

ES:摘要

ES 1. 簡介

洛杉磯空中快捷科技有限公司(計畫主辦單位)提議洛杉磯空中快速纜車計畫(擬建計畫),該計畫將透過空中快速纜車系統,將洛杉磯聯合車站(LAUS)連接至道奇體育場。《環境影響報告草案》(DEIR)旨在評估擬建計畫可能帶來的環境影響。洛杉磯縣都會運輸局(Metro)是主導單位,根據經修訂的加州環境品質法案(CEQA)法規和指南,為擬建計畫準備《環境影響報告草案》(EIR)(公共資源法規第21000-21178節和加州法規標題14第3章第15000-15387節)。主導機構是「對整個計畫的監督或批准負有最大責任的公共機構」。運輸局作為主導機構,有權批准該計畫並實施適當的緩解措施以減少重大影響。

ES 2. 計畫目的

擬建計畫將透過每日提供高容量的空中快速纜車(ART)服務,連接洛杉磯聯合車站、道奇體育場、洛杉磯州立歷史公園、伊利森公園和周邊社區,從而以三個嶄新的中轉站改善該地區的流動性和可達性。擬建計畫將包括在唐人街/州立公園站的交通樞紐和在道奇體育場站的潛在交通樞紐,以加強與伊利森公園和周邊社區的連繫。擬建計畫需要緩解現有的堵塞和相關的空氣污染問題,同時,在計畫區域提供安全、零排放、環保和高容量的交通連接,這將減少道奇體育場及鄰近社區街道、主幹道和高速公路上,因車輛擁塞而導致的溫室氣體排放。

為實現這目標,擬建計畫將為道奇體育場的遊客提供空中快速纜車服務,同時提供道奇體育場與周邊社區,包括唐人街、Mission Junction、伊利森公園和索拉諾郡峽谷,以及州立歷史公園與洛杉磯聯合車站之間可抵達的區域交通系統。空中纜車系統長約1.2英里,由電纜、三個客運站、一個非客運樞紐站、支撐塔和纜車艙組成。完成後,擬建計畫的最大容量為每個方向每小時約5,000人次,從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的旅程約為7分鐘。擬建計畫將提供行人改善措施,包括人工景觀和自然景觀改善,以及洛杉磯州立歷史公園的便利設施。洛杉磯空中快速纜車系統能夠克服洛杉磯聯合車站和道奇體育場之間的坡度和海拔問題。擬建的計畫將每天運作,為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客提供服務。

第2章提供了擬建計畫的詳細說明。

ES 3. <<環境影響報告草案>>的目的

<<環境影響報告草案>>的編制目的如下：

- 符合CEQA（公共資源法規[PRC]第21000節等，經修訂）和CEQA指南（加利福尼亞法規 [CCR]，標題 14，第 3 章，第 15000 節等）的要求。
- 告知公共機構決策者和公眾擬建計畫的環境影響，包括任何重大環境影響，以及將這些重大影響最小化的可能方法，以及擬建計畫的合理替代方案。
- 讓洛杉磯縣都會運輸局在決定是否批准擬建計畫時考慮環境後果。
- 使必須批准與擬建計畫相關的活動，包括許可和其他批准的其他負責公共機構考慮擬建計畫的環境影響。

<<環境影響報告草案>>的主要用途是評估和披露與擬建計畫的實施相關的潛在環境影響。<<環境影響報告草案>>是一份資料文件，並非旨在確定計畫的優點或建議批准或不批准計畫。最終，洛杉磯縣都會運輸局董事會和決策者必須權衡計畫對環境的影響以及其他考慮因素，包括規劃、經濟和社會問題。

CEQA指南第15151節定義的<<環境影響報告草案>>充分性標準如下：

<<環境影響報告草案>>應具有足夠的分析水準，為決策者提供資料，使他們能夠做出明智並考慮環境後果的決策。對擬建計畫的環境影響的評估不必詳盡無遺，但應根據合理可行的情況審查<<環境影響報告草案>>的充分性。專家之間的分歧並不意味<<環境影響報告草案>>具有不足之處，但環境影響的評估應該總結專家之間的主要分歧點。法院並不追求完美，而是追求充分披露的充分性、完整性和誠信努力。

作為主導機構，洛杉磯縣都會運輸局根據 CEQA 指南有責任既不批准也不執行提議的計畫，除非在可能的情況下，重大影響已降低到可接受的水平（CEQA 指南§15091 和§15092）。可接受的水平被定義為消除、避免或大大減少計畫產生的重大後果（影響）。如果這種減少是不可能，主導機構必須採納事實調查結果並準備一份首要考慮因素聲明。正如CEQA指南§15093中所定義，首要考慮因素聲明平衡了計畫的收益與其不可避免的環境後果。

ES 4. 公眾審查程序

如第 1.0 章「引言」中進一步所述，洛杉磯縣都會運輸局向州、地區和地方機構、感興趣的組織和公眾分發了一份準備通知(NOP)，為期 45 天的公眾意見徵詢期，從2020年10月1日開始，並於2020年11月16日結束（共46天）。準備通知的目的是正式傳達洛杉磯縣都會運輸局正在為擬建計畫準備<<環境影響報告草案>>，並就<<環境影響報告草案>>的範圍和內容徵求意見。準備通知在<<環境影響報告草案>>的附錄A中提供。

此外，2020年10月22日還舉行了一次公開範圍界定會議。在徵求意見期間收到的範圍界定會議材料、信件和意見，以及在公共範圍界定會議期間收到的意見均包括在<<環境影響報告草案>>的附錄A中。

<<環境影響報告草案>>進行為期 60 天的公眾意見徵詢期，由2022年10月17日起，至2022年12月16日結束。公眾意見徵詢期結束後，將準備最終環境影響報告，其中包括對收到的關於<<環境影響報告草案>>的意見的回應。

擬建計畫的<<環境影響報告草案>>也根據加州參議院法案 44司法精簡立法（加州環境品質法案：環境領導交通計畫）下準備，該法案將CEQA條款添加到公共資源法第21168.6.9節中，用於環境領導交通計畫。

ES 5. 計畫概覽

擬建的洛杉磯空中快速纜車計畫（擬建計畫）將通過空中纜車系統將洛杉磯聯合車站(LAUS)與道奇體育場連接起來。擬建計畫將包括一個位於洛杉磯州立歷史公園最南門入口處設置一個中間站。擬建計畫將為道奇體育場的遊客提供空中快速纜車(ART) 服務，同時提供道奇體育場與周邊社區之間的通道，包括唐人街、Mission Junction、洛杉磯州立歷史公園、伊利森公園和索拉諾郡峽谷，提供與洛杉磯聯合車站的區域交通系統連接的交通服務。空中纜車系統長約1.2英里，由電纜、三個客運站、一個非客運樞紐站、支撐塔和纜車艙組成。完成後，擬建計畫的最大容量為每個方向每小時約 5,000 人次，從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的旅程約為7分鐘。擬建計畫將提供行人改善措施，包括人工景觀和自然景觀改善，以及洛杉磯州立歷史公園的便利設施。空中快速纜車系統能夠克服洛杉磯聯合車站和道奇體育場之間的坡度和海拔問題。並在計畫區域提供安全、零排放、環保和高接載的交通連接，這將減少道奇體育場及其周圍以及附近街道、主要幹道和高速公路上的車輛堵塞，從而減少溫室氣體排放。擬建的計畫將每天運作，為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客提供服務。

世界各地如玻利維亞的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城已有的空中纜車交通系統，為其城市人口提供快速交通服務。擬建計畫將採用三角可拆卸纜車系統（也稱為“3S”）。3S纜車系統的車廂可乘載大約30至40名乘客。德國科布倫茨、越南富國島和法國圖盧茲亦有使用類似系統。

ES 6. 計畫地點

擬建計畫位於洛杉磯市中心的東北部。圖ES-1顯示了擬建計畫的區域位置。擬建計畫將以洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城(El Pueblo)附近為起點，以道奇體育場為終點，中間站位於洛杉磯州立歷史公園最南面入口處。擬建計畫將包括三個客運站、一個非客運樞紐和三個位於沿線不同地點的支撐塔。如圖ES-2顯示，擬建計畫地點大致位於公共可行使通行權（ROW）範圍內或公共財產上，先沿著阿拉米達（Alameda）街，然後沿春天（Spring）街向東北方向繼續穿過唐人街社區，直至洛杉磯州歷史公園的最南面入口。路線將繼續向東北方向伸延，穿過洛杉磯州立歷史公園的西部邊緣和交通局的L線（金線），到達北百老匯和主教（Bishops）路的交叉路口。擬建計畫的路線將於此交叉路口轉向西北方向，沿著主教路向西北方向繼續延伸，直至位於伊利森公園社區的道奇體育場終點站。圖ES-2概述了擬建計畫地點，圖ES-3概述了擬建計畫路線。

