

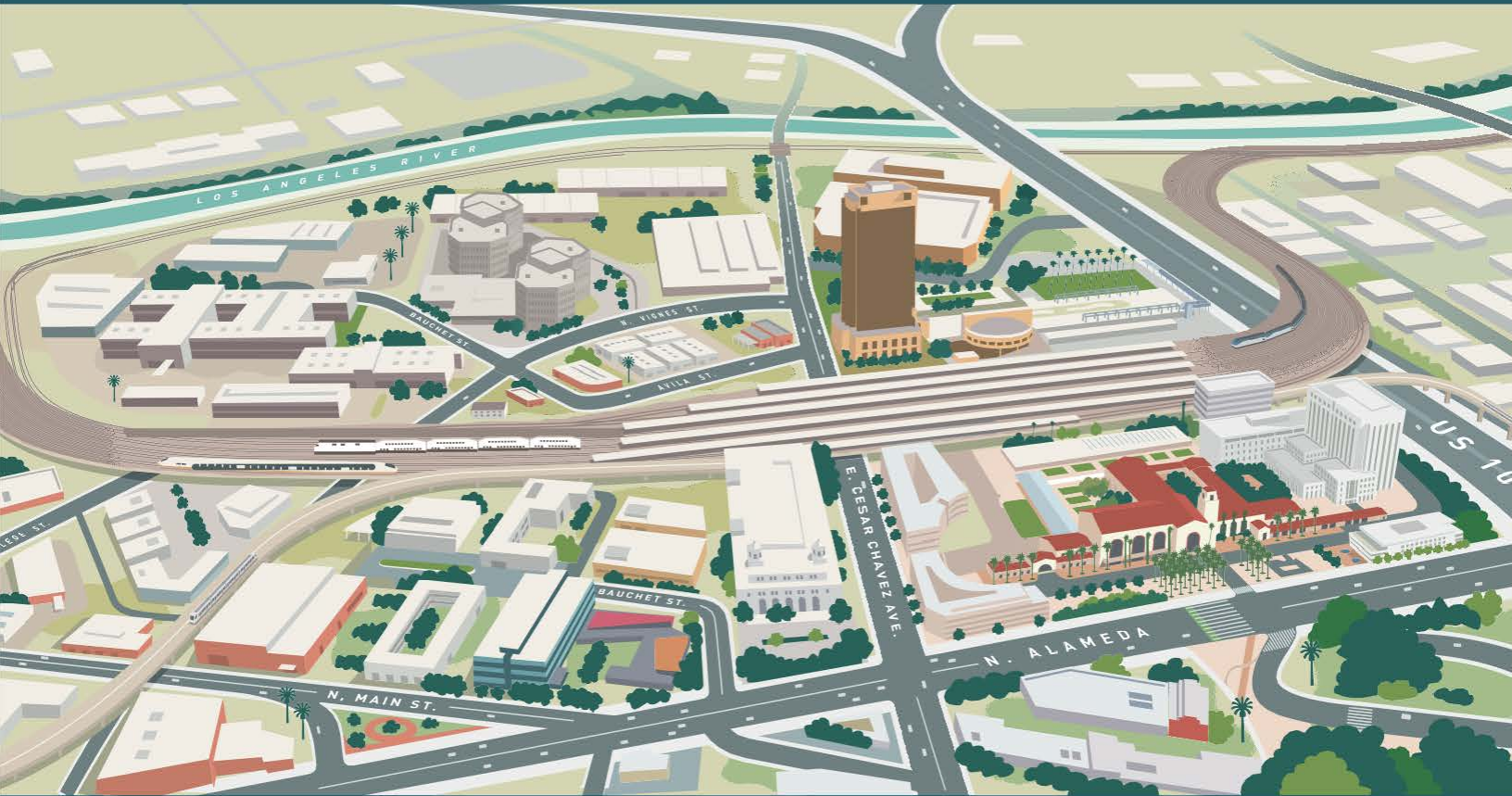
洛杉矶县
大都会交通管理局

Link Union Station

环境影响报告 终稿

执行摘要

2019 年 6 月



Metro

Metro translates its materials into other languages to help people with limited English skills. Sometimes a translation may lose some of its intended meaning. Therefore, Metro cannot guarantee the accuracy of the converted text. Where there is any question, the English version is always the authoritative version of the Final EIR.

