրթռացման տեխնիկական հուշագիր, որը փաստագրում է, թե ինչպես աղմուկն ու թրթռացումը նվազագույնի հասցնելու դաշնային ուղեցույցը կգործադրվի շինարարությունը սկսելուց առաջ: Մեղմացման N&V-MM#2 միջոցառումը մեծացած թրթռացման մակարդակների ազդեցությունը կնվազեցնի կապալառուից պահանջելով, որ օգտագործի թրթռացման նվազեցման մեթոդներ՝ բավարարելու FRA-ի չափանիշները շինարարական թրթռացման համար, այդպիսով մեղմացումից հետո հանգեցնելու ոչ մի հետևանքի:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքը շահագործումների ոչ մի ազդեցություն չի ունենա ինչ վերաբերում է աղմուկի հետևանքների, որոնք առնչվում են անշարժ շինությունների և երթևեկային աղմուկի կամ կենդանական աշխարհի և ընտանի կենդանիների աղմուկի:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը կհանգեցնի աղմուկի ազդեցությունների զգայուն ընդունիչների վրա: Չնայած մեղմացման N&V-MM#3-ից N&V-MM#6 միջոցառումների

գործադրումը կնվազեցնի HSR Կառուցման այլընտրանքի աղմուկի ազդեցությունները՝ գործադրումով N&V-MM#3-ի աղմուկի խոչընդոտման հատվածի, աղմուկի մնացորդային սաստիկ ազդեցություններ կմնան 68 բնակարաններում և 2 թատրոններում: Գետնից առաջացած թրթռացումների և գետնից առաջացած աղմուկի ազդեցություններ կպատահեն 14 վայրերում: N&V-MM#4, N&V-MM#5 և MM-N&V#6 մեղմացման միջոցառումները կնվազեցնեն ազդեցությունը և կհանգեցնեն HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման մնացորդային թրթռման ոչ մի ազդեցության:

S.9.2.4 Էլեկտրամագնիսական դաշտեր և Էլեկտրամագնիսական միջամտություն

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կպահանջի ժամանակավոր օգտագործումը ծանր սարքավորումների, բեռնատարների և թեթև փոխադրամիջոցների: Խոշոր շինարարական փոխադրամիջոցների շարժումը կհանգեցնի անցողիկ փոփոխությունների կայուն (DC) մագնիսական դաշտում: Չնայած այսպիսի փոփոխություններ կարող են խանգարիչ դեր կատարել մի շարք զգայուն սարքերի համար, շինարարական փոխադրամիջոցները պետք է լինեն և՛ խոշոր, և՛ գործեն խնդրո առարկա սարքավորումների մոտ՝ խնդիրներ առաջացնելու համար: Քանի որ այդ խանգարման ուժգնությունը նվազում է հեռավորության վրա, բացի ամենամեծ շինարարական փոխադրամիջոցներից՝ բոլոր մյուսները մագնիսի նկատմամբ զգայուն սարքավորումների վրա ոչ մի տրամաբանական վտանգ չեն ներկայացնում 50 ոտնաչափից ավելի հեռավորության անցումների վրա: EMF տատանումները, որոնք առաջանում են շինարարական փոխադրամիջոցների շարժումներից, կսահմանափակվեն 50 ոտնաչափ հեռավորությամբ ուրիշի գույքի օգտագործման իրավունքով և, գործադրումով EMI/EMF-IAMF#2-ի և, անհրաժեշտության դեպքում, մեղմացման EMI/EMF-MM#1 միջոցառումների, ազդեցությունը կհասնի նվազագույնի: Իշխանությունը EMI/EMF-MM#1-ը կգործադրի դիմելով հետևանքները կրող երրորդ կողմերի, ուսումնասիրելու հնարավորությունը ազդվող սարքավորումների կամ տեղափոխման, կամ պաշտպանման, և Իշխանությունը կգործադրի այդպիսի միջոցառումներ՝ խանգարման վերացման համար: Քանի որ RSA-ի տարածքում զգայուն սարքավորումներ ունեցող միակ տեղամասն է այն, այս հնարավոր ազդեցության ենթակա է միայն Baxter Healthcare-ը Los Angeles-ում:

Ինչ վերաբերում է զգայուն սարքավորումներին, HSR կառուցման այլընտրանքի շինության ընթացքում օգտագործված խոշոր էլեկտրական եռակցողներից մագնիսական դաշտի ուժը կարող է լինել 1-ից 5 միլիգաուսի սահմաններում՝ 50 ոտնաչափ հեռավորության վրա, այնպես որ հնարավոր է անցողակի խանգարում մագնիսականորեն զգայուն սարքավորումների համար: Քանի որ RSA-ի տարածքում զգայուն սարքավորումներ ունեցող միակ վայրն է այն, այս հնարավոր ազդեցության ենթակա է միայն Baxter Healthcare-ը Los Angeles-ում: Անհավանական է, որ վերևը նկարագրված վիճակները առաջանան շինարարության ընթացքում: Եթե առաջանան, EMI/EMF-IAMF#2-ի ծիրում գործադրվող միջոցառումները լիովին կխուսափեն որևէ միջավայրային ազդեցությունից կամ նվազագույնի կհասցնեն այն: Որևէ մնացած ազդեցություն այնուհետև կլուծվի գործադրելով EMI/EMF-MM#1-ը, որը Իշխանությունից կպահանջի դիմել հետևանքները կրող երրորդ կողմերին և որոշել ինչպես լավագույնս պաշտպանել զգայուն սարքավորումները՝ կամ տեղափոխման, կամ տեղում պաշտպանելու միջոցով:

Շահագործումներ

EMI/EMF-IAMF#2-ի ենթարկվելու միջոցով, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում առաջացած EMF-ը կարող է խանգարել զգայուն սարքավորումները, ներառյալ՝ բարձր տեխնոլոգիական էլեկտրոնային սարքերը, բայց ոչ ոստիկանական և հրշեջների ռադիո ծառայությունները: Ոստիկանական և հրշեջների ռադիո ծառայությունների խանգարումից կխուսափվի, քանի որ HSR Կառուցման այլընտրանքը ներառում է օգտագործումը հատուկ հաճախականության բլոկների և հաղորդակցության սարքավորումների գնում՝ բավարարելու Չաղորդակցությունների դաշնային հանձնաժողովի (Federal Communications Commission) կանոնակարգերը: Բարձր տեխնոլոգիական էլեկտրոնային սարքերի խանգարման հնարավորությունը նվազագույնի կհասցվի նախագծի

այնպիսի մշակմամբ, որը նախատեսում է կանխել EMI-ն ստուգված հարակից օգտագործումներով: Բացի այդ, EMI/EMF-MM#1-ի գործադրումով իշխանությունը կդիմի հետևանքները կրող երրորդ կողմերի և կուսումնասիրի հնարավորությունը ազդված սարքերի կամ տեղափոխման, կամ պաշտպանման:

HSR Կառուցման այլընտրանքը կարող է հանգեցնել ազդեցությունների, որոնք առնչվում են ստորգետնյա մետաղյա կառուցվածքների մաշման՝ HSR-ի շահագործման միջոցով ստեղծված ստորգետնյա հոսանքներից: Այնուամենայնիվ, HSR Կառուցման այլընտրանքի համար EMI/EMF-IAMF#2-ում ընդգրկված նախագծային առանձնահատկությունները, ներառյալ՝ մոտակա ստորգետնյա գծային մետաղական կառուցվածքների ամրացման կարգադրությունը կամ մետաղական խողովակների մեկուսացումը՝ կանխելու էլեկտրահոսանքի հոսքը, կխուսափեն ստորգետնյա մետաղական կառույցների մաշման վտանգներից կամ նվազագույնի կհասցնեն դրանք:

S.9.2.5 Հանրային կենցաղային սպասարկում և էներգիա

Շինարարություն

Շինարարությունը կարող է պահանջել ժամանակավոր փակումը կենցաղային սպասարկման գծերի, ինչպես՝ ջուրը, կոյուղին, էլեկտրականությունը, հեռահաղորդակցությունները, վառելիքը/նավթը կամ գազը, այդ գծերը անվտանգ տեղաշարժելու կամ երկարելու համար: PUE-IAMF#3 և PUE-IAMF#4-ը կներառեն ազդու միջոցառումներ՝ նվազագույնի հասցնելու կենցաղային սպասարկման ժամանակավոր ընդհատումը HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության ընթացքում:

HSR Կառուցման այլընտրանքի ընթացքում կենցաղային սպասարկման համակարգերի, ներառյալ՝ վերգետնյա կենցաղային սպասարկման գծերի (օրինակ՝ հեռախոսի և կապելային հեռուստացույցի) և թաղված կենցաղային սպասարկման գծերի (օրինակ՝ ջրի, կոյուղու և բնական գազի խողովակների) պատահական խանգարման հնարավորությունը կլինի փոքր, շնորհիվ կենցաղային սպասարկման միջոցների ստուգման և ծանուցման հիմնավորված գործելակերպերի: Այնուամենայնիվ, ինչպես նկարագրվել է PUE-IAMF#4-ում, շինարարությունից առաջ կապալառուն կնախապատրաստի տեխնիկական հուշագիր, փաստագրելով, թե ինչպես են շինարարական գործունեությունները համակարգվելու ծառայություններ մատուցողների հետ՝ ընդհատումները նվազագույնի հասցնելու կամ նրանցից խուսափելու համար:

HSR Կառուցման այլընտրանքը կհակասի բարձրավտանգ և գլխավոր կենցաղային սպասարկումներին, այլ նշանակալից կենցաղային սպասարկումների և ցածրավտանգ կենցաղային սպասարկումների: Փոքր ազդեցությամբ հակասությունների համար, HSR Կառուցման այլընտրանքը կունենա նվազագույն ազդեցություն, քանի որ կենցաղային սպասարկումը կմնա անփոփոխ՝ ժամանակավոր տեղափոխումից կամ հարմարեցումից հետո: Ուրիշ տեղափոխումներ կարող են ստեղծել գլխավոր գծային և ոչ գծային հաստատուն կառուցվածքների երկար և վնասակար ընդհատումներ, որոնք կհանգեցնեն մեծազդեցիկ հակասությունների: PUE-IAMF#4-ը կպահանջի ազդու միջոցառումներ՝ խուսափելու կենցաղային սպասարկման հակասություններից՝ բանակցված համաձայնություն կնքելով իշխանության և կենցաղային սպասարկման տերերի միջև, HSR Կառուցման այլընտրանքի շինությունից առաջ:

HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ կապված շինարարական գործունեությունները կդիմեն ջրի օգտագործման՝ պատրաստելու բետոն. բարձրացնելու հողի մեջ ջրի պարունակությունը՝ առավելագույնի հասցնելով սեղմումը փոշու վերահսկողության համար և վերացանելու խանգարված տարածքները. հողային աշխատանքների համար. և ստորանցքի կառուցման և արտափորումների համար: Քանի որ շինարարական ջրօգտագործումը կհանգեցնի ջրօգտագործման ավելացմանը բոլոր ջրային շրջաններում առկա պայմաններից (ենթադրելով ջրի ընդհանուր պահանջարկը մատակարարվում է մեկ մատակարարի կողմից), կգործադրվի մեղմացման PUE-MM#1 միջոցառումը: PUE-MM#1-ը իշխանությունից կպահանջի պատրաստել ջրապաշարի վերլուծություն HSR Կառուցման այլընտրանքի համար, ստուգելու ջրապաշարի մանրամասն կարիքները՝ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար: Ջրային աղբյուրների վերաբաշխումը քաղաքային այլ իրավասություններից կամ

տեղական ստորերկրյա ջրերից կամ ջրային նախագծի աղբյուրներից կազդի այս տարածքներում ջրապաշարի վրա. այնուամենայնիվ, շինարարության ընթացքում ջրի օգտագործման ընդհանուր ազդեցությունը նվազեցված կլինի: Բացի այդ, HSR Կառուցային այլընտրանքի շինարարությունը կունենա նվազագույն ազդեցություններ՝ կապված փոթորկաչրի, թափոնի արտադրության և էներգիայի սպառման հետ, քանի որ կենցաղային սպասարկման նշանակալի ընդարձակում չի նախատեսվում առկա տեղական աղբյուրների ներքո:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության գործունեությունները, ինչպես՝ հողամակարդակի փոփոխությունը և արտափորումը, կարող են վերառաջադրել փոթորկաչրի հոսքը, փոփոխելով առկա ցամաքաբուսային ձևը: Հողը կխտացվի գետնին խանգարող գործունեությունների ընթացքում, ինչը կհանգեցնի ներծծման նվազմանը և փոթորկաչրի հոսքի ծավալի և արագության մեծացմանը, ինչը կարող է գերազանցել փոթորիկների դեպքերի ընթացքում ջրհորդանների հզորությունը: HYD-IAMF#3-ը ներառում է ազդու միջոցներ՝ շինարարության ընթացքում բոլոր շինարարական տեղամասերում և հարակից տարածքներում շինարարական գործունեության հետ կապված ժամանակավոր ջրաբաշխական ազդեցություններից խուսափելու կամ դրանք նվազագույնի հասցնելու համար, պահանջելով, որ կապալառու կենթարկվի Նահանգային ջրերի աղբյուրների վերահսկման խորհրդի (State Water Resources Control Board) Շինարարության ընդհանուր արտոնության:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը էական պահանջարկ չի դնի տարածաշրջանի էներգիայի պաշարի վրա կամ չի պահանջի լրացուցիչ տարողություն, ոչ էլ էականորեն կմեծացնի էլեկտրականության գազաթնային կամ հիմքային պահանջարկը: Այնուամենայնիվ, Իշխանությունը որդեգրել է կայունության քաղաքականություն PUE-IAMF#1-ի ներքո, որը սահմանում է նախագծի մշակման և շինարարության պահանջները՝ խուսափելու էներգիայի սպառումից և նվազագույնի հասցնելու այն:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի համար շահագործման ջրօգտագործումը կնվազեցնի առաջարկվող Burbank օդանավակայանի կայարանի տարածքի համար ջրօգտագործումը և կավելացնի ջրօգտագործումը LAUS-ի համար, եթե համեմատենք Burbank-ում և Los Angeles-ում նախագծային տարածքի առկա պայմանների հետ: Այնուամենայնիվ, LAUS-ում ավելացումը կկազմի մոտավորապես 0,02 տոկոսը ջրի ընդհանուր պաշարի 2040 թվին Los Angeles քաղաքում: Քաղաքի Քաղաքային ջրի կառավարման ծրագրի (Urban Water Management Plan) համաձայն (Լոս Անջելես քաղաք 2015), Los Angeles-ի ջրի և էլեկտրականության բաժանմունքը կունենա բավարար պաշար՝ պատշաճորեն սպասարկելու իր առկա սպասարկման տարածքը բնականոն, չոր կամ բազմակի չոր տարիների ընթացքում: Այնուամենայնիվ, դեռևս չի որոշվել, որ արդյո՞ք LAUS-ում շահագործման ջրի պահանջարկի՝ նախագծի առաջացրած ավելացումը գտնվում է Los Angeles-ի ջրի և էլեկտրականության բաժանմունքի առկա և ապագա սպասարկման կարողության մեջ:

LAUS-ում նախագծի հետ առնչված ջրի պահանջարկի ավելացումը կկազմի մոտավորապես 168 արտավար-ոտք/տարեկան: Չնայած այս աճը Լոս Անջելեսի ջրի և էլեկտրականության բաժանմունքի ընդհանուր մատակարարման մի փոքր կոտորակն է, սակայն նախագծի առաջացրած ջրի պահանջարկի ավելացումը հնարավոր է, որ գերազանցի Լոս Անջելեսի ջրի և էլեկտրականության բաժանմունքի առկա և կանխատեսվող ապագա մատակարարումը բնականոն, չոր և բազմակի չոր տարիներին, և հավանորեն հանգեցնի Լոս Անջելեսի ջրի և էլեկտրականության բաժանմունքի առկա սպասարկային պարտավորությունների վրա ազդեցությունների: Ի բացակայության Լոս Անջելեսի ջրի և էլեկտրականության բաժանմունքի կողմից ապագա պաշարների ստուգման, LAUS-ում HSR Կառուցման այլընտրանքը սպասարկելու համար ջրամատակարարման բավարարություն հնարավոր չէ հաստատել այս պահին: Իշխանությունը կգործադրի PUE-MM#2 մեղմացման միջոցառումը. սակայն նույնիսկ PUE-MM#2 մեղմացման միջոցառումը գործադրելու դեպքում, ջրի ավելացած պահանջարկը անհրաժեշտորեն չի դառնա ավելի ցած քան նշանակալի ազդեցությունը CEQA-ի ներքո: Հետևաբար, այս ազդեցությունը պահպանողականորեն նույնացվում է որպես նշանակալի և անխուսափելի CEQA-ի ներքո: Իշխանությունը Լոս

Անջելեսի ջրի և էլեկտրականության բաժանմունքի հետ համակարգելով կստուգի ջրամատակարարման բավարարությունը և կֆինանսավորի ջրամատակարարման ընդարձակումը և LAUS-ում շահագործման ջրօգտագործման հետ կապված ազդեցությունները նվազեցնելու համար անհրաժեշտ ենթակառուցվածք:

Բացի այդ, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը նվազագույն ազդեցություն և կունենա կապված HSR-ի անցումային օրինական իրավունքի տարածքում առկա կենցաղային սպասարկման նվազած մատչելիության, կեղտոտված ջրի սպասարկման պահանջարկի, ջրհորդանների շինությունների հետևանքների, թափոնների ստեղծման հետևանքների, վտանգավոր թափոնից առաջացած հետևանքների և Էներգիայի պահանջարկի հետ: Ինչպես երևում է այս EIR/EIS-ի կենցաղսպասարկային ծառայությունների 3.4 Հատորում ներկայացված կենցաղսպասարկային ծրագրերից, HSR Կառուցման այլընտրանքը կազդի յոթ արդյունահանման հորերի վրա Ապականված տեղանքից, որոնք հանդիսանում են Burbank-ի և Glendale-ի գործառնական ստորաբաժանումների վերականգնման ենթակառուցվածքի մաս և օգտագործվում են խմելու ջուր մատակարարելու համար այս արդյունահանման հորերից: Այս հորերից հինգը՝ V01, V02, V03, V04 և V07 կլինեն տեղում պաշտպանված և նրանց գործառնայթը չի խանգարվի: Երկու այլ հորեր կպահանջեն փոխարինում (V05 և V06) (Իշխանություն 2021 թ.): Իշխանությունը այս հորերի փոխարինումը կհամակարգի USEPA-ի հետ, նոր հորեր սուզելուց առաջ նախքան San Fernando հովտի Ապականված տեղանքից որևէ արտահանման հոր հեռացնելը, խուսափելու համար Burbank-ի և Glendale-ի գործառնական ստորաբաժանումների ստորերկրյա ջրերի շարունակվող վերականգնումը խանգարելուց և, հետևաբար, խուսափելու համար այս հորերից խմելի ջրապաշարի խանգարումից:

Բացի այդ, HMW-IAMF#11-ը կգործադրվի որպես HSR Կառուցման այլընտրանքի մաս և կխուսափի կամ նվազագույնի կհասցնի այս հորերից խմելի ջրապաշարի խանգարումը: San Fernando հովտի ստորերկրյա ջրավազանի վայրի մոտակայքում շինարարության հետ կապված ստորերկրյա ջրերի որակի հավանական ազդեցությունները նվազագույնի կհասցվեն HMW-IAMF#11-ի գործադրման միջոցով, քանի որ HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումից տուժած գույքերը կուսումնասիրվեն և կուղղվեն շինարարությունից առաջ: HMW-IAMF#11-ը նաև Իշխանությունից կպահանջի շարունակական համակարգում համապատասխան շահագրգիռ կողմերի հետ՝ վերանայելու արտոնագրային պահանջմունքները, ինչպես նաև նախագծի կառուցվածքն ու շինարարության մեթոդները՝ արտահանման հորերի և օժանդակ ենթակառուցվածքների առաջարկվող փոփոխությունների համար: Շահագրգիռ կողմերի ընթացիկ համակարգումը կապահովի, որ քաղաքապետական ջրապաշարները և Ապականված տեղանքի մաքրման միջոցների արդյունավետությունը չվնասվեն HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության և շահագործման արդյունքում:

Չնայած HSR Կառուցային այլընտրանքի շահագործումները կպահանջեն կենցաղային սպասարկում, Էներգիա և ուրիշ հանրային կենցաղային սպասարկման շինություններ, առկա տեղական կենցաղային սպասարկման և Էներգիայի աղբյուրները անհրաժեշտ չի լինի ընդարձակել նշանակալիորեն: HSR Կառուցման այլընտրանքը կավելացնի անթափանց մակերեսով տարածքը, որը կարող է ավելացնել թափն ու ծավալը փոթորկաջրի հոսքի, որը կհասնի մինչև ստացող ջրերը: Այսուհանդերձ, ջրհորդանային ջրաբաշխումը կվերանայվի՝ ստուգելու, որ արդյո՞ք առկա ցամաքուրդային համակարգերը բավականաչափ աջակցում են ցամաքուրդային փոփոխություններին, որոնք առաջարկվել են HSR Կառուցման այլընտրանքի ծիրում: HYD-IAMF#1-ը կխուսափի կամ նվազագույնի կհասցնի առկա ջրհորդանների շինությունները և HYD-IAMF#2-ը կնվազեցնի ազդեցությունը լրացուցիչ ջրհորդանների և ցամաքուրդային ջրուղիների՝ շահագործման ընթացքում:

Առաջարկվող HSR կայանների սովորական պահպանումը կարող է արտադրել փոքր քանակությամբ վտանգավոր թափոններ, որոնք կարող են բաղկացած լինել եռակցման նյութերից, վառելիքի և քսուկի ընդունարաններից, մարտկոցներից, ներկերի և լուծիչների մնացորդներից և ընդունարաններից: Վտանգավոր թափոնների հետ պետք է վարվել, դրանք պահեստավորել և հեռացնել կիրառելի պահանջմունքների համապատասխան, ներառյալ՝ Աղբյուրների պահպանման և վերականգնման օրենքը (Resource Conservation and Recovery Act): Վտանգավոր թափոնների հավաքման հավաստագրված ընկերությունը թափոնները

կհանձնի վտանգավոր թափոնների կառավարման լիազորություն ունեցող հաստատության՝ վերամշակման կամ հեռացման համար, ինչպես դա պահանջվում է HMW-IAMF7-ով:

PUE-IAMF#1-ը կգործադրվի շահագործման ընթացքում և կպահանջի, որ Նախագծի կառուցման կապալառուներն անհրաժեշտ կենցաղային սպասարկում և Նախագծման տարրեր, որոնք նվազագույնի հասցնեն էլեկտրականության սպառումը: Հետևաբար, Էներգիայի արտադրության ընդարձակում չի պահանջվում:

S.9.2.6 Կենսաբանական և ջրային աղբյուրներ

Հողի մոտավորապես 98 տոկոսը HSR Կառուցման այլընտրանքի տարածքի ներսում բաղկանում է քաղաքաշինությունից և անկենդան շինանյութերից: Այլ՝ ուղղակիորեն ազդվող տարածքներ ներառում են զարդարանքային բուսականություն, ոչ բնիկ խոտատեղեր և թափոնախառն հողերի (խանգարված) տարածքներ:

Շինարարություն

Չնայած նրան, որ չի փաստագրվել, որ հատուկ կարգավիճակի բույսերի տեսակներ են հանդիպում բուսաբանական RSA-ում, Նախագծի կառուցումը կհանգեցնի ուղղակի և անուղղակի ազդեցության հարավային դեղնավուն ծաղիկներով չցուցակագրված հատուկ կարգավիճակի բույսի տեսակ «տարալանտ» բույսի համար հարմար կենսամիջավայրի վրա, որն ունի ցածրից չափավոր հավանականություն Բուսաբանական RSA-ի ներսում առաջանալու: Չի նախատեսվում, որ չցուցակագրված բույսերի տեսակներ առաջանան Բուսաբանական RSA-ի ներսում կամ անբարենպաստ կերպով ազդվեն HSR Կառուցային այլընտրանքից: Թեև BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, BIO-IAMF#8, BIO-IAMF#9, BIO-IAMF#10, BIO-IAMF#11, AQ-IAMF#1, HMW-IAMF#6, HYD-IAMF#1 և HYD-IAMF#3-ը եականորեն նվազագույնի կհասցնեն շինարարությանն առնչվող ազդեցությունները հատուկ կարգավիճակի բույսերի տեսակների համար հարմար կենսամիջավայրի վրա, HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը ժամանակավորապես և ընդմիջտ կփոխի հարավային դեղնավուն ծաղիկներով «տարալանտ» բույսի հավանորեն հարմար կենսամիջավայրը: Հետևաբար, մեղմացման BIO-MM#1 և BIO-MM#2 միջոցառումները կպահանջեն հատուկ կարգավիճակի բույսերի ուսումնասիրություն և հատուկ կարգավիճակի բույսերի տեղափոխման ծրագիր:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը ներուժն ունի ներմուծելու կամ տարածելու հարձակունակ բույսերի տեսակներ, որոնք կարող են մրցակցել հատուկ կարգավիճակի բույսերի տեսակների հետ և/կամ վատթարացնել հարակից կենսամիջավայրի տարածքների որակը: Շինությունների ընթացքում հարձակունակ բույսերի տեսակների տարածումից խուսափելու համար BIO-MM#55 մեղմացման միջոցը կպահանջի մոլախոտերի վերահսկման ծրագիր:

Շինարարությունը կարող է հանգեցնել ուղղակի և անուղղակի ազդեցությունների թուխսի նստելու հարմար կենսամիջավայրի վրա (օրինակ՝ կամրջի և փողրակի ծխնիներ և ճեղքեր) սովորական և հատուկ կարգավիճակի (չցուցակագրված) չղիկների տեսակների համար և կարող է հանգեցնել ժամանակավոր անուղղակի ազդեցությունների (օրինակ՝ աղմուկը, լուսավորությունը, փոշին և թթվածնությունը) հատուկ կարգավիճակի տեսակների համար հարմար կենսամիջավայրի վրա, որոնք կարող են առաջանալ Los Angeles գետի երկայնքով: Հետևաբար, BIO-MM # 56, BIO-MM # 61 և BIO-MM # 63 մեղմացման միջոցառումները կպահանջեն շինարարական գործունեությունների վերահսկում, համապատասխանության մասին հաղորդման ծրագրի գործադրում և անհրաժեշտության դեպքում աշխատանքի դադարեցում, և կտարածվեն բազմաթիվ տեսակների և կենսամիջավայրերի վրա, որոնք ունեն ծրագրի կառուցման ընթացքում ազդվելու ներուժ: Ի հավելումս, BIO-MM # 25, BIO-MM # 26 և BIO-MM # 27 մեղմացնող միջոցառումները կգործադրվեն՝ հատուկ կարգավիճակի չղիկների տեսակների և մայրության համար թուխսի նստած զաղութների վրա հնարավոր ժամանակավոր շինարարական ազդեցություններից խուսափելու կամ դրանք նվազագույնի հասցնելու համար: Հատուկ կարգավիճակի սողունները, թռչունները, միջատներն ու լեռնային առյուծները մշտական դրությամբ չեն ազդվի HSR Կառուցման այլընտրանքի շինությունից՝ շինարարության վայրում հարմար կենսամիջավայրի բացակայության պատճառով. հետևաբար, այդ տեսակների համար մեղմացման միջոցառումներ չի պահանջվում:

Ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների սևեռումն հետազոտություն էր կատարվել Rio de Los Angeles նահանգային զբոսայգում 2020 թվի հունիսին՝ հաստատելու տարածքում ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների պատահումների բազմաթիվ հաղորդումները: Կենդանական աշխարհի RSA-ում դաշտային հետազոտման ընթացքում նշմարվեցին երկու արու ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչուններ: Թեև փաստագրված են դաշնային և նահանգային ցուցակներում նշված ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչուններ որպես գետափնյա կենսամիջավայրերում հանդիպող՝ Կենդանական աշխարհի RSA-ում, HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո ոչ մի ուղղակի ազդեցություն չի առաջանա այս տեսակների կամ առնչակից հարմար կենսամիջավայրի վրա:

Այս տեսակի վրա անուղղակի ազդեցությունների հավանականության պատճառով, ինչպես՝ աղմուկի, թրթռման և լուսավորման ավելացումը շինարարության ընթացքում, BIO-MM#79 և BIO-MM#80-ը կգործադրվեն ծրագրի տարածքի որոշակի հատվածներում՝ հավելյալ խուսափումի կամ նվազագույնի հասցնելու համար անուղղակի ազդեցությունները առափնյա կենսամիջավայրերի վրա, որոնք ունեն հավանականությունը բնակեցվելու ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների կողմից: BIO-MM#79-ը կներառի ԱՄՆ-ի Ձկների և կենդանական աշխարհի ծառայության համաձայնական մակարդակով հետազոտություններ ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների համար մինչև նախագծի շինությունը՝ բնակեցված կենսամիջավայրի հայտնաբերման համար, միաժամանակ հսկելով շինարարական աշխատանքները միջատակեր թռչունների բուծման եղանակի ընթացքում համապատասխան միջատակեր թռչունների կենսամիջավայրերից 500 ոտնաչափ հեռավորության վրա: BIO-MM#80-ը կներառի շինարարական գործունեության ընթացքում շրջագծումը միջատակեր թռչունների կողմից բնակեցված բոլոր կենսամիջավայրերի, որոնցից պետք է խուսափել շինարարական գործունեությունների ընթացքում, գործադրությունը աղմուկի նվազեցման/թուլացման համապատասխան հնարքների և հսկումը աղմուկի, որը կօգնի նվազագույնի հասցնել հնարավոր անուղղակի ազդեցությունները բնակեցված կենսամիջավայրից 500 ոտնաչափ հեռավորության վրա: Բացի այդ, Կենսաբանական գնահատում է պատրաստվել՝ Դաշնային վտանգված տեսակների մասին օրենքի 7-րդ Բաժնի համաձայն և ներկայացվել է ԱՄՆ ձկների և կենդանական աշխարհի սպասարկության: ԱՄՆ ձկների և կենդանական աշխարհի սպասարկությունը հավանություն է տվել *Կարող է ազդել, Անհավանական է, որ անբարենպաստ կերպով ազդի* վճռին ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների համար ապրիլի 12, 2021 թվին:

Նախագիծն ուղղակի կամ անուղղակի ազդեցություն չի ունենա ցուցակագրված այլ հատուկ կարգավիճակի տեսակների վրա: HSR Կառուցման այլընտրանքը չի ազդի նշանակված Կրիտիկական կենսամիջավայրի կամ հողերի վրա, որոնք ստուգվել են որդեգրված Կենսամիջավայրի պահպանության ծրագրի կամ վերականգնման ծրագրի շրջանակներում: Բացի այդ, կպահանջվի գործադրումը երկու հատուկ մեղմացման միջոցառումների, որոնք վերաբերում են թռչնատեսակների և նրանց բույսերի ուսումնասիրության և վերահսկման, երբ բուսականության հեռացման կամ հարդարման, կամ ծանր սարքավորումների օգտագործման հետ կապված գործունեություններ կատարվեն թռչունների և գիշակեր թռչունների բազմացման եղանակներում՝ BIO-MM#14 և BIO-MM#15:

Չնայած առաջարկվող HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո հատուկ կարգավիճակի բնական համայնքների վրա ուղղակի ազդեցություն չի լինի, գոյություն ունի ներուժը անուղղակի ազդեցությունների (օրինակ՝ փոշին և ոչ բնիկ բույսերի տարածումը կամ ներկայացումը) ջրառատ հողամասերի կենսամիջավայրերում, որոնք առնչվում են Verdugo Wash և Glendale Narrows տարածքներին՝ Los Angeles գետի սահմաններում: BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, BIO-IAMF#8, BIO-IAMF#9, BIO-IAMF#10, BIO-IAMF#11, AQ-IAMF#1, HMW-IAMF#6, HYD-IAMF#1 և HYD-IAMF#3-ի ընդգրկումով, BIO-MM#55 մեղմացման միջոցառումով մեկտեղ (Պատրաստել և գործադրել մուխստերի վերահսկողության ծրագիր), այդպիսի անուղղակի ազդեցություններ նվազագույնի կհասցվեն արդյունավետորեն: Առկա ջրառատ հողամասերի ջրային կենսամիջավայրում Ջրային RSA-ները ներկայումս տուժում են աղբից և այլ խանգարումներից, որոնք բխում են չարտոնված մուտքից և աղտոտումից (օրինակ՝ անօթևանների բանակումներ, քաղաքից հոսք): Ոչ բնիկ բաղադրիչները ներկայումս կազմում են այդ տարածքներում բուսական ծածկույթի մինչև 50 տոկոսը:

Նախագծի շինարարությունը կհանգեցնի ուղղակի և անուղղակի ազդեցության ոչ ջրառատ հողամասերի, բետոնապատ ջրային աղբյուրների վրա (օրինակ՝ փոթորկաչքի ջրուղիներ) USACE-ի, Նահանգի ջրային աղբյուրների վերահսկման խորհրդի և Կալիֆորնիայի ձկների և կենդանական աշխարհի բաժանմունքի իրավասության ներքո: Թեև BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#2, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, BIO-IAMF#8, BIO-IAMF#9, BIO-IAMF#10, BIO-IAMF#11, AQ-IAMF#1, HMW-IAMF#6, HYD-IAMF#1 և HYD-IAMF#3-ի ընդգրկումը եականորեն կնվազեցնի ազդեցությունները այս տարածքներում, նախագծի կառուցումը այնուամենայնիվ կհանգեցնի ջրային աղբյուրների վրա ժամանակավոր և մշտական ազդեցությունների Կալիֆորնիայի ձկների և կենդանական աշխարհի բաժանմունքի, Նահանգի ջրային աղբյուրների վերահսկման խորհրդի և USACE-ի իրավասության ներքո: Հետևաբար, BIO-MM#34, BIO-MM#61 և BIO-MM#62-ը կպահանջվեն և կհավասարակշռեն նախագծի հետ կապված ժամանակավոր և մշտական ազդեցությունները ջրային աղբյուրների վրա և կապահովեն հետևողականություն՝ կիրառելի կարգավորող գործակալության պահանջումների հետ: Աղբյուրների հետ կապված գործակալությունների կողմից պահանջվելու դեպքում, կգործադրվի BIO-MM#47-ը՝ փոխհատուցման մեղմացում ապահովելու իրավասության ենթակա տարածքների ջրային աղբյուրների վրա ազդեցությունների համար:

Նախագծի շինարարությունը կարող է ժամանակավորապես և տեղական ազդեցություն ունենալ կենդանական աշխարհի տեղափոխման վրա, որը պայմանավորված է RSA-ի քաղաքային միջավայրով: BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, BIO-IAMF#6, BIO-IAMF#7, BIO-IAMF#8, BIO-IAMF#9, BIO-IAMF#11 և AQ-IAMF#1-ի գործադրումը նվազագույնի կհասցնի այս ազդեցությունները: Այնուամենայնիվ, ժամանակավոր շինարարական գործունեությունները, որոնք կարող են անբարենպաստ կերպով ազդել վայրի բնության շարժման վրա, դեռևս տեղի կունենան հայտնի կենդանական աշխարհի շարժման միջանցքներում (օրինակ՝ Los Angeles գետը և ջրհեղեղը կարգավորող ջրուղիները): Հետևաբար, BIO-MM#37 մեղմացման միջոցառումը կպահանջվի ազդեցությունների առավել նվազեցման համար: Բացի այդ, ոչ մի մշտական խոչընդոտ չի տեղադրվի կենդանական աշխարհի որևէ շարժման համար նշանակված միջանցքներում: Քանի որ HSR Կառուցման այլընտրանքը չի դնի մշտական խոչընդոտներ կենդանական աշխարհի տեղաշարժի համար հայտնի միջանցքներում և կունենա տարածաշրջանային քիչ կամ ոչ մի ազդեցություն, և խիստ զարգացած քաղաքային դրվածքի շնորհիվ, կլինեն նվազագույն մշտական շինարարական ազդեցություններ կենդանական աշխարհի շարժման վրա:

Նախագծի կառուցումը կհանգեցնի ուղղակի և անուղղակի ազդեցությունների՝ տեղական օրենքների ներքո պաշտպանված ծառերի վրա: Այնուամենայնիվ, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի հանգեցնի հատուկ կարգավիճակի բնական համայնքի մաս հանդիսացող պաշտպանված ծառախմբերի կամ ծառերի հեռացման, և հազվադեպ արժեքավոր ծառերի կամ կենսաբանական նշանակություն ունեցող ծառերի վրա ազդեցություններ չեն ակնկալվում: Այնուամենայնիվ, հանրային անցումային օրինական իրավունքի տարածքի շրջանակներում ծառերի վրա ազդեցությունը կարող է փոխհատուցում պահանջել տեղական քաղաքականությունների և օրենքների համաձայն: Հետևաբար, կգործադրվեն BIO-MM#35 մեղմացման միջոցառումը և նմանատիպ տեղական հատկորոշված ընթացակարգեր, որոնք կապված են նման ծառերի հարդարման կամ հեռացման հետ:

Շահագործումներ

Նախագծի շահագործման փուլում, հարավային դեղնավուն ծաղիկներով «տարպանտ» բույսի համար հավանորեն հարմար կենսամիջավայրը կարող է ենթարկվել խանգարման և ոչ բնիկ բույսերի տեսակների տարածման կամ ներմուծման՝ նախագծի պահպանման գործունեությունների ընթացքում: BIO-IAMF#4 և BIO-IAMF#5-ի ընդգրկումով, կիրառելի խուսափողական միջոցառումներ կգործադրվեն՝ խուսափելու հնարավոր անուղղակի ազդեցություններից հարակից տարածքներում, կամ նվազեցնելու դրանք, ներառյալ՝ կիրառելի մաշման վերահսկողության միջոցառումները:

Կենդանական աշխարհի հատուկ կարգավիճակի տեսակներ, մասնավորապես պաշտպանված չղջիկների և թռչնազգիների տեսակներ, կարող են ենթարկվել ուղղակի և անուղղակի շահագործման և պահպանման ազդեցությունների (օրինակ՝ բուսականության

հարդարում/հեռացում, կառուցվածքների պահպանման աշխատանքներ չղջիկների թխսավայրերում կամ նրանց մոտակայքում, փոշի, քամի, աղմուկ, լուսավորություն և թրթռացում): Կգործադրվեն երկու հատուկ մեղմացման միջոցառումներ, որոնք վերաբերում են թռչնատեսակների, երբ բուսականության հեռացման կամ հարդարման, կամ ծանր սարքավորումների օգտագործման հետ կապված գործունեություններ պահանջվեն թռչունների և գիշակեր թռչունների բազմացման եղանակներում՝ BIO-MM#14 և BIO-MM#15: Չղջիկների տեսակներին վերաբերող երեք հատուկ մեղմացման միջոցառումների գործադրումը կպահանջվի, երբ կամուրջի/ջրուղու աշխատանքների, կամ այդպիսի տարածքների հարակից պահպանման աշխատանքներ են անհրաժեշտ ծանր սարքավորումների օգտագործմամբ՝ BIO-MM#25, BIO-MM#26 և BIO-MM#27: Կա նաև մահացությունների աճի ներուժ՝ փոխադրամիջոցների հարվածներից: Այնուամենայնիվ, ներկայումս առկա երկաթուղային միջանցքին հարակից կենսամիջավայրեր զբաղեցնող կենդանական աշխարհի մեծ մասը, ամենայն հավանականությամբ, կընտելանա հաճախակի քամու, աղմուկի, թրթռանքի և այլ անուղղակի ազդեցությունների հետ, որոնք կապված են քաղաքային դրվածքի և առկա երկաթուղային համակարգի շահագործումների հետ: BIO-IAMF#12-ը կսահմանափակի թռչունների հարվածի ներուժը՝ երաշխավորելով HSR վերգետնյա էլեկտրալարերի համակարգի, ծողերի և նախագծային այլ կառույցների անվտանգ լինելը թռչունների և գիշակեր թռչունների համար, համաձայն Թռչնային էլեկտրալարերի փոխներգործության հանձնաժողովի (Avian Powerline Interaction Committee) կողմից հրապարակված կիրառելի ցուցումների, ներառյալ՝ Իշխանության Թռչունների էլեկտրահարումից խուսափման կազմաձևման աշխատանքային խմբի (Bird Electrocution Avoidance Configuration Working Group) կողմից կատարված հանձնարարությունները:

Առաջարկվող HSR ենթակառուցվածքին մերձակա չլինելով հանդերձ, Կենդանական աշխարհի RSA-ում գտնվող հատուկ կարգավիճակի բնական համայնքները կարող են ենթարկվել շահագործման և պահպանման ազդեցությունների (օրինակ՝ ավելացած փոշու, քամու, աղմուկի, լուսավորության, թրթռացման, և ոչ բնիկ բուսական տեսակների տարածման կամ ներմուծման): Նման հազվադեպ և մեկուսացված ազդեցությունները էականորեն չեն փոխի առկա վիճակը, որն արդեն իսկ խիստ խանգարված է (օրինակ՝ գնացքները, ավտոմեքենաները, աղբը և քաղաքային հոսքը): Որտեղ կարելի է, BIO-IAMF#4 և BIO-IAMF#5-ի ընդգրկումը նվազագույնի կհասցնի և ազդեցություններից կխուսափեցնի: Այնուամենայնիվ, Los Angeles գետի և Verdugo գետահունի շրջակայքում գտնվող գետեզերքային և ջրառատ հողամասերի համայնքներին հարակից գետինների խանգարման հետ կապված պահպանման գործունեությունները կարող են ներմուծել կամ տարածել հարձակունակ և ոչ բնիկ բույսերի տեսակներ, որոնք կարող են բացասական ազդեցություն ունենալ (օրինակ՝ բնիկ բույսերի կողմից ծածկույթի նվազում, ջրի և արևի լույսի համար մրցակցության բարձրացում) հարակից հատուկ կարգավիճակի բնական համայնքների վրա: Հետևաբար, կպահանջվի BIO-MM#55-ը:

Ջրառատ հողամասերը և ուրիշ ջրային աղբյուրներ՝ Ջրային RSA-ի տարածքում կարող են ենթարկվել շահագործման և պահպանական անուղղակի ազդեցությունների, ներառյալ՝ փոշու ավելացման և ոչ բնիկ բույսերի տարածման կամ ներմուծման: Այնուամենայնիվ, այդպիսի ազդեցությունները էականորեն չեն փոխի նախագծի մերձակայքում այլ փոխադրամիջոցների և գնացքների շահագործման հետևանքով փոշու նստվածքի ներկայիս մակարդակները: HSR կառուցման ընտրանքի հետ կապված շահագործման և պահպանման գործունեությունները ներառում են ջրային աղբյուրների մեջ տեղակայված երկաթուղային և օժանդակ շինությունների պարբերական ստուգումներ, կառույցների ոչ հաճախակի սպասարկում (օրինակ՝ քարափների նորոգում և մուտքի ճանապարհների պահպանում), ինչպես նաև ջրային աղբյուրների ներսում տեղակայված կառուցվածքների մերձակայքից հեռացումը նստվածքների և բուսականության, որոնք կարող են ժամանակավորապես փոխել ջրահեռացման ձևերը նշված գործունեությունների տարածքում: Այս գործունեությունները կարող են նաև փոխել հոսանքն ի վար վազող ջրերը օգտագործելով մակերեսի ջրերի շեղումներ և ջրագրիչ սարքավորումներ, ինչպես նաև նստվածքների և բուսականության վերացման միջոցով: Ջրագրկում կամ ջրերի շեղում պահանջող որևէ պահպանման գործունեություն կպահանջի գործադրումը մեղմացման BIO-MM#62 և BIO-MM#34 միջոցառումների՝ ազդեցությունը նվազեցնելու և աղբյուրների գործակալության կիրառելի

պահանջումներին ենթարկվելը երաշխավորելու համար, ինչը առավել ևս նվազագույնի կհասցնի և կխուսափեցնի ազդեցությունները ջրային աղբյուրների վրա:

Պահպանման գործունեությունները, որոնք առնչվում են HSR Կառուցման այլընտրանքին, կարող են հանգեցնել կենդանական աշխարհի շարժման քաղաքային ձևերի ժամանակավոր, տեղայնացված խանգարման: Այսպիսի ազդեցությունները կլինեն կարճատև և չեն հանգեցնի առկա կենսաբանական պայմանների էական փոփոխությունների խիստ զարգացած քաղաքային դրվածքում: BIO-IAMF#4 և BIO-IAMF#5-ի ընդգրկումով, կնվազեցվեն նախագծի շահագործումից և սովորական պահպանման գործունեություններից կենդանական աշխարհի շարժումների վրա ժամանակավոր ազդեցությունները: Չնայած պահպանման գործունեությունները կարող են ժամանակավորապես և տեղական ազդեցություն ունենալ կենդանական աշխարհի շարժման վրա, որևէ մշտական պատենշ չի տեղադրվի նշանակված կենդանական աշխարհի շարժման միջանցքներում: RSA-ներում գտնվող կենդանական աշխարհի տեսակները ընտելացել են խիստ զարգացած քաղաքային դրվածքին և HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը էականորեն չի փոխի կենդանական աշխարհի շարժման ձևերը:

Թեև նախագծի պահպանման գործունեությունները և շահագործումը կարող են ազդել տեղական օրենքներով ծածկված ծառերի վրա՝ ուղղակի հարդարման և անուղղակի խանգարումների միջոցով, հաշվի առնելով պահպանվող ծառերի և երկաթուղու անցումային օրինական իրավունքի տարածքի միջև տարածական տարանջատումը, ինչպես նաև մշակված և խիստ խանգարված դրվածքը, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի ակնկալվում, որ մշտական անբարենպաստ ազդեցություն կունենա պաշտպանված ծառերի վրա:

S.9.2.7 Ջրաբաշխում և ջրային աղբյուրներ

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ կապված շինարարական գործունեությունները, ինչպիսիք են հատող ուղիների տարանջատումն ու արտափորումը, կարող են փոփոխել ջրահեռացման առկա ձևերը և վերաուղղորդել փոթորկաջրերի հոսքը: Հողը կիստացվի գետնին խանգարող գործողությունների ընթացքում, ինչը կհանգեցնի ներծծման նվազմանը և փոթորկաջրի հոսքի ծավալի և արագության մեծացմանը, ինչը կարող է գերազանցել փոթորիկների դեպքերի ընթացքում փոթորկաջրերի հոսքը: Գործադրումովը HYD-IAMF#3, HMW-IAMF#8, BIO-IAMF#11 և GEO-IAMF#1-ի, ինչը կպահանջի գործադրումը շինարարության լավագույն կառավարման գործելակերպերի (BMP) և կսահմանափակի աշխատանքը մակերեսի ջրերում, շինարարության ընթացքում ոչ մի ժամանակավոր ազդեցություն չի առաջանա ջրահեռացման ձևերում, փոթորկաջրերի հոսքում կամ ջրաբաշխական կարողությունում:

HSR Կառուցային այլընտրանքը կբարձրացնի անանցանելի մակերեսային տարածքը, կփոխի ջրահեռացման ձևերը և կվեժացնի փոթորկաջրերի հոսքը: Գործադրումը HYD-IAMF#1 և HYD-IAMF#2-ի, ինչը կպահանջի գործադրումը կառուցումից հետո BMP-ների (ներառյալ՝ հոսքի թուլացման համար նախատեսվածները) և ենթարկվելը Աղտոտիչների արտահոսման վերացման ազգային համակարգի (National Pollutant Discharge Elimination System) արտոնություններին, շինարարությունից չեն առաջանա ջրահեռացման ձևերին, փոթորկաջրերի հոսքի կամ ջրաբաշխական կարողության վերաբերող մշտական հետևանքներ:

Շինարարական գործունեությունները կավելացնեն մտահոգիչ աղտոտիչները փոթորկաջրերի հոսքում: Բացի այդ, մակերեսի ջրերի ջրագերծումը կամ շեղումը և ջրագերծման գործունեությունների ընթացքում ստորերկրյա ջրերի արտահոսումը կարող են աղտոտիչներ ներմուծել մակերեսի ջրերում: HYD-IAMF#3, HMW-IAMF#1, HMW-IAMF#6, HMW-IAMF#7, HMW-IAMF#8, BIO-IAMF#9, BIO-IAMF#11 և GEO-IAMF#1-ը կնվազեցնեն մակերեսի ջրերի վրա ժամանակավոր ազդեցությունները: Բացի այդ, BIO-MM#62 մեղմացման միջոցառումը նվազագույնի կհասցնի ջրի որակի ազդեցությունները՝ Իշխանությունից պահանջելով պատրաստել ջրագերծման մի ծրագիր կանոնակարգող գործակալությունների կողմից վերանայման և վավերացման համար՝ շինարարության ջրագերծում կամ ջրերի շեղում պահանջող աշխատանքի համար, երբ առկա է բաց կամ հոսող ջուր:

HSR Կառուցային այլընտրանքի կառուցումը կբարձրացնի անանցանելի մակերեսային տարածքը և աղտոտիչները փոթորկաջրերի հոսքում: Գործադրումովը HYD-IAMF#1-ի, ինչը կպահանջի գործադրումը կառուցումից հետո BMP-ների՝ փոթորկաջրերում աղտոտիչները նվազագույնի հասցնելու համար, ինչպես նաև ենթարկվելը Աղտոտիչների արտահոսման վերացման ազգային համակարգի արտոնություններին, շինարարությունից չեն առաջանա մակերեսի ջրի որակին վերաբերող մշտական հետևանքներ:

Ստորերկրյա ջրագերծումը, հատկապես ստորգետնյա հատվածների շինարարության ընթացքում, կարող է նվազեցնել ստորերկրյա ջրերի մակարդակը և զորաշարժի ենթարկել աղտոտիչների թեթև մասնիկները: Աղտոտված ստորերկրյա ջրերը կարող են հանդիպել Ապականված տեղանքի տարածքից աղտոտված ստորերկրյա ջրեր հանելու համար օգտագործվող երեք հորերի հեռացման և փոխարինման ժամանակ, ինչպես ցույց է տրված սույն EIR/EIS 3.4-րդ Հատորում ներկայացված կենցաղսպասարկման ծրագրերում, և ինչպես հետագայում քննարկվում է Impact HMW #3 Ազդեցության 3.10 Բաժնի ներքո՝ Վտանգավոր կյուվեր և թափոններ, երկու ջրհորներ կպահանջեն փոխարինում (V05 և V06) (Իշխանություն 2021 թ.): Հետևաբար, այս վերլուծության նպատակների համար պահպանողականորեն ենթադրվում էր, որ ստորգետնյա հատվածների շինարարությունը կարող է հանդիպել ստորերկրյա ջրերի: Բացի այդ, շինարարական գործունեությունները կարող են նվազեցնել ներթափանցումը և մտահոգիչ աղտոտիչներ ավելացնել ստորերկրյա ջրերին: GEO-IAMF#1 և HYD-IAMF#3-ը կնվազեցնեն շինարարության ընթացքում ստորերկրյա ջրերի վրա հնարավոր ժամանակավոր ազդեցությունները: Ավելին, HMW-IAMF#1-ը կգործադրվի որպես HSR Կառուցման այլընտրանքի մաս և կխուսափի կամ նվազագույնի կհասցնի ստորերկրյա ջրերի որակի հնարավոր հետևանքները, որոնք կապված են San Fernando հովտի ստորերկրյա ջրավազանի Ապականված տեղանքի մոտ շինարարության հետ, քանի որ HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունից տուժած գույքերը հետաքննված և ուղղված կլինեն մինչև շինարարությունը: HMW-IAMF#11-ը նաև Իշխանությունից կպահանջի շարունակական համակարգում համապատասխան շահագրգիռ կողմերի հետ՝ վերանայելու արտոնագրային պահանջումները, ինչպես նաև նախագծի կառուցվածքն ու շինարարության մեթոդները՝ արտահանման հորերի և օժանդակ ենթակառուցվածքների առաջարկվող փոփոխությունների համար: Շահագրգիռ կողմերի ընթացիկ համակարգումը կապահովի, որ քաղաքապետական ջրապաշարները և Ապականված տեղանքի մաքրման միջոցների արդյունավետությունը չխաթարվեն HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության և շահագործման արդյունքում: Այսուհանդերձ, նույնիսկ այս IAMF-ների գործադրումով, դեռևս առկա կլինեն ազդեցություններ ստորերկրյա ջրերի մակարդակների և ստորգետնյա հատվածների շինարարության ընթացքում որակի վրա՝ ստորերկրյա ջրերի պաշարները եականորեն խարխլելու և ստորերկրյա ջրերի լիցքավորումը եականորեն խանգարելու պատճառով: Հետևաբար, HWR-MM#1 մեղմացման միջոցառումը կգործադրվի՝ նվազեցնելու ստորերկրյա ջրերի մակարդակների և որակի վրա ազդեցությունները, ներառյալ՝ շինարարական մեթոդները, որոնք նվազեցնում են ստորգետնյա հատվածների ստորերկրյա ջրերի ներհոսքը, նրանց անջրանցիկ դարձվելը և քննությունները, ինչպես նաև ստորերկրյա ջրերի վերահսկողությունը:

HSR Կառուցային այլընտրանքի կառուցումը կբարձրացնի անանցանելի մակերեսային տարածքը, ինչը կնվազեցնի ներթափանցումը: Այսուհանդերձ, ներթափանցման այս նվազեցումը աննշան կլինի, համեմատած ստորերկրյա ջրերի ավազանների հետ: HSR Կառուցման այլընտրանքը նույնպես կավելացնի մտահոգիչ աղտոտիչները, որոնք կարող են ներթափանցել ստորերկրյա ջրեր: Գործադրումովը HYD-IAMF#1-ի, ինչը կպահանջի գործադրումը կառուցումից հետո BMP-ների՝ նվազագույնի հասցնելու համար փոթորկաջրերում աղտոտիչները, որոնք կարող են ներթափանցել ստորերկրյա ջրեր, շինարարությունից չեն առաջանա ստորերկրյա ջրերի որակին կամ քանակին վերաբերող մշտական հետևանքներ: HSR Կառուցման այլընտրանքը տեղի կունենա Արտակարգ իրավիճակների կառավարման դաշնային գործակալության (Federal Emergency Management Agency) նշանակած տարածքներում կան նրանց վրա և կարող է ժամանակավորապես կասեցնել կամ վերողողորդել ջրհեղեղային հոսքերը, որոնք ունեն ներուժը մեծացնելու ջրհեղեղային բարձրությունները, վերասահմանելու ջրհեղեղային վտանգի տարածքները և ջրհեղեղներ պատճառելու տարածքներում, որոնք անցյալ 100 տարիներում ենթակա չեն եղել ջրհեղեղային վտանգի: Բացի այդ, շինարարները կարող են ենթակա դառնալ ջրհեղեղների

հետ կապ ունեցող հնարավոր վտանգների: Այսուհանդերձ, գործադրումովը HYD-IAMF#3-ի, ինչը կպահանջի ջրհեղեղից պաշտպանության միջոցառումներ՝ նվազագույնի հասցնելու ազդեցությունները 100-ամյա ջրհեղեղադաշտերի ջրային մակերեսի բարձրացումների, ինչպես նաև ենթարկվելը այն պահանջմունքներին, որոնք սահմանվել են ԱՄՆ 11988 Գործադիր հրամանում (U.S. Executive Order 11988) և Արտակարգ իրավիճակների կառավարման դաշնային գործակալության կանոնակարգերում, շինարարությունից մշտական հետևանքներ չեն առաջանա նշանակված ջրհեղեղադաշտերի համար:

HSR կառուցման այլընտրանքը նոր կառույցներ կտեղադրի 100-ամյա ջրհեղեղադաշտում, ինչը մշտապես կփոխի ջրհեղեղադաշտի բարձրությունները: Այսուհանդերձ, HYD-IAMF#2-ի կպահանջի ջրհեղեղից պաշտպանության միջոցառումներ, որոնք նվազագույնի կհասցնեն հետևանքները 100-ամյա ջրհեղեղադաշտերի ջրային մակերեսի բարձրացումների, ինչպես նաև ենթարկվելը այն պահանջմունքներին, որոնք սահմանվել են ԱՄՆ 11988 Նախագահական գործադիր հրամանում (U.S. Presidential Executive Order 11988) և Արտակարգ իրավիճակների կառավարման դաշնային գործակալության կանոնակարգերում: Հետևաբար, շինարարությունից մշտական հետևանքներ չեն առաջանա նշանակված ջրհեղեղադաշտերի համար:

Ծրագիրը կպահանջի USACE-ի վերանայումը 408 Բաժնի ներքո, որտեղ HSR Կառուցման այլընտրանքը կփոխի կամ կկերպավորի որևէ դաշնային ջրհեղեղի հսկողության շինություն, ապահովելու նրա օգտակարության վնասված չլինելը: Los Angeles գետը, Burbank-ի արևմտյան ջրանցքը և Verdugo գետահունը ներկայացնում են USACE-ի տարածքներ, որոնք կանոնակարգվում են 1899 թ. Գետերի և նավահանգիստների մասին օրենք-ի 14-րդ Բաժնի ներքո, ինչպես այն բարեփոխվել և դասակարգվել է 33 U.S.C. § 408-ում (408-րդ Բաժին) և որոնք կփոխվեն կամ կկերպավորվեն HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության ընթացքում: Նախագծման փուլում է՝ իշխանությունից կպահանջվի Լոս Անջելես վարչաշրջանի հեղեղումների դեմ պայքարի շրջանի և USACE-ի հետ համակարգել 408-րդ Բաժնի ձեռքբերումը՝ այդ տարածքների վերանայման համար: 408-րդ Բաժինը նախատեսում է, որ USACE-ն կարող է թույլտվություն տրամադրել մեկ այլ կողմի՝ փոփոխելու USACE-ի հեղեղումների հսկողության շինությունը՝ որոշելուց հետո, որ առաջարկվող փոփոխությունը չի վնասի հանրության շահերին և չի խաթարի շինության օգտակարությունը: Մարմինը պարտավորվում է 2010 թ. Նոյեմբերին FRA-ի, Իշխանության, USACE-ի և USEPA-ի միջև ստորագրված Փոխըմբռնման հուշագրի (NEPA-404-408) համաձայն, որը պահանջում է վաղ խորհրդակցություն USACE-ի հետ, վերանայման համապատասխան մակարդակ հաստատելու և նախնական 408 որոշում ներկայացնելու այն մասին, թե արդյո՞ք հավանական է, որ թույլտվություն տրվի հեղեղումների դեմ պայքարի ենթակա դաշնային շինությունների փոփոխություններին կամ կերպավորություններին: Այս խորհրդակցությունը շարունակական է:

Ճահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումներն ու պահպանումը կմեծացնեն մտահոգիչ աղտոտիչների արտադրությունը, հատկապես գնացքների արգելակումներից: Գործադրումովը HYD-IAMF#1, HMW-IAMF#9 և HMW-IAMF#10-ի, որոնք կպահանջեն գործադրումը շահագործման BMP-ների՝ փոթորկաշրտերի մշակման և մտահոգիչ աղտոտիչների վերացման, ինչպես նաև Աղտոտիչների արտահոսման վերացման ազգային համակարգի կիրառելի արտոնություններին ենթարկվելու համար, շինարարությունից չեն առաջանա մակերեսի ջրի որակին վերաբերող մշտական հետևանքներ:

Ինչպես 3.10 Վտանգավոր նյութեր և թափոններ բաժնում ևս քննարկվել է, նախագիծը գտնվում է Սան Սան Բեռնանդո հովտի ստորերկրյա ջրավազանի ապականված տեղանքի 1, 2 և 4 տարածքներում, ինչը պարունակում է բազմաթիվ վտանգավոր թափոնների վայրեր, որոնք նպաստել են ստորերկրյա ջրերի աղտոտմանը (Nkar 3.10-4, ID համարներ 62, 79, 88, 114, 144, 174, 203 և 210. յուրաքանչյուր վայրի նկարագրության համար տեսնել 3.10-A Հավելվածը): Սան Բեռնանդո հովտի ստորերկրյա ջրավազանի ապականված տեղանքը ներկայումս ուղղվում է USEPA-ի կողմից: Ուղղումը ներառում է արդյունահանման հորեր և խողովակաշարեր, որոնք ստորերկրյա ջրերը արդյունահանում և հասցնում են Burbank և Glendale քաղաքների մշակման կայանին: Մշակման կայանը հեռացնում է ստորերկրյա ջրերի

աղտոտիչները՝ Կալիֆորնիայի Առողջապահական ծառայությունների բաժնի հաստատած խմելի ջրի չափանիշների համաձայն, խմելի ջուր ապահովելու համար Burbank-ի տարածքում:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումն ու պահպանումը Էականորեն չեն սպառի ստորերկրյա ջրերի ծավալները՝ համեմատած առկա վիճակների հետ, քանի որ նախագիծը չի ներառի ստորերկրյա ջրերի արտահանում: HSR Կառուցման այլընտրանքը անբարենպաստ ազդեցություն չի ունենա Burbank քաղաքի ստորերկրյա ջրերի ծավալների վրա, քանի որ Burbank օդանավակայանի կայարանը սպասարկելու համար նախատեսված ջրի պահանջարկը կլինի նվազ քան նույն տարածքներում ներկայիս օգտագործումը: Ավելին, HSR Կառուցման այլընտրանքը անբարենպաստ ազդեցություն չի ունենա Los Angeles քաղաքի ստորերկրյա ջրերի ծավալների վրա, քանի որ LAUS-ը սպասարկելու պահանջարկը ներկայացնում է մի փոքր կոտորակը տրամադրելի ընդհանուր պաշարի: Շահագործման և պահպանման գործունեությունները կարող են աղտոտիչներ ներմուծել փոթորկաջրերում, որոնք կարող են ստորերկրյա ջրեր ներթափանցել: Գործադրումովը HYD-IAMF#1 և PUE-MM#1-ի, որոնք ներառում են գործադրումը շահագործման BMP-ների՝ փոթորկաջրերի մշակման և մտահոգիչ աղտոտիչների վերացման համար, նախքան նրանց հասնելը ստորերկրյա ջրերին և պատրաստությունը Ջրային պաշարի գնահատման, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում չեն առաջանա ստորերկրյա ջրերի որակային կամ քանակային հետևանքներ:

Շահագործումներն ու պահպանումը հետևանքներ չեն ունենա ցամաքուրդային ձևերի, փոթորկաջրերի հոսքի, ջրաբաշխական կարողության կամ ջրհեղեղադաշտերի վրա: Գործադրումովը IAMF-ների, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում հետևանքներ չեն առաջանա աղտոտիչների արձակումից կամ հեղեղներից:

S.9.2.8 Երկրաբանություն, հող, երկրաշարժային ակտիվություն և բրածոյագիտական աղբյուրներ

Երկրաբանական վտանգներ (օրինակ՝ հողային նստում և ընդարձակվող հողեր), առաջնային երկրաշարժային վտանգներ (օրինակ՝ հողի երկրաշարժային տեղաշարժ), երկրորդային երկրաշարժային վտանգներ (օրինակ՝ հեղուկացում և կողային տարածում), երկրաբանական աղբյուրներ (օրինակ՝ հանքային աղբյուրներ և բրածո վառելիքի պաշարներ), և բրածոյագիտական աղբյուրներ կարող են ազդել HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունից և/կամ շահագործումից, կամ ազդել նրանց վրա: Որպես այդպիսին, շինարարական և/կամ շահագործման գործունեությունները կարող են ազդեցություններ առաջացնել: Այնուամենայնիվ, այս բոլոր ազդեցություններից արդյունավետորեն կխուսափվեն կամ նվազագույնի կհասցվեն IAMF-ների միջոցով, ինչպիսիք են երկրաշարժային նախագծման վերջին չափանիշներին ենթարկվելը և երկրաշարժի դեպքում HSR համակարգի շահագործման դադարեցումը: Թեև մի շարք վտանգներից, ինչպիսիք են հողի երկրաշարժային ցնցումը, չի կարելի լիովին խուսափել, նախագծի ձևավորումը և նախագծի առանձնահատկությունները չեն բարձրացնի ուղևորների, աշխատողների կամ ընդհանուր հանրության համար այդ վտանգների վտանգը:

Շինարարություն

Երկրաբանական վտանգներ (օրինակ՝ հողային նստում և ընդարձակվող հողեր), առաջնային երկրաշարժային վտանգներ (օրինակ՝ հողի երկրաշարժային տեղաշարժ), երկրորդային երկրաշարժային վտանգներ (օրինակ՝ հեղուկացման և կողային տարածում), երկրաբանական աղբյուրներ (օրինակ՝ հանքային աղբյուրներ և բրածո վառելիքի պաշարներ), և բրածոյագիտական աղբյուրներ կարող են ազդել HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունից, կամ ազդել նրանց վրա: Բոլոր այս ազդեցություններից հնարավոր կլինի արդյունավետորեն խուսափել կամ դրանք նվազագույնի հասցնել IAMF-ների միջոցով: Չնայած մի շարք վտանգներից, ինչպիսիք են հողի երկրաշարժային ցնցումը, չի կարելի լիովին խուսափել, նախագծի ձևավորումը և նախագծի առանձնահատկությունները չեն բարձրացնի ուղևորների, աշխատողների կամ ընդհանուր հանրության համար այդ վտանգների վտանգը:

HSR Կառուցային այլընտրանքի կառուցման ընթացքում գետնին խանգարող գործունեություններից բուսական ծածկի փոփոխությունները կարող են անպաշտպան

մնացած հողերը ենթարկել հովի և ջրի մաշեցնող ուժերին: Այսուհանդերձ, զուգահեռագծերը գտնվում են քաղաքային այնպիսի տարածքում, որտեղ գյուղատնտեսական կամ մշակելի հողատարածք չկա: GEO-IAMF#1, GEO-IAMF#10 և HYD-IAMF#3-ը կխուսափեն հողի էական մաշումից կամ մակերեսային հողի կորստից: HSR Կառուցման այլընտրանքի մշակումը կներառի որդեգրումը BMP-ների, ներառյալ՝ տարածքների նորից բուսականությամբ և երկրատեսքստիլներով ծածկումը, քարակույտերի և փոքրիկ ամբարտակների օգտագործման կողքին:

HSR Կառուցման այլընտրանքը չի ստեղծի կամ չի սաստկացնի գոյություն ունեցող վտանգները՝ կապված սողանքների առաջվող ցամաքային նստումի կամ լանջի ճախողման հետ, ինչը կարող է հանգեցնել մարդկանց վնասվածքի կամ գույքի վնասման: GEO-IAMF#1-ը լուծում է նստումի առկա հնարավորությունը՝ շինարարությունից առաջ կամ նրա ընթացքում նախագծման և կառուցման գործընթացների գործադրումով: Շինարարության ընթացքում լանջերի՝ ուրիշ տեղերից բերված հողերով հարթեցման վտանգները կլուծվեն GEO-IAMF#10-ի գործադրման միջոցով: Բացի այդ, թեև զուգահեռագծերի ներսում կարող են գոյություն ունենալ հողերի վատ պայմաններ, ներառյալ՝ ընդարձակվող, քայքայիչ, փլուզվող կամ մաշելի հողերը, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի խորացնի այդ առկա պայմանները կամ վտանգները, որոնք առաջ են բերվում այն պայմաններից, որոնք կարող են հանգեցնել մարդկանց վնասվածքի կամ գույքի վնասի:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության ընթացքում, GEO-IAMF#10-ը կլուծի վտանգի գործոնները, որոնք առաջվում են դժվար արտափորումների վիճակների, ինչպիսին են կարծր հողաշերտերը կամ ներկայությունը խճաքարերի կամ ժայռաբեկորների:

HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը չի մեծացնի մարդկանց կամ կառույցները երկրաշարժային վտանգների հնարավոր ազդեցություններին ենթարկելու վտանգը, ներառյալ՝ մակերեսի վթարային բեկվածքը, հեղուկացումը, ամբարտակի անբավարարությունը կամ հողի երկրաշարժային տեղաշարժը, առկա մակարդակից դուրս: GEO-IAMF#1, GEO-IAMF#6, GEO-IAMF#7 և GEO-IAMF#10-ի գործադրումը շինարարությունից առաջ և նրա ընթացքում կնվազեցնի երկրաշարժային վտանգների հնարավոր հետևանքները:

HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը կարող է ժամանակավորապես նվազեցնել մատչելիությունը գոտեվորված հանքային աղբյուրների, ինչպես նաև մատչելիությունը զուգահեռագծերի հարևանությամբ առկա հանքարդյունաբերական շինությունների: Այսուհանդերձ, GEO-IAMF#1-ի գործադրման միջոցով նախքան շինարարությունը, կապալառու կատարաստի CMP, անդրադառնալով, թե ինչպես է շինարարությունը նվազագույնի հասցնելու կամ խուսափելու առկա կամ ապագա հանքավայրերի մատչելիության հետ կապված հետևանքներից: Բացի այդ, SS-IAMF#4-ի համաձայն, կապալառու կզնահատի պատմական և/կամ լքված հանքերը, որոշելու համար, որ արդյո՞ք պահանջվում է հանքային ավելցուկների մաքրում կամ կայունացում:

HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը կարող է դեմ առնել հնարավոր ենթամակերեսային զագերի, եթե ստորգետնյա բաղադրամասերից որևէ մեկը առաջարկված լինի նավթահանքերում, RSA-ի հարավային բաժնում, ներկայացնելով անվտանգության վտանգ աշխատողներին և ուրիշ շրջակա մարդկանց: GEO-IAMF#3 և SS-IAMF#4-ի գործադրումը կխուսափի մեծացնելուց հետևանքները, որոնք կապ ունեն ակտիվ նավթի և գազի հորերի մոտ իրականացվող շինարարության արտադրողականության և անվտանգության հնարավոր կորստի հետ: Գործադրումով տիպական նախագծային և շինարարական պրոտոկոլների (տես GEO-IAMF#4), HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության ընթացքում գոտեվորված հանքային աղբյուրների մատչելիության հետ կապված հնարավոր խնդիրները չեն գերազանցի ներկայումս առկա խնդիրները:

HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը կընդգրկի գետնին խանգարող գործունեություններ, որոնք ունեն հնեաբանական աղբյուրների համար բարձր զգայնություն ներկայացնող երկրաբանական միավորներին ազդելու ներքո: GEO-IAMF#11, GEO-IAMF#12, GEO-IAMF#13, GEO-IAMF#14 և GEO-IAMF#15-ը ընդգրկում են հնեաբանական աղբյուրների կորստից խուսափելու նախատեսություններ այն տարածքներում, որոնք ունեն բարձր հնեաբանական զգայնություն:

Շահագործումներ

Շահագործումների ընթացքում, բուսական տարածքի կամ գետնի խանգարման հավելյալ փոփոխություններ չեն պատահի: Հետևաբար, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի սաստկացնի անպաշտպան հողերի մաշման ենթարկվածությունը:

GEO-IAMF#2 և GEO-IAMF#9-ը ներառում են արդյունավետ գործելակերպեր՝ լանջերի վերահսկման և նստումների վերահսկման միջոցով ընթացիկ նստվածքների և նստումների հետևանքները լուծելու համար, այնպես որ որևէ ցամաքային տեղաշարժ հնարավոր լինի դիմագրավել շահագործման ընթացքում երկաթգծի ամբողջականությունը վնասվելուց առաջ: Բացի այդ, թեև հողի վատ պայմանները, ներառյալ՝ ընդարձակվող, մաշող, փլուզվող կամ քայքայվող հողերը, կարող են առկա լինել միջանցքում, GEO-IAMF#1 և GEO-IAMF#10-ը կիրառվեն ուղևորների անձնական անվտանգության և HSR ենթակառուցվածքի վրա հնարավոր ազդեցություններից:

HSR Կառուցման այլընտրանքը չի ներառի գետնի խանգարում և հետևաբար չի պատճառի կամ չի սաստկացնի առկա հողի վատ պայմանները, ոչ էլ կստեղծի կամ կսաստկացնի դժվար արտափորման պայմանները կամ որևէ վտանգ, որը ներկայացնում է դժվար արտափորումը:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը չի մեծացնի մարդկանց կամ կառույցները երկրաշարժային վտանգների հնարավոր ազդեցություններին ենթարկելու վտանգը, ներառյալ՝ մակերեսի վթարային բեկվածքը, հեղուկացումը, ամբարտակի անբավարարությունը կամ հողի երկրաշարժային տեղաշարժը, առկա մակարդակից դուրս: GEO-IAMF#2, GEO-IAMF#6 և GEO-IAMF#8-ը նվազագույնի կհասցնեն HSR շահագործումների վրա հնարավոր ազդեցությունները մակերեսի վթարային բեկվածքի, երկրաշարժային բնույթով պայմանավորված գետնի ցնցումի, տեղաշարժերի և հեղուկացումի:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը չի ազդի հասանելիությանը գոտեվորված հանքային աղբյուրների կամ չի արգելի մատչելիությունը զուգահեռագծերի հարևանությամբ առկա հանքարդյունաբերական շինությունների: Բացի այդ, GEO-IAMF#3-ը նվազագույնի կհասցնի ազդեցությունները, որոնք կապված են շահագործումների ընթացքում մարդկանց և շինությունների դիմագրաված ենթամակերեսային գազերի հետ:

HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ կապված շահագործման գործունեությունները չեն անդրադառնա գետնի խանգարման երկրաբանական միավորներում, որոնք զգայուն են հնեաբանական աղբյուրների նկատմամբ: Հետևաբար, շահագործումը չի ազդի նշանակալի հնեաբանական աղբյուրների:

S.9.2.9 Վտանգավոր կյուլթեր և թափոններ

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության ընթացքում վտանգավոր կյուլթերի տեղափոխումը, պահեստավորումը, օգտագործումը և հեռացումը, ինչպես նաև վտանգավոր թափոնների արտադրումը, պահեստավորումը կամ հեռացումը կարող են հանգեցնել վտանգավոր կյուլթերի կամ թափոնների ազատմանը: Գործադրումը HMW-IAMF#6, HMW-IAMF#7, HMW-IAMF#8 և HMW-IAMF#9-ի նվազագույնի կհասցնի ազդեցությունները վտանգավոր կյուլթեր և թափոնների ազատումից, երաշխավորելով որ վտանգավոր կյուլթերը և թափոնները մթերվեն և փոխադրվեն ենթարկվելով նահանգային և դաշնային կանոնակարգերի, հաշվի առնվեն վտանգավոր կյուլթերի պահեստավորման և գործածության BMP-ները, շինարարությունից առաջ հաստատվեն հեղուկային կյուլթերի թափման կանխարգելման ընթացակարգեր, և HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության ընթացքում գործածվող վտանգավոր կյուլթերի ողջ գույքացուցակը հասանելի լինի առաջին արձագանքողներին: Բացի այդ, HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կներառի փոխադրումը, պահեստավորումը և օգտագործումը վտանգավոր կյուլթերի կամ խառնուրդների դպրոցներից 0,25 մղոն հեռավորությամբ, առողջապահական և ապահովական վտանգ ուսանողների և աշխատողների համար՝ վտանգավոր կյուլթերի և թափոնների ազատման դեպքում: HMW-IAMF#6, HMW-IAMF#7 և HMW-IAMF#8-ը ներառում են միջոցառումներ՝ նվազեցնելու վտանգավոր արտանետումների հնարավորությունը որևէ դպրոցից 0,25 մղոն հեռավորությամբ, գործադրելով հեղուկների թափումը կանխարգելող

ծրագիր և վտանգավոր նյութերի և թափոնների ծրագիր, քանդան ծրագիր և հեղուկների թափումը կանխարգելող և ուղղող ծրագիր: Այնուամենայնիվ, այս IAMF-ները բոլորովին չեն խուսափի հնարավոր ազատումից: HMW-MM#1 մեղմացման միջոցառումը առավել ևս կսահմանափակի օգտագործումը չափազանց վտանգավոր նյութերի որևէ դպրոցից մինչև 0,25 մղոն հեռավորությամբ:

HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը կարող է առանց դիտավորության ազատել վտանգավոր նյութեր և թափոններ, որպես հետևանք պատահարների կամ հեղուկների թափման, որոնք կապ ունեն վտանգավոր նյութերի մթերման, փոխադրման, առաքման և օգտագործման հետ: HMW-IAMF#1, HMW-IAMF#3, HMW-IAMF#4, HMW-IAMF#5, HMW-IAMF#6, HMW-IAMF#7, HMW-IAMF#8, HMW-IAMF#9, HYD-IAMF#3 և GEO-IAMF#5-ի գործադրումով կնվազի հնարավորությունը առանց դիտավորության վտանգավոր նյութերի և թափոնների ազատման:

HSR կառուցման այլընտրանքի շինարարության ընթացքում խրամատման և գետնի այլ խանգարող գործունեությունները կարող են հանդիպել նախկինում չփաստագրված կամ անհայտ վտանգավոր նյութերի կամ աղտոտման կամ խանգարել նրանց: HMW-IAMF#4, HMW-IAMF#7 և HMW-IAMF#5-ի գործադրումը նվազագույնի կհասցնի աշխատողների կամ հանրության՝ վտանգավոր նյութերի ենթարկվելու կամ դրանց դեպի միջավայր ազատման հնարավորությունը որպես հետևանք առանց դիտավորության խանգարման կամ չփաստագրված աղտոտման:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը միջավայրային մտահոգության ներուժ ներկայացնող վայրերի վրա կամ մոտ կարող է աշխատողներին, հանրությունը կամ միջավայրը ենթարկել վտանգավոր նյութերի և թափոնների: Շինարարական աշխատանքները, ինչպիսիք են կառույցների քանդումը, հողը փորելը և հորատելը, կարող են նաև բարձրացնել ստորերկրյա ջրերի ուղղման շինություններին վնասելու կամ միջամտելու վտանգը, ինչպիսիք են հորերի, ջրմուղների կամ խողովակաշարերի արդյունահանման և հսկման աշխատանքները: HMW-IAMF#1, HMW-IAMF#3, HMW-IAMF#4, HMW-IAMF#6, HMW-IAMF#9 և GEO-IAMF#1-ի գործադրումը նվազագույնի կհասցնի ազդեցությունները, որոնք կապ ունեն այսպիսի վայրերում կամ նրանց մոտ կատարվող շինարարության հետ: Շինարարական աշխատանքները կհամակարգվեն տեղանքի ուղղման բոլոր ընթացիկ գործողությունների հետ՝ նվազեցնելով վնասների կամ ուղղման վայրի հսկման առնչվող հնարավոր հետևանքները, ինչպես՝ հողի պահպանման տարածքները:

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի հատուկ մտահոգիչ վայրը San Fernando հովտի ստորերկրյա ջրավազանի ապականված տեղանքն է, որը պարունակում է բազմաթիվ վտանգավոր թափոնների վայրեր, որոնք նպաստել են հողի, հողի գոլորշու և ստորերկրյա ջրերի աղտոտմանը, որոնք ներկայումս ուղղվում են USEPA-ի կողմից: HSR Կառուցման այլընտրանքը ազդեցություն կունենա յոթ արդյունահանման հորերի վրա, որոնք օգտագործվում են Ապականված տեղանքի աղտոտված ստորերկրյա ջրերը արտահանելու համար: Այս հորերից հինգը՝ (V01, V02, V03, V04 և V07) կլինեն տեղում պաշտպանված և նրանց գործառույթը չի խանգարվի: Երկու այլ հորեր կպահանջեն փոխարինում (V05 և V06) (Իշխանություն 2021 թ.): Իշխանությունը կհամակարգի այս հորերի փոխարինումը USEPA-ի, Los Angeles-ի շրջանային ջրերի որակի վերահսկման խորհրդի և այլ իրավասու գործակալությունների հետ, ինչպես պահանջվում է Համապարփակ միջավայրային արձագանքման, փոխհատուցման և պատասխանատվության օրենքով (42 U.S.C. § 9601 և այլն): Փոխարինված արդյունահանման հորերը կտեղադրվեն և կաշխատեն մինչև San Fernando հովտի Ապականված տեղանքի արդյունահանման հորերից որևէ մեկի հեռացումը, որպեսզի խուսափեն Ապականված տեղանքի ուղղման ընթացիկ ծրագրին վնասելուց: USEPA-ի Որոշումների արձանագրությունը San Fernando հովտի (Տարածք 1) Ապականված տեղանքի համար, թողարկված 1989 թվին. Երկրորդ համաձայնության հրամանագիրը San Fernando հովտի Ապականված տեղանքի համար, Burbank-ի գործարկելի միավոր. համաձայնության հրամանագիրը Glendale-ի գործարկելի միավորի համար, Զաղաքացիական գործողություն համար 99-00552 MRP (ANx). և Մաքրման և նվազեցման հրամանը համար 87-161, դեկտեմբերի 17, 1987 թվակիր, վերանայվել և ընդգրկվել են Վերջնական EIR/EIS-ում:

PEC-ի տարածքում ընթացող ուղղման որևէ գործողության խանգարում, ինչպես՝ San Fernando հովտի ստորերկրյա ջրավազանի Ապականված տեղանքը, կարող է մեծացնել աղտոտիչների արտանետման վտանգը կամ հանգեցնել մաքրման աշխատանքների ընդհատման. այսպիսով, PEC-ի հայտնի վայրերում շինարարությունը կպահանջի համակարգում կարգավորող գործակալությունների հետ՝ նախքան առաջընթացը: Նախաշինարարական աշխատանքները, ինչպես՝ I և II փուլերի ESA-ները, ըստ անհրաժեշտության, կիրականացվեն ճանապարհի իրավունքի ձեռքբերման փուլում, և համապատասխան ուղղումներ, ներառյալ աղտոտման հեռացումը, տեղում մշակումը, կամ հողի ծածկումը, կիրականացվեն ձեռքբերումից առաջ (HMW-IAMF#1): Ձեռք բերված գույքի փորձարկումը և համապատասխան ուղղումը նվազագույնի կհասցնեն PEC տեղանքների վրա կամ դրանց մոտակայքում կատարվող շինարարության հետևանքով հնարավոր ազդեցությունները: Շինարարական գործունեության ընթացքում, շինարարական անձնակազմերը կարող են բախվել հողի և հողի գոյորշու հետ, որոնք վրա ազդում են մնացորդային առաջնային աղտոտիչները, որոնք կարող են բացասաբար անդրադառնալ մաքրման համակարգի աշխատանքի և հանրային ջրապաշարի վրա: GEO-IAMF#1-ի գործադրությունը, առողջության և անվտանգության ծրագիր, որը կլինի Շինարարության կառավարման ծրագրի մաս, կպահանջի շաբաթական հսկողության պահանջներ և արձադրման համաձայնություններ՝ անձնակազմին II Փուլի միջավայրային տեղանքի գնահատում(ներ)ում հայտնաբերված մտահոգիչ բաղադրիչներին ենթարկելու համար: Բացի այդ, Իշխանությունը USEPA-ի, Los Angeles-ի շրջանային ջրի որակի վերահսկման խորհրդի և համապատասխան այլ շահագրգիռ կողմերի հետ շարունակական հիմունքներով կհամակարգի՝ վերանայելու թույլտվության պահանջները, ինչպես նաև նախագծի մշակման և շինարարության մեթոդները՝ արդյունահանման հորերի և օժանդակ ենթակառուցվածքի առաջարկվող փոփոխությունների համար, երաշխավորելու, որ քաղաքապետական ջրապաշարները և Ապականված տեղանքի մաքրման միջոցների արդյունավետությունը չեն խաթարվի HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության և շահագործման արդյունքում (HMW-IAMF#11):

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի առաջընթացին զուգընթաց, նախագծի վերաբերյալ ավելի շատ տեղեկատվություն կմշակվի քաղաքապետական ջրապաշարի համար օգտագործվող հորերի և/կամ այլ ենթակառուցվածքների հնարավոր փոխարինման կամ փոփոխման անհրաժեշտ թույլտվության և նախագծի մշակման և San Fernando հովտի ստորերկրյա ջրավազանում Ապականված տեղանքի ուղղման վերաբերյալ: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի առաջընթացին զուգընթաց, միջավայրային վերստուգումներ կարող են անհրաժեշտ լինել նկարագրված ազդեցությունները կամ մեղմացման փոփոխությունները լուծելու համար, CEQA/NEPA-ի պահանջները բավարարելու համար: Ինչպես նշվել է HMW-IAMF#11-ում, Իշխանությունը համապատասխան շահագրգիռ կողմերի հետ շարունակական հիմունքներով կհամակարգի՝ վերանայելու թույլտվության պահանջները, ինչպես նաև նախագծի մշակման և շինարարության մեթոդները՝ արդյունահանման հորերի և օժանդակ ենթակառուցվածքի առաջարկվող փոփոխությունների համար, երաշխավորելու, որ քաղաքապետական ջրապաշարները և Ապականված տեղանքի մաքրման միջոցների արդյունավետությունը չեն խաթարվի HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության և շահագործման արդյունքում: Իշխանությունը կհամակարգի համապատասխան շահագրգիռ կողմերի հետ այնպիսի հարցեր, ինչպիսիք են հաստատված ժամկետներում համակարգի անջատումների ապահովումը, նոր փոխարինող համակարգերի փորձարկմամբ գոյություն ունեցող համակարգերի շահագործումը և անհրաժեշտության դեպքում ստորերկրյա կամ մակերևութային ջրերի լրացուցիչ մատակարարումների ապահովումը: Բացի այդ, նայած արդյունահանման հորերի և օժանդակ ենթակառուցվածքների հնարավոր փոփոխությունների ծիրի, Իշխանությունը պետք է ուժի մեջ մտնող համաձայնագրեր կնքի USEPA-ի հետ՝ որպես Ապականված տեղանքի մաքրման ծրագրի պատասխանատու գործակալություն:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը PEC վայրերի վրա կամ մոտ կարող է աշխատողներին, հանրությունը կամ միջավայրը ենթարկել վտանգավոր նյութերի և թափոնների: HMW-IAMF#1, HMW-IAMF#3, HMW-IAMF#4, HMW-IAMF#6, HMW-IAMF#9 և GEO-IAMF#1-ը ներառում են միջոցառումներ, որոնք նվազագույնի կհասցնեն

ազդեցությունները, որոնք կապ ունեն այսպիսի վայրերում կամ նրանց մոտ կատարվող շինարարության հետ:

Ճանապարհների քանդումը, երկաթգծերի բարեփոխումը և շենքի կամ այլ կառուցվածքի այլ բաղադրիչների կամ բեկորների կազմալուծումը և հեռացումը կարող են պատահաբար ազատել կապարն ու ասբեստը՝ աշխատողներին և հանրությունը ենթարկելով վտանգավոր նյութերի և թափոնների քանդման ընթացքում՝ նախքան HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը: HMW-IAMF#1 և HMW-IAMF#5-ը ներառում են միջոցառումներ, որոնք երաշխավորում են անվտանգ քանդումը և հեռացումը վտանգավոր նյութերի և բեկորների, կանխարգելելով պատահական ազատումը կապարի և ասբեստի:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը ակտիվ կամ փակ աղբավայրերի և նավթի ու գազի հորերի վրա կամ մոտ կարող է մեծացնել հանրության կամ աշխատողների՝ վտանգավոր նյութերի և թափոնների հետ կապված պատահարների կամ նրանց ենթարկվելու վտանգը: HMW-IAMF#2, HMW-IAMF#4, SS-IAMF#4 և GEO-IAMF#3-ի գործադրումը նվազագույնի կհասցնի հանրության կամ աշխատողների՝ վտանգավոր նյութերի և թափոնների հետ կապված պատահարների կամ նրանց ենթարկվելու վտանգը:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը և պահպանումը ունի ներուժն ազդելու միջավայրին և հանրության՝ վտանգավոր նյութերի և թափոնների փոխադրման, օգտագործման, պահեստավորման և հեռացման միջոցով պահպանելու համար HSR գնացքները, երկաթգծերը, լուսավորման պահպանման շինությունները և կայարանները: Վտանգավոր նյութերի և թափոնների փոխադրումը, օգտագործումը, պահեստավորումն ու հեռացումը հիմնականում կկատարվեն լուսավորության պահպանման շինությունում, չնայած ավելի փոքր քանակությամբ վտանգավոր նյութեր հնարավոր կլինի մեջընդմեջ օգտագործել բեռնատարների վրա կամ կայարաններում: Միջավայրի կառավարման համակարգի և վտանգավոր նյութերի վերահսկման եւ տեղեկագրման ծրագրերի գործադրումը կնվազեցնի հետևանքները կամ կխուսափեցնի նրանցից, ինչպես քննարկվել է HMW-IAMF#7, HMW-IAMF#8, HMW-IAMF#9 և HMW-IAMF#10-ում:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումն ու պահպանումը կպահանջի սահմանափակ և մեջընդմեջ վարվեցողություն վտանգավոր նյութերի կամ թափոնների փոքր քանակների հետ դպրոցներից 0,25 մղոն հեռավորությամբ: Վտանգավոր նյութերի ծրագիր. հեղուկի թափվելը կանխարգելելու, սահմանափակելու և վերահսկելու ծրագիր. և Միջավայրային կառավարման համակարգ նույնպես կպատրաստվեն և կգործադրվեն HMW-IAMF#7, HMW-IAMF#9 և HMW-IAMF#10-ի ծիրում: HSR գնացքները կշահագործվեն էլեկտրականությամբ, առանց վտանգավոր օդային արտանետումների, և ճանապարհի մակարդակով առանձին անցումը չի գտնվում որևէ դպրոցից 0,25 մղոն հեռավորությամբ, վերացնելով գնացքի և վտանգավոր նյութեր փոխադրող փոխադրամիջոցների միջև վթարների հնարավորությունը:

Բացի այդ HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումն ու պահպանումը կարող են հանգեցնել պատահական ազատմանը վտանգավոր նյութերի և թափոնների, առողջապահական և ապահովական վտանգներ ներկայացնելով հանրության և աշխատողներին, ինչպես նաև աղտոտում միջավայրի: IAMF-ներն ընդգրկում են միջոցառումներ, որոնք պահանջում են պատրաստությունը վտանգավոր նյութերի ծրագրի. հեղուկի թափվելը կանխարգելելու, սահմանափակելու և վերահսկելու ծրագրի. Արտակարգ իրավիճակներին արձագանքելու ընթացակարգերի ծրագրի և Միջավայրային կառավարման համակարգի, որոնք կսահմանափակեն նեղացուցիչ և վթարային վիճակների վտանգները (HMW-IAMF#7, HMW-IAMF#9, GEO-IAMF#5 և HMW-IAMF#10):

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումն ու պահպանումը չփաստագրված կամ անձանոթ աղտոտման վայրերի վրա կամ մոտ և դրանց առնչված վտանգները աննշան կլինեն, քանի որ այս տեսակի վայրերը կգտնվեն, կստուգվեն և կուղղվեն շինարարությունից առաջ (HMW-IAMF#1): Շահագործումների և պահպանման գործունեությունները կունենան սահմանափակ ներուժ գետնի խանգարման համար: Ծրագրի նախագծման առաջընթացին զուգահեռ, Իշխանությունը կմասնակցի EPA-ի հետ շարունակական համակարգմանը, ինչպես նշված է HMW-IAMF#11-ում: Չնայած ենթադրվում է, որ HSR Կառուցման

այլընտրանքի ստորերկրյա հատվածները գտնվում են ստորերկրյա ջրերի մակարդակից վերև, և հետևաբար չեն պահանջում աղտոտված ստորերկրյա ջրերի շարունակական ջրագրկում Ապականված տեղանքի մոտակայքում, Իշխանությունը կգործադրի HYD-IAMF#1-ը, որը կպահանջի տեղում փոթորկի և ստորերկրյա ջրերի կառավարման շինությունների այնպիսի նախագծեր և կառուցվածք, որ կալանավորեն արտահոսքը և ապահովեն մշակումը՝ նախքան աղտոտող նյութեր առաջացնող մակերեսների արտահոսքը, ներառյալ՝ գետնուղիները, խրամատները, կայարանների կայանատեղիները, մուտքի ճանապարհները, նոր ճանապարհների վերգետնյա անցումները, վերակառուցված միջանցքները և նոր կամ տեղափոխված ճանապարհներ և մայրուղիներ: Բացի այդ, չնայած չի կանխատեսվում, որ HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում HSR-ի ուղևորներն ու աշխատողները ենթակա կլինեն մշտական հողի գոլորշու Ապականված տեղանքից, GEO-IAMF#3 և GEO-IAMF#4-ի գործադրումը Իշխանությունից պահանջում է մշակումը CMP-ի, որը ներառում է գազի հայտնաբերման համակարգերի տեղադրում՝ հսկելու բոլոր պասիվ կամ ակտիվ գազի օդափոխման համակարգերի, գազի հավաքման համակարգերի, ինչպես նաև ակտիվ հսկողության համակարգերի և ահազանգերի (GEO-IAMF#3), և մեղմացումը պատմական կամ լքված թունավոր վայրերի, որոնք արձակում կամ սպառնում են ազատ արձակել վտանգավոր նյութեր, ինչպես՝ ծանր մետաղները աղտոտված ջրից և գոլորշիներ (GEO-IAMF#4):

S.9.2.10 Անվտանգություն և ապահովություն

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության ողջ ընթացքում, աշխատողները կարող են ենթակա դառնալ վտանգների, որոնք կապ ունեն շինարարական տեղամասերի հետ, ներառյալ՝ ծանր սարքավորումների շահագործումների և գործունեությունների տեղամասերը: SS-IAMF#2, AQ-IAMF#1 և HMW-IAMF#2-ի գործադրումը կպահանջի շինարարության ընթացքում անվտանգության միջոցառումներ, կանխարգելելու այս վտանգների հետ կապված հետևանքները:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կպահանջի ճանապարհների փակում և շեղում: Շինարարության ընթացքում SS-IAMF#1, TR-IAMF#4 և TR-IAMF#5-ի գործադրումը կներկայացնի հատուկ ծրագրեր և ընթացակարգեր՝ շինարարության ընթացքում ապահովական վտանգների հետ վարվելու համար:

Ճանապարհների փակումները և փոփոխված երթևեկության երթուղումը HSR Կառուցման այլընտրանքի երկայնքով շինարարության ընթացքում կարող է հանգեցնել արտակարգ իրավիճակներին արձագանքողների համար արձագանքելու ժամանակի մեծացման: Այս ճանապարհային փակումները անհրաժեշտ կդարձնեն շեղումները դեպի տեղական փողոցներ, ինչը ուշացումներ կստեղծի այս երթուղիներից օգտվող արտակարգ իրավիճակներին արձագանքողների և ուրիշ կողմերի համար: SS-IAMF#1 և TR-IAMF#2-ը կստեղծեն ծրագրեր շինարարության ընթացքում այս շեղումներից առաջացած ապահովության վտանգները լուծելու համար:

HSR Կառուցման այլընտրանքի մի բաժինը անցնում է տակիցը Թոնիքուդի 8-26-ի, Կանգառուդի D-ի, Կանգառուդի C-ի համար առաջարկված ընդարձակման և օդանավակայանի կրիտիկական անվտանգության գոտիների՝ Hollywood Burbank օդանավակայանում: HSR զուգահեռագծերի հատվածը կկառուցվի օգտագործումովը հաջորդական արտափորումների մեթոդի, աշխատելով թռիչքուղու և կանգառուղու համակարգերի ներքո՝ խուսափելու թռիչքադաշտի գործողությունների խանգարումներից: Շինարարության ընթացքում թռիչքուղիների և կանգառուղիների համակարգերը կմասն ամբողջովին գործող վիճակում, քանի որ հաջորդական արտափորումների մեթոդը նվազագույնի է հասցնում մակերեսի խանգարումը, որը կսահմանափակվի ստորանքի մուտքի և ելքի կետերով՝ թռիչքուղու անվտանգության սահմաններից դուրս, և ողջ շինարարությունը տեղի կունենա օդանավակայանի կրիտիկական անվտանգության գոտիներից դուրս: HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության արդյունքում Hollywood Burbank օդանավակայանում թռիչքադաշտի գործողությունների խանգարումների հավանականությունը լուծելու համար, HSR Կառուցման այլընտրանքը ներառում է SS-IAMF#5-ը, որը պահանջում է, որ Իշխանությունը և/կամ շինարարության կապալառու(ներ)ս

շինարարական ծրագրեր և/կամ տեղեկություններ կայացնեն Burbank Glendale Pasadena Օդանավակայանի իշխանության, որպեսզի ներկայացնի FAA-ին, ինչպես դա պահանջվում է C.F.R.-ի Տիրոջ 14, Մաս 77-ով: Բացի այդ, SS-IAMF#5-ը պահանջում է գործադրումը միջոցառումների, որոնք պահանջվում են FAA-ի կողմից՝ երաշխավորելու օդային նավարկության շարունակական անվտանգությունը HSR շինարարության ընթացքում: HSR Կառուցման այլընտրանքը ներառում է նաև SS-IAMF#6-ը, որը պահանջում է շարունակական համակարգում FAA-ի և Burbank-Glendale-Pasadena օդանավակայանի իշխանության հետ՝ խուսափելու համար ընդհարումներից, շինարարության ժամանակացույցների համընկնումների և Hollywood Burbank օդանավակայանում ապագա գործողությունների պատճառով, HSR Կառուցման այլընտրանքի առաջընթացին զուգընթաց: SS-IAMF#6-ը կպահանջի համակարգում շինարարության ընթացքում թռիչքուղիների և կանգառուղիների համակարգերի լիարժեք գործողություններին աջակցելու համար:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո, PTC-ի գործադրումը, հատվող ուղիների տարանջատումները և ցանկապատումը կմատուցեն ներքաղաքային և տարածաշրջանային անվտանգ ուղևորության միջոցներ և հետևաբար կունենան բարենպաստ ազդեցություն՝ ինչ վերաբերում է փոխադրամիջոցների, հետիոտնային և հեծանվային վթարների, որոնք առնչվում են գնացքների շահագործման:

HSR Կառուցման այլընտրանքը կընդգրկի TR-IAMF#12-ը և կառուցումը հատվող ուղիների տարանջատված անցումների HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության ընթացքում, ինչը կնվազեցնի գնացքների հետ շահագործման փոխազդեցությունները: Այս IAMF-ը կպահանջի, որ կառուցումից առաջ, կապալառուն ներկայացնի մի տեխնիկական հուշագիր՝ նկարագրելով, թե ինչպես կապահովվի հետիոտնային և հեծանվային մատչելիությունը HSR միջանցքով մեկ: HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում այս IAMF-ին կառչած մնալու և հատվող ուղիների տարանջատված անցումների կառուցման միջոցով նվազագույնի կհասցվեն ազդեցությունները, որոնք առնչվում են գնացքների հետ հետիոտնների և հեծանվորդների վթարների:

Շահագործումների հնարավոր ազդեցություններն ընդգրկում են HSR համակարգի վթարները, արտաքին գործոնների վերագրվող վթարները և գնացքների՝ գծից դուրս գալը: SS-IAMF#2-ը իշխանությունից կպահանջի գործադրել բոլոր անվտանգության և ապահովության ծրագրերը, որոնք կապ ունեն HSR շահագործման հետ, և SS-IAMF#3-ը կներառի վտանգների սուղումը, առնչված վտանգների գնահատումը և գործադրումը վերահսկողության միջոցների՝ վտանգը նվազեցնելու մի ընդունելի մակարդակի, որը կարող է պաշտպանել հանրային անվտանգությունը:

Փոխադրամիջոցների, հետիոտնային և հեծանվային վթարներ կարող են պատահել HSR շահագործումների հետևանքով: TR-IAMF#12-ը և կառուցումը հատվող ուղիների տարանջատված անցումների HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության ընթացքում, ինչը կնվազեցնի գնացքների հետ շահագործման փոխազդեցությունները: TR-IAMF#12-ը նույնպես կպահանջի, որ կառուցումից առաջ, կապալառուն ներկայացնի մի տեխնիկական հուշագիր՝ նկարագրելով, թե ինչպես կապահովվի հետիոտնային և հեծանվային մատչելիությունը HSR միջանցքով մեկ:

SS-IAMF#5-ը իշխանությունից և/կամ շինարարական կապալառու(ներ)ից կպահանջի ներկայացնել շինարարական ծրագրեր և/կամ տեղեկատվություն FAA-ին՝ համաձայն 14 C.F.R. 77.5 (c) Բաժնի, որը կօգտագործվի HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում օդային նավագնացության շարունակական անվտանգությունն ապահովելու համար: Անհրաժեշտության դեպքում, այս IAMF-ը նաև իշխանությունից կպահանջի համակարգել Hollywood Burbank օդանավակայանի հետ՝ HSR ծրագրի համար անհրաժեշտ որևէ մշտական շինության համար օդանավակայանի դասավորության ծրագիրը փոփոխելու և որևէ փոփոխություն ներկայացնելու Burbank Glendale Pasadena օդանավակայանի իշխանության՝ հաստատման նպատակով դրանք FAA-ին ներկայացնելու համար: Օդանավակայանի դասավորության ծրագրի փոփոխությունը կմշակվի համաձայն FAA-ի

Տիպական գործառնական ընթացակարգերի,¹⁰ ներառյալ թիվ 2 Տիպական գործառնական ընթացակարգը: SS-IAMF#6-ը պահանջում է, որ Իշխանությունը նախագծի առաջընթացին զուգահեռ շարունակի համակարգել FAA-ի և Burbank-Glendale-Pasadena օդանավակայանի իշխանության հետ, ընդհարումներից խուսափելու համար շինարարության ժամանակացույցների համընկնումների և Hollywood Burbank օդանավակայանում ապագա գործողությունների պատճառով:

HSR զուգահեռագծերի և ելթակառույցի հատվածներ տեղադրված կլինեն երկրաշարժային առումով զգայուն տարածքներում և թերևս հատեն որոշակի խզվածքի գոտիներ (օրինակ՝ Verdugo Fault-ի գոտին և Hollywood-Raymond Fault-ի գոտին), ինչպես քննարկվել է 3.9 Բաժնում, Երկրաբանություն, հող, երկրաշարժային ակտիվություն և բրածոյագիտական աղբյուրներ: Հետևաբար, այս հատվածները կկառուցվեն այնպիսի հատկանիշներով, որոնք կարող են դիմակայել երկրաշարժային ակտիվության սահմանված մակարդակներին՝ առանց կառուցվածքային ճախողման: GEO-IAMF#10-ը կպահանջի, որ նախքան շինարարությունը, կապալառուն փաստագրի տեխնիկական հուշագրի միջոցով, թե ինչպես են հետևյալ կազմակերպությունների ուղեցույցներն ու չափորոշիչները ներառվել շինությունների նախագծման և կառուցման մեջ՝ Նահանգային մայրուղիների և փոխադրության պաշտոնատար անձանց ամերիկյան ընկերակցություն (American Association of State Highway and Transportation Officials), Դաշնային մայրուղիների վարչություն (Federal Highway Administration), Ամերիկյան երկաթուղու ճարտարագիտության և ճանապարհների պահպանման ընկերակցություն (American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association), Կալիֆորնիայի շինությունների օրենսգիրք (California Building Code), Շինությունների միջազգային օրենսգիրք (International Building Code) և Քաղաքացիական ճարտարագետների ամերիկյան ընկերություն (American Society of Civil Engineers), Caltrans նախագծման չափանիշներ, Caltrans շինարարության ձեռնարկներ, Ստուգման և կյուբերի ամերիկյան ընկերություն (American Society for Testing and Materials): Բացի այդ, HSR համակարգը կունենա երկրաշարժային վերահսկման համակարգ, որը ինքնաբերաբար կկանգնեցնի երկրաշարժային ակտիվությամբ տարածքների մոտեցող գնացքները՝ նվազագույնի հասցնելու երկրաշարժային իրադարձության դեպքում գծից դուրս գալու հնարավորությունը: Վերահսկման համակարգը միացված կլինի Գործողությունների վերահսկման կենտրոնում ազդարարման և նախագուշացման համակարգին, որպեսզի Գործողությունների վերահսկման կենտրոնի անձնակազմը և գնացքի անձնակազմերը կարողանան միջոցներ ձեռնարկել երկրաշարժային իրադարձությունից վնասները նվազեցնելու համար: GEO-IAMF#8-ի համաձայն, արագընթաց գնացքների սպասարկումը կդադարեցվի, երբ երկրաշարժ հայտնաբերվի HSR համակարգով: Սեյսմիկ իրադարձությունից հետո, զուգահեռագծերի, կառույցների, կամուրջների և համակարգի այլ տարրերի ստուգումները կլինեն առաջնահերթություն, և անհրաժեշտ վերանորոգումներն ու գործառնական նախագուշակական միջոցները, ինչպիսիք են ծառայության կասեցումը կամ արագության սահմանափակումները, կգործադրվեն ըստ անհրաժեշտության և խոհեմության:

HSR Կառուցման այլընտրանքը կներառի նախագծային տարրեր, որոնք ունեն ներուժ վտանգը հրդեհների և առնչակից վտանգների, ներառյալ՝ ուղևորատար փոխադրամիջոցները, քարշուժը փոխող կայանները և զուգահեռ կայարանները: Այս տարրերն ունեն էլեկտրական սարքավորումներ կամ ոլորավառ կյուբեր և ներկայացնում են հրդեհի և պայթյունի վտանգ: SS-IAMF#2, GEO-IAMF#10, NFPA 130-րդ չափանիշը, Կալիֆորնիայի շինությունների օրենսգիրքը և Շինությունների միջազգային օրենսգիրքը կնվազեցնեն հրդեհների հնարավորությունն ու վտանգը HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության ընթացքում: Ավելին, նախագծման առանձնահատկությունների և տիպական շահագործման նախատեսությունների գործադրումը նախագիծն զբաղեցնողներին գերծ կպահի աղտոտող կուտակումներից, որոնք առաջանում են վայրի հրդեհից կամ լանջերի, գերակշռող քամիների և այլ գործոնների հետևանքով առաջացած վայրի հրդեհի անվերահսկելի տարածումից, ինչպես նաև նախագիծն զբաղեցնողներին գերծ կպահի լանջն ի վար կամ հոսանքն ի վար ողողումների հետ կապված ազդեցություններից կամ

¹⁰ <https://www.faa.gov/airports/resources/sops/>:

սողանքներից, որոնք առաջանում են հրդեհից հետո լանջի անկայունության կամ ջրահեռացման փոփոխությունների հետևանքով:

HSR Կառուցման այլընտրանքի գործադրումը կհանգեցնի գետնահավասար անցումների փակման կամ նրանց բարեփոխման, դրանք վերածելով վերանցումների կամ ստորանցումների: Մի շարք փոփոխություններ կարող են հանգեցնել արտակարգ իրավիճակների արձագանքելու ժամանակի նվազեցման ուշացումների կրճատումից, որը կապված է գետնահավասար անցումների վերացման հետ: HSR Կառուցման այլընտրանքը շահագործման ընթացքում կներառի SS-IAMF#2-ը, ինչը կներառի համակարգում արտակարգ իրավիճակների արձագանքողների հետ, ընդգրկելու ճանապարհային բարեփոխումներ, որոնք պահպանում են երթևեկության առկա ձևերը: Արտակարգ իրավիճակների փոխադրամիջոցների արձագանքման ժամանակը նշանակալիորեն չի նվազի HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում: HSR Կառուցման այլընտրանքը էականորեն չի խանգարի որևէ որդեգրված արտակարգ իրավիճակի արձագանքման ծրագիր կամ արտակարգ իրավիճակի տարիանման ուղի:

Համակցված զարգացումը և տնտեսական գործունեությունը, որոնք անուղղակիորեն կառաջանան HSR Կառուցման այլընտրանքի ներկայությունից, կարող են մեծացնել տեղական արտակարգ իրավիճակներին արձագանքողների պահանջարկը: Բացի այդ, HSR Կառուցման այլընտրանքը կմեծացնի երթևեկը խաչմերուկներում HSR կայարանների շուրջ: SS-IAMF#2-ը կգործադրի հրդեհի և կյանքի անվտանգության ծրագիր, ինչը համակարգում կներառի տեղական արտակարգ իրավիճակներին արձագանքող կազմակերպությունների հետ՝ նրանց հասկանալի դարձնելու երկաթուղային համակարգը, շինությունները և շահագործումը, ինչպես նաև ձեռք բերելու նրանց ներդրումը՝ արտակարգ իրավիճակներին արձագանքելու գործողությունների և շինությունների փոփոխությունների համար:

Թեև SS-IAMF#2-ը կնվազեցնի ազդեցությունները, այն բոլորովին չի խուսափի հետևանքներից: Իշխանությունը TRAN-MM#1 և TRAN-MM#2-ը կգործադրի նվազեցնելու HSR Կառուցման այլընտրանքի ազդեցությունները հետևանքները կրած խաչմերուկների վրա, նվազեցնելով կայարանների մոտ փողոցներով երթևեկության քանակն ու կառուցելով խաչմերուկային բարելավումներ: S&S-MM#1-ը նույնպես կնվազեցնի ազդեցությունները առկա հրդեհների, փրկարար և արտակարգ իրավիճակի սպասարկման շինությունների, վերահսկելով կայարաններում մատակարարների արձագանքը միջադեպերի, և ապահովելով հասկացողություն՝ HSR Կառուցման այլընտրանքին սպասարկելու համար անհրաժեշտ շինությունների ընդարձակման վերաբերյալ:

Որքան էլ անհավանական, HSR ուղևորներին և աշխատողներին կարող են պատահել ծայրահեղ եղանակային վիճակների վտանգներ: HYD-IAMF#2-ը, նահանգային և ազգային կանոնակարգերը և գնացքների ինքնաշխատ վերահսկողությունը կպահանջեն պատշաճ անվտանգության միջոցառումներ ծայրահեղ եղանակային իրադարձությունների համար, որոնք ուղևորներին և աշխատողներին կպաշտպանեն հնարավոր ապահովական վտանգներից, որոնք առաջանում են շահագործման ընթացքում ծայրահեղ եղանակից և ջրհեղեղներից:

S.9.2.11 Սոցիալ-տնտեսություն և համայնքներ

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը կառաջացնի կայանատեղերի ժամանակավոր կորուստ, աղմուկի և երթևեկության մեծացում, արտակարգի իրավիճակներին արձագանքելու ժամանակների մեծացում, մատչելիության խանգարում, նոր ժամանակավոր ֆիզիկական պատնեշի ներմուծում, հետիոտների և հեծանվորողների անվտանգության վտանգներ, տեսողական փոփոխություններ, համայնքի անդամների միջև փոխներգործության հաստատված ձևերի խանգարում և համայնքների կամ թաղամասերի փոփոխված գործառույթ՝ IAMF-ների գործադրումից առաջ: Նույնիսկ գործադրումով TR-IAMF#2, TR-IAMF#3, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, TR-IAMF#6, TR-IAMF#7, TR-IAMF#8, TR-IAMF#11, TR-IAMF#12, NV-IAMF#1 և SS-IAMF#1-ի, ազդեցությունները, որոնք կապված են ժամանակավոր կայանատեղերի կորուստների, աղմուկի և երթևեկության մեծացման հետ, տեսողական որակի փոփոխություններ, համայնքների և թաղամասերի գործառույթների

փոփոխություն, միևնույն է, անբարենպաստ հետևանքներ կունենան համայնքի նկարագրի և համախմբվածության վրա: Այնուամենայնիվ, այս IAMF-ների գործադրումով նվազագույնի կհասցվի հետիոտների և հեծանվորդների ապահովության վտանգներից և արտակարգ իրավիճակների արձագանքման ժամանակներից ազդեցությունը համայնքի նկարագրի և համախմբվածության վրա: N&V-MM#1, AVQ-MM#1 և AVQ-MM#2 մեղմացման միջոցառումների գործադրումով նվազագույնի կհասցվի աղմուկի ժամանակավոր մեծացումի և տեսողական փոփոխությունների ազդեցությունը համայնքի նկարագրի և համախմբվածության վրա:

Չնայած համայնքներում կայանատեղերի ժամանակավոր կորուստները և Burbank օդանավակայանի հարավում ֆիզիկական պատնեշի ժամանակավոր ներմուծումը չեն բաժանելու առկա համայնքները, չկա որևէ հնարավոր մեղմացում՝ խուսափելու կամ նշանակալիորեն նվազագույնի հասցնելու ժամանակավոր ավտոկայանատեղի կորուստներից և դրա հետ կապված համայնքների և թաղամասերի փոփոխված գործառույթից համայնքի նկարագրի և համախմբվածության ժամանակավոր խանգարումը կամ խուսափելու նրանից:

Նկար S-7 Ցույց E տալիս քաղաքներն ու համայնքները, որոնք գտնվում են HSR Կառուցման այլընտրանքին կից: HSR Կառուցման այլընտրանքը կխանգարի համայնքային համախմբվածությունը Los Angeles քաղաքում Lincoln Heights թաղամասի խորհրդի տարածքում, քանի որ ձեռնարկությունների և բնակարանների հեռացումը կփոխի համայնքի բնույթն ու նկարագիրը: Չնայած SOCIO-IAMF#2-ը և SOCIO-IAMF#3-ը նվազագույնի կհասցնեն HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության՝ համայնքի համախմբվածությունը մշտապես խանգարելու ներուժը, նվազագույնի հասցնելով ձեռնարկությունների իրենց առկա համայնքներից դուրս տեղափոխելու ներուժը, HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը դեռ կհանգեցնի համայնքների համախմբվածության որոշ աստիճանի մշտական խափանումների՝ որպես հետևանք այս ձեռնարկությունների տեղաշարժերի և տեղափոխությունների:

HSR Կառուցման այլընտրանքը կտեղահանի մոտավորապես 20 բնակիչների Burbank քաղաքում և մոտավորապես 12 բնակիչների Los Angeles քաղաքում, բայց կան բավարար փոխարինող բնակարաններ, որոնք համապատասխանում են տեղահանվածների բնակարանային միավորներին: SOCIO-IAMF#2 և SOCIO-IAMF#3-ը նվազագույնի կհասցնեն բնակարանային տեղահանումների հնարավոր ազդեցությունները:

HSR կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի Էական թվով ձեռնարկությունների տեղահանման Burbank, Glendale և Los Angeles քաղաքներում: SOCIO-IAMF#2 և SOCIO-IAMF#3-ի գործադրումը նվազագույնի կհասցնեն HSR Կառուցման այլընտրանքի շինության՝ տեղական ձեռնարկությունները իրենց ներկա համայնքներից տեղահանելու և տեղափոխելու ներուժը:

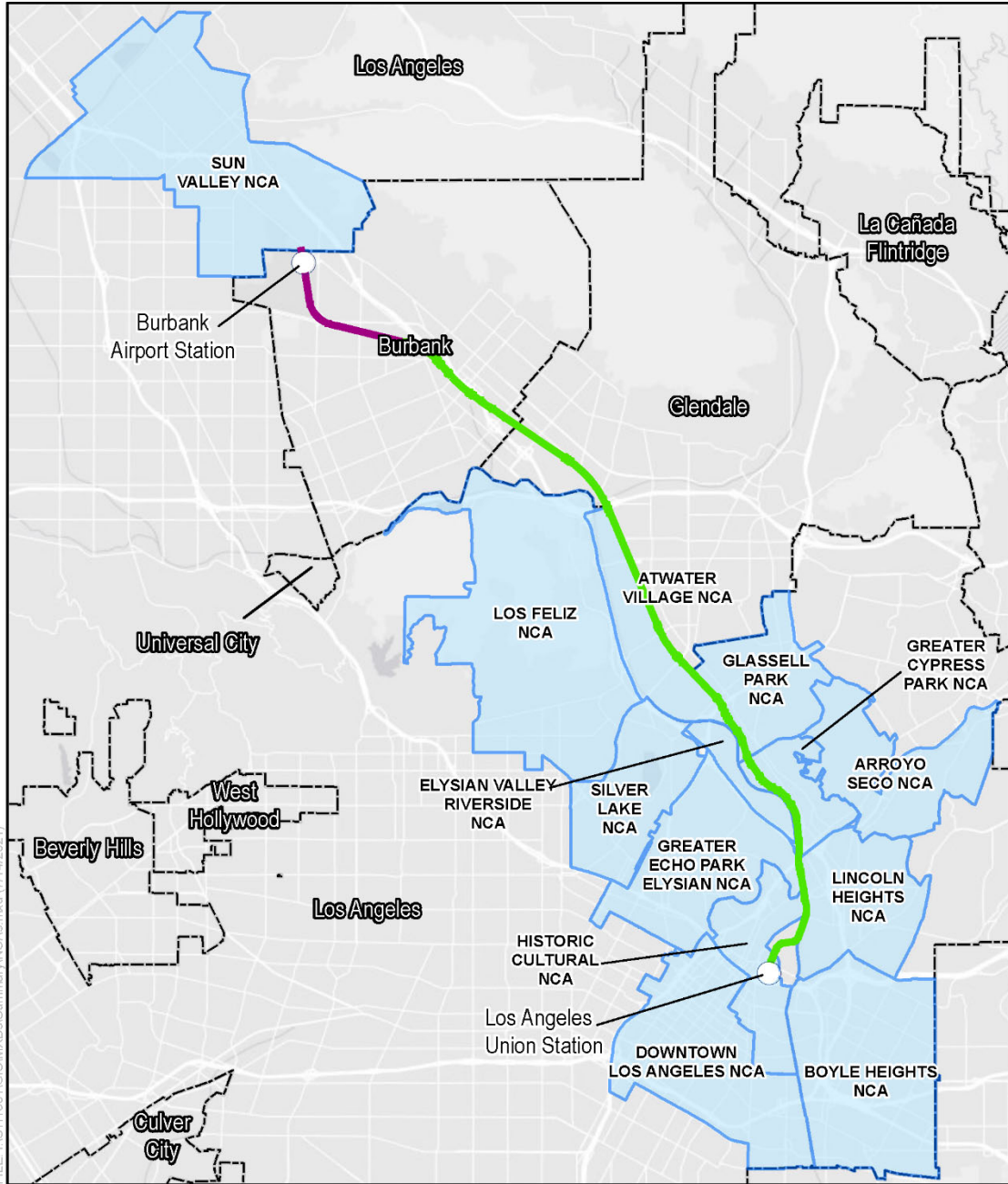
HSR Կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի 12 բնակարանային տեղահանումների և տեղափոխումների Lincoln Heights և Sun Valley թաղամասերի խորհրդի տարածքներում (Los Angeles քաղաքում), ինչը կարող է ազդել զգայուն բնակիչներով ընտանիքների, ներառյալ՝ տարեցները, հաշմանդամները, կանանցով ղեկավարվող ընտանիքները և լեզվականորեն մեկուսացված բնակիչները: Այնուամենայնիվ, կան բավարար փոխարինող բնակարաններ, որոնք համապատասխանում են տեղահանվածների բնակարանային միավորներին: SOCIO-IAMF#2 և SOCIO-IAMF#3-ը նվազագույնի կհասցնեն բնակարանային տեղահանումների հնարավոր ազդեցությունները:

HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ կապված հողամասերի ձեռքբերումներ և ձեռնարկությունների տեղաշարժեր կհանգեցնեն գույքի և վաճառքի հարկի եկամուտների կորուստների Burbank, Glendale և Los Angeles քաղաքներում և Los Angeles Վարչաշրջանում: Հաշվի առնելով այն ընդհանուր եկամուտների փոքր տոկոսը, որոնք կարող են կորցնել այդ իրավասության շրջանները (յուրաքանչյուր իրավասության շրջանի համար գույքի հարկի եկամտի կորուստը նվազ քան 0,01 տոկոս կամ պակաս, և յուրաքանչյուր իրավասության շրջանի համար վաճառքի հարկի եկամտի կորուստը՝ 0,01 տոկոս կամ պակաս), HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը չի ակնկալվում, որ կհանգեցնի լայն երկարաժամկետ ազդեցության NEPA-ի ներքո գտնվող տարածաշրջանային հարկային

հիմքի վրա¹¹: Այնուամենայնիվ, HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կհանգեցնի գույքի և վաճառքի հարկի մշտական կորուստների:

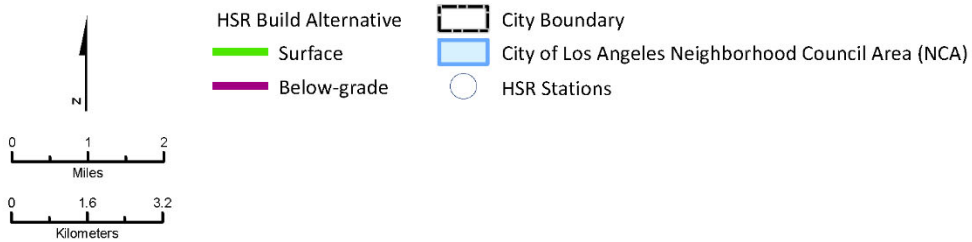
HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կհանգեցնի ութ բնակարանային միավորների տեղահանման Burbank քաղաքում և չորս բնակարանային միավորների՝ Los Angeles-ում: Այս տեղահանումների հետևանքով ուսանողների գրանցման հնարավոր փոքր կորուստները կազդեն Burbank-ի Միացյալ դպրոցական շրջանին և Los Angeles-ի Միացյալ դպրոցական շրջանին: Բացի այդ, գույքի ձեռքբերումներ, որոնք կապ ունեն HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ, կհանգեցնեն Burbank-ի Միացյալ դպրոցական շրջանի, Glendale-ի Միացյալ դպրոցական շրջանի և Los Angeles-ի Միացյալ դպրոցական շրջանի գույքի հարկի եկամտի կորստի: Հաշվի առնելով այն ընդհանուր եկամուտների փոքր տոկոսը, որոնք կարող են կորցնել ազդված դպրոցական շրջանները (0,05 տոկոս Burbank-ի Միացյալ դպրոցական շրջանի, 0,01 տոկոս Glendale-ի Միացյալ դպրոցական շրջանի և սկզբ քան 0,01 տոկոս Los Angeles-ի Միացյալ դպրոցական շրջանի համար), HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը չի ակնկալվում, որ կհանգեցնի լայն երկարաժամկետ ազդեցության NEPA-ի ներքո գտնվող տարածաշրջանային եկամտային հիմքի վրա: Այնուամենայնիվ, տեղայնացված ազդեցություններ կարող են պատահել Burbank-ի Միացյալ դպրոցական շրջանում, որը կարող է ունենալ եկամտային ամենաբարձր կորուստը (69,129\$): Ընդհանուր առմամբ, HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կհանգեցնի մի շարք մշտական փոփոխությունների դպրոցական շրջանների ֆինանսավորման գործում:

¹¹ Համաձայն CEQA ուղեցույցի 15064(e) Բաժնի, «նախագծից առաջացող տնտեսական և հասարակական փոփոխություններին չպետք է վերաբերվել որպես միջավայրի վրա գործող նշանակալի ազդեցություն»: Հետևաբար, CEQA-ի եզրակացություններ չեն արվել տնտեսական ազդեցությունների կապակցությամբ:



FILE: I:\ST11501\GIS\MXDs\Summary\NCAs.mxd (7/14/2021)

SOURCE: Esri (2018); US Census Bureau (2014); CHSRA (6/2021)