ES 7. 擬建計畫路線及組成部分

擬建計畫的「路線」包括懸掛在地面上的電纜和纜車，跟隨計畫組成部分，沿空中快速纜車線路從阿拉米達站到道奇體育場站。

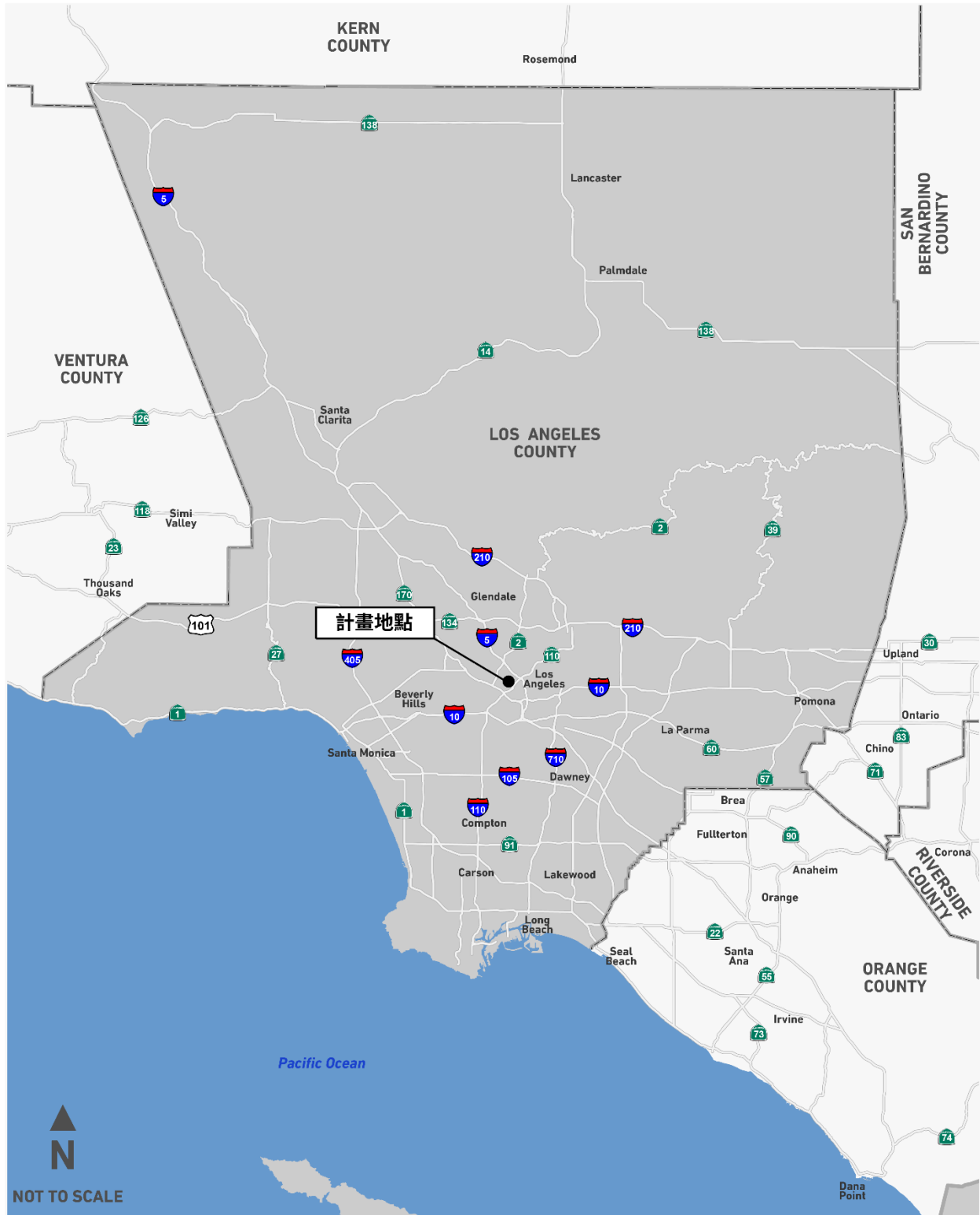
擬建計畫將長約1.2英里，以阿拉米達街上的洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城(El Pueblo)附近為起點。計劃的阿拉米達站將建在阿拉米達街上，這街道位於洛杉磯街和塞薩爾查韋斯 (Cesar Chavez Avenue) 大道之間，毗鄰Placita de Dolores和規劃中的洛杉磯聯合車站前廣場。

從阿拉米達站開始，擬建計畫路線將主要位於公共可行使通行權範圍內，部分位於公有財產上，先沿著阿拉米達街向北直至規劃中的阿拉米達塔，該塔將建在阿拉米達三角區，即阿拉米達街、北大街和阿罕布拉 (Alhambra) 街之間的一部分城市公共道路。

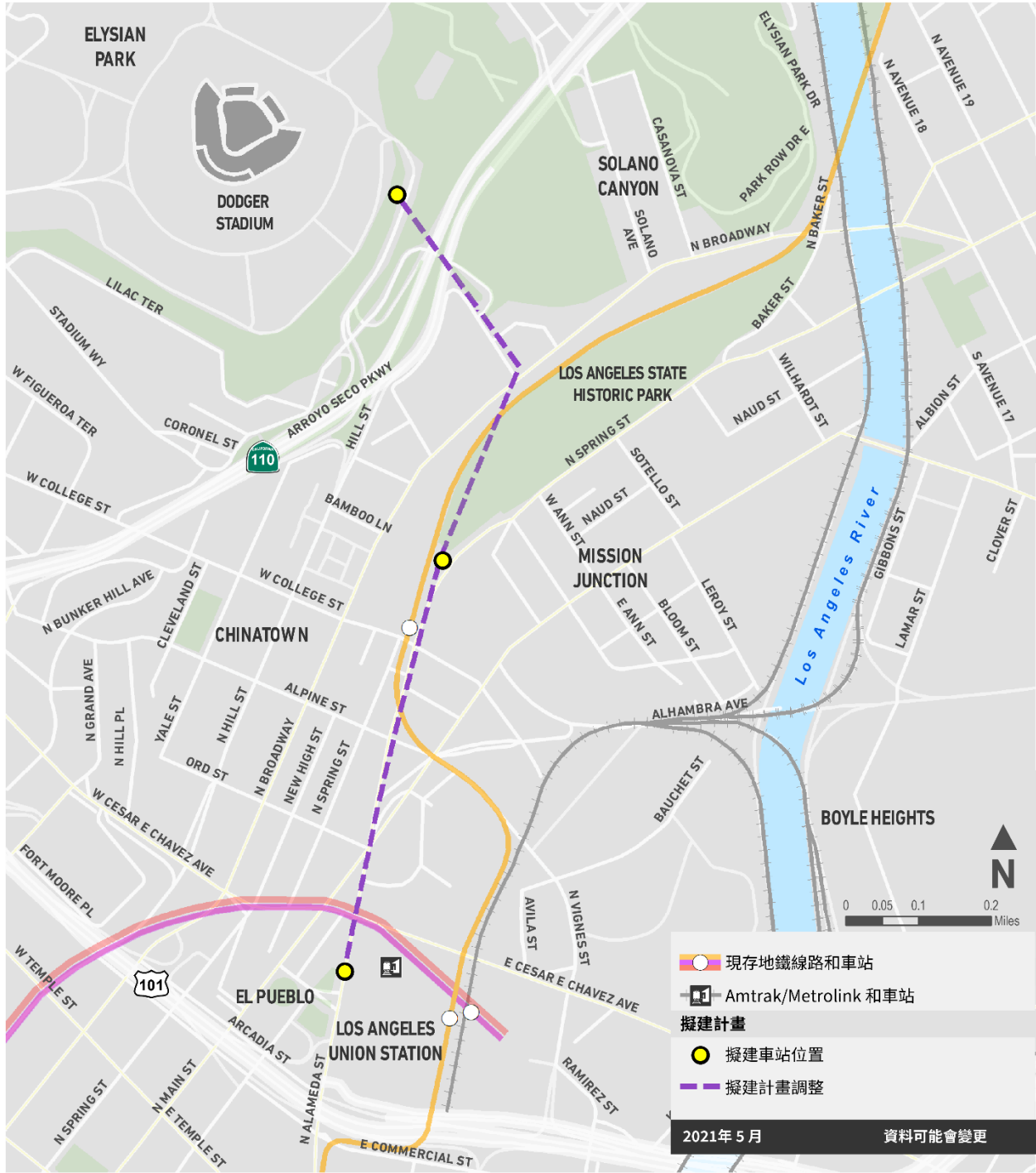
議建計畫路線從阿拉米達塔繼續向北，沿阿拉米達街穿過阿爾卑斯 (Alpine) 街。規劃的阿爾卑斯塔將建於阿拉米達街與阿爾卑斯街的角落，該處位於市屬地產上。

從阿爾卑斯塔開始，擬建計畫路線將沿著公共道路，繼續在地鐵L線 (金線) 的高架上。阿拉米達街 (Alameda Street) 在學院街 (College Street) 以北變為春天街 (Spring Street)，規劃的路線大致沿著春天街往東北方向走，直到到達洛杉磯州立歷史公園的最南面。規劃的唐人街州立公園車站會將部分建造在城市公共道路上，部分建造在洛杉磯州立歷史公園的範圍內。

然後，該路線穿過洛杉磯州立歷史公園的西部邊緣和地鐵L線 (金線) 軌道。



圖ES-1:區域位置圖



圖ES-2:擬建計畫地點



圖 ES-3: 擬建計畫調整

擬建計畫路線將繼續向北方向延伸，到達北百老匯和主教路的交叉路口。百老匯樞紐站將位於北百老匯和主教路(北百老匯1201號)交叉路口的北邊角落位置。從百老匯路口開始，擬建計畫路線將主要沿著主教路向西北方向移動，部分位於私人財產之上，穿過SR-110通往道奇體育場。擬建體育館塔將位於屬於私人財產的體育館路以北的山坡上，在通往道奇體育場的市中心大門入口道路和SR-110之間。該系統的北部終點站將設在道奇體育場的一個停車場內，擬建的道奇體育場站將位於那裡。

阿拉米達站

阿拉米達站將位於阿拉米達街，毗鄰計劃中的洛杉磯大學前院和洛杉磯街與塞薩爾查韋斯大道之間的加利福尼亞洛杉磯的公園(Placita de Dolores)。車站將長約173英尺，寬109英尺，最高處高度78英尺，乘客搭乘平台高出阿拉米達街面約31英尺。在Placita de Dolores以北的地面上，即位於洛杉磯古城西部、目前正用作古城的停車場和裝載區的位置，將擬建一個新的步行廣場，該廣場引入行人進出的垂直流通設備（即電梯、自動扶梯、樓梯）。這位置亦將作為通往車站的排隊區。在東面，垂直流動設備將從計劃中的洛杉磯聯合車站前院引入地面。垂直流動設備的安裝可能包括移除及更換樹木、移除洛杉磯古城的停車場和裝載，以及建構自然景觀和人工景觀。

阿拉米達塔

阿拉米達塔將位於阿拉米達三角區，這是一個位於阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的城市公共道路，由兩側是道路的小綠地組成。阿拉米達塔高 195 英尺，電纜懸掛於地面以上175英尺處。阿拉米達塔的建立將包括重新使用和整合位於阿拉米達三角區的現有攤鋪機，以及對阿拉米達三角區的自然景觀和人工景觀進行更新。

阿爾卑斯塔

阿爾卑斯塔位於阿拉米達街和阿爾卑斯街的東北角，毗鄰地鐵L線（金線），位於城市擁有的地塊上，目前用作城市車輛的非公共停車場。阿爾卑斯塔的最高點為 195 英尺，電纜懸掛在地面以上175英尺處。阿爾卑斯塔將包括在塔底附近建設自然景觀和人工景觀。

唐人街/州立公園站

唐人街/州立公園站將位於洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街附近。車站的南部將位於城市公共道路中，而車站的北部將整合到洛杉磯州立歷史公園的南部邊界。車站長約200英尺，寬約80英尺，最高點高98英尺，乘客登車平台高出地面約50英尺。透過電梯和樓梯從夾層進入登車平台。電梯和樓梯由三層組成，從地面到地面27英尺的夾層，排隊區的坡道將通往離地面50英尺的登車平台。