Metro 将其资料翻译成其他语言，以帮助英语能力有限的人。有时候翻译可能会失去一些预定的含义。因此，Metro 无法保证翻译文本的准确性。如果有任何问题，英文版始终是 EIR 终稿的权威版本。

ES.0 执行摘要

ES.1 简介

洛杉矶县大都会交通管理局（Metro）（“Metro”）提议实施“贯通联合车站”（“Link US”或“项目”）项目（“提议项目”），把洛杉矶联合车站（LAUS）从一个“尾端终端轨道车站”改造成为一个“贯通轨道车站”，通过建造新的客运大厅，提高车站的效率，并且满足该地区未来的增长和交通需求。

本环境影响报告（EIR）（EIR）的编制遵循了加州资源管理局和州长的规划与研究办公室（OPR）（OPR）颁布的《加州环境质量法案》（CEQA）（CEQA）《公共资源法典》（PRC）（PRC）第 21000 等条款等条款以及《CEQA 准则》（第 15000 节等条款）。这份环境文件旨在讨论与该提议项目相关的潜在环境影响。

ES.2 项目地点与研究领域

LAUS 位于加利福尼亚州州洛杉矶市阿拉米达街 800 号。LAUS 的南面是 US-101 高速公路，西面是阿拉米达街，北面是 Cesar Chavez 大道，东面是 Vignes 街。图 ES-1 描述了 LAUS 的区域位置和四周状况。

图 ES-2 描述了项目延期研究区域，其中包括与项目实施可能产生的直接、间接和累积的影响相关的环境研究范围。项目研究区域包括三个主要部分（第 1 部分：咽喉部分，第 2 部分：客运大厅部分，以及第 3 部分：贯通部分）。美国每个部分的现有状况从北到南摘要如下。

- **第 1 部分：咽喉部分** – 这个部分称为 LAUS 咽喉，包括月台以北的区域，从北边的主街延伸到南边的 Cesar Chavez 大道。在咽喉部分，所有到达和离开的列车穿过五条轨道出入铁路围场编组站，但在靠近 Vignes 街大桥的一个位置例外，这里的轨道减至四条引导轨道。目前，在咽喉部分使用由多条岔道和双滑动开关组成的特殊轨道工作工程来引导列车进出适当的指定终端月台规定轨道。
- **第 2 部分：客运大厅部分** – 这个部分位于 Cesar Chavez 大道和 US-101 之间，并且包括 LAUS、铁路围场编组站、花园轨道（尾端规定，私人列车目前在这里存放目前用于存放私人列车车厢的终端轨道，其位于在月台北部，并靠近现有的金线空中导轨）、东门户大楼、拥有地上停车场和通道的行李搬运大楼、地上停车场和通道、售票/候车大厅，以及与下方的铁路围场编组站的匝道和楼梯相连接的行人通道。
- **第 3 部分：贯通部分** – 这该部分位于 LAUS 的南部，从东西方向从阿拉米达街向东/向西延伸到洛杉矶和河西岸，南北方向从 Keller 围场编组站向北/向南延伸到 Control Point Olympic。这个部分包括 US-101、商业街/Ducommun 街走廊、Metro 红线和紫线保养围场编组站（20 区铁路围场编组站）、BNSF 西岸围场编组站、Keller 围场编组站。

站、洛杉矶和河西岸上的主线轨道，以及把主线轨道与 Amtrak 的洛杉矶保养厂相连接的“Amtrak_引导轨道”。贯通部分内的业务主要是与工业和制造业相关的。

项目研究区域拥有密集的道路网络，从主要公路到当地城市街道。项目研究区域内的道路包括 El Monte Busway、US-101、Bolero 路、Leroy 街、Bloom 街、Cesar Chavez 大道、商业街、Ducommun 街、Jackson 街、East Temple 街、Banning 街、第一街、阿拉米达街、Garey 街、Vignes 街、主街、Aliso 街、Avila 街、Bauchet 街和 Center 中央街。

ES.3 洛杉矶联合车站的现有条件

LAUS 于 1939 年开始运营，是南加州地区的交通中心枢纽，为 Metro 轨道交通系统（例如，红色、紫色和金色线路）、Metrolink 通勤铁路、Amtrak 城际和长途铁路以及 Metro 和市政公交系统提供直连。

当前 LAUS 没有足够的运营和客运能力来满足未来的铁路运输需求。LAUS 的铁路运营和客运流量目前受限，已十分拥挤且接近容量。有限的咽喉轨道和终端轨道容量的组合，以及行人通道和月台的当前配置所产生的有限客运大厅容量，使 Metro 无法适应铁路和运输服务的预测增加（包括适应规划的高速铁路 [HSR] 系统）和现有设施内相应的乘客容量增加。

ES.4 EIR 草案项目

EIR 草案提议的项目包含以下主要组成部分，并在 Figure ES-3 中进行了描述。

- 与一条新的引导轨道（总共六条引导轨道）对齐的共享轨道，以及 LAUS 以北咽喉部分的重建
- 高架铁路编组站，以及拥有扩展通道的新地面客运大厅
- 多达 10 条贯通轨道（包括一条环形轨道）