Նկար S-7 Արագընթաց երկաթուղու Կառուցման այլընտրանքին կից քաղաքներ և համայնքներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կունենա ներուժը ձեռնարկությունների և բնակիչների տեղահանման, առկա համայնքների խանգարման և տեղական հարկային եկամուտների փոփոխման: Այնուամենայնիվ, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի հանգեցնի նշանակալի բնակարանային տեղափոխումների, գլխավոր ձեռնարկությունների փակման, կամ գույքի և վաճառքի հարկային եկամուտների մեծ կրճատումների՝ NEPA-ի ներքո: HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը չի հանգեցնի տարածքի համայնքների ֆիզիկական քայքայման:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կհանգեցնի ժամանակավոր ազդեցությունների երեխաների առողջության և անվտանգության վրա՝ շինարարության ընթացքում: Շինարարական գործունեությունները կարող են ժամանակավորապես խանգարել շրջանառության ձևերը մի շարք համայնքներում և կարող են ազդել դպրոցական ավտոբուսների փոխադրական երթուղիների և դպրոց հետիոտն կամ հեծանվով գնացող երեխաների անվտանգության վրա: Շինարարությունից և ճանապարհով ընթացող փոխադրամիջոցներից փախստական փոշին, արտաժայթքումները, աղմուկը և թրթռացումը կարող են հնարավոր տեղայնացված ազդեցություն ունենալ շինարարական վայրերի մոտ գտնվող երեխաների վրա: Այնուամենայնիվ, Main փողոցի հատվող ուղիների տարանջատման ճարտարագիտական և նախագծային կատարելագործումները նվազեցրել են Albion փողոցի տարրական դպրոցից մոտակա ժամանակավոր ազդեցության սահմանի հեռավորությունը 670 ոտնաչափից մինչև 470 ոտնաչափ: HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կարող է նաև հավանորեն հանգեցնել պատահական հեղուկի թափումների կամ վտանգավոր նյութերի և ջրերի ազատման և ժամանակավոր վտանգի ենթարկել դպրոցները: Մեղմացման N&V-MM#1, N&V-MM#2, HMW-MM#1 և AQ-MM#1 միջոցառումները կնվազեցնեն շինարարական աղմուկն ու թրթռացումը, դպրոցների մերձակայքում ծայրահեղ վտանգավոր նյութերի օգտագործումը, և կհավասարակշռեն նախագծի շինարարական արտանետումները SCAQMD-ի Տարածաշրջանային մաքուր օդի խթանման շուկայի (Regional Clean Air Incentives Market) ներքո, հակակշռելու համար ազդեցությունները երեխաների առողջության և անվտանգության վրա: Մեղմացման միջոցառումների գործադրումը կհակակշռի ժամանակավոր ազդեցությունները երեխաների առողջության և անվտանգության վրա:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը կարող է առաջացնել կայանատեղերի մշտական կորուստ, փոխել համայնքների և թաղամասերի գործառույթը, մեծացնել աղմուկը և փոխել տեսողական որակը, ինչը կարող է ազդել համայնքի նկարագրին և համախմբվածության: AVQ-IAMF#1 և AVQ-IAMF#2-ի գործադրումից հետո, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումից տեսողական փոփոխությունն այնուամենայնիվ երկարատև ազդեցություն կներկայացնի համայնքի նկարագրի և համախմբվածության վրա: AVQ-MM#3 և AVQ-MM#4 մեղմացման միջոցառումների գործադրումից հետո տեսողական փոփոխությունների ազդեցությունը կմաս համայնքի նկարագրի և համախմբվածության վրա:

Առկա գործազուրկ աշխատուժը ակնկալվում է, որ զբաղեցնի աշխատատեղերի մեծ մասը, ինչը կառաջանա HSR Կառուցային այլընտրանքի շահագործումից: Հետևաբար, HSR Կառուցային այլընտրանքի շահագործումը չի հանգեցնի նոր համայնքային շինությունների կառուցման կամ առկա այդպիսի շինությունների ընդարձակման կարիքի: Չբաղվածության ժամանակավոր մեծացումը, որը կապված է HSR Կառուցային այլընտրանքի հետ, չի հանգեցնի նկատառելի տնտեսական փոփոխության Los Angeles վարչաշրջանում:

HSR Կառուցային այլընտրանքի շահագործումը կպահանջի ուրիշի գույքի օգտագործումով ճանապարհի մատչելիության իրավունք մի հանրային բարձրագույն դպրոցի մոտ: Այս ազդեցությունը հետևանք չի ունենա գույքերի կառուցվածքների կամ նրանց մատչելիության վրա և մշտապես չի խանգարի համայնքային շինությունները:

Գույքի և վաճառքի հարկերից քաղաքապետական ֆինանսավորման կորուստների մշտական փոփոխություններ կպատահեն HSR Կառուցային այլընտրանքի շինարարական փուլի ընթացքում: Չնայած HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության հետևանքով քաղաքապետական ֆինանսավորման մի շարք ազդեցություններ կշարունակվեն NEPA-ի

ներքո HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում, շահագործումը չի հանգեցնի գույքի և վաճառքի հարկի եկամուտի կորուստների:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը չի հանգեցնի անուղղակի ազդեցությունների երեխաների առողջության վրա՝ օդի որակի փոփոխություններից, վտանգավոր ազդեցություններից կամ անվտանգության հետ կապված խնդիրներից, բայց կհանգեցնի աղմուկի մեծացած մակարդակներից ազդեցությունների: Չկան IAMF-ներ, որոնք կարող են խուսափեցնել կամ նվազագույնի հասցնել աղմուկի մեծացած մակարդակներից երեխաների առողջության հասած ազդեցությունները: Մեղմացման N&V-MM#3, N&V-MM#4, N&V-MM#5 և N&V-MM#6 միջոցառումները կնվազեցնեն շահագործման աղմուկի և թրթռացման ազդեցությունները, պահանջելով գործադրումը առաջարկվող HSR Աղմուկի մեղմացման ուղեցույցի, փոխադրամիջոցների աղմուկի բնութագրերի, հատուկ երկաթգծային աշխատանք անցումներում և ոլորաններում, և աղմուկի հավելյալ վերլուծություն վերջնական նախագծից հետո: Այնուամենայնիվ, կմասն տեղայնացված աղմուկի ազդեցություններ, որոնք կարող են ազդել երեխաներին:

S.9.2.12 Կայարանի ծրագրում, հողօգտագործում և զարգացում

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքը հետևողական կլինի բոլոր տեղական ծրագրային փաստաթղթերին: HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը, ներառյալ՝ Burbank օդանավակայանի կայարանը և LAUS-ում HSR կայարանը, կպատճառի մատչելիության ժամանակավոր և ընդհատումն խանգարում մի շարք գույքերի, կպատճառի ժամանակավոր անհանգստություններ ճակատային բնակիչների և ձեռնարկությունների, և կհանգեցնի անմիջական ժամանակավոր փոխարկման մոտավորապես 117 արտավար առկա և ծրագրված հողօգտագործման համար Burbank օդանավակայանի կայարանի և LAUS-ի միջև: Նախագծի շինարարությունը կպահանջի նույնպես ժամանակավոր օգտագործումը մի շարք դատարկ հողերի՝ շինարարական գործունեությունների համար: Մի շարք IAMF-ներ կգործադրվեն HSR Կառուցման այլընտրանքի ծիրում և նվազագույնի կհասցնեն այս հետևանքները՝ LU-IAMF#3, TR-IAMF#2, TR-IAMF#3, SOCIO-IAMF#2 և TR-IAMF#11: Նախագծի կառուցման հնարավորությունը՝ ժամանակավորապես փոխելու հողօգտագործման ձևերը, հիմնականում նվազագույնի կհասցվի IAMF-ների գործադրման միջոցով:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը, ներառյալ՝ Burbank օդանավակայանի կայարանը և LAUS-ում HSR կայարանը, կհանգեցնի մոտավորապես 152 արտավար առկա և ծրագրված հողօգտագործման անմիջական մշտական փոխարկումի փոխադրական օգտագործման համար՝ Burbank օդանավակայանի կայարանի և LAUS-ի միջև: Այնուամենայնիվ, այս հողաշերտը աննշան է համեմատած ընդհանուր առմամբ նմանօրինակ հողօգտագործումների ընդհանուր արտավարական չափի հետ՝ RSA-ի տարածքում: Հողի այս փոխարկումը հիմնականում կկատարվի առկա երկաթուղային միջանցքի մոտ և կտարածվի 14 մղոն երկարությամբ տարածության վրա՝ առաջարկված Burbank օդանավակայանի կայարանի և LAUS-ի միջև: Չկան IAMF-ներ կամ մեղմացման միջոցառումներ, որոնք երկու կայարանների միջև առաջարկված և HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ կապ ունեցող հողօգտագործման մշտական փոխարկումների անմիջական ազդեցություններից կխուսափեն կամ նվազագույնի կհասցնեն դրանք: Այնուամենայնիվ, ազդեցությունների տարողությունը սահմանափակ կլինի՝ RSA-ի տարածքում նմանօրինակ հողօգտագործումների ընդհանուր քանակի պատճառով:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքը կարող է հակադրվել հողօգտագործման ձևերին: HSR այլընտրանքի շահագործումը կհանգեցնի բնակարանային և աղմուկի նկատմամբ զգայուն առևտրական օգտագործումների մերձակայքում, ինչպես նաև մոտակա պուրակների և դպրոցների և այլ զգայուն հողօգտագործումների աղմուկի մակարդակների մեծացման: HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը կարող է նաև առաջացնել EMF-ներ, որոնք կարող են խանգարել մագնիսականորեն զգայուն սարքավորումները զուգահեռազների մոտ գտնվող մեկ շինությունում, պատճառ դառնալ ռադիոհաճախականության խանգարման ռադիոյի համակարգերում մեկ ուստիկանատանը, և խանգարել ռադիոյի և այլ էլեկտրական

համակարգեր Hollywood Burbank օդանավակայանում: Մեղմացման N&V-MM#3 և N&V-MM#4 միջոցառումները նվազագույնի կհասցնեն HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումից անմիջական մշտական հակասությունների հնարավորությունը՝ շրջապատող հողօգտագործումների հետ. սակայն սաստիկ մնացորդային աղմուկի ազդեցությունները կմնան 48 վայրերում և գետնից բխած թթթածացման և գետնից բխած աղմուկի ազդեցությունները կմնան 12 վայրերում: EMI/EMF-IAMF#2-ը կօգնի կանխարգելել EMI-ն ստուգված հարևան օգտագործումների հետ և կանխարգելել EMF-ների՝ մշտական հողօգտագործման հակասությունների հանգեցնելը:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը կխթանի նաև աճ, չնայած՝ փոքր, համեմատած նախատեսված աճի հետ, բայց այն կարող է արագացնել գործադրումը տեղական ծրագրերի Burbank-ում և Los Angeles-ում՝ առաջարկված HSR կայարանների շուրջ: LU-IAMF#1 and LU-IAMF#2-ում ամրագրված կայարանային տարածքի ծրագրման գործադրումը կնվազեցնի կայարանների հավանական անուղղակի ազդեցությունները շրջակա հողօգտագործման ձևերի վրա՝ երաշխավորելով, որ կայարանները համատեղելի լինեն շրջակա զարգացման հետ և հակառակը:

S.9.2.13 Չբոսայգիներ, հանգստավայր և բաց տարածք

Չինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքի Չինարարության ընթացքում, Չինարարական գործունեությունից աղմուկի և փախչող փոշու աճը կարտադրվի հանգստի աղբյուրներում կամ նրանց մոտ, ինչը կարող է ազդել այդ աղբյուրներից օգտվողների վրա՝ այլընտրական, մոտակա աղբյուրներ օգտագործելու համար: AQ-IAMF#1-ին կառչելը կնվազեցնի փախչող փոշու արտադրումը: Ժամանակավոր տեսողական փոփոխություններ կարող են առաջանալ HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո: Այնուամենայնիվ, քանի որ աղբյուրներն օգտագործվում են ակտիվ հանգստի համար, աղբյուրներից օգտվողները զգայուն չեն լինի տեսողական փոփոխությունների նկատմամբ և HSR Չինարարական սարքավորումների ներկայությունն ու գործունեությունը չեն խանգարի աղբյուրների սովորական օգտագործումը: Բացի այդ, AVQ-IAMF#1 և AVQ-IAMF#2-ին կառչելը կնվազեցնի տեսողական փոփոխությունները, որոնց հանդիպում են հանգստի աղբյուրներից օգտվողները՝ նախագծի տվյալ հատվածում:

HSR Կառուցման այլընտրանքը ժամանակավոր և մշտական Չինարարական ազդեցություններ կունենա՝ կապված հանգստի աղբյուրների հետ, քանի որ այն կազդի San Fernando-ի հեծանվի արահետի ծրագրված 3-րդ Փուլին և San Fernando-ի երկաթուղու ծրագրված հեծանվի արահետին: San Fernando-ի հեծանվի արահետի ծրագրված 3-րդ Փուլը HSR Չինարարության պահին գոյություն չունենալու դեպքում, HSR Կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի մշտական փոխարկմանը հողի, որը ծրագրվել է այս աղբյուրի համար և այս աղբյուրի համար ծրագրված զուգահեռագծերը կվերուղղվեն: San Fernando-ի հեծանվի արահետի ծրագրված 3-րդ Փուլը HSR Չինարարության պահին ունի գոյություն, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման համար անհրաժեշտ մշտական գույքի օգտագործման իրավունքները կվերուղղվեն San Fernando-ի հեծանվի արահետի ծրագրված 3-րդ Փուլից մոտավորապես 0,28 մղոն: Գոյություն ունեցող երկաթուղու ճանապարհին էլեկտրականացված զուգահեռագծերի կառուցումը հարմարեցնելու համար ծրագրված I Դասի հեծանվի արահետի՝ այս 0.28 մղոնանոց հատվածը կվերափոխվի որպես IV Դասի առանձնացված հեծանվուղի Victory ծառուղու երկայնքով: Ի հավելումս, San Fernando-ի երկաթուղու հեծանվի արահետը HSR Չինարարության պահին գոյություն չունենալու դեպքում, HSR Կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի մշտական փոխարկմանը հողի, որը ծրագրվել է այս արահետի համար Glendale-ում և կբացառի այս աղբյուրի Չինարարությունը իր ընթացիկ զուգահեռագծերում: Ծրագրված San Fernando-ի երկաթուղու հեծանվի արահետը HSR Չինարարության պահին գոյություն ունենալու դեպքում, հեծանվի արահետի ողջ զուգահեռագծերի մշտական ձեռքբերում կպահանջվի և կհանգեցնի մշտական ազդեցության՝ այս աղբյուրի փոխարկման հետևանքով: Հողի մշտական փոխարկումից այդ աղբյուրների վրա ազդեցությունը կարող է հանգեցնել կապի և հանգստի օգտագործման կորստի:

HSR Կառուցման այլընտրանքի կառուցումը նաև կհանգեցնի Rio de Los Angeles նահանգային զբոսայգու պահպանման մշտական օգտագործման և Albion Riverside զբոսայգու տարածքում բջջային աշտարակի մշտական օգտագործման: Այնուամենայնիվ, այս աղբյուրներից յուրաքանչյուրի մեջ մշտական օգտագործումը նվազագույն չափի է (Rio de Los Angeles նահանգային զբոսայգու ներսում 0,56 արտավարի պահպանման մշտական օգտագործման բարեփոխում և Albion Riverside զբոսայգու ներսում 0,12 արտավար գույքի մշտական օգտագործման իրավունք) և անբարենպաստորեն չի ազդի հանգստի աղբյուրների գործունեությունների, առանձնահատկությունների կամ հատկանիշների վրա:

Կառչելով PK-IAMF#1-ին, HSR Կառուցման այլընտրանքից ժամանակավորապես կրճատված մատչելիությունը կնվազի: Ավելին, PR-MM#1, PR-MM#2, PR-MM#3, PR-MM#5 և AVQ-MM#3 մեղմացման միջոցառումների գործադրումը առավել ևս կնվազեցնի հանգստյան շինությունների վրա ժամանակավոր և մշտական ազդեցությունները:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության ընթացքում, անցնող գնացքների աղմուկն ու պահպանման գործունեությունները լսելի կլինեն: Այնուամենայնիվ, քանի որ այս աղբյուրներն օգտագործվում են ակտիվ հանգստի համար, աղբյուրներից օգտվողները կարճատև պահով միայն ենթակա կլինեն շահագործման աղմուկի՝ տարածքի միջով կամ նրա մոտով անցնելիս: Տեսողական փոփոխություններ ևս կպատահեն HSR կառուցման այլընտրանքի շինարարության հետևանքով: Այնուամենայնիվ, քանի որ աղբյուրներն օգտագործվում են ակտիվ հանգստի համար, աղբյուրներից օգտվողները զգայուն չեն տեսողական փոփոխությունների նկատմամբ և HSR ենթակառուցված ներկայությունն ու գործունեությունը չեն խանգարի աղբյուրի սովորական օգտագործումը: Բացի այդ, AVQ-IAMF#1 և AVQ-IAMF#2-ին կառչելը նվազագույնի կհասցնեն հանգստի աղբյուրներն օգտագործողների ունեցած տեսողական փոփոխությունները շահագործման ընթացքում: Այսուհանդերձ, նույնիսկ AVR-MM#3-ի գործադրումով, Pelanconi զբոսայգում առաջարկված հատող ուղիների տեսանելի տարանջատումները անհամեմատելի կլինեն շրջակա օգտագործումների հետ և նախագծի չափը կհակադրվի առկա տեսողական միջավայրին: Նախագծի ընդհանուր տեսողական նկարագիրը անհամապատասխան կլինի տեսողական նկարագրին: Կպատասխի բնակիչների և աշխատողների աճ, ինչը կարող է մեծացնել հանգստի աղբյուրների օգտագործումը նախագծի հատվածի ներսում՝ HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման ընթացքում:

HSR Կառուցման այլընտրանքը կազդի San Fernando-ի հեծանվի արահետի ծրագրված 3-րդ Փուլին և San Fernando-ի երկաթուղու ծրագրված հեծանվի արահետին: PR-MM#2-ը ավելի խորը կքննարկի շինարարությունից հետո մատչելիության ազդեցությունները հանգստի աղբյուրների վրա, պահանջելով որ շինարարությունից հետո կապեր պահպանվեն զբոսայգիների ազդեցությունից ազատ բաժինների կամ մոտակա ճանապարհների հետ: PR-MM#4-ը ևս կգործադրվի՝ Իշխանությունից պահանջելու խորհրդակցել իրավասությունն ունեցող պատասխանատուի հետ, ստուգելու աղբյուրի կորած օգտագործման և գործառնության հատկության շարունակականության համար մի այլընտրանքային ուղի, ներառյալ՝ կապի պահպանումը: Այսուհանդերձ, նույնիսկ PR-MM#2 և PR-MM#4-ով, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման հետ կապված մշտական օգտագործման իրավունքը և գույքի փոխարկումը հանգստի աղբյուրից երկաթուղային անցումային օրինական իրավունքի տարածքի կազդեն ծրագրված San Fernando-ի երկաթուղու հեծանվի արահետի վրա:

S.9.2.14 Գեղագիտական տեսք և տեսողական որակ

Շինարարական ազդեցություններ

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կընդգրկի ժամանակավոր օգտագործումը երկու տեսակի շինությունների գանազան վայրերում՝ խոշոր շինհրապարակի տարածքներ և շինանյութերի ու սարքավորումների ստացման և պահեստավորման փոքր տարածքներ: Չգայուն դիտողների մոտ մեծապես տեսանելի շինարարական գործունեությունները կառաջացնեն առկա տեսողական նկարագրի կամ տեղամասի և նրա շրջապատի որակի ժամանակավոր անկում: AVQ-MM#1-ի գործադրումը նվազագույնի կհասցնի հնարավոր

ազդեցությունները, որոնք կապված են շինարարական և շինանյութերի և սարքավորումների ստացման ու պահեստավորման տարածքների հետ շինարարության ժամանակամիջոցում: Բացի այդ, AQ-IAMF#1-ի գործադրումը կխուսափեցնի շինարարության ընթացքում փոշուց առաջացող էական տեսողական ազդեցություններից:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կհանգեցնի գեղագիտական տեսքի և տեսողական որակի վրա անմիջական ազդեցությունների: RSA-ում շինարարական գործունեություններն ու ներխուժման դեմ պաշտպանող վանդակապատերի հավելումը երեք պատմական կամուրջներին, պատճառ կդառնան առկա տեսողական որակի գեղագիտական անկման: Երեք պատմական կամուրջներն են՝ Los Angeles գետի կամուրջը Arroyo Seco Parkway պատմական գավառում, Broadway ուղեկամուրջը և Spring փողոցի ուղեկամուրջը, որոնք երևում են այստեղ՝ Նկար S-8: AVQ-IAMF#1 և CUL-IAMF#6-ի գործադրումը կխթանեն համատեքստի նկատմամբ զգայուն տեսողական միությունը, անեղծությունը և ամբողջականությունը: AVQ-IAMF#1-ը կխթանի ողջ նախագծով գեղագիտական հետևողականություն տեղական համատեքստի հետ, իսկ CUL-IAMF#6-ը կմատուցի նախաշինարարական վիճակի գնահատում:

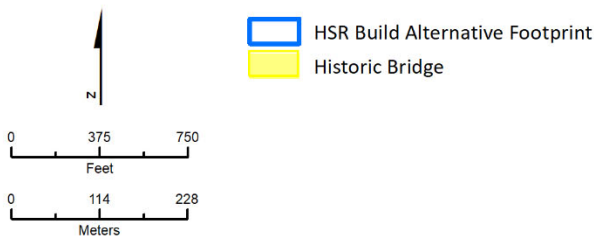
Հետևյալ մեղմացման միջոցառումները պատմական կամուրջներից մասնակիորեն կթեթևացնեն շինարարության ազդեցությունները, որոնք էական անկում կպատճառեն առկա տեսողական նկարագրին կամ վայրի և նրա շրջապատի որակին՝ AVQ-MM#3 և CUL-MM#12: AVQ-MM#3-ը կպահանջի, որ գետինը խանգարող որևէ գործունեությունից առաջ, կապալառուն աշխատի Իշխանության և տեղական իրավասու մարմինների հետ, վերջնական նախագծում և շինարարության մեջ ներառելու Իշխանության կողմից վավերացված գեղագիտական նախապատվություններ: Մեղմացման միջոցառումը մասնակիորեն կթեթևացնի ազդեցության ենթակա երեք կամուրջների և նրանց շրջապատների առկա նկարագրի և որակի գեղագիտական անկումը՝ նախագծային ներդրման հնարավորություն մատուցելով իրավասու մարմիններին: CUL-MM#12-ը մասնակիորեն կթեթևացնի շինարարության ազդեցությունները պատմական կամուրջների վրա, պահանջելով խորհրդակցություն շահագրգիռ կողմերի հետ, որպեսզի հասնեն պատնեշային մի նախագծի, որը մեկ կողմից բավարարում է անվտանգության նպատակակետերը և մյուս կողմից նվազագույն ֆիզիկական և տեսողական ազդեցություն է թողնում պատմական գույքի վրա: Այնուամենայնիվ, անվտանգության պատնեշների պատճառով անխուսափելի տեսողական անկման հետևանքով, մեղմացումից հետո HSR Կառուցման այլընտրանքի անվտանգության առանձնահատկություններից երեք պատմական կամուրջների վրա մնացած ազդեցությունները կհամեման:

Ժամանակավոր կառույցների լուսավորումը (օրինակ՝ կցասայլերը, վանդակապատումը և կայանատեղերը) և HSR Կառուցման այլընտրանքի համար գիշերային շինարարությունը տեղի կունենան անցումային օրինական իրավունքի տարածքի ողջ տևողության: Շինարարության համար պահանջվող շինանյութերի և սարքավորումների պահեստավորման տարածքների մի մասն ու գիշերային շինարարական գործունեությունները կգտնվեն զգայուն դիտողների և բնակելի թաղամասերի մերձակայքում: Լուսավորման մի մասը կարող է հասնել տեղամասից դուրս գտնվող տարածքներ, առաջացնելով դիտողներին, տեսողական նկարագրին և տեսողական որակին ազդող տեսողական խանգարումներ: AVQ-MM#1 և AVQ-MM#2 մեղմացման միջոցառումները կգործադրվեն նվազագույնի հասցնելու շինարարության համար պահանջվող շինանյութերի և սարքավորումների պահեստավորման տարածքների շուրջ և գիշերային շինարարական գործունեությունների լուսավորումից մերձակա բնակիչների և մեքենավարների խանգարումը:



FILE: I:\ST11501\GIS\MXDs\SummaryHistoricalBridges.mxd (7/14/2021)

SOURCE: Bing Maps (2018); County of Los Angeles (2015); CHSRA (6/2021)



Նկար S-8 Պատմական կամուրջներ Աղբյուրների ուսումնասիրության ոլորտում

Ճահագործման ազդեցություններ

Sonora պողոտայի հատող ուղիների տարանջատման, Grandview պողոտայի հատող ուղիների տարանջատման և Flower փողոցի հատող ուղիների տարանջատման մշտական շինությունը առկա մշակութային միջավայր կներմուծի ցցուն տեսողական տարրեր, որոնք էական անկում կպատճառեն առկա տեսողական նկարագրին կամ որակին՝ տեսանելի RSA-ի ներսում: Իշխանությունը AVQ-IAMF#1-ի գործադրման միջոցով ձգտում է ամբողջ նահանգում հավասարակշռել հետևողական գեղագիտական տեսք տեղական համատեքստի հետ՝ Նախագծի Burbank-ից Los Angeles Project հատվածում: Առկա բնական և մշակութային միջավայրերի վրա ազդեցությունները նվազեցնելու համար, կապալառուն կաշխատի Իշխանության և տեղական իրավասու մարմինների հետ՝ վերջնական նախագծի և շինարարության մեջ ներառելու Իշխանության կողմից վավերացված գեղագիտական նախապատվությունները ոչ-կայարանային կառույցների համար: Burbank, Glendale և Los Angeles քաղաքներին կտրամադրվեն գեղագիտական ընտրանքների նմուշներ, որոնք կարող են կիրառվել ոչ-տիպական կառույցների համար նախագծի հատվածում: AVQ-IAMF#2-ի (Գեղագիտական վերանայման գործընթաց) գործադրման միջոցով, Իշխանությունը կխորհրդակցի տեղական իրավասու մարմինների հետ գործընթացում համայնքը ներգրավելու լավագույն կերպերի շուրջ, և կաշխատի կապալառուի և տեղական իրավասու մարմինների հետ՝ վերանայելու նախագծերն ու տեղական գեղագիտական նախապատվությունները և ընդգրկելու դրանք վերջնական նախագծի և շինարարության մեջ: AVQ-MM#3-ը կապալառուից կպահանջի տեխնիկական հուշագիր ներկայացնել Իշխանության՝ համապատասխանությունը փաստագրելու համար: Այսուհանդերձ, Նույնիսկ AVQ-MM#3-ի գործադրումով, առաջարկված հատող ուղիների տարանջատումները անհամեմատելի կլինեն շրջակա առևտրական օգտագործումների հետ և նախագծի չափը կհակադրվի առկա մշակութային միջավայրին: Հետևաբար, նախագծի ընդհանուր տեսողական նկարագիրը անհամապատասխան կլինի առկա մշակութային միջավայրի տեսողական նկարագրին:

S.9.2.15 Մշակութային աղբյուրներ

Շինարարություն

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը անմիջական անբարենպաստ հետևանքներ կունենա կառուցելի միջավայրի երեք պատմական գույքերի վրա (Arroyo Seco Parkway պատմական շրջան [ներառյալ՝ Los Angeles գետի կամուրջը], Broadway ուղեկամուրջը և Spring փողոցի ուղեկամուրջը): Նախագծի շինարարությունը նույնպես և՛ ուղղակի և՛ անուղղակի անբարենպաստ հետևանքներ կունենա մեկ կառուցելի միջավայրի պատմական գույքի վրա (Main փողոցի կամուրջ): CUL-IAMF#1, CUL-IAMF#2, CUL-IAMF#6, CUL-IAMF#7 և CUL-IAMF#8-ի գործադրումը կնվազեցնի այս կառուցելի միջավայրի աղբյուրների վրա ազդեցությունների ներուժը:

Բացի այդ, CUL-MM#7 և CUL-MM#13-ը կգործադրվեն Main փողոցի կամուրջի համար և կպահանջեն մեկնաբանական կամ կրթական տեղեկության պատրաստությունը պատմական աղբյուրի համար, ինչպես նաև մշակումը մի ուսումնասիրության՝ քննելու ընտրանքները, որպեսզի պահպանվի կամուրջի պատմական օգտագործումը: CUL-MM#7-ը կգործադրվի նաև Arroyo Seco Parkway պատմական շրջանի, Broadway կամուրջի և Spring փողոցի ուղեկամուրջի համար: CUL-MM#12-ը կգործադրվի այս աղբյուրների համար և Իշխանությունից կպահանջի գործել խորհրդատու կողմերի հետ՝ մշակելու համար մի նախագիծ ներխուժման պաշտպանության վանդակապատի համար: Նույնիսկ այս մեղմացման միջոցառումների գործադրումով, HSR Կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի ուղղակի և անուղղակի հետևանքների այս պատմական կառույցով գույքերի վրա և պատճառ կդառնա նշանակալի ազդեցության CEQA-ի ներքո:

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը ուղղակի հնարավոր հետևանք կունենա P-19-101229 հնագիտական աղբյուրի վրա (մի փոքրիկ շրջանաձև աղյուսե պատի պատկերի մնացորդ) որը ներկայումս իրավասու է համարվում Պատմական վայրերի ազգային գրանցամատյանի (National Register of Historic Places) և Կալիֆորնիայի պատմական աղբյուրների գրանցամատյանի (California Register of Historical Resources) համար: P-19-101229-ը անիրավասու հռչակվելու դեպքում, այս աղբյուրի վրա ոչ մի ազդեցություն չի լինի:

Քանի որ հնագիտական P-19-101229 աղբյուրի ճշգրիտ վայրն անծանոթ է այս պահին, հավանականություն կա, որ շինարարական գործունեությունները հանգեցնեն այդ աղբյուրի մասնակի կամ լրիվ ոչնչացման կամ հեռացման: CUL-MM#1-ը կպահանջի ենթարկումը Ծրագրային համաձայնագրին¹² և Համաձայնագրի հուշագրին և մեղմացումը անբարենպաստ ազդեցությունների գույքերի վրա, որոնք ստուգվում են փուլային ստուգման ընթացքում: Այնուամենայնիվ, նկատի ունենալով բնույթը HSR նախագծի և նախագծային պահանջմունքների, մի սահմանված ռեժիմի զուգահեռագիծ հնարավոր չի լինի փոխել P-19-101229 հնագիտական վայրից խուսափելու համար այն պահին, երբ շնորհվում է գույքի մատչելիությունը և որոշվում է այս աղբյուրի ճշգրիտ վայրը: Հետևաբար, մինչև այս աղբյուրի ճշգրիտ վայրի որոշումը, ենթադրվում է, որ HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունը կհանգեցնի այս աղբյուրի վրա ազդեցության:

Բացի այդ, հնարավոր է, որ շինարարությունը ազդի անհայտ հնագիտական աղբյուրների, եթե դրանք հայտնաբերվեն վայրի ուսումնասիրությունների ընթացքում և հնարավոր չլինի նրանցից խուսափել, կամ եթե դրանք հայտնաբերվեն շինարարության ընթացքում: Քանի որ սահմանափակ է մատչելիությունը մասնավոր հողերի Հնարավոր հետևանքների տարածքում (APE), հավանական է, որ Պատմական վայրերի ազգային գրանցամատյանին իրավասու դեռևս անհայտ հնագիտական վայրեր հայտնաբերվեն APE-ի ծիրում որպես պատմական գույքի ուսումնասիրման ջանքի մաս, ինչը կիրականացվի երբ գույքի մատչելիությունը տրամադրելի է դառնում, գետինը խանգարող գործունեություններից առաջ: Այսպիսի վայրեր ստուգելու, հայտնաբերվածը իրավասու լինելու և անխուսափելի բնույթ ունենալու դեպքում, ազդեցություններ տեղի կունենան հնագիտական գույքերի վրա: HSR Կառուցման այլընտրանքը նույնպես ունի ներուժը ոչնչացնելու նախկինում չստուգված հնագիտական վայրեր, որոնք կարելի չի լինի հայտնաբերել շինարարությունից առաջ կատարված ուսումնասիրության միջոցով: Չնայած մշակութային աղբյուրի ցուցակագրումը կամ բողջանա հենց որ մատչելիությունն ապահովվի, ոչ մի ցուցակագրում չի կարող երաշխավորել, որ բոլոր աղբյուրները ստուգվել են: Բացի այդ, ուսումնասիրություններ չեն կարող իրականացվել հարթեցված տարածքներում:

IAMF-ներ CUL-IAMF#1, CUL-IAMF#2, CUL-IAMF#3, CUL-IAMF#4 և CUL-IAMF#5-ի գործադրումը կնվազեցնեն գետնի հնարավոր խանգարումների հետ կապ ունեցող հայտնի և դեռևս չհայտնաբերված հնագիտական վայրերում ազդեցությունները, որոնք կպատահեն շինարարությունից առաջ և նրա ընթացքում: Մեղմացման CUL-MM#1, CUL-MM#2 և CUL-MM#3 միջոցառումների գործադրումը կնվազեցնի ներուժը հնագիտական աղբյուրների վրա ազդեցությունների, եթե դրանք հայտնի են կամ հայտնաբերվեն շինարարական գործունեություններից առաջ կամ նրանց ընթացքում: Այսուհանդերձ, հաստատված զուգահեռագծերը հնարավոր չի լինի փոխել՝ խուսափելու հնագիտական վայրերից, որոնք հայտնաբերվում են գույքի մատչելիությունը շնորհվելու պահին: Հետևաբար, HSR Կառուցման այլընտրանքը կարող է հանգեցնել անհայտ հնագիտական աղբյուրների վրա ազդեցության:

Շահագործումներ

Շահագործման և պահպանման հետևանքները Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի APE-ում նշված 24 պատմական կառույցով աղբյուրները ներառում են աղմուկ կամ թրթռացում: Այնուամենայնիվ, HSR Կառուցման այլընտրանքից ակնկալվող աղմուկը անուղղակի հետևանք չի ունենա APE-ի ներսում գտնվող որևէ պատմական գույքի վրա, քանի որ նրանք իրենց Պատմական վայրերի ազգային գրանցամատյանի նշանակությունը ձեռք չեն բերում անաղմուկ դրվածքում գտնվելուց: Ըստ *Արագընթաց ցամաքային փոխադրության աղմուկի և թրթռացման ազդեցության գնահատման* (FRA 2012), խիստ հազվադեպ է, որ գնացքի շահագործման աղմուկը առաջացնի որևէ տեսակի կառուցային վնաս, նույնիսկ՝ աննշան գեղագիտական վնաս: Այսուհանդերձ, երբեմն մտահոգություն է առաջանում փոխումն պատմական շենքերի վնասի վերաբերյալ, ինչպիսին է Valley Maid

¹² Նախապես ծանոթ որպես *Ծրագրային համաձայնագիր ընդմեջ Երկաթուղիների դաշնային վարչություն, Պատմության պահպանման խորհրդատու խորհուրդ, Կալիֆորնիայի պատմության պահպանման նահանգային պատասխանատու և Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանություն*, ինչ վերաբերում է Պատմության պահպանման ազգային օրենքի (*National Historic Preservation Act*) 106-րդ հոդվածի հետ համապատասխանության, ինչպես այն վերաբերում է Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու նախագծին:

Creamery-ին, որը գտնվում է անցումային օրինական իրավունքի տարածքի մոտ: Նույնիսկ այսպիսի դեպքերում, վնասն անհավանական է, եթե կառուցելի երկաթգիծը շատ մոտիկ չլինի կառույցին: Հետևաբար, HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումից թրթռացումը չի վնասի որևէ պատմական աղբյուրի APE-ում, Ներառյալ՝ Valley Maid Creamery-ն:

Հնագիտական աղբյուրներին ազդող գործունեությունները տիպականորեն կապ ունեն միայն նախագծի շինարարության հետ: Շահագործման ընթացքում, վանդակապատված անցումային օրինական իրավունքի տարածքում մատչելիությունը վերապահված կլինի միայն պահպանման անձնակազմին կամ փոխադրամիջոցներին: Այսպիսով, անհավանական է, որ HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործումը ազդի հայտնի կամ անհայտ հնագիտական վայրերի:

S.9.2.16 Տարածաշրջանային աճ

HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարությունն ու շահագործումը կհանգեցնեն ժամանակավոր և մշտական ազդեցությունների, որոնք կապ ունեն տարածաշրջանի աճի հետ RSA-ում (ինչը կազմված է Los Angeles վարչաշրջանից):

Շինարարություն

HSR Կառուցային այլընտրանքի շինարարությունը աշխատողների պահանջարկը կհասցնի նախատեսված զբաղվածությունից էլ ավելի մեծ չափի: Տեղական շինարարական ծախսերի վրա հիմնված շինարարության հետ կապված զբաղվածությունը կստեղծի 2.810 ուղղակի և 2.800 անուղղակի աշխատատեղ, ընդամենը 5.610 աշխատատեղ՝ կառուցապատման գազաթնային տարվա ընթացքում (ենթադրաբար՝ 2022 թ.): Բացի այդ, 2.810 ուղղակի աշխատատեղերը կառուցապատման գազաթնային տարում կներկայացնեն մոտավորապես 2 տոկոսի հավելում 142.000 աշխատատեղերի վրա, որոնք արդեն նախատեսվել են 2022 թվականի համար: Քանի որ սա RSA-ում ընդհանուր շինարարական զբաղվածության շատ փոքր մասն է, և հաշվի առնելով RSA-ի շրջանակներում HSR համակարգի կառուցման գործունեություններին վերաբերող աշխատողների վարժեցման և վկայավորման ծրագրերը, չի նախատեսվում, որ մեծ թվով աշխատողներ տեղափոխվեն դեպի RSA, որը որոնում է զբաղվածության հնարավորություններ: 9-ամյա շինարարական ժամանակահատվածի ընթացքում, HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո նախագծային ծախսերը կհանգեցնեն 14.840 ուղղակի և 14.780 անուղղակի և խթանված աշխատանքային տարիների, ընդամենը՝ 29.610 աշխատանքային տարի:

Այս աշխատանքները կլինեն միայն փոքր չափով ավելի՝ քան կանխատեսված ընդհանուր զբաղվածությունը նախագծի ոչ այլընտրանքի ներքո: Որպես այդպիսին, HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո չի ակնկալվում, որ շինարարությունը հանգեցնի տարածաշրջանային աճի, որը կպահանջի նոր տների կառուցում կամ նոր հանրային ծառայությունների մատուցում:

Շահագործումներ

HSR Կառուցման այլընտրանքի հետ կապված գործողությունների գնահատված ազդեցությունները փոքր կլինեն և չեն հանգեցնի կանխատեսվող զբաղվածությունը նշանակալիորեն գերազանցող տարածաշրջանային աճի: Շահագործման աշխատատեղերը հիմնված կլինեն HSR համակարգի կայարաններում և ծանր պահպանման շինություններում: Իշխանությունը գնահատում է, որ HSR համակարգի շահագործումը կստեղծի մինչև 230 աշխատատեղ Los Angeles վարչաշրջանում: Գնահատվել է նաև տարածաշրջանային հավանական աճը, որը կառաջանա HSR համակարգով ապահովված նահանգով մեկ փոխադրումների բարելավված մատչելիությունից: Դրանք կկազմեն մոտ 8.940 աշխատատեղ RSA-ի ծիրում: Մատչելիության հետևանքով այս աստիճանական աճը կլինի մի փոքր ավելին, քան 0,1 տոկոսը. ավելի բարձր՝ քան կանխատեսված 2040 թ. զբաղվածությունը RSA-ի ծիրում:

Բնակչության աճը կապված կլինի շահագործումների զբաղվածության գնահատված աճի հետ, առնչված՝ ուղղակի, անուղղակի և խթանված զբաղվածության, ինչպես նաև HSR համակարգի շահագործման միջոցով խթանված զբաղվածության հետ: Ուղղակի, անուղղակի և խթանված զբաղվածության առնչված շահագործումների հետ կապված բնակչության աճը

կկազմի մոտ 17.470, կամ սկզբ քան 1 տոկոս ավելի՝ քան 2040 թ. RSA-ի համար կանխատեսվող բնակչությունը:

HSR Կառուցման այլընտրանքը կունենա շահագործման երկարաժամկետ զբաղվածության հետևանքների հետ կապված բարենպաստ հետևանքներ՝ HSR Կառուցման այլընտրանքի շահագործման հետ կապված տնտեսական գործունեության շնորհիվ: HSR Կառուցման այլընտրանքը կառաջացնի բնակարանային պահանջարկ RSA-ում, ինչը կարճաժամկետ և երկարաժամկետ կտրվածքով կբավարարվի մատչելի հողային պաշարով և բնակարանային կարողություններով: Պահանջարկը կբավարարվի՝ հաշվի առնելով առկա և կանխատեսվող բնակարանային միավորները:

S.9.2.17 Կուտակային ազդեցություններ

HSR Կառուցման այլընտրանքը անցյալ, ներկա և տրամաբանորեն կանխատեսելի հավանական ապագա գործողությունների կամ նախագծերի (կուտակային նախագծեր) հետ միասին, որոնք նշված են սույն EIR/EIS-ի 2-րդ Հատորի 3.19-A Հավելվածում, Կուտակային նախագծերի ցուցակ, կհանգեցնի շինարարության ժամանակամիջոցի հետևյալ նշանակալի կուտակային հետևանքներին CEQA-ի ներքո՝ օդի որակ և աղմուկ ու թրթռացում: Բացի այդ, HSR Կառուցման այլընտրանքը այլ կուտակային նախագծերի հետ համատեղ կհանգեցնի CEQA-ի ներքո հետևյալ նշանակալի կուտակային շահագործման ազդեցություններին, փոխադրական ազդեցությունների (բարերար), աղմուկի ազդեցությունների և հանրային կենցաղային սպասարկման ազդեցությունների՝ HSR Կառուցման այլընտրանքի երկարաժամկետ շահագործման ընթացքում:

S.9.3 Հիմնական և շահագործման ծախսեր

Table S-2 Աղյուսակ S-2-ը ներկայացնում է ծախսերը, որոնք կազմում են HSR Կառուցման այլընտրանքի հիմնական ծախսերի նախահաշիվը: Ծախքի նախահաշիվը ներկայացված է 2020 թ. դոլարով և ներառում է նախագծի կառուցման համար անհրաժեշտ ընդհանուր աշխատուժը և կյոլբերը, սակայն այն չի ներառում ամբողջ նահանգային համակարգի՝ փոխադրամիջոցների ձեռքբերման հետ կապված ծախսերը: Ֆինանսական վճարները նույնպես բացառված են, բայց դրանք կմշակվեն նախքան նախագծի կառուցումը: Նախագծի շինարարության ծախսերը գնահատելու օգնելու համար, FRA-ն և իշխանությունը մշակեցին տիպականացված հիմնական ծախսերի 10 կարգեր, որոնք ներկայացված են ստորև Table S-2 Աղյուսակ S-2-ում: 6-րդ Գլուխը՝ Նախագծի ծախսեր, ավելի մանրամասն տեղեկություն է ներկայացնում Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի հիմնական ծախսերի մասին:

Table S-2 Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար Արագընթաց երկաթուղու Կառուցման այլընտրանքի հիմնական ծախսերը (2020 թ. դոլարով՝ միլիոններով)

FRA Տիպական ծախսի կարգեր	HSR Կառուցման այլընտրանք
10 Երկաթուղագծի կառուցվածքներ և երկաթուղագիծ	\$1,471
20 Կայարաններ, վերջնակայարաններ, բազմաձև փոխադրում	\$93
30 Աջակից հաստատություններ՝ Բակեր, խանութներ, վարչություն, շենքեր	\$104
40 Տեղամասային աշխատանք, անցումային օրինական իրավունքի տարածք, հող և առկա բարելավումներ	\$1,976
50 Հաղորդակցություններ և ազդանշաններ	\$57
60 Էլեկտրական քարշուժ	\$69
70 Փոխադրամիջոցներ	(Համարվում է որջ համակարգին վերաբերող գին և չի ներառվել որպես արագընթաց երկաթուղու Կառուցման այլընտրանքի մաս)

FRA Տիպական ծախսի կարգեր	HSR Կառուցման այլընտրանք
80 Պրոֆեսիոնալ ծառայություններ	\$395
90 Անակնկալների վերապահված	\$155
100 Ֆինանսավորման ծախսեր	Նախահաշիվը կմշակվի նախագծի կառուցումից առաջ
Ընդհանուր	\$4,319

Աղբյուր՝ Հավելված 6-B՝ Նախագծի սահմանման համար նախնական ճարտարագիտական գրառումների հավաքածու Հիմնական ծախսի գնահատման նախահաշիվ

Բոլոր ծախսերը 2020 թ. Առաջին եռամսյակի դոլարով են (կլորացվում է մոտակա միլիոն դոլարի չափով): Անակնկալների հատկացված գումարը ներառված է միավորի ծախսերում:

Ծրագրի շինարարության ծախսերը ավելացել են \$3.554-ից մինչև \$4.319՝ արտացոլելու համար տարբեր ճարտարագիտական և նախագծային կատարելագործումները, որոնք ներառվել են HSR Կառուցման այլընտրանքի մեջ և արդիականացնելու Burbank-ի օդանավակայանի կայարանի ճանապարհային իրավունքի ձեռքբերման ծախսերը:

¹ Միջավայրային ազդեցության տեղեկագրի/Միջավայրային ազդեցության հայտարարության նպատակների համար արժեքները կլորացվել են մոտակա միլիոնների վրա:

FRA = Երկաթուղու դաշնային վարչություն HSR = արագընթաց երկաթուղի

2015 թվին ԱՄՆ դոլարով շահագործման և պահպանման ծախսերը, ինչպես հատկացվել են Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածին, ցույց են տրված Աղյուսակ S-3-ում և հիմնված են HSR համակարգի 1-ին Փուլի վրա՝ յուրաքանչյուր երթուղու մղոնի ընդհանուր արժեքը:¹³ Շահագործման և պահպանման հետ կապված ծախսերը հատկացվել են Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածում¹⁴ հիմնվելով շահագործվող տարանցման մղոնների վրա: Ենթակառուցված պահպանման հետ կապված ծախսերը հատկացվել են որպես երթուղային 1-ին Փուլի ընդհանուր մղոններից 520-ի դիմաց 14 մղոնի հարաբերություն:

Աղյուսակ S-3 Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի արագընթաց երկաթուղուն հատկացված տարեկան շահագործումների և պահպանման ծախսերը (2015 թ. դոլար միլիոններով)

Շահագործման և պահպանման գործունեություն	2040 թ. Միջին հեծյալության կանխատեսում	2040 թ. Բարձր հեծյալության ծախս
Գնացքի գործողություններ	\$7.98	\$8.71
Առաքումներ	\$0.84	\$0.92
Սարքերի պահպանում	\$3.75	\$4.10
Ենթակառուցվածքի պահպանում	\$3.42	\$3.72
Կայարանի և գնացքի մաքրում	\$1.99	\$2.16
Առևտրային	\$2.44	\$2.88
Ընդհանուր և վարչական	\$1.48	\$1.62
Ապահովագրություն	\$1.46	\$1.60
Անակնկալների վերապահված	\$0.98	\$1.06
Ընդհանուր	\$24.34	\$26.77

Աղբյուր՝ Հավելված 6-A, Արագընթաց երկաթուղու շահագործման և պահպանման ծախսը՝ EIR/EIS նախագծային մակարդակով վերլուծությունում օգտագործման համար

2040 թ. միջին ծախսը հիմնվում է \$1.75 միլիոն/մղոն փոխարժեքի վրա. 2040 թ. բարձր ծախսը հիմնվում է \$1.91 միլիոն/մղոն փոխարժեքի վրա:

¹³ Երթուղային մղոնը սահմանվում է որպես երկու կետի միջև ընկած երկաթգծերով ուղևորության հեռավորությունը: Երթուղիների մղոնները կարող են ունենալ երկաթգծերի մեկ կամ մի քանի հավաքածու:

¹⁴ Գնացքային մղոնը սահմանվում է որպես գնացքի շարժը 1 մղոն:

S.9.4 4(f) Հոդվածի և 6(f) Հոդվածի ազդեցություններ

S.9.4.1 4(f) Հոդված

ԱՄՆ Փոխադրության բաժանմունքի օրենքի 4(f) Հոդվածի ներքո (օրինադրված 49 USC § 303-ում), ԱՄՆ Փոխադրության բաժանմունքի գործող վարչությունը չի կարող վավերացնել մի նախագիծ, որն օգտագործում է օրենքի այս հոդվածի ներքո պաշտպանված գույքեր, բացի այն դեպքից՝ երբ չկան խոհեմ կամ իրագործելի խուսափման այլընտրանքներ և նախագիծը ներառում է բոլոր հնարավոր ծրագրումները՝ նվազագույնի հասցնելու սման գույքերի վնասը, կամ կատարվել է *աննշան* ազդեցության հայտնաբերում: 4(f) Հոդվածի ներքո պաշտպանված գույքերը պատկանում են հանրության և մաս են կազմում զբոսայգու, հանգստավայրի կամ կենդանական աշխարհի և ջրահոսքի ապաստանարանի, կամ ազգային, նահանգային կամ տեղական նշանակություն ներկայացնող պատմական վայրի պատկանող հող է (հանրային կամ մասնավոր սեփականություն), ինչպես որոշվել է դաշնային, նահանգային, տարածաշրջանային կամ տեղական պաշտոնատարների կողմից, ովքեր իրավասություն ունեն արբյուրի վրա:

Հիմնվելով այս EIR/EIS-ում ներկայացված վերլուծության վրա, HSR Կառուցման այլընտրանքը կհանգեցնի 4(f) Հոդվածով նշված հինգ աղբյուրների անխուսափելի մշտական օգտագործման: Սրանք ներառում են մեկ հանգստի շինություն, ծրագրված San Fernando երկաթուղու հեծանվի արահետը և հետևյալ չորս պատմական վայրերը՝

- Arroyo Seco Parkway պատմական գավառը
- Broadway (Buena Vista) ուղեկամուրջը
- Spring փողոցի ուղեկամուրջը
- Main փողոցի կամուրջը

Հետևաբար, 4(f) Բաժինը պահանջում է միջոցներ՝ նվազագույնի հասցնելու այս հինգ աղբյուրներին հասցված վնասը: Հատուկ միջոցները, որոնք կգործադրվեն յուրաքանչյուր աղբյուրի հասցված վնասը նվազագույնի հասցնելու համար, քննարկվում են 4-3 Աղյուսակում, Վնասը նվազագույնի հասցնելու միջոցառումներ:

4(f) Բաժնի խորհրդակցական հանդիպումները կայացել էին իրավասություն ունեցող պաշտոնյաների հետ՝ հետամուտ լինելու նրանց հավանությանը՝ ժամանակավոր զբաղեցման կամ նվազագույն վճիռների վերաբերյալ: Այս խորհրդակցական հանդիպումների վերաբերյալ լրացուցիչ մանրամասների համար դիմեք 4-րդ Գլխին: Նախապես որոշվել էր, որ HSR Կառուցման այլընտրանքը նաև *նվազագույն* ազդեցություն կունենա 4(f) Բաժնի չորս աղբյուրների վրա (երեք հանգստի աղբյուր և մեկ պատմական վայր): Դրանք ներառում են San Fernando հեծանվի արահետի և Rio de Los Angeles նահանգային զբոսայգու ծրագրված 3-րդ Փուլը (որոշումները նախնական են և իրավասու պաշտոնյաների հետ համակարգումը շարունակական է), Albion գետափնյա զբոսայգին և Los Angeles գետի ջրանցքը (պատմական վայր): HSR Կառուցման այլընտրանքը նաև կհանգեցնի ծրագրված San Fernando երկաթուղային հեծանվի արահետի մշտական օգտագործման: 2021 թվականի սեպտեմբերի 22-ին Los Angeles-ի քաղաքապետությունը համաձայնություն սովեց Albion գետափնյա զբոսայգու համար իշխանության *նվազագույն* որոշման:

Նահանգի պատմական պահպանության պաշտոնյան գրավոր համաձայնեց 2020 թվականի հունիսի 25-ին Los Angeles գետի ջրանցքի 106-րդ Բաժնի ներքո՝ իշխանության հայտնաբերումներին, ինչ վերաբերում է անբարենպաստ հետևանքներ չլինելուն: Համաձայնելով իշխանության հայտնաբերումներին, ինչ վերաբերում է անբարենպաստ հետևանքներ չլինելուն 106-րդ Բաժնի ներքո, Նահանգի պատմական պահպանության պաշտոնյան նաև համաձայնել է իշխանության որոշման հետ, որ նախագիծը Los Angeles գետի ջրանցքի համար կունենա *նվազագույն* օգտագործում 4(f) Բաժնի ներքո: RSA-ում այլ աղբյուրների ժամանակավոր զբաղեցումներից ոչ մեկը, կամ նրանց վրա անուղղակի հետևանքները, HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո չի հանդիսանա օգտագործում 4(f) Հոդվածի ներքո:

S.9.4.2 6(f) Հոդված

6(F) Հոդվածի գույքերը Հողի և ջրի պահպանման հիմնադրամի օրենքի կողմից ֆինանսավորվող հանգստի աղբյուրներ են: Հիմնադրամները կարող են օգտագործվել հողի գնման կամ հանգստի գույքերի բարելավման համար: Այս գույքերը չեն կարող օգտագործվել փոխադրական օգտագործման համար, եթե չկա խոհեմ կամ իրագործելի այլընտրանք, և օգտագործումը պետք է ամբողջությամբ մեղմացվի ի բավարարություն Չբոսայգիների ազգային սպասարկության և հանգստի աղբյուրները կառավարող տեղական իրավասության մարմինների: Վավերացումը պահանջում է համակարգում Չբոսայգիների ազգային սպասարկության հետ, և մեղմացումը ներառում է նախատեսությունը փոխարինող զբոսայգու «տրամաբանորեն համարժեք օգտակարության և գտնվելու վայրի» հարմար հողի:

Չկան 6(F) Հոդվածով պաշտպանված գույքեր, որոնք ենթակա կլինեն օգտագործման՝ այս HSR Կառուցման այլընտրանքի ներքո: Հետևաբար, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի հանգեցնի 6(f) Հոդվածի հետ կապված որևէ ազդեցության:

S.9.5 Միջավայրային արդարադատության ազդեցություններ

Միջավայրային արդարադատությունը կարող է սահմանվել որպես բոլոր մարդկանց արդար վերաբերմունք և բովանդակային ներգրավվածություն՝ անկախ ցեղից, գույնից, ազգային ծագումից կամ եկամտից: Առաջարկվող փոխադրման նախագծի համար սա նշանակում է ներգրավում փոխադրական ծրագրման և որոշումների կայացման վաղ փուլերից՝ նախագծի կառուցման, շահագործման և պահպանման միջոցով: Որոշումների կայացման գործընթացը պետք է գնահատի, որքանով դա գործնական է և օրենսդրորեն թույլատրելի, հնարավոր, անհամաչափ բարձր և անբարենպաստ հետևանքները մարդու առողջության համար և/կամ ծրագրերի, քաղաքականությունների և գործունեությունների ազդեցությունը ցեղային և էթնիկական փոքրամասնությունների և ցածր եկամտով բնակչության վրա: Անհամաչափ բարձր և անբարենպաստ հետևանքը փոքրամասնությունների և ցածր եկամտով բնակչության համար ընդհանուր առմամբ սահմանվում է որպես մի հետևանք, որը՝

- Հիմնականում կտարածվի փոքրամասնություն ներկայացնող բնակչությունների կամ ցածր եկամուտ ունեցող բնակչությունների վրա, կամ
- Կազդի փոքրամասնություն ներկայացնող բնակչությունների կամ ցածր եկամուտ ունեցող բնակչությունների և կլինի զգալիորեն ավելի ծանր կամ ավելի ուժգին, քան անբարենպաստ հետևանքները, որոնց ենթարկվում են ցածր եկամուտ չունեցող և փոքրամասնություն չներկայացնող բնակչությունները՝ տուժած համայնքում և վկայակոչված համայնքում:

Միջավայրային արդարադատության դաշնային ցուցում

- Քաղաքացիական իրավունքների օրենքի (Civil Rights Act) Տիտղոս VI (Public Law 88-352)
- 12898 Նախագահական գործադիր հրաման (Presidential Executive Order), ինչը ծանոթ է որպես Միջավայրային արդարադատության դաշնային քաղաքականություն (Federal Environmental Justice Policy) և Նախագահական հուշագիրը, որը ընկերանում է 12898 Գործադիր հրամանին:
- Անգլերենի սահմանափակ տիրապետությամբ անձանց համար ծառայությունների մատչելիության բարելավում (Improving Access to Services for Persons with Limited English Proficiency) (13166 Նախագահական գործադիր հրաման)
- ԱՄՆ Փոխադրության բաժանմունքի 5610.2(c) հրաման, որը թարմացնում է սկզբնական Միջավայրային արդարադատության հրամանը

Թեև HSR Կառուցման այլընտրանքը, ամենայն հավանականությամբ, կհանգեցնի սահմանափակ անբարենպաստ ազդեցությունների խմբին նախագծի միջանցքում բնակվող կամ գործարարություն իրականացնող փոքրամասնությունների և/կամ ցածր եկամուտ ունեցող բնակչության վրա, սպասվում է, որ այդ ազդեցությունները լինեն նույնը իրենց բնույթով և տարողությամբ՝ ինչ այն ազդեցությունները, որոնց կենթարկվի միջանցքի երկայնքով ապրող կամ աշխատող ընդհանուր բնակչությունը: IAMF- ները, ներառյալ EJ-IAMF#1, EJ-IAMF#2, EJ-IAMF#3, EJ-IAMF#4 և EJ-IAMF#5-ը, կգործադրվեն միջավայրային համայնքների վրա հետևանքները նվազեցնելու համար: Ուսումնասիրվող տարածքում ցածր եկամուտ ունեցող և/կամ փոքրամասնություն ներկայացնող բնակչությունն ուղղակիորեն կօգտվի տարանցիկ բարելավումներից, որոնք կապահովի HSR Կառուցման այլընտրանքը և, որոշ դեպքերում, կլինեն փոխադրական այսպիսի բարելավումներից (հատվող ուղիների տարանջատում) հիմնական շահառուները: Երբ դիտարկվում են IAMF-ները, HSR Կառուցման այլընտրանքի մեղմացման միջոցառումները և օգուտները, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի հանգեցնի ցածր եկամուտ ունեցող և/կամ փոքրամասնություն ներկայացնող բնակչությունների միջավայրային անհամաչափ բարձր և անբարենպաստ հետևանքների: Նախագծի տարածքին մերձակա բոլոր բնակչությունները, ներառյալ փոքրամասնություն ներկայացնող և ցածր եկամտով բնակչությունները, ինչպես նաև փոքրամասնություն չներկայացնող և ցածր եկամուտ չունեցող բնակչությունները, կզգան այդ ազդեցությունները: Այս ազդեցությունների համատեքստն ու սաստկությունը նման կլինեն փոքրամասնություն ներկայացնող և ցածր եկամտով բնակչությունների, ինչպես նաև փոքրամասնություն չներկայացնող և ցածր եկամուտ չունեցող բնակչությունների համար: Յետևաբար, HSR Կառուցման այլընտրանքը չի հանգեցնի որևէ անհամատեղելի ազդեցության՝ ցածր եկամտով և փոքրամասնություն ներկայացնող բնակչությունների վրա:

S.10 Հակասությունների ոլորտներ

Քննական հանդիպումների և հանրության մերձենալու ջանքերի վրա հիմնվելով ողջ միջավայրային վերանայման գործընթացի ժամանակ, հետևյալներն են հակասությունների հայտնի ոլորտները՝

- Կից համայնքների վրա աղմուկի/թրթռացման ազդեցություններ, հատկապես բնակարաններում և զգայուն ընդունիչներում (օրինակ՝ դպրոցները, եկեղեցիները և համայնքային կենտրոնները)
- Օդի որակի ազդեցություններ տներին և ձեռնարկություններին ավելի մոտիկ դիեզելով շարժվող գնացքներից
- Տեսողական ազդեցությունները նվազագույն պետք է լինեն, երբ դա հնարավոր է, պատերով և կանաչապատմամբ մեղմացվելով
- Ձայնարգել պատերը թերևս անհրաժեշտ մեղմացում լինեն աղմուկը նվազեցնելու համար
- Ազդեցություններ ակնհայտ տիրույթի գործընթացից և տեղափոխությունից
- Էլեկտրամագնիսական ազդեցություններ շրջակա համայնքների վրա
- Ազդեցություններ շինարարական գործունեություններից, շինհրապարակներից և բեռնատարների երթևեկից
- Համայնքի խանգարման ազդեցություններ հատվող ուղիների տարանջատումներից, հատկապես շինարարության ընթացքում
- Կից համայնքների վրա ազդեցությունների մեկուսացում փողոցները փակելուց (օրինակ՝ Atwater Village):
- Ազդեցություններ Los Angeles գետի վրա
- Ազդեցություններ հետիոտնային և հեծանվային անվտանգության վրա, հատկապես կամուրջներում և անցումներում
- Բնակչային տեղահանումները գլխավոր խնդիր կլինեն տարածքում հանրամատչելի բնակարանների չգոյության հետևանքով

- Մերձեցում պետք է կատարվի լեզուներով, որոնք արտացոլում են շրջակա համայնքը
- Երկաթուղին ծառայում է որպես ֆիզիկական խոչընդոտ, որը երկփեղկում է համայնքները
- Metro-ի Metrolink սպասարկումը չի պահել իր կատարած մեղմացման բոլոր խոստումները՝ պահպանման բակը կառուցելիս. տեսողական ազդեցությունների նվազեցման համար կանաչապատումը, շջակների կրճատումը և հետիոտնային կամուրջը գլխավոր առաջնահերթություններ են:
- HSR-ը կսահմանափակի համայնքի համար Los Angeles գետի և Rio de Los Angeles գբոսայգու մատչելիությունը
- HSR զուգահեռագծերի երկայնքով համայնքներն արդեն ծանրաբեռնված են տարածաշրջանի առկա և ծրագրված ենթակառուցվածքով
- Իշխանությունը պարտավոր է համակարգել ուրիշ նախագծերի հետ, հատկապես՝ Metro-ի Link US նախագծի և Տարածաշրջանային կապի (Regional Connector) հետ, ազդեցությունները նվազագույնի հասցնելու համար
- HSR նախագծի հետևանքով ազնվացում հատկապես կայարանամերձ տարածքներում

S.11 Նախընտրելի այլընտրանքի ճանաչում

Իշխանության Նախընտրած այլընտրանքը Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի համար HSR Կառուցման այլընտրանքն է: Նախընտրելի այլընտրանքը կայարաններ է ներառում Hollywood Burbank օդանավակայանում և LAUS-ում: Այս Նախընտրելի այլընտրանքը ընտրվել էր հիմնվելով հավասարակշռված նկատառմանը վրա միջավայրային տեղեկության, որը այս EIR/EIS-ում ներկայացվել է նպատակի և կարիքի. նախագծի առաջադրանքների. CEQA-ի և NEPA-ի. տեղական և տարածաշրջանային հողօգտագործման ծրագրերի. համայնքային նախընտրությունների և ծախքի համատեքստում: Նախընտրելի այլընտրանքը նախատեսվում է, որ ունենա մոտավորապես \$4,319 միլիարդ հիմնական ծախսեր (առաջին եռամսյակի 2020 թ. դոլար) (Հավելված 6-B՝ Նախագծի սահմանման համար նախնական ճարտարագիտական գրառումների հավաքածու - Հիմնական ծախքի գնահատման նախահաշիվ):