唐人街/州立公園站將包括乘客便利設施，包括約740平方英尺的特許經營區、770平方英尺的洗手間，以及連接特許經營區和洗手間的220平方英尺的有蓋走廊。此外，唐人街/州立公園站將包括一個交通樞紐，乘客可以在此使用一套第一英里和最後一英里的多模式選項，例如：單車共享計劃。行人通道的改進可能包括地鐵L線（金線）站和唐人街/州立公園站之間的行人道的改善，此將符合 **Connect US** 的行動計劃，包括人工景觀和自然景觀的改善、遮陽地方和潛在座位的興建，以及支持未來洛杉磯州立歷史公園單車和行人天橋的興建。唐人街/州立公園站需要移除樹木和植被，但是，這將包括自然景觀美化和人工美化，包括花崗岩攤鋪機的整合。唐人街/州立公園

站將為乘客提供前往唐人街、洛杉磯州立歷史公園以及附近社區和土地用途的通道，包括Mission Junction社區，其中包括William Mead Homes公共住宅區。

百老匯路口

百老匯路口是一個非客運路口，將位於北百老匯和主教路的交匯處。該交匯點將主要位於私有財產上，部分交匯點和架空電纜基礎設施懸吊並高出公共道路。位於百老匯北部1201的現有商業大廈將被拆除。百老匯樞紐長約227英尺，寬60英尺，最高點高98英尺，平台離地約50英尺。垂直流動設備（即電梯和樓梯）將安裝在交叉口的西北側，供工作人員和維護人員進入平台。

球場塔

球場塔將位於市中心門和SR-110之間的球場路以北的山坡私有財產上，高179英尺，電纜懸空159英尺。球場塔還將包括在塔基附近建構景觀。

道奇體育場站

道奇體育場站將位於市中心門附近的道奇體育場物業的東南部。該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。該站的車廂將在同一平面上的乘客站台到達和離開，乘客排隊等候區也在同一平面。道奇體育場站將包括平台下方的地下區域，用於儲存和維護車廂，以及員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。車廂將通過車廂電梯在車站月台和地下區域之間運輸。自動停車和控制將管理儲存車廂或將其恢復使用的過程。當系統不在使用時，車廂將被送回並存放在道奇體育場站。

站內設有供乘客使用的洗手間。道奇體育場站還將包括與道奇體育場的行人連接道，包括人工景觀和自然景觀改善以及潛在的座位。

道奇體育場站的毗鄰是由美國職棒大聯盟球場(MIB)營運的體育場。計畫主辦單位將要求洛杉磯道奇隊考慮在道奇體育館站包含一個交通轉換點，讓乘客在比賽日以外的時間，能夠在交通轉換點的一英里內，獲得其他交通方式選擇，如：共享單車計劃和個人單車儲物櫃，以進入伊利森公園和其它附近的社區，包括索拉諾峽谷。與交通樞紐相關的問題包括維護道奇體育場和周圍地面停車場的安全。

道奇體育場站的建造將需要拆除停車位，以及拆除和更換景觀。

ES 8. 系統營運

典型營運物流

在營運期間，車廂將在阿拉米達站和道奇體育場站之間連續循環行駛。車廂將以大約每秒一英尺（每小時不到一英里）的速度通過各個客運站，以便裝載和卸載。如有需要，車廂可停下來，以便乘客登上車廂。在車廂通過卸載/裝載區後，門將關閉並且車廂將加速以匹配牽引繩索的線速度，然後重新連接至運輸繩索。

在阿拉米達站，到達的列車（南行）會減速，車門會打開讓乘客下車。列車在通過裝載區（用於北行乘客）裝載乘客（如有），關門之前在車站U形轉彎，然後加速以重新連接到牽引繩索。

在唐人街/州立公園站，列車會與繩索分離並減速至站速。由於該站將提供乘客通道，因此列車將減速至每秒約一英尺（小於每小時一英里）並且門會打開。通過卸載和裝載區域後，車門將關閉，列車將加速至線速，然後重新連接到牽引繩索。

在不建議乘客上落車廂的百老匯路口，列車將從牽引繩索分離，減速至約6英里/小時的速度，前行並輕微轉彎以遵循路線，然後重新加速並連接到牽引繩索。如第2.5.2節所述，由阿拉米達站到百老匯樞紐，和由百老匯樞紐到道奇體育場站系統會在百老匯樞紐匯合。當車廂從樞紐站的牽引索上脫離時，乘客不會感覺到車廂從一根牽引索換到另一根牽引索上。

列車到達道奇體育場站時會減慢車速，車門會打開讓乘客下車。由於道奇體育場站是終點站，列車將在站內進行U形轉彎，然後通過裝載區(南行乘客),裝載乘客(如果有),關閉門，然後加速並重新連接到牽引繩索。如上所述，車廂將在全自動控制下進入、穿過和離開車站。擬建計畫的運營將需要大約20名工作人員。車站服務員將給安排在每個車站內，以確保乘客安全登上車廂或在必要時執行停車。服務員還將與客戶互動並觀察客戶；如果乘客需要特別的幫助，服務員可以進一步減緩車廂速度或讓車廂停下。一名操作員則會坐在登車區旁邊的隔間裡並監控屏幕，屏幕將顯示每個車廂和車站的活動，以及系統控制。

排隊等候及售票/檢票

在每個車站內、或在需要時在車站旁邊設置有排隊等候區，為等候進站的乘客提供一個聚集處，防止乘客擠塞在在車站附近的行人道。阿拉米達站的排隊等候區將設在在阿拉米達街東側規劃中的聯合車站前廣場區，以及設在Placita de Dolores以北、阿拉米達街西側的洛杉磯古城擬建的新步行廣場。

唐人街/州立公園站的排隊等候區將設在中間層和乘車站月台層。道奇體育場站的排隊等候區將設在車站的北側車站附近的指定排隊等候區。

擬建計畫的售票將使用基於芯片的卡片系統或電子售票，可以於個人流動設備內內購買並保存。使用這些類型的技術將允許在車站進行非接觸式檢票。乘客將在進入登車月台前預先購買車票，並使用讀卡器/掃描儀檢查票價。

標示牌

與其他包括標示牌的公共交通計畫類似，擬建計畫將包括標示牌，以方便顧客尋找路線，包括有關公交連接的資料和其他重要資料，以促進公共交通的應用。擬建計畫的私人資金預計將得到冠名權和贊助收入的支持，此類贊助商將在計畫標牌中得到認可，其設計將符合適用的地鐵、城市和州的批准要求。此類標示牌可能包括識別和其他靜態標示、電子數字顯示器和/或可變資料發光二極管(LED)板，包括交通資料和其他內容，其中可能包括產生收益以支持交通系統成本的場外廣告和操作。標示牌將在建築上整合到空中快速纜車系統的設計中，包括車站、路口、塔樓和車廂。此外，方向指示牌和行人指示牌將放置在擬建計畫附近和整個計畫中，以方便乘客進出車站和促進安全，包括沿著輕軌L線（金線）站和道奇體育場站和道奇體育場之間的行人道設置指示

牌。計畫指示牌將透過低度外部照明、內部照明或環境光的方式進行照亮。外部照明將直接照射在標誌上，以減少站外眩光。

標示牌將符合《洛杉磯市法規》（LAMC）的所有適用要求，並且根據該法規規定，將照明強度降至最低，以避免對鄰近住宅造成負面影響。

照明

計畫照明將包括在車站、交通樞紐和支撐塔周邊和內部、車廂內、垂直接設備以及售票、檢票和排隊等候區的低度照明，以達到安全和導向的目的。此外，在車站、交通樞紐和支撐塔將安裝低度照明，用於突出指示牌、建築特徵、景觀、鄰近的步行廣場、唐人街/州立公園站交通轉換點以及潛在的道奇體育場站交通轉換處。在高架車站和交叉路口下方也將提供照明。改善行人通道的照明，包括輕軌L線（金線）站和道奇體育場站與道奇體育場之間的步行連接路的照明，包括旨在提供安全和導向的新桿燈，以及用於突出指示牌和景觀的低度照明。

照明將是低度，並主要整合在建築特色中。外部照明將加上燈罩遮蔽或照向需要照明的區域，以限制燈光外洩到鄰近物業和站外使用，並將滿足所有適用的《洛杉磯市法規》裡的照明標準。

維修

擬建計畫將需系統操作人員進行例行檢修。將每天觀察整個系統，將其作為啟動程序的一部分。

例行檢修一般在夜間或其他預先安排的停運時間進行。車廂及其相關的纜掣和吊架將在道奇體育場站的檢修時間內進行。將提供一個工作運輸廂，以方便在支撐塔設施上工作。年度檢修可能需要在支撐塔位置使用起重機，包括可能需要臨時關閉車道。

纜索維修時間表將透過系統設計和定期監測相結合來確定。牽引索大約每5至10年需要更換一次。更換將需要拉一條新的牽引索，最長可能需要兩個星期的時間來完成。

該系統將定期接受加州職業安全衛生署（Cal/OSHA）的正式測試，和達到適當的索道標準規定。這種正式測試應當至少每7年進行一次，以達到安全標準預計在正式測試期間，索道系統將關閉兩天。

後備電源將由位於每座車站、支撐塔以及非乘客樞紐站的儲能電池提供。電池儲存系統將定期進行測試，並提供備用電源，以便在電網發生故障時能夠讓索道系統裡的乘客下車。

電力需求

運營電力需求可分為兩類：正常運營和緊急運營。擬建計畫的電力需求將由洛杉磯市水電局（LADWP）的綠色電力計劃供應，通過與其電網相連，將為包括運行纜車系統和非纜車系統的組件（即燈光、通風、自動扶梯、電梯）的提供電力。當滿負荷運行時，估計總共需要大約2.5兆瓦的電力。

緊急運營的電力需求包括在電網故障的情況下運營所需的電力。擬建計畫將包括在每個車站、支撐塔和樞紐站安裝備用蓄電池，以提供備用電源，在電網故障時系統可以讓乘客能夠下車。讓乘客能夠下車所需的總備用電力為1.4兆瓦。

永續性特點

擬建計畫將為道奇體育場的訪客提供一個永續、高運力、零排放的空中快速纜車選擇，同時也為道奇體育場、周邊社區和聯合車站的區域交通系統之間提供通道。空中快速纜車技術很安靜，擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT）和堵塞，從而減少溫室氣體排放並改善空氣品質。

擬建計畫的車站、樞紐站、支撐塔和車廂將在可行的情況下包括節能、永續發展、節水、高效廢物處理以及適應功能的特點。設計的車站和樞紐站設計為露天-建築，使其可以採用被動式通風策略，並提供直接接觸室外空氣和自然光的機會，同時也提供足夠的遮陽保護，以避免熱量。車廂將進行通風，以便為乘客提高空氣品質。

車站和支撐塔的設計目的和結構策略也提供了材料的高效使用。將鋼板塔的形式設計成「整體式」結構，當中的結構、形式和飾面都是統一的。車站、交界處和支撐塔的材料將盡可能地從當地採購，並儘可能地使用可回收材料。淺色調的裝飾材料也將有助於大幅度地減少熱島問題。