其他项目组成部分包括对 US-101 以南的当地街道的改造，包括重新调整商业街、关闭 Vignes 街与商业街的连接以及降低中心街的高度。

ES.5 EIR 终稿项目

EIR 草案在征询公众意见后对提议项目的修改

根据《CEQA 准则》第 15105 节，EIR 草案已于 2019 年 1 月 17 日至 2019 年 3 月 4 日之间提供 45 天的公众意见征询期。根据收到的关于地面客运大厅的抬升部分各个方面的大量公众意见，以及近期与项目融资合作伙伴就可互通的贯通服务的实施达成的协调结果，Metro 在 EIR 终稿中修改了提议项目，其摘要如下。Figure ES-4 描述了对提议项目的修改。

- 移除地面客运大厅 - EIR 终稿项目包括修改 EIR 草案中的扩展通道，以包含中转设施，以便可以移除地面客运大厅的高架部分。EIR 草案中的扩展通道宽度将从大约 120 英尺修改为 EIR 终稿中的 140 英尺，以包含可供等候区、休息室、零售区和其他乘客设施使用的额外空间，同时提供足够的行人容量以满足预测的 2040 年 LAUS 客流量，并提供安全点以满足适用的建筑规范和针对安全疏散的美国国家消防协会 (NFPA) 130 要求
- 移除环形轨道 - 基于与项目融资合作伙伴以及铁路运营商的持续协调，环形轨道已从项目中移除。EIR 终稿项目对商业街以北的贯通轨道进行了修改，以降低项目的整体影响，并改善区域/城际铁路和未来高速铁路列车与洛杉矶河西岸主干线之间的互通性。随着环形轨道的移除，LAUS 以南的贯通轨道将向北移动大约 125 英尺到 150 英尺，从而导致相关贯通轨道基础设施的修改以及 US-101 以南民用设施的改进。移除环形轨道将减少 6 次物业收购，并且无需再重新调整商业街、中心街或关闭 US-101 以南的 Vignes 街。
- 移除 LAUS 物业的施工入口通道 - 由于公众反对在 LAUS 园区的南部扩展区域使用入口通道（提供进入 First 5 的洛杉矶总部、La Petite Academy 和南加州大都会水务局 [MWD] 建筑的车辆通道），入口通道已从 EIR 终稿项目中删除。
- 移除施工中转/装配区域 - EIR 草案中确定的两个沉积/中转区域已从 EIR 终稿项目中移除，因为洛杉矶市和县已在之前考虑作为中转区域的两个地块开始建设其他项目（即洛杉矶市交通局 [LADOT] 巴士维修设施和洛杉矶县心理健康治疗中心）。根据修改后的贯通轨道路线，商业街南侧 Garey 街和中央街之间的另外两个中转区也被移除，因为 EIR 终稿项目避免了对商业街南侧物业的直接实质影响。

在 EIR 终稿项目中，我们分析了所有 CEQA 问题区域，以证明对 EIR 草案项目的变更已经过充分分析，并且无需再次发布 EIR。根据 EIR 终稿的表 2-2、终稿 EIR 第 10.0 节和附录 P 中提出的环保评估，EIR 终稿项目被确定为没有造成新的显著影响，也没有造成比 EIR 草案项目实质上更大的影响。

Table ES-1 总结了 EIR 草案与 EIR 终稿之间关于 CEQA 重要性确定的比较。

表 ES-1. EIR 草案与 EIR 终稿之间关于 CEQA 重要性确定（缓解后）的比较

环保问题区域	EIR 草案项目		EIR 终稿项目	
	施工	运营	施工	运营
土地使用和规划	不太重要	不太重要	类似	类似*
交通	不太重要	显著且不可避免	类似*	已避免
美学	不太重要	不太重要	类似	类似*
空气质量和全球气候变化	显著且不可避免	不太重要	类似	类似
噪音和振动	显著且不可避免	不太重要	类似*	类似*
生物资源	不太重要	不太重要	类似*	类似
水文和水质	不太重要	不太重要	类似*	类似*
地质和土壤	不太重要	不太重要	类似	类似
危险和有害物质	不太重要	不太重要	类似*	类似
公用设施/服务系统和节能	不太重要	不太重要	类似*	类似*
文化资源	显著且不可避免	没有影响	类似*	类似*
公共服务	不太重要	不太重要	类似*	类似*