Չնայած առկա երկաթուղու անցումային օրինական իրավունքի տարածքից դուրս զուգահեռագծերի ուրիշ այլընտրանքներ գնահատվել են Ծրագրի նահանգային EIR/EIS-ով (Իշխանություն և FRA 2005) և այլընտրանքների վերլուծությունների մշակման գործընթացներով (ինչպես նկարագրվել է վերևի S.5 Բաժնում, Իշխանությունը որոշել է, որ միջավայրային նվազագույն ազդեցությունները կունենա առկա երկաթուղու միջանցքում գտնվող այլընտրանքը: Ի տարբերություն HSR համակարգում գտնվող ուրիշ նախագծային հատվածների, Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը չունի զուգահեռագծերի բազմազան այլընտրանքներ՝ առանձին ազդեցություններով: Հետևաբար, HSR Կառուցման այլընտրանքը Նախընտրելի այլընտրանքն է: Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը կմատուցի խառն սպասարկում առկա երկաթուղային միջանցքի ներսում. նշանակում է, HSR Կառուցման այլընտրանքը կհամօգտագործի անցումային օրինական իրավունքի տարածքն ու երկաթգծերը այլ ուղևորատար և բեռնատար շահագործողների հետ:

Իշխանության խորհուրդը վերանայել է Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը 2018 թվի Նոյեմբերին: Նկատի առնված այլընտրանքներն էին HSR Կառուցման այլընտրանքն ու Նախագծի ոչ մի այլընտրանքը: Նոյեմբերի 15, 2018 թվին Իշխանության խորհուրդը համաձայնվեց անձնակազմի հանձնարարությանը, որ HSR Կառուցման այլընտրանքը նկատվի որպես Նախընտրելի այլընտրանք Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի Սևագիր EIR/EIS-ում

HSR Կառուցման այլընտրանքը կհամապատասխանի ծրագրի և նախագծի նպատակին և կարիքին, ինչպես հայտարարվել է 2005 թ. Ծրագրի նահանգային EIR/EIS-ում և այս EIR/EIS-ի 1-ին Գլխում, և ավելի մանրամասն նկարագրվել է այս EIR/EIS-ի 8-րդ Գլխում: Ի հավելումս, HSR Կառուցման այլընտրանքը կբավարարի ծրագրի և նախագծի CEQA-ի նպատակները, որոնք նկարագրվել են այս EIR/EIS-ի 1-ին Գլխում: Նախագծի ոչ մի

այլընտրանքը չի բավարարի ծրագրի և նախագծի նպատակն ու կարիքը, ոչ էլ կբավարարի CEQA-ի նպատակները:

S.12 Սևագիր EIR/EIS-ի շրջանառություն և վերանայում

Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի Սևագիր EIR/EIS-ը տեղադրվել էր Իշխանության կայքէջում և Կալիֆորնիայի Նահանգային գործակալություններին պաշտոնապես հասանելի էր դարձվել Նահանգի տեղեկաբաշխ գործակալության կողմից մայիսի 29, 2020 թվին: Հանրային վերանայման և դիտողության ժամանակահատվածը ձգվեց մայիսի 29, 2020 թ. մինչև հուլիսի 16, 2020 թ., համաձայն CEQA-ի և NEPA-ի: Այնուամենայնիվ, արձագանքելով գործակալությունների և շահագրգիռ կողմերի խնդրանքներին և նկատի առնելով սահմանափակումները, որոնք առաջացել էին Նոր թագավարակի (COVID-19) տարածումով,¹⁵ Իշխանությունը հանրային վերանայման և դիտողության ժամանակահատվածը երկարեց 45 օրով, մինչև օգոստոսի 31, 2020 թ., ընդամենը 94 օրով՝ փաստաթղթի հրապարակումից հետո:

Իշխանությունը Սևագիր EIR/EIS-ը և նրա հավելվածները տեղադրեց իր կայքէջում վերանայման համար և էլեկտրոնային կրկնօրինակներ ևս տրամադրելի էին խտասկավառակների վրա՝ ըստ խնդրանքի: Իշխանությունը կրկնօրինակներ ուղարկեց համագործակցող դաշնային, նահանգային, պատասխանատու և հոգաբարձու գործակալությունների (ներառյալ՝ Նահանգի տեղեկաբաշխ գործակալության ուղարկած կրկնօրինակները): COVID-19-ի սահմանափակումների պատճառով հանրային գրադարանների և այլ հանրային գործակալությունների գրասենյակների փակ մնալու հետևանքով, Սևագիր EIR/EIS-ը մատչելի էր հիմնականում էլեկտրոնային ֆայլերի միջոցով. այնուամենայնիվ, տպագիր կրկնօրինակներ և էլեկտրոնային ֆայլեր տրամադրելի էին հանրային վերանայման համար Իշխանության գրասենյակներում՝ Sacramento և Los Angeles, և Caltrans-ի 7-րդ շրջանի գրասենյակում, Los Angeles:

Հանրության տրվել էր Սևագիր EIR/EIS-ի նկատմամբ դիտողությունների պատեհությունը հանրային վերանայման ժամանակահատվածի ընթացքում: Դիտողությունները Իշխանության կարող էին ներկայացվել սովորական փոստով, բանավոր՝ համացանցով հանրային լուսններում, ծրագրի հրատապ հեռախոսագծի և էլ. փոստի միջոցով: Իշխանությունը հանրային շրջանառության և դիտողությունների ժամանակահատվածում անցկացրեց մի քանի համամանցով հանդիպումներ՝ ներկայացնելու Սևագիր EIR/EIS-ը և հանրության տալու հարցեր տալու և նախագծի մասին տեղեկություններ հավաքելու պատեհությունը: Բոլոր հանդիպումները անցկացվեցին անգլերենով և իսպաներենով, համաժամանակյա բանավոր թարգմանության մատուցումով: (Չնայած ուրիշ լեզուներով բանավոր թարգմանության տրամադրելիության ըստ խնդրանքի, խնդրանքներ չէին ստացվել): Իշխանությունն անցկացրեց երկու հեռախոսային հանդիպումներ քաղաքապետարանում՝ հունիսի 26, 2020 և օգոստոսի 19, 2020 թվերին: Ազատ մասնակցությամբ հանրային հանդիպում անցկացվեց հունիսի 18, 2020 թվին, որի ընթացքում Իշխանությունը PowerPoint-ի օգտագործումով ներկայացրեց ընդհանուր ակնարկ նախագծի մասին և տեղեկություններ կիսեց Հարավային Կալիֆորնիայի երկաթուղու ընթացքում գտնվող բարելավումների, շահագրգիռ կողմերի ներգրավման գործունեությունների, միջավայրային վերանայման գործընթացի, ճանապարհային իրավունքի գործընթացի և նախագծի մշակման գործընթացում հաջորդ քայլերի մասին: Ներկայացումը տրամադրելի էր նաև իսպաներենով: Բացի այդ, Իշխանությունը համացանցով անցկացրեց մի հանրային հանդիպում հուլիսի 8, 2020 թվին, որի ընթացքում ներկաները կարողացան պաշտոնական դիտողություններ ներկայացնել Սևագիր EIR/EIS-ի մասին: Ընդամենը 86 դիտողություններ են ներկայացվել 20 անհատ դիտողություն ներկայացնողների կողմից և արձանագրվել են դատարանի պաշտոնական թղթակցի միջոցով:

¹⁵ 2020 թ. վերջերին, Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի Սևագիր EIR/EIS-ի հանրային վերանայման և դիտողությունների ժամանակահատվածից առաջ, Կալիֆորնիայի Կառավարիչը՝ Gavin Newsom, արձակեց հրահանգներ՝ միջոցներ ձեռք առնելու Կալիֆորնիայում COVID-19-ի տարածումը դանդաղեցնելու համար, ներառյալ՝ N-33-20 Գործադիր հրահանգի թողարկումը, որը հրամայում էր Կալիֆորնիա Նահանգում բնակվող բոլոր անհատներին տանը կամ իրենց բնակության վայրում մնալ մինչև հետագա ծանուցում: Որպես հետևանք, հանրային վերանայման հանդիպումները անցկացվել էին համացանցի միջոցով, ո՛չ անձամբ:

Օգոստոսի 25, 2020 թվին, հանրային վերանայման և դիտողությունների ժամանակահատվածի փակումից հետո, Իշխանությունը անցկացրեց մի առցանց և հեռախոսային տեղեկատվական նիստ՝ կենտրոնանալով առաջարկված Main փողոցի հատվող ուղիների տարանջատման վրա, իսպաներենով և մանդարին չինարենով բանավոր թարգմանության տրամադրումով:

Այստեղ նկարագրված բոլոր հանդիպումների ձայնագրություններին հնարավոր է մատչել <https://meethrsocal-b-la.org/webinar> կայքում:

S.12.1 Հանրության և գործակալությունների դիտողությունների ամփոփում

Վերանայման ժամանակահատվածում Իշխանությունն ստացավ 272 դիտողության նամակ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի Սևագիր EIR/EIS-ի վերաբերյալ: Իշխանությունը նաև նկատի առավ 6 դիտողության նամակ Սևագիր EIR/EIS-ի վերաբերյալ դիտողությունների ժամանակահատվածի ավարտից հետո՝ 2020 թվականի օգոստոսի 31-ին, ընդամենը՝ 278 դիտողության նամակ: Դիտողության նամակների ընդհանուր թիվը ներառում էր 4-ը դաշնային գործակալություններից, 8-ը՝ պետական գործակալություններից, 4-ը՝ ընտրված պաշտոնյաներից, 28-ը՝ տեղական գործակալություններից և 54-ը՝ ձեռնարկություններից և կազմակերպություններից: Մնացած 180 դիտողության նամակները անհատներից էին և/կամ բանավոր դիտողություններ էին, որոնք տրվել էին 2020 թվականի հուլիսի 8-ի համացանցով հանրային լսման պահին: Իշխանությունը գնահատեց և նկատի առավ Սևագիր EIR/EIS-ի վերաբերյալ ստացված բոլոր էական դիտողությունները և համապատասխան վերամշակումները կատարեց այս Վերջնական EIR/EIS-ի համար: Դիտողությունների պատասխանները առկա են այս Վերջնական EIR/EIS-ի 4-րդ Հատորում: Գլխավոր դիտողությունները վերաբերում էին հետևյալ թեմաներին՝

- **Այլընտրանքներ**—Դիտողությունները մտահոգություն հայտնեցին այլընտրանքների զարգացման գործընթացի վերաբերյալ, որը հանգեցրեց մեկ HSR Կառուցման այլընտրանքի մանրամասն գնահատմանը Սևագիր EIR/EIS-ում:
- **Ֆինանսավորում**—Դիտողությունները մտահոգություն հայտնեցին նախագծի ծախքերի, շինարարության և շահագործման համար ֆինանսավորման առկայության և ծախքերի հնարավոր գերակատարումների վերաբերյալ:
- **Համայնքային ազդեցություններ**—Դիտողությունները մտահոգություն հայտնեցին Taylor Yard համայնքի և Main փողոցների հատվող ուղիների տարանջատման հետ կապված ազդեցությունների վերաբերյալ:
- **Աղմուկ**—Դիտողությունները մտահոգություն հայտնեցին շահագործման ընթացքում աղմուկի ազդեցությունների վերաբերյալ, ներառյալ՝ գնացքի շչակի աղմուկը, թե ինչպես է որոշվել աղմուկի նվազեցումը/մեղմացումը և նման նվազեցման գործադրումը:
- **Գույքի ձեռքբերում**—Դիտողությունները մտահոգություն հայտնեցին Իշխանության կողմից ճանապարհային իրավունքի ձեռքբերման գործընթացի և տեղափոխման օժանդակության, ինչպես նաև գույքի արժեքների վրա հնարավոր ազդեցությունների վերաբերյալ:

S.13 Միջավայրային գործընթացի հաջորդ քայլերը

Հետևյալ ամսաթվով **սոյեմբերի 5, 2021** Վերջնական EIR/EIS-ի առկայության մասին ծանուցումը հրապարակվել է *Դաշնային գրանցամատյանում*, և փաստաթուղթը տարածվել է և հասանելի դարձվել գործակալություններին և հանրությանը: Վերջնական EIR/EIS-ը հիմք է հանդիսանում գործակալությունների որոշումների համար, որոնք անհրաժեշտ են Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը առաջ տանելու համար:

S.13.1 Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու իշխանության որոշումների կայացումը

Որպես CEQA-ի առաջատար գործակալություն՝ Իշխանության խորհուրդը կքննարկի, թե արդյո՞ք պետք է վավերացնել Վերջնական EIR/EIS-ը CEQA-ի համապատասխանության

համար: Յնց որ իշխանության խորհուրդը վավերացնի Վերջնական EIR/EIS-ը, այն կարող է նկատի առնել Նախընտրելի այլընտրանքի վավերացումը և կայացումը առնչված CEQA-ի որոշումների (հայտնաբերումներ, մեղմացման ծրագիր և գլխավոր նկատառումների հավանական հայտարարություն): CEQA-ի պարտադիր հայտնաբերումները, պատրաստված յուրաքանչյուր Նշանակալի ազդեցության համար, կլինեն հետևյալներից մեկը՝

- Նախագծում պահանջվել կամ ներառվել են փոփոխություններ կամ ձևափոխումներ, որոնք խուսափում կամ էականորեն նվազեցնում են Նշանակալի միջավայրային հետևանքը, ինչպես նշված է Վերջնական EIR-ում:
- Փոփոխությունները կամ ձևափոխումները ենթակա են մեկ այլ հանրային գործակալության, այլ ոչ թե հայտնաբերումը կատարող գործակալության պատասխանատվության և իրավասության: Նման փոփոխություններ են ընդունվել նման այլ գործակալության կողմից կամ կարող են և պետք է ընդունվեն նման այլ գործակալության կողմից:
- Որոշակի տնտեսական, իրավական, սոցիալական, տեխնոլոգիական կամ այլ նկատառումներ, ներառյալ՝ բարձր պատրաստված աշխատողների համար աշխատանքային հնարավորությունների ապահովումը, անիրագործելի են դարձնում մեղմացման միջոցառումները կամ HSR Կառուցման այլընտրանքը, որոնք նշված են Վերջնական EIR-ում:

Եթե իշխանությունը վավերացնի մի նախագիծ, որը կհանգեցնի Վերջնական EIR/EIS-ում նշված Նշանակալի հետևանքներ պատահելուն, որոնցից հնարավոր չի լինի խուսափել կամ դրանք էականորեն նվազեցնել, CEQA-ն իշխանությունից պահանջում է պատրաստել Գերիշխող նկատառումների հայտարարություն, որը ներկայացնում է նախագծին աջակցելու որոշակի պատճառներ: Այս պատճառները կարող են ներառել՝ առաջարկվող նախագծի տնտեսական, իրավական, սոցիալական, տեխնոլոգիական կամ այլ առավելությունները, որոնք գերակշիռ են միջավայրի վրա անխուսափելի անբարենպաստ հետևանքներից: Եթե նման հայտարարություն պատրաստվի, նրան հղում կկատարվի իշխանության որոշման ծանուցագրում:

Այս Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի EIR/EIS-ի նպատակների համար նախագծի հաստատումը կներառի HSR Կառուցման այլընտրանքի հաստատումը (Main փողոցի հատվող ուղիների տարանջատման վերամշակումով) և Burbank օդանավակայանի կայարանի և LAUS-ի վայրերի հաստատումը:

Համաձայն NEPA-ի և NEPA-ի Նշանակման փոխըմբռնման հուշագրի (FRA և Կալիֆորնիա Նահանգ 2019 թ.), իշխանությունը ծառայում է որպես NEPA-ի առաջատար գործակալություն և լիազորված է ավարտելու NEPA-ի միջավայրային գործընթացը՝ Որոշման արձանագրության հրապարակմամբ: Որոշման արձանագրությունը կնկարագրի դիտարկվող նախագիծը և այլընտրանքները, կնկարագրի HSR Կառուցման այլընտրանքը և կմատնանշի Էկոլոգիապես նախընտրելի այլընտրանքը. կկատարի միջավայրային հայտնաբերումներ և որոշումներ՝ կապված Վտանգված տեսակների օրենքի, 106-րդ Բաժնի, 4(f) Բաժնի և միջավայրային արդարադատություն. կճանաչի մեղմացման անհրաժեշտ բոլոր միջոցառումները. և կնկարագրի օդի որակի համապատասխանության վերաբերյալ FRA-ի որոշումները:

S.13.2 Երկաթուղու դաշնային վարչության որոշումների կայացումը

Մինչ FRA-ն NEPA-ի և միջավայրային այլ օրենքների ներքո իր պարտականությունները վերապահել է իշխանության, NEPA-ի Նշանակման փոխըմբռնման հուշագրի պայմանները նախատեսում են, որ մի քանի հարակից պարտականություններ չեն փոխանցվում իշխանության և պահպանվում են FRA-ի կողմից: Դրանք ներառում են, առանց դրանցով սահմանափակվելու, FRA-ի պատասխանատվությունները համապատասխանության որոշումների համար՝ Մաքուր օդի մասին օրենքի 176-րդ Յոդվածով (42 U.S.C. § 7506) և կառավարությունից կառավարություն խորհրդատվություն բնիկ ամերիկյան ցեղերի հետ: NEPA-ի Նշանակման փոխըմբռնման հուշագիրը նաև պահանջում է, որ իշխանությունը մինչև կառուցողական օգտագործման որոշումներ կայացնելը խորհրդակցի FRA-ի հետ՝ 1966 թ. Փոխադրության բաժանմունքի օրենքի 4(f) Բաժնի ներքո (23 C.F.R. Part 774). սակայն, Burbank-ից Los Angeles HSR Կառուցման այլընտրանքը չի հանգեցնի կառուցողական

օգտագործման 4(f) Բաժնի ներքո: FRA-ի համապատասխանության որոշումը կկայացվի նախքան Իշխանության կողմից այս բաժնի համար ROD-ի թողարկումը (համաձայն NEPA-ի նշանակման MOU-ի ներքո):

S.13.3 Մակերեսային փոխադրումների խորհրդի որոշումների կայացումը

STB-ն անկախ դաշնային գործակալություն է, որն իրավասություն ունի նոր միջնահանգային երկաթուղային գծերի կառուցման և շահագործման վրա (49 U.S.C. §§ 10502, 10901): 2013 թվին STB-ն որոշեց, որ իրավասություն ունի Կալիֆորնիայի առաջարկվող համանահանգային HSR համակարգի բոլոր հատվածների վրա, ներառյալ՝ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածը, քանի որ HSR համակարգը միանում է գոյություն ունեցող միջնահանգային երկաթուղային ցանցին (STB, թղթածրար համար FD 35724, ապրիլի 18, 2013 թ.): Միջավայրային գործընթացի և Որոշման արձանագրության լրացումից հետո Իշխանության կողմից, և Իշխանության խնդրանքով, STB-ից սպասվում է թողարկել վերջնական որոշում HSR Կառուցման այլընտրանքի շինարարության վավերացման վերաբերյալ: Վերջնական որոշումը նաև ծառայում է որպես STB-ի Որոշման արձանագրություն NEPA-ի ներքո: Նախագծին առնչվող ոչ մի շինարարություն չի կարող սկսվել մինչև STB-ի վերջնական որոշման թողարկումն ու գործուն դառնալը:

S.14 Նախագծի գործադրումը

Թողարկելուց հետո Որոշման արձանագրությունը և Որոշման մասին ծանուցումը, Իշխանությունը շինարարությունից առաջ կամբողջացնի վերջնական նախագիծը, ձեռք կբերի շինարարական արտոնագիր և գույքը ձեռք կանցնի:

Աղյուսակներ

Հետևյալ էջերում, Աղյուսակ S-4 Աղյուսակ S-4-ը թվարկում է IAMF-ները, որոնք կգործադրվեն նախագծի մշակման և շինարարության ծիրում: EIR/EIS-ում դիմեք Հավելված 2-B-ին՝ Աղյուսակ S-4 Աղյուսակ S-4-ում թվարկված IAMF-ների ամբողջական նկարագրությունների համար: Աղյուսակ S-5-ը ամփոփում է ազդեցությունները, որոնք նշանակալի կլինեն CEQA-ի ներքո, ինչպես նաև HSR Կառուցման այլընտրանքի համար կիրառելի մեղմացման միջոցառումները: Հետևյալ միջավայրային աղբյուրները նշանակալի ազդեցություններ չեն ունենա CEQA-ի ներքո և հետևաբար չեն ներառվել Աղյուսակ S-5-ում:

- Փոխադրություն (շահագործում)
- Օդի որակ և համաշխարհային կլիմայական փոփոխություն (շահագործում)
- Հանրային կենցաղային սպասարկում և էներգիա (շինարարություն)
- Ջրաբաշխում և ջրային աղբյուրներ (շահագործում)
- Երկրաբանություն, հող, երկրաշարժային ակտիվություն և բրածոյագիտական աղբյուրներ (շինարարություն և շահագործում)
- Վտանգավոր նյութեր և թափոններ (շահագործում)
- Անվտանգություն և ապահովություն (շինարարություն)
- Կայարանի ծրագրում, հողօգտագործում և զարգացում (շինարարություն)
- Գյուղատնտեսական մշակելի տարածք և անտառային հողեր (շինարարություն և շահագործում)
- Մշակութային աղբյուրներ (շահագործում)
- Տարածաշրջանային աճ (շինարարություն և շահագործում)

Աղյուսակ S-4 Ազդեցությունից խուսափելու և նվազագույնի հասցնելու առանձնահատկություններ

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
Փոխադրում	
TR-IAMF#1	Շինարարության ընթացքում հանրային ճանապարհների պաշտպանություն
TR-IAMF#2	Շինարարության փոխադրական ծրագիր
TR-IAMF#3	Փողոցից դուրս կայանատեղ շինարարության առնչվող փոխադրամիջոցների համար
TR-IAMF#4	Յետիոտնային մատչելիության պահպանում
TR-IAMF#5	Յեծանվի մուտքի պահպանում
TR-IAMF#6	Շինարարության ժամերի սահմանափակում
TR-IAMF#7	Շինարարական բեռնատարի երթուղիներ
TR-IAMF#8	Շինարարություն հատուկ միջոցառումների ընթացքում
TR-IAMF#9	Շինարարության ընթացքում բեռնատար և ուղևորատար երկաթուղու պաշտպանություն
TR-IAMF#11	Տարանցիկ մուտքի պահպանում
TR-IAMF#12	Յետիոտնային և հեծանվային անվտանգություն
SS-IAMF#1	Շինարարական անվտանգություն Փոխադրության կառավարման ծրագիր
SS-IAMF#5	Օդազնացության անվտանգություն
SS-IAMF#6	Շահագրգիռ կողմերի համակարգում Hollywood Burbank օդանավակայանի համար
PK-IAMF#1	Չբոսայգիներ, հանգստավայր և բաց տարածք
Օդի որակ և համաշխարհային կլիմայական փոփոխություն	
AQ-IAMF#1	Փախած փոշու արտանետումներ
AQ-IAMF#2	Երեսապատումների ընտրություն
AQ-IAMF#3	Վերանորոգելի դիեզել
AQ-IAMF#4	Նվազեցված չափանիշներ արտանետիչ խողովակների արտանետումների՝ շինարարական սարքավորումներից
AQ-IAMF#5	Նվազեցված չափանիշներ արտանետիչ խողովակների արտանետումների՝ ճանապարհաշինական սարքավորումներից
AQ-IAMF#6	Նվազեցնել բետոնի պատրաստման սարքավորումների հավանական ազդեցությունը
Աղմուկ և թրթռացում	
NV-IAMF#1	Աղմուկ և թրթռացում

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
Էլեկտրամագնիսական միջամտություն և Էլեկտրամագնիսական դաշտեր	
EMI/EMF-IAMF#1	Չարակից երկաթուղիների խանգարման կանխում
EMI/EMF-IAMF#2	Էլեկտրամագնիսական միջամտության/Էլեկտրամագնիսական դաշտերի վերահսկում
Չանրային կենցաղային սպասարկում և Էներգիա	
PUE-IAMF#1	Նախագծային միջոցառումներ
PUE-IAMF#3	Չանրային ծանուցագրեր
PUE-IAMF#4	Կենցաղային սպասարկում և Էներգիա
HYD-IAMF#1	Փոթորկաչրի և ստորերկրյա ջրերի կառավարում
HYD-IAMF#2	Ջրհեղեղի դեմ պաշտպանություն
HYD-IAMF#3	Պատրաստել և գործադրել շինարարական փոթորկաչրերի աղտոտման կանխարգելման ծրագիր (SWPPP)
HMW-IAMF#11	Շահագրգիռ կողմերի խորհրդակցություն San Fernando հովտի ստորջրյա ավազանի ապականված տեղանքի համար
SS-IAMF#4	Նավթի և գազի հորեր
Կենսաբանական և ջրային աղբյուրներ	
BIO-IAMF#1	Նշանակել ծրագրի կենսաբան, նշանակված կենսաբաններ, տեսակների հատուկ կենսաբանական վերահսկողներ և ընդհանուր կենսաբանական վերահսկողներ
BIO-IAMF#2	Չեշտացնել գործակալության մուտքը
BIO-IAMF#3	Պատրաստել WEAP վարժողական նյութեր և անցկացնել շինարարության ժամանակաշրջանի WEAP վարժողություն
BIO-IAMF#4	Անցկացնել շահագործման և պահպանման ժամանակաշրջանի WEAP վարժողություն
BIO-IAMF#5	Պատրաստել և գործադրել կենսաբանական աղբյուրների կառավարման ծրագիր
BIO-IAMF#6	Սահմանել հյուսված մանրաթելի սահմանափակումներ
BIO-IAMF#7	Կանխել շինանյութերի և պեղումների թակարդումը
BIO-IAMF#8	Ուրվագծել սարքավորումների տեղադրման տարածքները և երթևեկության ուղիները
BIO-IAMF#9	Չեռացնել շինարարությունից փչացած նյութերն ու թափոնները
BIO-IAMF#10	Մաքրել շինարարական սարքավորումները
BIO-IAMF#11	Պահպանել շինարարական վայրերը
BIO-IAMF#12	Նախագիծը մշակել թռչունների դեմ պաշտպանվելու հաշվով

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
AQ-IAMF#1	Փախած փոշու արտանետումներ
HMW-IAMF#6	Կանխարգելիչ հեղուկի թափվելը
HYD-IAMF#1	Փոթորկաչորի և ստորերկրյա ջրերի կառավարում
HYD-IAMF#3	Պատրաստել և գործադրել շինարարական փոթորկաչորերի աղտոտման կանխարգելման ծրագիր (SWPPP)
Ջրաբաշխում և ջրային աղբյուրներ	
BIO-IAMF#9	Յեռացնել շինարարությունից փչացած նյութերն ու թափոնները
BIO-IAMF#11	Պահպանել շինարարական վայրերը
GEO-IAMF#1	Երկրաբանական վտանգներ
HMW-IAMF#1	Գույքի ձեռքբերման 1-ին Փուլի և 2-րդ Փուլի Միջավայրային վայրի գնահատում
HMW-IAMF#6	Կանխարգելիչ հեղուկի թափվելը
HMW-IAMF#7	Նյութերի մթերում և փոխադրում
HMW-IAMF#8	Արտոնագրի պայմաններ
HMW-IAMF#9	Միջավայրային կառավարման համակարգեր
HMW-IAMF#10	Վտանգավոր նյութերի ծրագիր
HMW-IAMF#11	Շահագրգիռ կողմերի խորհրդակցություն San Fernando հովտի ստորջրյա ավազանի ապականված տեղանքի համար
HYD-IAMF#1	Փոթորկաչորի և ստորերկրյա ջրերի կառավարում
HYD-IAMF#2	Ջրհեղեղի դեմ պաշտպանություն
HYD-IAMF#3	Պատրաստել և գործադրել շինարարական փոթորկաչորերի աղտոտման կանխարգելման ծրագիր (SWPPP)
Երկրաբանություն, հող, երկրաշարժային ակտիվություն և բրածոյագիտական աղբյուրներ	
GEO-IAMF#1	Երկրաբանական վտանգներ
GEO-IAMF#2	Լանջի վերահսկում
GEO-IAMF#3	Գազի վերահսկում
GEO-IAMF#4	Պատմական կամ լքված հանքեր և այլ թունավոր տեղանքներ
GEO-IAMF#5	Վտանգավոր հանքանյութեր, հողեր, կամ գոլորշիներ
GEO-IAMF#6	Գետնի բեկման վաղ նախագուշացման համակարգեր

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
GEO-IAMF#7	Գնահատում և նախագծում հողի խոշոր երկրաշարժային ցնցումների համար
GEO-IAMF#8	Երկրաշարժի ընթացքում շահագործումների առկախում
GEO-IAMF#9	Նստումների վերահսկում
GEO-IAMF#10	Երկրաբանություն և հողեր
GEO-IAMF#11	Ներգրավել որակյալ հնեաբանական աղբյուրների մասնագետ
GEO-IAMF#12	Կատարել նախագծային վերջնական վերանայում և խթանիչների գնահատում
GEO-IAMF#13	Պատրաստել և գործադրել հնեաբանական աղբյուրների վերահսկման և մեղմացման ծրագիր (PRMMP)
GEO-IAMF#14	Մատուցել WEAP վարժողություն հնեաբանական աղբյուրների համար
GEO-IAMF#15	հնեաբանական աղբյուրներ հայտնաբերելու դեպքում շինարարության կասեցում, գնահատում և դարմանում
HYD-IAMF#3	Պատրաստել և գործադրել շինարարական փոթորկաչրերի աղտոտման կանխարգելման ծրագիր (SWPPP)
SS-IAMF#4	Նավթի և գազի հորեր
Վտանգավոր նյութեր և թափոններ	
HMW-IAMF#1	Գույքի ձեռքբերման 1-ին Փուլի և 2-րդ Փուլի Միջավայրային վայրի գնահատում
HMW-IAMF#2	Աղբավայր
HMW-IAMF#3	Աշխատանքային պատնեշներ
HMW-IAMF#4	Չփաստագրված աղտոտում
HMW-IAMF#5	Քանդման ծրագրեր
HMW-IAMF#6	Կանխարգելել հեղուկի թափվելը
HMW-IAMF#7	Նյութերի մթերում և փոխադրում
HMW-IAMF#8	Արտոնագրի պայմաններ
HMW-IAMF#9	Միջավայրային կառավարման համակարգ
HMW-IAMF#10	Վտանգավոր նյութերի ծրագիր
HMW-IAMF#11	Շահագրգիռ կողմերի խորհրդակցություն San Fernando հովտի ստորջրյա ապականված տեղանքի համար
SS-IAMF#4	Նավթի և գազի հորեր
GEO-IAMF#1	Երկրաբանական վտանգներ

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
GEO-IAMF#3	Գազի վերահսկում
GEO-IAMF#4	Պատմական կամ լքված հանքեր և այլ թունավոր տեղանքներ
GEO-IAMF#5	Վտանգավոր հանքանյութեր, հողեր, կամ գոլորշիներ
HYD-IAMF#1	Փոթորկաչորի և ստորերկրյա ջրերի կառավարում
HYD-IAMF#3	Պատրաստել և գործադրել փոթորկաչորերի աղտոտման կանխարգելման արդյունաբերական ծրագիր (SWPPP)