擬建計畫的設計將符合所有適用的州和地方法規，包括洛杉磯市綠色建築和低影響開發（LID）條例。

營建工程

擬建計畫的營建工程預計最早於2024年開始，大約需要25個月，包括營造、電纜安裝和系統測試。環境影響分析的詳細施工程序包括在本<<環境影響報告>>的附錄B中。下文提供了營建活動的摘要。計畫組成部分的施工進度可能部分重疊，特別是因為施工將在幾個不同的地點進行。

水電瓦斯管路設施搬遷將在擬建計畫組件施工之前進行，並將直接與水電瓦斯提供商協調。水電瓦斯管線設施搬遷後，將開始進行施工。有關公用事業搬遷的詳細資料包括在本<<環境影響報告>>的附錄B中。

在施工期間，道奇體育場的一些停車位將暫時關閉，以方便道奇體育場站的建設，以及整個計畫的建設、拖車、鋪設和暫存區的運作，和為建築工人提供車位泊車。

考慮到可用材料、工作人員的可用性以及道路封閉的協調，將同時進行多個計畫組成部分的建設。下表ES-1包括完成每個擬建計畫組成部分的估計持續時間、鑽孔的最大深度、開挖的最大深度、開挖量以及材料（土壤和拆除碎片）的數量。

表 ES-1：擬建計畫營建施工土方細節

| 組成部分 | 施工工期 | 鑽孔樁最大深度 | 最大開挖深度 | 挖方量 | 運輸材料體積 |
|-----------|------|---------|--------|-----------|-----------|
| 阿拉米達站 | 17個月 | 125英尺 | 10英尺 | 2,728立方碼 | 2,295立方碼 |
| 阿拉米達塔 | 12個月 | 120英尺 | 10英尺 | 2,850立方碼 | 2,292立方碼 |
| 阿爾卑斯塔 | 11個月 | 120英尺 | 10英尺 | 3,606立方碼 | 2,887立方碼 |
| 唐人街/州立公園站 | 19個月 | 80英尺 | 10英尺 | 6,267立方碼 | 4,567立方碼 |
| 百老匯路口 | 19個月 | 120英尺 | 7英尺 | 6,407立方碼 | 5,379立方碼 |
| 球場塔 | 12個月 | 120英尺 | 7英尺 | 1,286立方碼 | 1,202立方碼 |
| 道奇體育場站 | 20個月 | 55英尺 | 42英尺 | 44,313立方碼 | 44,001立方碼 |

施工完成後，將安裝纜車電纜，然後進行系統測試和檢查。

施工時間會因特殊情況和限制而有所不同，但是預期會遵循洛杉磯市所容許的施工時段，在周一至周五間從上午7:00到晚上9:00，週六和國定假日期間從上午8:00到下午6:00。在規劃中不預期會發生，但如有延長施工時間和周日可能的施工需要時，必須經過洛杉磯市警察委員會批准。

預期的封路包括封閉部分車道，部分車道於特定施工階段將全天候24小時關閉，或在特定施工階段採取時段封路，即在施工時間內關閉10小時，道路在非施工時間重新開放約每天14小時。對於交替時段關閉，在非施工時間，鋼板將盡可能蓋滿施工現場，以允許車輛和行人流通。道路的封閉範圍和時間，將依照地點和施工階段而變化。擬建計畫將實施一套施工交通管理規劃以包括所有施工活動期間的交通改道及確保緊急救難通道的通暢。

ES 9. 回應準備通知環境問題摘要

以下總結了針對準備通知提出的環境問題，包括在準備通知流通期間舉行的公共範圍界定會議上收到的意見。公眾意見可在<<環境影響報告草案>>的附錄A中找到。

機構和特區意見摘要

以下是從機構和特區收到的評論問題摘要列表，以書面、按主題分類。機構和特區的意見主要側重於機構間協調、了解計畫的實際交通影響、減輕潛在的安全問題、遵守環境法協議（關於空氣）以及對文化資源的普遍關注。

- 加利福尼亞州交通部第7區(Caltrans)
- 洛杉磯古城歷史紀念碑(洛杉磯古城)
- 美國原住民遺產委員會(NAHC)
- 南加州大都會水域(MWDSC)

- 加州魚類和野生動物部(CDFW)
- 南海岸空氣品質管理區(SCAQMD)
- 加利福尼亞州立公園(CSP)
- 加利福尼亞州交通局(CalSTA)

空氣品質

- SCAQMD – 主導機構在準備空氣品質分析時應使用 CEQA 空氣品質手冊作為指導。推薦量化標準污染物排放並將結果與推薦的區域顯著性閾值進行比較，計算局部空氣品質影響並將結果與局部顯著性閾值進行比較。
- SCAQMD – 建議主導機構使用新的 CalEEMod2 土地利用排放軟件來估算污染物排放，而不是過時的URBEMIS。
- SCAQMD – 要求主導機構量化標準污染物排放，並將結果與區域污染物重要閾值進行比較，以確定空氣品質影響水平。
- SCAQMD – 建議計算局部空氣品質影響並將結果與局部顯著性閾值 (LST) 進行比較。
- SCAQMD – 建議主導機構識別計畫所有階段的施工和運營可能產生的任何潛在的不利空氣品質影響。
- SCAQMD – 提醒如果擬建計畫對空氣品質造成重大不利影響，CEQA要求所有可行的緩解措施超出法律要求的範圍，以盡量減少影響。

生物資源

- CDFW – 建議採取措施避免對築巢鳥類和蝙蝠物種的影響，包括徹底討論計畫的潛在影響、盡可能避免的事項和緩解措施以盡量減少影響，以及分析空中纜車作業導致的活動增加。
- CDFW – 建議對計畫區域內和附近的動植物進行全面評估和影響分析。
- CDFW – 建議對擬建計畫和可行的替代方案進行全面討論。
- CDFW – 注意到 CDFW 認為對受 CESA 保護的物種的不利影響在沒有緩解的情況下是顯著的。提醒我們鼓勵早期協商，並且生物緩解監測和報告提案應具有足夠的細節和分辨率，以滿足CESA ITP的要求。
- CDFW – 主導機構應就直接、間接和累積影響進行全面討論。
- CDFW – 注意到DEIR應包括針對計畫相關不利影響的緩解措施，包括必要時的補償性緩解。
- CDFW – 定義易位和移植，並提醒CDFW通常不支持使用易位或移植作為主要緩解策略。
- CDFW – 建議在地面活動之前和期間在現場配備經 CDFW批准的合格生物監測器，以避開任何特殊狀態物種或其他野生動物的危害。

文化資源

- 洛杉磯古城 – 要求主導機構在計畫通過 EIR 流程的過程中提供計畫代表人員持續的更新和演示。

娛樂

- CSP – 指出詳細評估計畫要素以確定可能對LAHP產生負面影響的因素非常重要。若對LAHP造成負面影響，計畫團隊應合作確定適當的緩解措施。

運輸

- Caltrans – 指出該計畫可以幫助加州實現Caltrans的戰略管理計畫、2040年加州交通計畫、2050年加州交通計畫草案和南加州政府協會(SCAG)Connect SoCal (2020-2045 區域交通計畫)的目標/可持續社區戰略)。
- Caltrans – 指出SR-110直接空中穿越春天街和百老匯的替代方案，將需要與Caltrans工作人員的通力合作。
- Caltrans – 要求主導機構確認該計畫將導致人均車輛行駛里程(VMT)的淨減少數量。
- CalSTA – 注意到該計畫和洛杉磯縣都會運輸局在推進創新理念方面的領導地位的好處。

部落文化資源

- NAHC – 建議主導機構盡早與所有在傳統和文化上與擬建計畫地理區域有關聯的加利福尼亞土著部落協商，以避免無意中發現美洲土著人類遺骸並最好地保護部落文化資源。
- NAHC – 建議聯繫適當的加州歷史研究資料系統 (CHRIS)中心進行考古記錄搜索。
- NAHC – 提醒若需要進行考古庫存調查，則需要一份專業報告，詳細說明記錄搜索和實地調查的結果和建議。
- NAHC – 表示部落並不總是在聖地檔案中記錄聖地，他們亦不需要這樣做。警告搜索列表不能代替部落諮詢。注意聯繫NAHC進行聖地檔案搜索或美洲原住民部落諮詢名單。
- NAHC——注意到缺乏考古資源的地表證據並不排除它們在地下的存在。

公眾意見摘要

準備通知從2020年10月1日到2020年11月16日發佈，收集了來自機構、組織和個人的公眾意見，包括在2020年2月22日舉行的會議期間提出的意見。作為範圍界定過程的一部分，計畫資料還通過「虛擬開放日」在線向公眾提供。所有感興趣的各方團體都可以透過電子郵件、郵件、範圍界定會議和虛擬開放日網站提供意見。

許多社區成員表達了對擬建計畫的有條件的支持，並對未來的計畫發展非常感興趣。公眾意見可在附錄A中找到。

ES 10. 重大和不可避免的環境影響

根據第3.0章環境影響分析中的分析部份，擬建計畫將在以下方面產生重大且不可避免的影響：

噪音和震動：

- i) 施工噪聲——現場施工活動對噪聲敏感受體的計畫級和累積噪聲影響。
- ii) 建築震動——計畫級和累積的影響人類的震動對相鄰敏感受體的影響。

擬建計畫不會造成任何重大及不可避免的營運影響。詳細分析見第3.0章，「環境影響分析」。

ES 11. 減少重大影響的替代方案

CEQA指南第15126.6(a) 節要求環境影響報告「描述計畫或計畫位置的合理替代方案的範圍，這將可行地實現計畫的大部分基本目標，但將避免或大大減少任何計畫的重大影響，並評估替代方案優點比較。」 CEQA指南強調計畫替代方案的選擇應基於減少與擬建計畫相關的重大影響的能力，「即使這些替代方案會在一定程度上阻礙計畫目標的實現，或者成本更高。」 CEQA 指南進一步指出，替代方案的範圍應以「理性規則」為指導，以便僅分析允許合理選擇所必需的替代方案。基於對這些替代方案的分析，確定了一個使環境優越的替代品。

沒有計畫替代方案

根據 CEQA 指南，沒有預計替代方案假定計畫場地內不會存在新的開發。CEQA指南第15126.6(e)(3)(B)節指出，「在某些情況下，沒有計畫替代方案意味著‘無建造’，其中現有環境設置得以維持。」因此，就本分析而言，沒有計畫替代方案假設計畫場地內不會發生新的開發。這將導致上述社區之間沒有空中快速纜車計畫連接。此外，車輛行駛里程和車輛擁擠問題不會減少，溫室氣體排放量亦將不會減少，空氣品質亦得不到改善。計畫場地的現有用途將在現有條件下繼續使用。