备注：

已避免 = 与 EIR 草案中相比，已经避免了的影响

类似 = EIR 终稿项目的影响类似于 EIR 草案项目的影响。

*影响程度降低；虽然 CEQA 重要性仍然相同。

ES-3ES.6 EIR 终稿项目概述

提议 EIR 终稿项目组成部分从北到南摘要如下，并且在图 ES-4 中进行了描述。

- **咽喉和高架铁路围场编组站** – 提议 EIR 终稿项目包括项目研究区域第 1 部分（咽喉部分）的路基和结构改造，以提高引至铁路围场编组站引导轨道的高度。提议 EIR 终稿项目高考包括在咽喉部分添加一条新引导轨道，共计六条使引导轨道总数达到 6 条，以促进区域/城际铁路服务供应商（Metrolink/Amtrak）改善运营，并且在一条共享轨道对齐内适应线

路内容纳规划的高速铁路（HSR）系统。区域/城际和 HSR 列车将在咽喉区部分共享两条西部引导轨道。铁路围场编组站将升高大约 15 英尺。具有个性化檐篷的新客运月台将建造在升高的铁路围场编组站上，基本假设是月台基础设施和相关的垂直流通系统元件（VCE）（楼梯、自动扶梯和电梯）将在以后修改吗，以适应规划的 HSR 系统。服务金线的月台 1 将延长，也可以抬升以优化东/西方向的客流量。位于 Vignes 街和 Cesar Chavez 大道咽喉部分的现有铁路桥梁也将重建。在控制点 Chavez 北部，提议 EIR 终稿项目还包括在洛杉矶和河西岸上主街地面人行横道的安全改善（中线、重新划线、信号，以及行人和车门车辆大门系统），以便今后洛杉矶市实施安静区域。

- 高于地面的客运大厅和新扩建的通道—提议项目包括项目研究区域第 2 部分（客运大厅部分）的高于地面客运大厅和新扩建的通道。高于地面客运大厅和新扩建的通道将包括专用乘客流通空间、候车区、辅助支持功能（屋后用途、行李处理等）、中转服务零售、办公室/商业用途、以及开放空间和露台。新的客运大厅将创造户外以社区为导向的空间的机会，并且在 LAUS 增强《美国残疾人法案》（ADA）无障碍通行。高于地面的客运大厅的升高部分将位于铁路围场的上方，大约在现有地面上方的 90 英尺处，在升高的铁路围场东侧和西侧有新的广场（东广场和西广场）。新扩建的通道将唯一铁路围场下方，以提供额外的乘客履行通道便利和选项。Amtrak 售票和行李托运服务处将位于 LAUS 东西两头的两个位置，将在新扩建的通道内建造新的转盘。高于地面的客运大厅包括西广场上方的遮篷，其高度为 70 英尺，每个月台有长达 25 英尺的单独的遮篷。客运大厅各处还将建筑新的垂直流通元素，以提升整个 LAUS 的乘客流通，同时满足 ADA 和全国消防协会（NFPA）月台出口规章的要求。
- 贯通轨道—提议项目包括项目研究区域第 3 部分（贯通部分）LASU 南部的最多 10 条新的贯通轨道（包括一条新的循环轨道）。贯通轨道将有助于 LAUS 的区域/城际列车和 HSR 列车与洛杉矶河西岸的主干线轨道的连接。将在 US 101 上方和 US 101 南面堤防上建造“共同”高架桥/甲板，从 Vignes 街道 Center 街，其宽度足以支持区域/城际铁路贯通服务，并且支持规划的 HSR 系统的未来贯通服务。
- 新改造的扩展通道 - EIR 终稿项目包含将项目研究区域（广场段）第 2 段的现有人行通道扩展至 140 英尺宽，从而增强乘客设施，以适应客运量的大幅增加，同时提供安全点以满足适用的建筑规范和《NFPA 130》对安全疏散的要求。新修改的扩展通道和相关的客运大厅改善将有助于增强铁路编组站下方的乘客流通性，并为辅助支持功能（后台使用、行李处理等）、公交服务零售和办公/商业用途提供空间，同时为高架铁路编组站东部和西部的广场（东/西广场）创造一个户外的、以社区为导向的空间。Amtrak 票务和行李托运服务将得到加强，新的转盘将在铁路编组站下方的集中位置建造。西广场上将建造一个高达 70 英尺的天篷。可在每个月台上延伸至 25 英尺的单个天篷或者可在铁路编组站上延伸至 75 英尺高的大篷也将被建造。月台的增强和新增设施（包括一个新的或修改的檐篷和装饰）也可在临时条件下实施。新修改的扩展通道和相关的客运大厅改进将具有现代化的功能，包含符合基本项目目标的高级安全元件、ADA 可达性和乘客设施。

- 贯通轨道 - EIR 终稿项目在项目研究区域第 3 部分（贯通部分）中包括 LAUS 以南的多达 10 条新的贯通轨道（无环形轨道）。为了提高多个铁路服务提供商的互操作性，从 LAUS 延伸到 Amtrak 主轨道所在区域的贯通轨道基础设施将建在“通用”基础设施上，以支持区域/城际铁路和高速铁路列车。贯穿轨道结构和路堤的建造宽度足以在临时和完整扩建条件下支持区域/城际轨道贯穿列车，以及在完整高速铁路扩建条件下支持未来的高速铁路列车。