Անվտանգություն և ապահովություն

SS-IAMF#1	Շինարարական անվտանգություն Փոխադրության կառավարման ծրագիր
SS-IAMF#2	Անվտանգության և ապահովության կառավարման ծրագիր
SS-IAMF#3	Վտանգների վերլուծություն
SS-IAMF#4	Նավթի և գազի հորեր
SS-IAMF#5	Օդազնացության անվտանգություն
SS-IAMF#6	Շահագրգիռ կողմերի համակարգում Hollywood Burbank օդանավակայանի համար
AQ-IAMF#1	Փախած փոշու արտանետումներ
AQ-IAMF#2	Երեսապատումների ընտրություն
HMW-IAMF#2	Աղբավայր
GEO-IAMF#8	Երկրաշարժի ընթացքում շահագործումների առկախում
GEO-IAMF#10	Երկրաբանություն և հողեր
TR-IAMF#2	Շինարարության փոխադրական ծրագիր
TR-IAMF#4	Չեփոտնային մատչելիության պահպանում
TR-IAMF#5	Չեծանվի մուտքի պահպանում
TR-IAMF#12	Չեփոտնային և հեծանվային անվտանգություն
HYD-IAMF#2	Ջրհեղեղի դեմ պաշտպանություն

Սոցիալ-տնտեսություն և համայնքներ

SOCIO-IAMF#1	Շինարարության կառավարման ծրագիր
SOCIO-IAMF#2	Ենթարկում Միասնական տեղափոխման աջակցության և Գույքի ձեռքբերման քաղաքականությունների օրենքին (Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act)

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
SOCIO-IAMF#3	Տեղափոխման մեղմացման ծրագիր
AQ-IAMF#1	Փախած փոշու արտանետումներ
AQ-IAMF#2	Երեսապատումների ընտրություն
AVQ-IAMF#1	Գեղագիտական ընտրանքներ
AVQ-IAMF#2	Գեղագիտական վերանայման գործընթաց
HMW-IAMF#7	Նյութերի մթերում և փոխադրում
LU-IAMF#3	Շինարարության ընթացքում ժամանակավորապես օգտագործված հողի վերականգնում
NV-IAMF#1	Աղմուկ և թրթռացում
SS-IAMF#1	Շինարարական անվտանգություն Փոխադրության կառավարման ծրագիր
SS-IAMF#2	Անվտանգության և ապահովության կառավարման ծրագիր
TR-IAMF#2	Շինարարության փոխադրական ծրագիր
TR-IAMF#3	Փողոցից դուրս կայանատեղ շինարարության առնչվող փոխադրամիջոցների համար
TR-IAMF#4	Չետիոտնային մատչելիության պահպանում
TR-IAMF#5	Չեծանվի մուտքի պահպանում
TR-IAMF#6	Շինարարության ժամերի սահմանափակում
TR-IAMF#7	Շինարարական բեռնատարի երթուղիներ
TR-IAMF#8	Շինարարություն հատուկ միջոցառումների ընթացքում
TR-IAMF#11	Տարանցիկ մուտքի պահպանում
TR-IAMF#12	Չետիոտնային և հեծանվային անվտանգություն
Կայարանի ծրագրում, հողօգտագործում և զարգացում	
LU-IAMF#1	HSR կայարանի տարածքի զարգացում՝ Ընդհանուր սկզբունքներ և ուղեցույց
LU-IAMF#2	Կայարանի տարածքի ծրագրում և Տեղական գործակալության համակարգում
LU-IAMF#3	Շինարարության ընթացքում ժամանակավորապես օգտագործված հողի վերականգնում
AQ-IAMF#1	Փախած փոշու արտանետումներ
AQ-IAMF#2	Երեսապատումների ընտրություն
EMI/EMF-IAMF#2	Էլեկտրամագնիսական միջամտության/Էլեկտրամագնիսական դաշտերի վերահսկում
NV-IAMF#1	Աղմուկ և թրթռացում

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
SOCIO-IAMF#2	Ենթարկում Միասնական տեղափոխման աջակցության և Գույքի ձեռքբերման քաղաքականությունների օրենքին (Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act)
TR-IAMF#2	Շինարարության փոխադրական ծրագիր
TR-IAMF#3	Փողոցից դուրս կայանատեղ շինարարության առնչվող փոխադրամիջոցների համար
TR-IAMF#11	Տարանցիկ մուտքի պահպանում
Չբուսայգիներ, հանգստավայր և բաց տարածք	
PK-IAMF#1	Չբուսայգիներ, հանգստավայր և բաց տարածք
AQ-IAMF#1	Փախած փոշու արտանետումներ
AQ-IAMF#2	Երեսապատումների ընտրություն
AQ-IAMF#3	Վերանորոգելի դիեզել
AQ-IAMF#4	Նվազեցված չափանիշներ արտանետիչ խողովակների արտանետումների՝ շինարարական սարքավորումներից
AQ-IAMF#5	Նվազեցված չափանիշներ արտանետիչ խողովակների արտանետումների՝ ճանապարհաշինական սարքավորումներից
AVQ-IAMF#1	Գեղագիտական ընտրանքներ
AVQ-IAMF#2	Գեղագիտական վերանայման գործընթաց
NV-IAMF#1	Աղմուկ և թրթռացում
TR-IAMF#2	Շինարարության փոխադրական ծրագիր
TR-IAMF#4	Չետիտոնային մատչելիության պահպանում
TR-IAMF#5	Չեծանվի մուտքի պահպանում
TR-IAMF#7	Շինարարական բեռնատարի երթուղիներ
TR-IAMF#12	Չետիտոնային և հեծանվային անվտանգություն
Գեղագիտական տեսք և տեսողական որակ	
AVQ-IAMF#1	Գեղագիտական ընտրանքներ
AVQ-IAMF#2	Գեղագիտական վերանայման գործընթաց
AQ-IAMF#1	Փախած փոշու արտանետումներ
CUL-IAMF#6	Նախակաշինարարական պայմանների գնահատում, Պատմաճարտարապետական աղբյուրների պաշտպանության ծրագիր և Առանց դիտավորության վնասի վերականգնում

IAMF-ի համար	IAMF-ի խորագիր
Մշակութային աղբյուրներ	
CUL-IAMF#1	Աշխարհագրական տվյալների շերտ և հնագիտական զգայունության քարտեզ
CUL-IAMF#2	WEAP վարժողական դասընթաց
CUL-IAMF#3	Մշակութային աղբյուրների նախաշինարարական ուսումնասիրություններ
CUL-IAMF#4	Հնարավորության դեպքում նախագծի առանձնահատկությունների տեղափոխում
CUL-IAMF#5	Հնագիտական վերահսկողության ծրագիր և գործադրություն
CUL-IAMF#6	Նախաշինարարական պայմանների գնահատում, Պատմական կառուցված աղբյուրների պաշտպանության ծրագիր և Առանց դիտավորության վնասի վերականգնում
CUL-IAMF#7	Կազմված միջավայրային վերահսկողության ծրագիր
CUL-IAMF#8	Գործադրել պաշտպանական և/կամ կայունացման միջոցառումներ
Միջավայրային արդարադատություն (EJ)	
EJ-IAMF#1	Շինարարության EJ-ի իրավապաշտպան/Ձեռնարկությունների ընդգծում
EJ-IAMF#2	EJ համայնք-Գեղագիտական միջամտությունների մշակման համար ամբողջական գործընթաց
EJ-IAMF#3	Աղմուկի անաչառ վերլուծում
EJ-IAMF#4	EJ-ի տեղափոխման/տեղահանման աջակցություն
EJ-IAMF#5	Համայնք-Հեծանվի արահետները EJ համայնքներում վերաուղղելու ամբողջական գործընթաց

HSR = արագընթաց երկաթուղի
 IAMF = ազդեցությունից խուսափելու և նվազագույնի հասցնելու առանձնահատկություններ
 WEAP = Աշխատողների միջավայրային իրազեկման ծրագիր

Աղյուսակ S-5 CEQA-ի նշանակալի ազդեցությամբ աղբյուրների ամփոփում և կիրառելի մեղմացման միջոցառումներ HSR Կառուցման այլընտրանքի համար

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
Փոխադրում			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Նախագծային առանձնահատկությունների վտանգներ, անհամապատասխան օգտագործումներ կամ հակասություններ տարանցային, հետիոտնային և հեծանվային ծրագրերի հետ շինարարության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> PR-MM#4 – Առկա կամ ծրագրված հեծանվային արահետներից ձեռք ձգված գույքի փոխարինում Կալիֆորնիայի զբոսայգիների պահպանման օրենքի ներքո կամ առկա կամ ծրագրված հեծանվային արահետներից 	Նշանակալի և անխուսափելի
Օդի որակ և համաշխարհային կլիմայական փոփոխություն			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Տարածաշրջանային օդի որակի ազդեցություններ շինարարության ընթացքում (CO և NO_x) 	<ul style="list-style-type: none"> AQ-MM#1՝ Հավասարակշռել նախագծի շինության արտանետումները արտանետումների SCAQMD հավասարակշռման ծրագրի միջոցով AQ-MM#2՝ Շինության արտանետումների նվազեցում – Չրո արտանետումների օգտագործման պահանջներ և/կամ փոխադրամիջոցների և արտաճանապարհային սարքավորումների համարյա զրո արտանետումներ 	Նշանակալի և անխուսափելի (CO և NO _x)
	<ul style="list-style-type: none"> Ենթարկում օդի որակի ծրագրերին (CO և NO_x) 	<ul style="list-style-type: none"> AQ-MM#1՝ Հավասարակշռել նախագծի շինության արտանետումները արտանետումների SCAQMD հավասարակշռման ծրագրի միջոցով AQ-MM#2՝ Շինության արտանետումների նվազեցում – Չրո արտանետումների օգտագործման պահանջներ և/կամ փոխադրամիջոցների և արտաճանապարհային սարքավորումների զրոյի մոտ արտանետումներ 	Նշանակալի և անխուսափելի (CO և NO _x)

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում՝ Նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA Նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
	<ul style="list-style-type: none"> Տեղային օդի որակի ազդեցություններ Երկաթուղու զուգահեռագծերի շինարարության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> AQ-MM#1՝ Հավասարակշռել նախագծի շինության արտանետումները արտանետումների SCAQMD հավասարակշռման ծրագրի միջոցով AQ-MM#2՝ Շինության արտանետումների նվազեցում – Չրո արտանետումների օգտագործման պահանջներ և/կամ փոխադրամիջոցների և արտաճանապարհային սարքավորումների գրոյի մոտ արտանետումներ 	Նշանակալի և անխուսափելի (NO ₂ կուտակումներ)
	<ul style="list-style-type: none"> Տեղայնացված օդի որակի ազդեցություններ դպրոցական երեխաների և այլ զգայուն ընկալիչների վրա կայարանի շինության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> AQ-MM#1՝ Հավասարակշռել նախագծի շինության արտանետումները արտանետումների SCAQMD հավասարակշռման ծրագրի միջոցով AQ-MM#2՝ Շինության արտանետումների նվազեցում – Չրո արտանետումների օգտագործման պահանջներ և/կամ փոխադրամիջոցների և արտաճանապարհային սարքավորումների համարյա զրո արտանետումներ 	Նշանակալի և անխուսափելի (NO ₂ կուտակումներ)
Կուտակային – Շինարարություն ¹	<ul style="list-style-type: none"> Չգայուն ընկալիչներում օդի որակի համար շեմերի գերազանցում 	<ul style="list-style-type: none"> AQ-MM#1՝ Հավասարակշռել նախագծի շինության արտանետումները արտանետումների SCAQMD հավասարակշռման ծրագրի միջոցով 	Նշանակալի և անխուսափելի (NO ₂ կուտակումներ)
Աղմուկ և թրթռացում			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Չգայուն ընդունողների ժամանակավոր ենթարկվածությունը շինարարական աղմուկի 	<ul style="list-style-type: none"> N&V-MM #1՝ Շինարարական աղմուկի մեղմացման միջոցառումներ 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Չգայուն ընդունիչների ժամանակավոր ենթարկվածությունը շինարարական թրթռացումի 	<ul style="list-style-type: none"> N&V-MM #2՝ Շինարարական թրթռացումի մեղմացման միջոցառումներ 	Նվազ քան նշանակալի

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում՝ նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Նախագծի աղմուկի ազդեցություններ Թրթռացման հետևանքները նախագծի շահագործումից 	<ul style="list-style-type: none"> N&V-MM #3՝ Գործադրել առաջարկված Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու նախագծի աղմուկի մեղմացման ուղեցույցը N&V-MM #4՝ Փոխադրամիջոցների աղմուկի բնութագիր N&V-MM #5՝ Չատուկ երկաթգծային աշխատանք N&V-MM #6՝ Վերջնական նախագծից հետո աղմուկի և թրթռացումի հավելյալ վերլուծություն N&V-MM #4՝ Փոխադրամիջոցների աղմուկի բնութագիր N&V-MM #5՝ Չատուկ երկաթգծային աշխատանք N&V-MM #6՝ Վերջնական նախագծից հետո աղմուկի և թրթռացումի հավելյալ վերլուծություն 	<p>Նշանակալի և անխուսափելի մի շարք վայրերում</p> <p>Մնացորդային ծանր հետևանքներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> 68 բնակարան 2 թատրոն <p>Նվազ քան նշանակալի</p>
Կուտակային – Շինարարություն ¹	<ul style="list-style-type: none"> Աղմուկի հետևանքները զգայուն ընդունիչների համար 	<ul style="list-style-type: none"> CUM-N&V-MM#1՝ Գործակալությունների հետ խորհրդակցություն շինարարության աղմուկի և թրթռացումների ազդեցությունների վերաբերյալ 	<p>Նշանակալի և անխուսափելի</p>
Էլեկտրամագնիսական դաշտ/Էլեկտրամագնիսական միջամտություն			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարական ծանր սարքավորումների օգտագործման ժամանակավոր հետևանքներ Էլեկտրական սարքավորումների շահագործման ժամանակավոր հետևանքներ 	<ul style="list-style-type: none"> EMI/EMF-MM #1՝ Չգայուն սարքավորումների պաշտպանություն 	<p>Նվազ քան նշանակալի</p>
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Չգայուն սարքերով խանգարում 	<ul style="list-style-type: none"> EMI/EMF-MM #1՝ Չգայուն սարքավորումների պաշտպանություն 	<p>Նվազ քան նշանակալի</p>
Ջանրային կենցաղային սպասարկում և Էներգիա			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարության ընթացքում ջրի պահանջարկի հետևանքներ 	<ul style="list-style-type: none"> PU&E-MM #1՝ Շինարարության համար ջրապաշարի վերլուծություն 	<p>Նվազ քան նշանակալի</p>

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Ջերերի շահագործական պահանջարկ 	<ul style="list-style-type: none"> PUE-MM #2՝ Ջրերի պահանջարկի վերլուծություն LADWP պաշարների համար՝ LAUS-ում շահագործման համար 	Նշանակալի և անխուսափելի
Կենսաբանական և ջրային աղբյուրներ			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարության հետևանքները հատուկ կարգավիճակի բույսերի տեսակների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM #1՝ Իրականացնել հատուկ կարգավիճակի բույսերի տեսակների և հատուկ կարգավիճակի բնական գաղութների ներկայության/բացակայության նախաշինարարական ուսումնասիրություններ BIO-MM#2՝ Պատրաստել և գործադրել հատուկ կարգավիճակի բույսերի փրկության և տեղափոխման ծրագիր BIO-MM#55՝ Պատրաստել և գործադրել մոլախոտերի վերահսկման ծրագիր 	Նվազ քան նշանակալի

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարության հետևանքները հատուկ կարգավիճակի կենդանական աշխարհի տեսակների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#56՝ Իրականացնել շինարարական գործունեությունների վերահսկողությունը BIO-MM#61՝ Հաստատել և գործադրել համապատասխանության տեղեկագրման ծրագիր BIO-MM#63՝ Աշխատանքի կասեցում BIO-MM#14՝ Իրականացնել նախաշինարարական ուսումնասիրություններ և զուգավորվող թռչունների համար հատկացնել ակտիվ բույների պատնեշների բացառման տարածքներ BIO-MM#15՝ Իրականացնել նախաշինարարական ուսումնասիրություններ և վերահսկողություն գիշակեր թռչունների համար BIO-MM#25՝ Իրականացնել նախաշինարարական ուսումնասիրություններ հատուկ կարգավիճակի չղջիկների տեսակների համար BIO-MM#26՝ Գործադրել չղջիկներից խուսափելու և նրանց տեղափոխելու միջոցառումներ BIO-MM#27՝ Գործադրել չղջիկների բացառման և վախեցման միջոցառումներ BIO-MM#79՝ Իրականացնել նախաշինարարական համաձայնական մակարդակի հետազոտություններ և շինարարական հսկողություն՝ ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչունների համար BIO-MM#80՝ Գործադրել ազդեցությունից խուսափելու և նվազագույնի հասցնելու միջոցներ ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչուններով բնակեցված միջավայրի համար 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարության հետևանքները հատուկ կարգավիճակի բնական գաղութների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#55՝ Պատրաստել և գործադրել մոլախոտերի վերահսկման ծրագիր 	Նվազ քան նշանակալի

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում՝ նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարության ազդեցությունները ջրառատ հողերի և այլ ջրային աղբյուրների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#34՝ Վերահսկել շինարարական գործունեությունները ջրային աղբյուրներում BIO-MM#47՝ Պատրաստել և իրականացնել Փոխհատուցողական մեղմացման ծրագիր (CMP) ջրային աղբյուրների վրա ազդեցությունների համար BIO-MM#61՝ Հաստատել և գործադրել համապատասխանության տեղեկագրման ծրագիր BIO-MM#62՝ Պատրաստել ջրագրկման և ջրերի շեղման ծրագիր 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարական ազդեցությունները կենդանական աշխարհի շարժման վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#37՝ Նվազագույնի հասցնել կենդանական աշխարհի շարժման միջանցքների վրա ազդեցությունները շինարարության ընթացքում 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարական ազդեցությունները պաշտպանված ծառերի վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#35՝ Գործադրել տարատնկման և փոխհատուցողական մեղմացման միջոցառումներ պաշտպանված ծառերի համար 	Նվազ քան նշանակալի
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Շահագործման հետևանքները հատուկ կարգավիճակի բույսերի տեսակների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#55՝ Պատրաստել և գործադրել մոլախոտերի վերահսկման ծրագիր 	Նվազ քան նշանակալի

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
	<ul style="list-style-type: none"> Շահագործման ազդեցությունները հատուկ կարգավիճակի կենդանական աշխարհի վրա (թուխսի սատած թռչուններ և չղջիկներ) 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#14՝ Իրականացնել նախաշինարարական ուսումնասիրություններ և զուգավորվող թռչունների համար հատկացնել ակտիվ բույսերի պատնեշների բացառման տարածքներ BIO-MM#15՝ Իրականացնել նախաշինարարական ուսումնասիրություններ և վերահսկողություն գիշակեր թռչունների համար BIO-MM#25՝ Իրականացնել նախաշինարարական ուսումնասիրություններ հատուկ կարգավիճակի չղջիկների տեսակների համար BIO-MM#26՝ Գործադրել չղջիկներից խուսափելու և նրանց տեղափոխելու միջոցառումներ BIO-MM#27՝ Գործադրել չղջիկների բացառման և վախեցման միջոցառումներ BIO-MM#80՝ Գործադրել ազդեցությունից խուսափելու և նվազագույնի հասցնելու միջոցներ ամենաքիչ Bell երգեցիկ միջատակեր թռչուններով բնակեցված միջավայրի համար 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Շահագործման հետևանքները հատուկ կարգավիճակի բնական գաղութների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#55՝ Պատրաստել և գործադրել մոլախոտերի վերահսկման ծրագիր 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Շահագործման ազդեցությունները ջրառատ հողերի և այլ ջրային աղբյուրների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM#34՝ Վերահսկել շինարարական գործունեությունները ջրային աղբյուրներում BIO-MM#62՝ Պատրաստել ջրագրկման և ջրերի շեղման ծրագիր 	Նվազ քան նշանակալի
Ջրաբաշխում և ջրային աղբյուրներ			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Ժամանակավոր ազդեցություններ մակերեսային ջրերի որակի վրա շինարարության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> BIO-MM #62՝ Պատրաստել ջրագրկման և ջրերի շեղման ծրագիր 	Նվազ քան նշանակալի

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում՝ նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
	<ul style="list-style-type: none"> Ժամանակավոր ազդեցություններ ստորգետնյա ջրերի ծավալի, որակի և վերալիցքավորման վրա շինարարության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> HWR-MM #1՝ Ստորանցքի կառուցելիությունը և ջրաերկրաբանական վերահսկողությունը 	Նվազ քան նշանակալի
Վտանգավոր նյութեր և թափոններ			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Արտանետումը վտանգավոր արտանետումների կամ վերաբերումը վտանգավոր կամ խիստ վտանգավոր նյութերի կամ թափոնների նկատմամբ՝ դպրոցից 0,25 մղոն հեռավորությամբ, շինարարության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> HMW-MM#1՝ Շինարարության ընթացքում սահմանափակել ծայրահեղ վտանգավոր նյութերի օգտագործումը դպրոցների մոտ 	Նվազ քան նշանակալի
Անվտանգություն և ապահովություն			
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Ընդարձակման կարիքը առկա հրշեջ, փրկչական և արտակարգ իրավիճակի ծառայությունների շնորհությունների 	<ul style="list-style-type: none"> TRAN-MM#1՝ Փոխարինող երթուղիության և կայանատեղերի բարելավումներ TRAN-MM#2՝ Խաչմերուկային բարելավումներ շինարարական ազդեցությունների համար S&S-MM #1՝ Կայարաններում վերահսկել պատահարների համար տեղական հրդեհային, փրկչական և արտակարգ իրավիճակների ծառայությունների մատակարարների արձագանքը և ապահովել ծառայությունների արդար բաժնի ծախսը 	Նվազ քան նշանակալի
Սոցիալ-տնտեսություն և համայնքներ			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Նախագծի շինարարության հետևանքով համայնքային համատեղության ժամանակավոր խանգարում կամ առկա համայնքների բաժանում 	<ul style="list-style-type: none"> N&V-MM#1՝ Շինարարական աղմուկի մեղմացման միջոցառումներ AVQ-MM#1՝ Նվազագույնի հասցնել շինարարական գործունեություններից տեսողական խանգարումը 	Նվազ քան նշանակալի

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում՝ նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Շահագործման հետևանքով համայնքային համատեղության մշտական խանգարում կամ առկա համայնքների բաժանում 	<ul style="list-style-type: none"> AVQ-MM#3՝ Ներառում նախագծային գեղագիտական նախապատվությունների ոչ-կայարանային կառուցվածքների վերջնական ձևավորման և շինարարության մեջ AVQ-MM#4՝ Ապահովել բնակելի տարածքների մերձակա բուսականության ուսումնասիրություն գետնահավասար և բարձրադիր երկաթգծերի երկայնքով 	Նվազ քան նշանակալի
Կուտակային – Շինարարություն ¹	<ul style="list-style-type: none"> Երթևեկության խանգարման հետևանքով ազդեցություններ համայնքների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> CUM-S&C-MM#11՝ Շինարարության կուտակային ազդեցությունները համայնքների վրա 	Նշանակալի և անխուսափելի
Կայարանի ծրագրում, հողօգտագործում և զարգացում			
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Շահագործումների՝ հողօգտագործման ձևերին հակադրվելու հավանականություն 	<ul style="list-style-type: none"> N&V-MM#3՝ Գործադրել առաջարկված Կալիֆորնիայի արագընթաց երկաթուղու նախագծի աղմուկի մեղմացման ուղեցույցը N&V-MM#4՝ Փոխադրամիջոցների աղմուկի բնութագիր 	Նվազ քան նշանակալի
Չբուսայգիներ, հանգստավայր և բաց տարածք			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Ժամանակավոր ազդեցությունների տարածքներ, մատչելիության ժամանակավոր սահմանափակումներ, շինությունների ժամանակավոր փակումներ, կամ ժամանակավոր շեղումներ շինարարության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> PR-MM#1՝ Չբուսայգու շինությունների ժամանակավոր սահմանափակ մատչելիություն շինարարության ընթացքում PR-MM#3՝ Ժամանակավոր փակումներ և շեղումներ առկա շավիղներից և հեծանվի գծերից PR-MM#5՝ Ժամանակավոր հողօգտագործում զբոսայգիներից, հանգստավայրերից կամ դպրոցական խաղադաշտերից շինարարության ընթացքում 	Նվազ քան նշանակալի

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում՝ Նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA Նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
	<ul style="list-style-type: none"> Մշտական օգտագործում ուրիշի գույքի կամ գույքի ձեռքբերում հանրային սեփականություն ներկայացնող զբոսայգիներից, հանգստավայրերի կամ դպրոցական խաղաղաշտերի աղբյուրներից շինարարության ընթացքում Փոփոխություններ ծրագրված զբոսայգիների և հանգստի աղբյուրների՝ շինարարության հետևանքով 	<ul style="list-style-type: none"> PR-MM#4՝ Մշտական օգտագործում ուրիշի գույքի կամ գույքի ձեռքբերում հանրային սեփականություն ներկայացնող զբոսայգիներից Կալիֆորնիայի զբոսայգիների պահպանման օրենքի ներքո կամ առկա կամ ծրագրված հեծանվային արահետներից PR-MM#4՝ PR-MM#4 – Գույքի մշտական ձեռքբերում հանրային սեփականություն ներկայացնող զբոսայգիներից Կալիֆորնիայի զբոսայգիների պահպանման օրենքի ներքո կամ առկա կամ ծրագրված հեծանվային արահետներից 	<ul style="list-style-type: none"> Նշանակալի և անխուսափելի՝ ծրագրված San Fernando երկաթուղու հեծանվի արահետում Նվազ քան նշանակալի ուրիշ վայրերում Նշանակալի և անխուսափելի՝ ծրագրված San Fernando երկաթուղու հեծանվի արահետում Նվազ քան նշանակալի ուրիշ վայրերում
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> Շահագործման հետևանքով Չբոսայգու հանգստյան կառույցի օգտագործման կամ նկարագրի փոփոխություններ 	<ul style="list-style-type: none"> PR-MM#2՝ Չբոսայգու մատչելիության ապահովում PR-MM#4՝ Մշտական օգտագործում ուրիշի գույքի կամ գույքի ձեռքբերում հանրային սեփականություն ներկայացնող զբոսայգիներից Կալիֆորնիայի զբոսայգիների պահպանման օրենքի ներքո կամ առկա կամ ծրագրված հեծանվային արահետներից AVQ-MM#3՝ Ներառում նախագծային գեղագիտական նախապատվությունների ոչ-կայարանային կառուցվածքների վերջնական ձևավորման և շինարարության մեջ 	<ul style="list-style-type: none"> Նշանակալի և անխուսափելի՝ ծրագրված San Fernando երկաթուղու հեծանվի արահետում և Pelanconi զբոսայգում Նվազ քան նշանակալի ուրիշ վայրերում

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում Նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA Նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
Գեղագիտական տեսք և տեսողական որակ			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Տեսողական խանգարում շինարարության ընթացքում 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AVQ-MM#1՝ Նվազագույնի հասցնել շինարարական գործունեություններից տեսողական խանգարումը ▪ AVQ-MM#3՝ Ներառում նախագծային գեղագիտական նախապատվությունների ոչ-կայարանային կառուցվածքների վերջնական ձևավորման և շինարարության մեջ ▪ CUL-MM#12՝ Պատմական կամուրջների համար ներխուժման պաշտպանության վանդակապատի ձևավորում 	Նշանակալի և անխուսափելի (երեք պատմական կամուրջներ)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Շինարարության ընթացքում գիշերային լուսավորում 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AVQ-MM#1՝ Նվազագույնի հասցնել շինարարական գործունեություններից տեսողական խանգարումը ▪ AVQ-MM#2՝ Նվազագույնի հասցնել շինարարության ընթացքում լուսային խանգարումները 	Նվազ քան նշանակալի
Շահագործումներ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Burbank-ից Los Angeles նախագծային հատվածի տեսողական որակը 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AVQ-MM#3՝ Ներառում նախագծային գեղագիտական նախապատվությունների ոչ-կայարանային կառուցվածքների վերջնական ձևավորման և շինարարության մեջ ▪ AVQ-MM#4՝ Ապահովել բնակելի տարածքների մերձակա բուսականության ուսումնասիրությունն գետնահավասար և բարձրադիր երկաթգծերի երկայնքով ▪ AVQ-MM#7: Ապահովել ձայնային պատնեշի միջամտություններ 	Նշանակալի և անխուսափելի (KVP-ներ 5, 6 և 7)

Աղբյուրի կարգ	Ամփոփում՝ նշանակալի (CEQA) ազդեցությունների՝ մեղմացումից առաջ	Ամփոփում մեղմացման միջոցառումների	CEQA նշանակալիության մակարդակը մեղմացումից հետո
Մշակութային աղբյուրներ			
Շինարարություն	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարական հետևանքներ հայտնի հնագիտական աղբյուրների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> CUL-MM#1՝ Մեղմացնել փուլային ստուգումների ընթացքում հայտնաբերված հնագիտական և կառուցված միջավայրային աղբյուրների վրա տարածվող անբարենպաստ հետևանքները Ենթարկվել Ծրագրային համաձայնագրի (PA) և Համաձայնագրի հուշագրի (MOA) պայմաններին, որոնք վերաբերում են հնագիտական և պատմական կառուցված աղբյուրների հետ վարվեցողության 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարական հետևանքներ անհայտ հնագիտական աղբյուրների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> CUL-MM#1՝ Մեղմացնել փուլային ստուգումների ընթացքում հայտնաբերված հնագիտական և կառուցված միջավայրային աղբյուրների վրա տարածվող անբարենպաստ հետևանքները Ենթարկվել Ծրագրային համաձայնագրի և Համաձայնագրի հուշագրի պայմաններին, որոնք վերաբերում են հնագիտական և պատմական կառուցված աղբյուրների հետ վարվեցողության CUL-MM#2՝ Կանգնեցնել աշխատանքը հնագիտական հայտնաբերման դեպքում և ենթարկվել Ծրագրային համաձայնագրին, Համաձայնագրի հուշագրին, Հնագիտական վարվեցողության ծրագրին և բոլոր նահանգային և դաշնային օրենքներին, ինչպես կիրառելի է: CUL-MM#3՝ Հնագիտական վայրերի հետևանքների համար այլ մեղմացում 	Նվազ քան նշանակալի
	<ul style="list-style-type: none"> Շինարարական հետևանքներ պատմական կառույցների աղբյուրների վրա 	<ul style="list-style-type: none"> CUL-MM#7՝ Պատրաստություն մեկնաբանական կամ կրթական նյութերի CUL-MM#12՝ Պատմական կամուրջների համար ներխուժման պաշտպանության վանդակապատի ձևավորում CUL-MM#13՝ Main փողոցի կամուրջի մատչելիության իրագործելիության ուսումնասիրություն 	Նշանակալի և անխուսափելի

¹ Կուտակային վերլուծության համար նշանակալի ազդեցության որոշումները «Կուտակային նշանակալի» ազդեցություններ են նախքան մեղմացումը և «Կուտակապես նշանակալի» են մեղմացումից հետո:
 CEQA = Կալիֆորնիայի միջավայրի որակի օրենք
 SCAQMD = Հարավային ծովափի օդի որակի կառավարման շրջան
 Այս էջը դիտմամբ դատարկ է թողնվել