春天街路線替代方案

春天街路線替代方案與擬建計畫類似，將為道奇體育場的遊客提供空中快速纜車選項，同時也連接到道奇體育場、周邊社區和可經由聯合車站進入的區域交通系統。春天街路線替代方案將包括三個車站、一個非客運樞紐站和四個位於沿線不同位置的電纜支撐塔。春天街路線替代方案將包括與擬建計畫相同的以下元素：阿拉米達站、阿拉米達塔、阿爾卑斯塔、體育場塔和道奇體育場站。除此之外，春天街路線替代方案還將包括以下部份，這些部份是該替代方案獨有的：春天街交界、州立歷史公園站和主教塔。

春天街路線替代方案將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城附近開始，並延伸約1.3英里至道奇體育場作終點。春天街路線替代方案將在洛杉磯古城和洛杉磯聯合車站附近的阿拉米達街的擬建阿拉米達站開始，與擬建計畫相同。從阿拉米達站出發，春天街路線替代方案將遵循與擬建議計畫相同的路線，主要保持在公共可行使通行權 (ROW) 之上。春天街路線替代方案將沿阿拉米達街向北延伸，穿過阿爾卑斯街，擬建的阿爾卑斯塔將在此建造，並將沿著公共可行使通行權繼續穿過高架地鐵L線（金線）。該路線將繼續超出學院街，直至洛杉磯州立歷史公園的最南端，擬建的春天街交界將在那裡建造。從春天街交界處，擬定路線將繼續延伸至洛杉磯州立歷史公園內擬建的州立歷史公園站。於此處，春天街路線替代方案將在洛杉磯州立歷史公園和地鐵L線（金線）向

西北轉向主教塔。春天街路線替代方案將從主教塔穿過 SR-110 到達擬建的體育場塔。該系統的北部終點站將與擬建計畫相同，位於道奇體育場物業的一個停車場，擬建的道奇體育場站將在那裡建造。

運輸系統管理替代方案

運輸系統管理 (TSM) 替代方案將增強現有的聯合車站道奇體育場快車 (DSE) 服務，以確定道奇體育場快車是否可以增加載客量。為了滿足與擬建計畫相似的服務頻率，需至少同時裝載6輛巴士，而聯合車站道奇體育場快車的現有位置則無法容納這些巴士，需要開發場外裝載設施以適應新的公共交通流量。除此之外，現有的道奇體育場快車服務每小時最多可運營8輛巴士，而運輸系統管理替代方案則需要多達每小時77輛巴士。

除了新的場外裝載設施外，還需要對周邊街道進行變更，以適應道奇體育場快車替代方案造成的日益嚴重的堵塞。道奇體育場還需要額外的裝載設施，包括專用的巴士專用車道，以適應提升的道奇體育場快車服務水平。

環境優越替代方案

CEQA指南第15126.6(e)(2)節指出，對擬建計畫的替代方案的分析應在環境影響報告的替代方案中確定環境優越替代方案，如果「無計畫」替代方案是使環境優越的替代方案，環境影響報告應在其餘替代品中確定另一種使環境優越的替代方案。選擇環境優越替代方案是基於對替代方案的比較，以確定哪些替代方案將最大程度地減少或消除與計畫相關的影響。計畫和計畫替代方案的比較影響總結列於表內內4-3，替代影響比較則列於替代方案內的第4章。

在<<環境影響報告草案>>中分析的替代方案中，沒有計畫替代方案將給認為是環境優越的，因為它不涉及新的開發，並假設現場使用將繼續與現有條件相似。儘管沒有計畫替代方案不會滿足任何計畫目標，它將避免計畫的所有重大影響，包括計畫的重大和不可避免的施工噪音聲和震動問題。相反，沒有計畫替代方案不會導致上述社區之間的空中快速纜車計畫連接。此外，車輛行駛里程和車輛擁擠問題不會減少，溫室氣體排放量亦將不會減少，空氣品質亦得不到改善。

然而，CEQA指南要求<<環境影響報告草案>>確定除沒有計畫替代方案之外的環境優越替代方案。由於道奇體育場快車替代方案還可以避免計畫對施工噪聲和震動的重大和不可避免的影響，而不需要緩解，並且將最大程度地減少表 4-3 中列出的影響範圍，因此被認為是環境優越的選擇。然而，道奇體育場快車替代方案不能完全或部分滿足計畫的大部分目標。相反，春天街連接替代方案將滿足所有計畫目標。

ES 12. 設計方案

設計方案A

設計方案 A 將包括改變百老匯路口和道奇體育場站之間的整體計畫路線，以避免在451 E. Savoy Street上的空中權限要求。在設計方案 A 下，計畫路線將從 451 E. Savoy Street 向西移動，這將導致路線穿過大教堂高中的一小部分。此設計選項包括對百老匯路口、體育場塔和道奇體育場的計畫元素更改。設計方案 A 下的百老匯路口將具有相似的尺寸，但會偏移大約 4 度，以避免觸及 451 E. Savoy Street 上空的空中權限。體育場塔的位置將向西/西北移動 115 英尺。道奇體育場站也將進一步向南移動，以適應計畫路線的變化。

設計方案A將需要6個額外的樁，以及額外1,090立方碼 (CY)的挖掘和463個額外立方碼的材料將放置於體育場塔出口。道奇體育場站的設計方案A將增加8個樁，以及額外的 27,492 立方碼挖掘和材料。道奇體育場站的轉移也將導致道奇體育場周邊道路的重新調整，這將引致公用設施搬遷。公用設施搬遷總共需要6至8周的額外時間，體育場塔的建造則需額外4星期。道奇體育場站建設需時四星期，以完成設計方案A的要求。

設計方案B

因應計畫相關者的反應，要求計畫主辦單位去評估相關的可能性將阿拉米達街的纜塔數量由兩個減至一個，設計方案B包括將阿拉米達塔的總高度增加 50 英尺，並拆除阿爾卑斯塔。設計方案B還需要額外的私人空中權利要求，隨著阿拉米達塔的彎度增加，這將導致纜車電纜和車廂更靠近私人財產。另外，設計方案B還需要額外30個鑽孔樁和將樁帽厚度從5英尺增加到8英尺，以及額外的1,260平方碼挖掘和輸出材料。設計方案B中的阿拉米達塔總共需要額外8周才能完成建設

設計方案C

因應計畫相關者的反應，要求計畫主辦單位去考慮用更高的纜塔於唐人街/州立公園站以增加春天街站的進、出艙的高度。相關的可能性將設計方案C將包括在唐人街/州立公園站增加 35 英尺的總高度。設計方案C需要100英尺深的鑽樁，並且樁帽厚度從6英尺增加到 8 英尺。最大挖掘深度將增加兩英尺，這將導致挖掘量增加717平方碼，材料輸出量增加1,396平方碼。設計方案C中的唐人街/州立公園站總共需要額外八周，方可完成建設。

使用方案D

因應計畫相關者的反應，將使用方案D取代擬建的唐人街/州立公園站為代替非客運樞紐站。由於車站將被取代為交會站，因此適用於乘客的功能將不包括在此使用選項中，例如乘客夾層和垂直流動設備。此設計使用選項將具有與擬建計畫相同的位置、高度、寬度、長度和建築裝飾。在此方案下，沒有提出其他計畫更改，所有其他建設和營運特徵將與擬建計畫相同或相似。

設計使用方案E

設計和使用方案E將包括一座ADA無障礙行人天橋，該天橋將從洛杉磯州立歷史公園的中心部分緩坡，越過地鐵 L 線（金線），直至北百老匯。行人天橋的入口將位於百老匯的南側，北百老匯和卞坪5路的交叉口以東，並為百老匯以北的社區和土地利用提供行人通道。由州立公園和娛樂委員會制定的洛杉磯州立歷史公園總體規劃和最終環境影響報告分析出該位置具建造一座天橋的潛在可能。這座潛在的天橋可以為公園北部邊界的社區提供緊急進入公園的通道。在洛杉磯州立歷史公園提出總體規劃和最終環境影響報告之後，公園和康樂部進行了「單車和行人天橋研究」，對各種天橋設計方案和位置進行可行性研究，以探索和評估提供安全行人天橋的可行性，天橋將從唐人街和索拉諾群峽谷社區騎單車進入洛杉磯州立歷史公園（「天橋可行性研究」）。2020年1月15日發佈的天橋可行性研究旨在闡明每個地點的問題和好處，以確定首選的天橋設計概念。

設計使用方案E總共需要40個鑽樁，這將導致大約700平方碼的開挖和400平方碼的材料出口。完成設計使用方案E總共需要大約60周的施工時間，可與擬建計畫的施工同時進行。

ES 13. 環境影響總結

表 ES-2 總結了在本《環境影響報告草案》中評估的擬建計畫對環境影響。根據第3.0章環境影響分析的見解，擬建計畫的實施將產生與噪聲和震動相關的**重大且不可避免的**影響。

計畫設計特徵 (PDF) 雖然對於確定影響重要性不是必需的，但仍包括在表 ES-2 中，因為它們是擬建計畫設計中固有的。最佳管理實踐或法律和/或許可批准要求的其他措施也是擬建計畫的要求一。此外，緩解措施已被確定為旨在避免、最小化或補償**重大環境影響**的額外措施，如果根據本文件第 3.0 章中的分析確定了**重大影響**，則需要採取緩解措施。在適用的情況下，緩解措施已列於表 ES-2 中。