提议 EIR 终稿项目还要求修改 US-101 和当地街道（包括潜在街道关闭可能关闭部分接到和进行几何形状修改）；铁路信号；~~积极列出控制 (PTC)~~ 主动式列车控制系统 (PTC)；以及通信方面的改进；修改金线轻轨月台和轨道；修改洛杉矶河西岸的主干线轨道；修改 Keller 围场编组站和 BNSF 西岸围场编组站（第一街围场编组站）；修改 Amtrak 引导规定轨道；通往铁路的新道路权（~~(ROW)~~）；额外的 ROW；新的公用事业公用设施；公用事业设施搬迁、~~更换和放弃~~；以及新的排水设施/水质改善。

根据融资承诺，该项目计划按以下两个主要阶段施工。

- 阶段 A - 主要与 LAUS 以南的区域/城际铁路贯通轨道基础设施相关的早期行动/临时改进的实施，以及必要的信号修改、道路改造和物业收购，以促成新的贯通服务在临时条件下完成（阶段 A：2026 年）。
- 阶段 B - 新的引导轨道、高架铁路编组站和新改造的扩展通道将在完整的扩建条件下完成（阶段 B：2031 年）。

计划的高铁系统最早可能在 2033 年开工，且这种情况被确定为具有完整的高速铁路扩建条件。

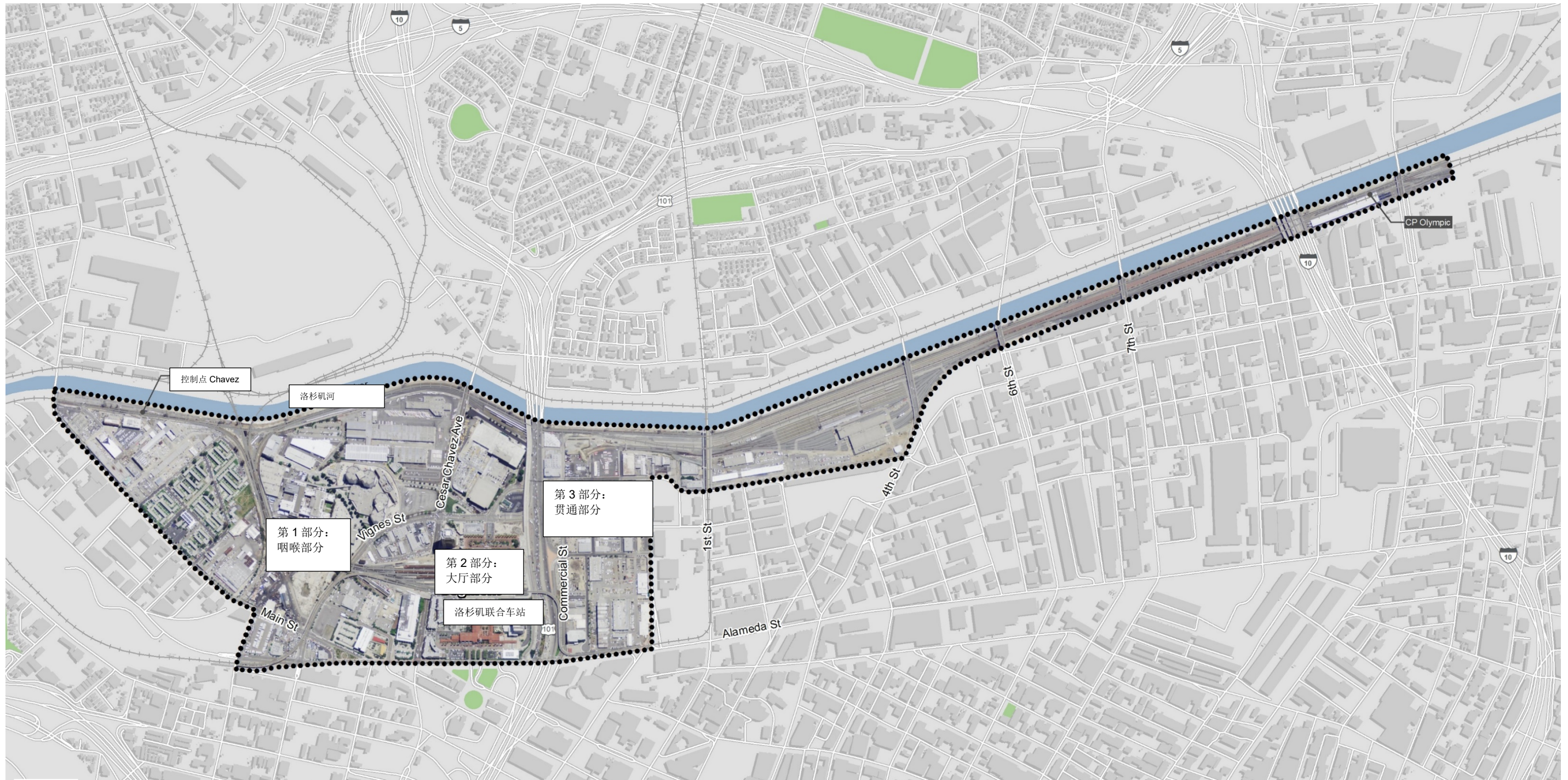
图 ES-1. 项目位置和区域附近



ABURVALL4/202016 G:IGIS_PRODUCTION\PROJECTS\LAMETROTRANS_011829\SCRIP_232098\MAP_DOC\SIMX\DIIR\REGIONAL.MXD

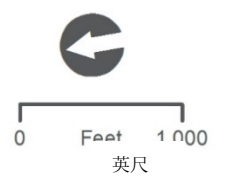
(此页故意留空白)

图 ES-2. 项目研究区域



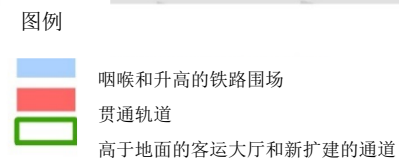
图例

项目研究区域

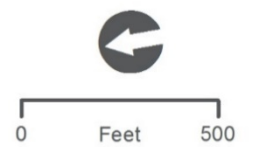


(此页故意留空白)

图 ES-3. EIR 草案主要项目组成部分与对提议项目的修改

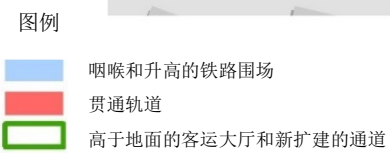


- 从 EIR 草案项目中移除的内容:
- 1. 移除“高于地面的客运大厅和新扩建的通道”
 - 2. 移除“环形轨道”
 - 3. 移除“施工入口通道”
 - 4. 移除“物业影响”
 - 5. 移除“施工中转区域”



(此页故意留空白)