表 ES-2：環境影響總結

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|--|--|
| 美學 | | | |
| AES-1: 計畫是否會對景觀造成重大不利影響？ | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 |
| AES-2: 計畫是否會嚴重損害風景，包括但不限於國家風景公路內的樹木、岩石和歷史建築？ | 建築工程： 沒有影響。 營運： 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程： 沒有影響。 營運： 沒有影響。 |
| AES-3: 在非城市化地區，計畫是否會顯著降低場地及其周圍環境的現有視覺特徵或公眾視野的品質（公眾視野是指從公眾可到的有利位置，體驗得到的景觀）。如果計畫位於城市化地區，計畫是否會與適用的分區和其他管理風景品質的法規互相衝突？ | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 |
| AES-4: 計畫是否會創造一個新的強光或眩光源，從而對該地區白天或夜間景觀產生不良影響？ | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 AES-PDF-A:計畫照明。 計畫將包括以下與照明相關的計畫設計特點： <ul style="list-style-type: none"> • 建築照明不超過 60 瓦。 • 建築照明戶外燈具的初始流明不會超過 6200。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|-------|---|----------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> 從日出後到日落前45分鐘，標誌照明亮度將不超過每平方米10,000坎德拉(cd/m²)。從日落到日出前45分鐘，夜間標誌照明不會超過300 cd/m²。 標誌照明亮度應從白天亮度平穩過渡到夜間亮度，反之亦然。 有可能超過300 cd/m²的照明標誌，將包括一個電子控制機制，可在環境日光低於100英尺燭光(fc)的任何時候將標誌亮度降低至300 cd/m²。 | |
| 農林資源 | | | |
| AFR 計畫是否會令主要農田、獨特農田或州份重要農田(農田)(如加州資源局農田測繪和監測計劃編制的地圖所顯示)轉換為非農業用途? | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |
| AFR-2: 計畫是否會與現有的農業用途分區或威廉姆森法案合同互相衝突? | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 影響不大。 |
| AFR-3: 計畫是否會與現有的林地分區或重新分區的森林(如《公共資源法》第12220(g)條中的定義)、林地(如《公共資源法》第4256條中的定義)或界定為生產樹木的林地分區(如政府法典第51104(g)節所定義)互相衝突? | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|--|--|
| AFR-4: 計畫是否會導致林地流失或林地轉為非森林用途? | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |
| AFR-5: 計畫是否涉及現有環境的變化, 由於其位置或性質, 可能導致農田轉為非農業用途或林地轉為非森林用途? | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |
| 空氣品質 | | | |
| AIR-1: 計畫是否會與適用的空氣品質計劃相衝突或阻礙該計劃實施? | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 AIR-PDF-A: 所有大於50馬力的非道路柴油動力建築設備, 應至少滿足美國環保署頒布的非道路柴油發動機的第四級別排放標準。 | 影響不大。 |
| AIR-2: 計畫會否導致計畫區域、聯邦或州環境空氣品質標準的任何標準污染物的累積淨量增加? | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 請參閱 AIR-1 中定義的 AIR-PDF-A。 | 影響不大。 |
| AIR-3: 計畫是否會將敏感受體暴露於大量污染物濃度? | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 請參閱 AIR-1 中定義的 AIR-PDF-A。 | 影響不大。 |
| AIR-4: 計畫是否會導致其他排放物 (例如導致氣味的排放物) 對大量人口產生不良影響? | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 請參閱 AIR-1 中定義的 AIR-PDF-A。 | 影響不大。 |
| 生物資源 | | | |
| BIO-1: 計畫是否會直接地或透過改造棲息地, 而對當地或區域計劃、政策或法規, 或美國加利福尼亞漁業和野生動物 | 建築工程: 顯著影響。 營運: 影響不大。 | MM-BIO-A: 避免並儘量減少對特殊情況和/或棲息蝙蝠物種的計畫相關影響。在施工前的產卵季節 (4月15日至8月31日), 應由合資格的生物學家進行實地調查, 以確定在阿拉米達站和道奇體育場站和 SR-110 天橋的 100 英尺範圍內, 可能存在的蝙蝠棲息地, 因為這 | 建築工程: 經緩解後影響不大。 營運: 影響不大。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|------|--|----------|
| <p>物部確定為候選、敏感或對任何的物種產生重大不良影響? 魚類和野生動物服務?</p> | | <p>些地點是蝙蝠合適的棲息地。使用聲學識別技術在阿拉米達站和道奇體育館站附近，以及天橋附近需要移除的樹木進行目視檢查和/或整夜蝙蝠出沒調查，以確定該地點是否存在任何動物棲息地。</p> <p>為避免體育場塔施工活動對棲息蝙蝠造成影響，應執行以下措施：</p> <p><u>於 SR-110 天橋</u></p> <p>若於 SR-110 天橋發現活躍的產卵棲息地，應確定（與合格的蝙蝠生物學家協調）與建築相關的活動（即噪音和震動）的間接影響是否會嚴重干擾棲息的蝙蝠，以及是否應該使用排除設備來移除蝙蝠。此決定應基於基線噪音/震動水平、與體育場塔建築相關的預期噪音水平以及對現有蝙蝠物種的噪音干擾的敏感性作出評估。如果確定噪音可能導致產卵棲息地暫時中斷，則應安排與施工相關的活動以避開產卵季節（4月15日至8月31日），或由生物學家作出決定。</p> <p>為避免阿拉米達站和道奇體育場站的施工活動對棲息蝙蝠造成影響，應採取以下措施：</p> <p><u>樹木</u></p> <p>在計畫中，應評估阿拉米達站、體育場塔和道奇體育場站所有將給移除的樹木對支持蝙蝠棲息的潛力。特別是已知蝙蝠棲息的任何棕櫚樹和桉樹都應由合資格的生物學家進行評估，方法是在可接受的天氣條件下進行一晚的出沒調查；或在條件允許的情況下，在開始施工/拆除樹木之前，對樹木進行物理檢查，查看是否存在蝙蝠（例如：使用升降設備）。阿拉米達街沿線的阿拉米達車站種有棕櫚樹，</p> | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>道奇體育場車站則有桉樹。以下措施將適用於由合資格的生物學家確定提供潛在蝙蝠棲息地的樹木。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 如果在產卵期間（4月15日至8月31日）確定有棲息的蝙蝠，則應避開樹木，直到產卵期結束後，幼崽能夠自給自足。如果確定在蝙蝠處於休眠狀態的冬季月份存在棲息的蝙蝠，由於食物供應減少（10月31日至2月15日，實際需取決於特定的天氣條件），如果條件允許，合資格的蝙蝠生物學家應在施工開始前對棲息地進行物理檢查（例如：使用升降設備）。如果確定在此期間棲息，則應避開樹木，直到冬季之後，蝙蝠再次活躍。 • 可以在產卵季節和冬季（2月16日至4月14日和8月16日至10月30日，或由合資格的生物學家決定）之外使用兩步修剪樹木的過程，移除是潛在蝙蝠棲息地的樹木，此過程將連續多日進行。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 第一天，步驟一：在合資格的蝙蝠生物學家的監督下，應該手動（例如：使用鏈鋸）去除沒有被蛀洞的樹幹和樹枝。這將產生干擾（噪音和震動）並改變樹木的物理形態。棲息在樹上的蝙蝠要麼立即放棄該棲息地，要麼在離開後避免返回棲息地。 ○ 第二天，步驟二：在合資格的蝙蝠生物學家的監督下，可以在第二天移除樹的其餘部分。只修剪而不移除的樹木將以同樣的方式處理；如果必須移除具有作為潛在棲息地條件的樹枝，則需在第1天時，在合資格的蝙蝠生物學家監督下，修剪所有周邊的樹枝，然後在第2天移除具有潛在棲息地條件的樹枝。 • 帶葉樹木（同時不是潛在蝙蝠棲息地），例如：梧桐樹，可以供樹蝙蝠棲息，應在合資格的蝙蝠生物學家的監督下進行為期一天兩個步驟的樹木修剪程序。第1步是移除相鄰的、較小的或 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|--|----------|
| | | <p>非棲息地的樹木，以製造噪音和震動干擾，藉此出現廢棄的念頭。第 2 步是在同一天移除剩餘的樹。對於可以供西部黃蝙蝠（BSA 中記錄的一種特殊狀態的蝙蝠物種，有可能在計畫區域出現）棲息的棕櫚樹，應在兩天之內執行上述兩個步驟移除。</p> <p>施工期間，西部黃蝙蝠可能會在枯葉內作更深入的移動。為期兩天的過程將容許蝙蝠在樹木移除之前騰出空間。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 有關蝙蝠的調查、評估和監測工作結果，應在一切與蝙蝠相關的措施結束時由合資格的生物學家記錄在一份正式的報告中。 <p>MM-BIO-B: 避免並盡量減少該計畫對築巢鳥類的影響。 為避免施工活動在築巢季節時可能對受 MBTA 和 CFGC 保護的築巢鳥類造成影響，應採取以下緩解措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 建築活動，包括清理可能適合鳥類築巢的樹木，應在築巢季節（通常為 2 月 1 日至 9 月 30 日）以外的時間進行。如必須在上述時間內進行施工活動，應當採取以下措施： <ul style="list-style-type: none"> ○ 施工前築巢調查應由合格的生物學家在施工活動開始前 3 天（72 小時）內進行，以確定施工範圍 500 英尺內是否存在活躍巢穴。記錄所有被發現的巢穴。 ○ 任何活躍的雀形目鳥巢穴周圍應建立至少 300 英尺的非工作緩衝區。應在任何活躍的猛禽巢穴周圍建立至少 500 英尺的非工作緩衝區。合資格的生物學家應每周監測巢穴情況，任何雀形目鳥活躍巢穴的 300 英尺範圍內或任何猛禽活躍巢穴的 500 英尺範圍內的施工活動應推遲到生物學家確定巢穴不再存在活躍行動。然而，標準的 300 到 500 英尺無干擾緩衝距離可以由合資格的生物學家根據具體情況，按其位置、類型、持續時間和時機進行調整（包括增加或減少緩衝區），以及工作強度、巢穴與工作區的距離、周圍的 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--------------|--|--------------|
| | | <p>植被以及巢穴和工作範圍之間的視線（還考慮到視線內人類活動造成的現有環境條件）、其他環境因素的影響，和物種對干擾特定地點習慣水平。如果合格的生物學家確定築巢活動可能因施工活動而受影響，生物學家應立即通知施工經理，所有計畫工作應在建議的無干擾緩衝區內停止（沿既定道路的通道除外），直到生物學家確定成蟲和年輕雀鳥不再依賴該巢址。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 緩衝區將在現場以明亮的標誌劃定，以便計畫人員可以輕鬆識別。現場施工主管和操作人員將得到告知巢穴和緩衝區限制，並提示該區域的敏感性，以確保緩衝區得到充分的發揮。 ○ 在每個築巢季節結束時，合資格的生物學家應在報告中記錄施工前調查和採用的方法、監測工作以及安裝任何緩和干擾的摘要。 | |
| <p>BIO-2: 計畫是否會對當地或區域計畫、政策、法規或加利福尼亞漁業和野生動物部,或美國魚類和野生動物管理局,確定的任何河岸棲息地,或其他敏感自然群落產生重大不良影響?</p> | <p>沒有影響。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>沒有影響。</p> |
| <p>BIO-3: 計畫是否會透過直接清除、填充、水文打擾或其他方式對聯邦保護的濕地（包括但不限於沼澤、春池、沿海等）產生重大不良影響?</p> | <p>沒有影響。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>沒有影響。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|---|--|
| BIO-4: 計畫是否會嚴重干擾任何本地居民或遷徙魚類或野生動物物種的移動或已建立的本地居民或遷徙野生動物路線，或阻礙本地野生動物育苗場的使用？ | 建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。 | 請參閱 BIO-1 中定義的 MM-BIO-A 和 MM-BIO-B。 | 建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。 |
| BIO-5: 計畫是否會與保護生物資源的任何當地政策或法令 (例如樹木保護政策或法令) 產生衝突？ | 建築工程： 影響不大。 營運： 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 BIO-PDF-A 本計畫將建立樹木保護區，在施工期間保護樹木，在施工過程中為所有保留的樹木建立和維護健康的環境樹木保護區將適用於施工範圍內的任何樹木，或者其滴水線的一部分懸垂在施工範圍內的任何樹木 (即樹幹可能在施工足跡之外，但樹的滴水線則懸垂於建築範圍之內)。樹木保護區通常包括樹木滴水線內的一個區域，另加 5 英尺，具體取決於樹木的種類和大小。樹木保護區內的任何建築活動都應遵循以下根部保護指南。對於公用事業，任何所需的挖溝程序都應以盡量減少根部損壞的方式進行。在樹木保護區周圍的等級給降低的地區，根部切割也許是不能避免的。切口應保持乾淨並與根部成直角。可行的話，應將根部切回分枝的側根，以避免根部損壞。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 沒有影響。 |
| BIO-6: 計畫是否會與已通過的棲息地保護計劃、自然社區保護計劃或其他經批准的地方、區域或州棲息地保護計劃的規定產生衝突？ | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |
| 文化資源 | | | |
| CUL-1: 根據 §15064.5, 計畫是否會對具價值的歷史資源造成重大的不良影響？ | 建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。 | 請參閱 NV-2 中定義的 MM-VIB-A 和 MM-VIB-B。 酒莊 | 建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF)和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|--|----------|
| | | <p>CUL-PDF-A 酒廠施工前文件。在阿拉米達站的建築許可證頒發或頒發之前，計畫主辦單位將根據內政部長的建築和工程文件標準和指南為酒廠準備相當於美國歷史建築調查 III 級的文件。該報告將：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 由符合內政部歷史、建築歷史,或在在歷史建築方面擁有專業資格的歷史保育專家準備，並證明於處理 HABS 文件方面具有豐富的經驗。 2. 包括顯示以下內容的全彩色數碼照片（最低解象度為 300 ppi, 單面圖像尺寸為 3,000 像素）： <ol style="list-style-type: none"> a. 完整的北立面（面向 Cesar E. Chavez 大道）和 <ol style="list-style-type: none"> i. 頂線、基底和任何門、窗或通道出入口， ii. 能顯示外牆典型現有狀況的詳細示意圖，以及 iii. 詳細視圖顯示任何現有的外部損壞，例如:裂縫或剝落 b. 西立面（面向 Olvera 街），以及 <ol style="list-style-type: none"> i. 天花線、地地基和任何門口、窗戶或通道出入口，以及 ii. 顯示外部磚牆的典型現有狀況的詳細視示意圖，以及 iii. 顯示任何現有外部損壞的詳細視圖，例如:鬆散的磚塊和砂漿 c. 東立面（面向阿拉米達街） | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF)和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> i. 天花花線和地基結構，以及 ii. 顯示外部磚牆的典型現有狀況的詳細示意圖 iii. 顯示任何現有外部損壞的詳細視圖，例如：鬆散的磚塊和砂漿 <p>3. 包括書面描述數據，具有其施工前狀況的詳細說明、照片索引和關鍵的照片計劃。把顯示現有損壞位置的照片合成到平面草圖中以標示其位置。</p> <p>4. 包括歷史照片和其他附加文件的副本（如有）。</p> <p>5. 提供予以下儲存庫，供未來的研究人員和教育工作者使用。將聯繫每個儲存庫以了解他們是否願意並能夠接受這些計畫，以及他們首選的傳輸格式。副本只需要分發到表示感興趣的儲存庫。</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 洛杉磯公共圖書館 - 描述性數據、照片索引、關鍵的照片計劃和照片的一份影印本和/或電子副本文件（取決於儲存庫偏好） b. 洛杉磯人民歷史紀念碑 - 描述性數據、照片索引、關鍵的照片計劃和照片的一份影印本和/或電子副本文件（取決於儲存庫偏好） c. 加利福尼亞州立圖書館 - 描述性數據、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份影印本和/或數字文件（取決於儲存庫偏好） <p>CUL-PDF-B 酒廠施工後的文件存檔。建築工程後：施工完成後，將拍攝以CUL-PDF-A存檔的酒廠圖片，客觀比較酒廠施工前後的狀況。</p> | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>對於所有在施工前調查時沒有記錄在案的酒廠損壞情況,而又被認定為於施工監控期間有施工活動造成的損壞, 計畫主辦單位將在12個月內聘請具經驗的專業人員或合資格進行維修的專業人士以完成該計畫。維修將符合內政部長的历史財產處理標準S (36 CFR 第 68 部分)。</p> <p><i>El Grito (The Cry) 壁畫計畫設計特色</i></p> <p>CUL-PDF- C 施工前文件。在頒發阿拉米達站的建築許可證或頒發之前, 計畫主辦單位將根據內政部長的建筑和工程文件標準和指南為El Grito 壁畫準備相當於美國歷史建筑調查 III 級的文件。該報告將：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 由符合內政部歷史、建筑歷史,或在在歷史建筑方面擁有專業資格的歷史保育專家準備, 並證明於處理 HABS 文件方面具有豐富的經驗。 2. 包括顯示以下內容的全彩色數碼照片 (最低解象度為 300 ppi, 單面圖像尺寸為 3,000 像素) : <ol style="list-style-type: none"> a. 整個 El Grito 壁畫的正面, 從邊緣到邊緣 b. El Grito 壁畫的左半部正面 c. El Grito 壁畫的右半部正面 d. 說明牆壁曲率的斜視圖 e. 更詳細地顯示各種面向和主題的連續照片 f. El Grito 壁畫所在的弧形牆的背面和側面 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>g. 詳細視圖顯示：</p> <ul style="list-style-type: none"> i. El Grito 壁畫的典型剖面圖（例如顯示基材上瓷磚的深度） ii. 頂部兩個角位的槽口形狀（左右兩個視圖） iii. El Grito 壁畫側面的彎曲形狀（左側和右側兩個視圖） iv. 兩個或多個位置的瓷磚之間的典型灌漿處 v. El Grito 壁畫與廣場地板相連的底部邊緣 vi. 施工前任何已出現的損壞或惡化 <p>3. 包括書面描述數據，具有其施工前狀況的詳細說明、照片索引和關鍵照片計劃。應將既有損壞的照片應與標明其位置的平面草圖合成一張圖。</p> <p>4. 包括歷史照片和其他附加文件的副本（如有）。</p> <p>5. 提供予以下儲存庫，供未來的研究人員和教育工作者使用。將聯繫每個儲存庫以了解他們是否願意並能夠接受這些計畫，以及他們首選的傳輸格式。副本只需要分發到表示感興趣的儲存庫。</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 洛杉磯公共圖書館 - 描述性數據、照片索引、關鍵的照片計劃和照片的一份影印本和/或電子副本文件（取決於儲存庫偏好） b. 加利福尼亞大學聖克魯茲圖書館 - 描述性數據、照片索引、關鍵的照片計劃和照片的一份影印本和/或電子副本文件（取決於儲存庫偏好） | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>c. 洛杉磯文化事務部 (DCA) - 描述性數據、照片索引、關鍵的照片計劃和照片的一份影印本和/或電子副本文件 (取決於儲存庫偏好)</p> <p>d. 加利福尼亞州立圖書館 - 描述性數據、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份影印本和/或數字文件 (取決於儲存庫偏好)</p> <p>e. 洛杉磯壁畫保護協會 - 描述性數據、照片索引、關鍵的照片計劃和照片的一份影印本和/或電子副本文件 (取決於儲存庫偏好)</p> <p>f. 愛德華多卡里洛博物館 - 描述性數據、照片索引、關鍵的照片計劃和照片的一份影印本和/或電子副本文件 (取決於儲存庫偏好)</p> <p>CUL-PDF-D 施工期間的保護。 在為阿拉米達車站頒發建築許可證之前，計畫主辦單位將確保 El Grito 壁畫得到充分保護，免受建築活動造成的任何意外損壞。遵循國家公園管理局在附近建設期間保護歷史資源的指導，至少應採取以下措施：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 應小心安裝震動監測設備 (VIB-A)，以免永久性損壞 El Grito 壁畫的表面。 2. El Grito 壁畫應該從牆壁的兩側使用軟墊木支撐墊作為支撐。墊褥可以由絕緣泡沫或類似材料製成。 3. 應在 El Grito 壁畫和弧形牆的正面、背面、頂部和側面安裝一個或多個由塑膠夾板製成的保護屏障，以分散任何潛在的物理接觸壓力。屏障應包括可拆卸面板或類似功能，以確保在施工監控期間可以目測檢查震動監視器和壁畫 (CUL-PDF-C)。 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF)和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>4. 塑料防水布或聚乙烯薄膜應固定在木質屏障上，以防止灰塵積聚或與未凝固的混凝土或其他液體等可能導致El Grito 壁畫表面損壞或出現花痕。</p> <p>上述所有保護措施均應以不會損壞 El Grito 壁畫或其所在牆壁的方式安裝和固定。屏障不會使用螺釘、釘子或其他繫緊件物理連接到 El Grito 壁畫或牆壁。</p> <p>CUL-PDF-E 施工監測計劃 (建築資源)。在為阿拉米達站頒發建築許可證之前，計畫主辦單位將與 DCA 協調製定施工監測計劃。施工監測計劃將確定具體的計畫里程碑，在這些里程碑中，計畫主辦單位,或計畫主辦單位的承辦商將通知符合內政部長建築歷史或歷史建築標準的合格專業人員前往現場並觀察和記錄 El Grito 壁畫的狀況。詳細資料將記錄在提交給 DCA 的施工監控備忘錄中。這些里程碑至少包括：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建築工程前：在安裝保護措施 (CUL-PDF-D) 之前，確認 El Grito 壁畫的基線狀況仍與 HABS 類文檔 (CUL-PDF-C) 中提供的資料一致。 2. 建築工程前：安裝了保護措施後 (CUL-PDF-D)，確保它們是足夠的，並且它們的安裝沒有損壞 El Grito 壁畫。 3. 建築工程：在每個建設階段完成後 4. 建築工程後：施工完成並解除保護措施後。在這個階段，將拍攝與 CUL-PDF-C 相同的 El Grito 壁畫的圖片，以客觀地比較 El Grito 壁畫在施工前後的狀況。 <p>實時震動監測設備 (VIB-A) 的通知中還將包括施工監測器。</p> <p>如果在施工前調查時未記錄的 El Grito 壁畫損壞被確定是由施工監控期間的施工活動造成的，計畫主辦單位將聘請經驗豐富的專業人</p> | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|---|--|