图 ES-4. EIR 终稿项目的主要组成部分



(此页故意留空白)

ES.4ES.7 项目目标

Metro 确定了实施提议项目的下列目标：

- 提供符合《加州铁路计划》~~（(Caltrans 2018)）~~ 和《南加州优化铁路扩建~~（(SCORE)）~~计划》的贯通服务，减少尾端终端运营造成的列车运行限制
- 在 LAUS 提供扩建的客运大厅，以提供现代化功能和加强的安全元件，~~（(ADA) 无障碍通行以及查看乘客便利设施~~
- 在 LAUS 设计的轨道和月台基础设施需要遵循 2008 年通过的 1A 号加州提案-（高速铁路法案），~~（(以适应规划的 HSR 系统~~
- 在施工期间保持铁路/运输服务，在可行的最大范围尽量减少对通勤者的干扰
- 尽可能避免和减少对敏感环境资源的影响，包括但不限于历史资源
- 促进区域减少温室气体~~（(GHG)）~~排放和车辆行驶里程~~（(VMT)）~~

ES.5ES.8 预期参与的机构

预期在平面项目开发和建设施工期间，下列机构将参与：

- 联邦铁路管理局 (FRA)
- 加州高速铁路管理局 (CHSRA)
- 南加州地区铁路管理局 (SCRRA)
- 加州交通局 (Caltrans)
- 联邦运输管理局 (FTA)
- 洛杉矶市政府
- 州古迹保护主任 (SHPO)
- 洛杉矶市政府
- 洛杉矶-圣地亚哥-圣路易斯奥比斯波 (LOSSAN) 铁路走廊管理局
- Amtrak
- 加州环境保护局 (Cal/EPA)
- 加州职业安全与健康司 (Cal/OSHA)
- 美洲原居民文化传承委员会 (NAHC)
- 加州公用事业委员会 (CPUC)
- 加州有毒物质控制局 (DTSC)
- 区域水质控制委员会 (RWQCB)，第 4 区
- 南加州政府协会 (SCAG)

- 南海岸空气质量管理局 (SCAQMD)

ES.6ES.9 CEQA 责任和受托机构

本 EIR 中的信息也可能由参与该项目并且根据 CEQA 负有责任的其他机构使用，包括但不限于下列机构：

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRA
- 洛杉矶市政府

CDFW 是一家 CEQA 受托机构（《CEQA 准则》（第 15386[a] 款）），如果该项目涉及加州珍稀濒危本土植物、野生动植物区和生态保护区的鱼类和野生动植物，则必须被通知。

ES.7ES.10 预期的许可证、酌情行动和机构批准

《CEQA 准则》要求 EIR 确定项目预期的监管批准。这包括牵头机构以外的负责机构名单，这些机构对该项目具有酌情批准权。预期至少有下列机构将在与项目相关的酌情行动和许可流程中使用本 EIR：

- **Metro** – Metro 负责通过采纳事实调查结果、缓解检测和报告计划（MMRP），最重要的考虑因素声明，以及对 EIR 的认证。作为项目业主，Metro 还负责管理项目的建设施工。
- **Caltrans** – Caltrans 负责为 ROW 内的提议基础设施签发侵占许可证。
- **洛杉矶市政府** – 洛杉矶市政府负责根据《2035 年移动出行计划》（2015 年洛杉矶市政府）为重新分类道路适当处理项目相关道路修改及/或街道疏散所要求的整体计划修改。洛杉矶市政府也可能要求承包商在施工期间寻求夜间噪音现在的批准或例外寻求在夜间施工的批准或者有关噪音限制的豁免权。还可能需要批准民用/公共工程改进及/或交通信号定时修改。
- **CHSRA** – CHSRA 负责通过项目限制实施规划的 HSR 系统。贯通洛杉矶联合车站（Link US）EIR 适应规划的 HSR 系统和提议的基础设施，预期将作为现有状况反映在洛杉矶伯班克至洛杉矶以及洛杉矶至阿纳罕阿纳海姆部分的环境文件中。

Metro 应当和各种公共部门和私人公司私营企业之间将达成合作的第三方合作协议，以实施各种与项目相关的基础设施改进。

ES.8ES.11 影响和缓解措施摘要

表 ES-4-2 概述了 EIR 终稿项目相关的环境影响、缓解措施以及提议项目相关的缓解之后的重要程度。有关这些主题的分析，请参阅本 EIR 终稿的第 3.2 至 3.13 节表 2-2、第 10.0 节以及附录 P。请致电 213-922-2524 索取环境影响和提议环境措施的摘要以及该表的完整翻译版本。

ES.9ES.12 重大且不可避免的环境影响

《CEQA 准则》第 15216.2(b) 节要求 EIR 包括对实施本项目时无法避免的重大环境影响的讨论。本 EIR 第 3.4 至 3.13 节表 2-2 和第 10.0 节提供了对与 EIR 终稿项目相关的所有重大环境影响的详细分析；确定了可用的可以避免或降低这些重大影响的可行的缓解措施；并且确定这些缓解措施是否将这些影响减少到低于重大的程度。本 EIR 第 4.0 节“累积影响”，确定了在累积分析中考虑的本项目及其相关项目导致的重大累积影响。如果这些章节中的特定影响无法充分降低到低于重大的程度，则将视为重大且不可避免的影响。

提议 EIR 终稿项目的实施将导致下列方面的重大且不可避免的影响：运输、空气质量、噪音、和文化资源。即使在实施缓解措施之后，下列影响将是重大且不可避免的：

施工（短期）

- 空气质量（施工排放将超过 SCAQMD 的每日标准污染物和局部本地显著性阈值）
- 噪音（白天和夜晚的施工噪音水平将超过 William Mead 住房和 Mozaic 公园公寓的阈值）

运营（长期）

- 运输（一个交叉路口 [2 号交叉路口：Garey 街和商业街] 在 2031 年和 2040 年的项目状况下会超过洛杉矶市交通局 [LADOT] 的准则）
- 文化资源（下列历史资源的重大不利变化：LAUS 和 Vignes 街的立交下穿通道以及 Friedman 袋子公司——的纺织部大楼）

如果 Metro 董事会批准具有重大其不可避免影响的该项目，则 Metro 必须根据 CEQA 编制一份重要因素考虑声明。

ES.10ES.13 项目替代方案

《CEQA 准则》第 15126.6(a) 节要求 EIR “描述项目或项目地点的一系列合理替代方案，这些方案将切实达成项目的大部分基本目标，但是会避免或自主性减轻项目的任何重大影响，并且评估替代项目的比较优点。”下面提供本 EIR 评估的替代方案摘要：

- 无项目/无建造替代方案 – 无项目/无替代方案假定不实施该项目。LAUS 不会从一个尾端终端轨道车站改造成为一个贯通轨道车站，并且 28 英尺宽度宽度的行人通道会继续追作

为 LAUS 参加子主要东西侧连接通道。由于当前尾端终端配置的限制，通过 ~~train movements through LAUS~~ 的列出运动移动与现状相同。LAUS 的运营能力不会提高，无法满足更广泛的铁路系统的需求，从而进一步限制了 Metro 在 LAUS 适应满足预测出行需求的能力。

- **建造替代方案** – 提议方案与建造替代方案的主要区别与 LAUS 北面的引导规定轨道和新的客运大厅相关。建造替代方案包括重建咽喉部分，在现有的铁路 ROW 外面建造两条新的引导轨道，从而促进一条专用规定与共计七条引导规定对齐轨道线路，使引导轨道总数达到 7 条。需要重新配置 Bolero 路和 Leroy 街。建造替代方案包括一个地面客运大厅。所有其他基础设施元素与提议项目相似。
- **减少历史影响的替代方案** – 减少历史影响的替代方案的目的是避免或实质性减少对律师历史资源、考古资源和古生物资源的重大影响。减少历史影响的替代方案包括保留现有行人通道，重新使用现有历史蝴蝶棚遮篷结构，保留 Cesar Chavez 大道和 Vignes 街的立交下穿通道，并且不修改北主街大桥。

本 EIR 第 5.0 节，“替代方案”，详细条例子讨论了提议项目的替代方案。

ES.11ES.14 满足 CEQA 环境优越要求的环保替代方案

无项目/无建造替代方案会避免提议项目中确定的施工和运营影响。然而，无项目/无建造替代方案不符合项目目标。此外，《CEQA 准则》第 15126.6(e) 节要求，如果环境优越环保替代方案是“无项目替代方案”，EIR 还应该确定其他替代方案中的一个环境优越环保替代方案。

与提议项目相比，减少历史影响的替代方案会减少对文化资源（历史资源、考古资源和古生物资源）的影响。因此，减少历史影响的替代房屋方案被视为环境优越环保替代方案。这个替代方案会满足所有项目目标，但是不能在 LAUS 提供具有现代化功能和提高安全元素、ADA 无障碍通行以及乘客便利设施的扩建客运大厅。

ES.12ES.15 争议领域

《CEQA 准则》第 15123(b)(2) 节要求 EIR 契合点确定牵头机构已知的争议领域，包括各机构和民众提出的问题。

在《准备通告》(NOP) 的公众意见征询期间，收到了关于该项目的各种评论信。在公众意见征询期间收到的关于 NOP 的评论被纳入本 EIR 的附录 A 中。一般而言，Metro 已知的潜在争议领域包括文化资源和施工影响（交通、空气质量、噪音和振动，以及水质）。这些问题在编制本 EIR 时被适当纳入考虑，并且在本 EIR 的第 3.2 至 3.13 节（EIR 草案项目）以及表 2-2、第 10.0 节与附录 P（EIR 终稿项目）的环境影响分析中进行了说明。已知的争议领域简述如下。

- **文化资源** – 项目研究区域内有多种文化资源。这些资源包括但不限于 LAUS，美国（U.S.）邮局洛杉矶站大楼、William Mead 住房、Mission 大楼、Macy 街学校、Thomas

Barabee 仓库和储存大楼、Friedman 袋子公司—纺织部大楼，以及跨过洛杉矶河的五座大桥。在项目研究区域还发现了部落文化资源和考古遗址，即 P-001575 考古遗址。

- **施工影响** – 从项目施工的相关问题确定与以下问题领域相关：
 - **交通** – 道路和路口可能会发生临时改道和车道关闭。可能对加州公路系统产生影响，包括 US-101。
 - **噪音** – 噪音可能超过适用的噪音标准，并且会影响敏感接受者。
 - **空气质量** – 项目施工可能对附近的敏感接受者具有造成空气质量和健康风险影响。
 - **水质** – 项目施工可能导致雨水溢出，并可能对导致受损水体的产生潜在影响。
 - **有害物质** – 在施工期间，可能遇到受污染的土壤或其他被有害物质污染的介质。

ES.13ES.16 决策机构要解决的问题

《CEQA 准则》第 15123(b)(3) 节要求对要解决的问题进行讨论，包括选择一个替代方案，是否以及如何缓解重大影响。Metro 但是董事会将决定对土地使用和规划、交通运输、美学、空气质量、噪音、生物资源、水文和水质、地质和土壤、危害和有害物质、公用事业设施/服务系统以及节能、文化资源，以及公共服务的重大影响是否完全缓解到低于重大程度。此外，董事会将决定是否对于交通运输、空气质量、噪音和文化资源相关的重大且不可避免的重大影响采用重要因素考虑。董事会还将决定项目的任何替代方案是否可实质性减少重大影响，同时仍然符合项目的主要目标，并且是否可以批准其中的一个替代方案。

请致电 213-922-2524，索取对环境影响和提议环境措施进行概述的表 ES-1 的完整翻译文本。

(此页故意留空白)