| | | 員或有資格在其範圍內進行維修的專業人員在計畫完成後 12 個月內進行維修。維修將符合內政部長處理歷史財產的標準 36 CFR 第 68 部分。 | |
| <p>CUL-2: 根據§ 15064.5, 計畫是否會導致考古資源的重要性產生重大不良影響?</p> | <p>建築工程: 顯著影響。 營運: 沒有影響。</p> | <p>MM-CUL-A: 文化資源監測和緩解計畫。 文化資源監測和緩解計畫 (CRMMP) 應由合資格的考古學家在施工前與內政部考古標準秘書 (36 CFR § 61) 會面, 為計畫作準備。如果對計畫的特定組成部分 (例如唐人街州立公園站), 有特定的要求, 會由 CRMMP 列出將要遵守的監管要求 (例如 PRC 5024)。這同時包括在審慎可行的情況下, 盡力避免與保護國有歷史資源的 SHPO 進行諮詢和遵循其做法。洛杉磯古城對阿拉米達車站工作的任何具體要求也是同樣處理。總體規劃認同公園具有考古敏感性, 因此建議繼續研究現有和潛在資源, 以及有必要不斷更新和擴展公園歷史活動相關知識。至於與公園相關的文化資源, 《總體規劃》指出, 公園應「識別、記錄、評估和詮釋公園內的文化資源」以發「保護、穩定和保存 園區內重要的文化資源」。</p> <p>具體而言, CRMMP 應延伸到原生土壤的所有地面擾動活動, 並適用於在已知考古遺址和其他高敏感性區域內。在已知考古遺址的指定半徑內或指定半徑範圍內的挖掘工作應監測到合資格考古學家確定已到達考古礦床底部的深度。具專業資格的考古人員對考古監測人員進行監督。預計需要對阿拉米達站計劃挖掘的最大深度, 以及阿拉米達塔和唐人街州立公園站約 15 英尺的深度進行監測。根據緩解措施 TCR-A, 將由美洲原住民監測員進行監測。但是, 如果在挖掘過程中, 合資格的考古學家確定該遺址受到干擾, 或者由於沒有發現任何資源而對重要考古資源的敏感性較低, 則可能會減少或暫停監測。監測計劃應根據為每個計畫組成部分計劃的活動和擾動深度 (包括已知考古遺址內原生土壤中的地面擾動活動)、意外發現協議、數據恢復 (包括暫停或轉移施工, 以便可以按時間線方式評估和回收考古資源)、文物和特徵處理、採購 (包括策展計劃) 和報告。計畫主辦單位應與考古學家和運輸局協調, 根據加州公共資</p> | <p>建築工程: 經緩解後影響不大。 營運: 沒有影響。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>源法 (PRC) 第 21083.2(i) 節制定適當的資源處理計畫，前提是 Metro 確定這些資源可能有資格獲得 CRHR 或可能符合條件根據 CEQA 作為獨特的考古資源。處理可能包括實施考古數據恢復挖掘以移除資源或保存於原址。應確定關鍵人員，並應在 CRMMP 以及報告協議中規定通知和協商過程（將確定每個實體站點）。</p> <p>如果根據 CEQA 證明該發現具有重要意義，則還應要求考古學家將標本保存在具有永久可回收儲存空間的儲存庫中，並在實地工作完成後的一年內向主導機構提交書面報告。完成後，將最終報告提交給 SCCIC。</p> <p>對於資源 19-004200 和場地 19-003120 的花崗岩鋪設（在計畫直接影響區域內），CRMMP 應描述在挖掘和移除過程中對資源所須進行的記錄和處理方法。</p> <p>MM-CUL-B: 考古資源工作者培訓計畫。 為減輕直接影響區域內未知的歷史資源，並減輕對它們的潛在影響，計畫主辦單位應聘請合資格的考古學家，根據洛杉磯古城（因與阿拉米達站有關）和 LASHP 工作人員（因與唐人街州立公園站有關）的意見，於地面干擾活動開始之前為計畫制定和實施工人培訓計畫。培訓應由符合內政部長考古標準的考古學家準備，並將根據兩個公園的具體細節進行調整。培訓應向施工人員提供有關考古資源的已知位置和可能對與計畫相關的考古資源敏感的潛在區域的資料。將鼓勵 LAHP 和洛杉磯古城員工參與培訓。在施工人員分階段或輪換的情況下，應對從事地面干擾活動的新施工人員進行額外培訓。合資格的考古學家應保留證明文件，展示合適的建築工人參加了工人培訓計畫。應由合資格的考古學家準備適當的演示文稿，描述和說明計畫挖掘可能遇到的資源，並概述發現時應遵循的協議。如果在地面干擾活動中遇到任何考古資源，應在發現附近暫時停止工作，施工承辦商應聯繫合格的考古學家，按照 CRMMP 概述的 CEQA 的規定檢查和評估資源。</p> | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|--|----------|
| | | <p>MM-CUL-C:19-000887 和 19-004320 (阿拉米達站) 考古測試計劃。 為了減輕對資源 19-000887 和 19-004320 的影響, (這兩個資源均包括 Zanja 自來水系統的部分地區), 一個直接影響區域的考古測試計劃和數據恢復計劃應在地面干擾活動之前, 以及鋪路拆除後實施, 當中包括符合 NRHP 資格的考古遺址, 以及位於 Placita de Dolores 以北的地點。儘管擬建計畫旨在不影響 19-000887 範圍內的 Zanja Madre 部分, 但仍有可能遇到以前未記錄的 Zanja 部分或整個場地的人工廢物。因此, 應為已知 Zanja 自來水系統位置之外將受到影響的部分場地制定測試計劃。在直接影響的計畫範圍中, 資源 19-000887 與未評估的資源 19-004320 重疊, 因此也將包括在測試計劃中。應與洛杉磯古城歷史古蹟管理局協商制定針對阿拉米達站的資源的測試計劃。</p> <p>測試計劃應提議對與直接影響區域重疊的部分遺址進行有限的考古挖掘, 並包含顯示遺址與計畫直接影響區域重疊的地圖。測試挖掘的目的旨在確定可能受擬建計畫影響的考古礦床位置、其完整性和重要性。測試計劃應概述挖掘位置以及方法, 例如: 哪些土壤可以或不可以使用機械挖掘、屏幕尺寸以及需要數據恢復的標準閾值。測試計劃應在鋪設完成後實施, 並在施工前足夠遠的時間實施, 以便有足夠的時間來執行計劃, 並在需要時制定計劃並執行數據恢復計劃。</p> <p>如果在測試挖掘過程中遇到對整個遺址的重要性有影響的重要考古遺跡, 則需要進行數據恢復挖掘, 並制定和實施數據恢復計劃。如果測試發現存在的話, 數據恢復計劃應詳細說明對倖存考古遺蹟的處理方法。數據恢復計劃應指定要挖掘的場地具有統計意義的樣本, 並應描述具體的工具、篩選規模和要使用的方法。該計劃應描述結構遺跡 (如果有的話) 將如何顯露和映射。還應列出實驗室研究的分析結果。</p> <p>MM-CUL-D:洛杉磯聯合車站前院考古測試計劃。 為了減輕對資源 19-001575 的影響, 應在進行地面干擾活動之前準備和實施符合</p> | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>NRHP 條件的考古遺址、直接影響區域的考古測試計劃和數據恢復計劃。測試計劃應提議對與直接影響區域重疊的部分遺址進行有限的考古挖掘。測試挖掘的目的旨在確定可能受擬建計畫影響的考古礦床位置、其完整性和重要性。測試計劃應概述挖掘位置和方法，例如：機械挖掘可能使用或可能不使用的土壤、屏幕尺寸以及需要數據恢復的標準閾值。</p> <p>如果在測試挖掘過程中遇到有助於該地點的 NRHP 和 CRHR 資格的重要考古遺跡，則需要進行數據恢復挖掘，並實施數據恢復計劃。數據恢復計劃應指定要挖掘的場地的具有統計意義的樣本，並應描述具體的工具、篩選規模和要使用的方法。該計劃應描述結構遺跡（如果有的話）將如何顯露和映射。還應列出實驗室研究的分析結果。</p> <p>MM-CUL-E:洛杉磯州立歷史公園的考古測試計劃。為了減輕對資源 19-003120 不可避免的影響，符合 NRHP 的考古遺址、直接影響區域的考古測試計劃和數據恢復計劃應在地面擾動活動之前準備和實施。應與加利福尼亞州立公園和 SHPO 協商制定測試計劃（根據 PRC 5024.5）。測試計劃應提議對與直接影響區域重疊的部分遺址進行有限的考古挖掘。試驗挖掘旨在確定可能受擬議計畫影響的考古礦床的位置、完整性和重要性；更會用以確認南太平洋鐵路公司辦公室/貨倉的潛在地基，這些地基在Sanborn火災保險地圖上顯示與該車站的直接影響區域重疊。該計劃應概述挖掘位置和方法，例如可能使用或可能不使用機械挖掘的地點和土壤、屏幕尺寸以及需要數據恢復的標準閾值。</p> <p>如果在試驗挖掘過程中，發現有助於該地點的 NRHP 和 CRHR 資格的重要考古遺跡，並且無法避免/就地保存，則需要進行數據恢復挖掘，並實施數據恢復計劃。該計劃應指定要挖掘的場地的具有統計意義的樣本，並應描述具體的工具、篩選大小和要使用的方法。該計劃應描述結構遺跡（如果有的話）將如何顯露和映射。還應列出實驗室研究的分析結果。</p> | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|--|--|
| | | MM-CUL-F: 重新設計公園便利設施的佈局，以避免洛杉磯州立歷史公園站的考古特徵。實施 CUL-E 後，如果發現洛杉磯州立歷史公園的公園設施（例如：特許權和洗手間）有可能影響 CUL-E 測試階段發現的任何重要特徵，公園設施結構將需重新配置，以盡可能避免和/或減少對這些功能的影響。 | |
| CUL-3: 計畫會否打擾任何人類遺骸，包括那些埋葬在正式墓地之外的遺骸？ | 建築工程： 顯著影響。 營運： 沒有影響。 | 請參閱 CUL-2 中定義的 MM-CUL-D 和 MM-CUL-F。 | 建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 沒有影響。 |
| 能源 | | | |
| ENE-1: 在計畫建設或營運過程中，計畫是否會因能源資源的浪費、低效或不必要的消耗而導致潛在的重大環境影響？ | 電力 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 汽油 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 天然氣 建築工程： 影響不大。 營運： 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 電力 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 汽油 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 天然氣 建築工程： 影響不大。 營運： 沒有影響。 |
| ENE-2: 計畫是否會與州或地方的可再生能源或能源效率計劃相衝突或阻礙？ | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 影響不大。 |
| 地質和土壤 | | | |
| GEO-1: 計畫是否會直接或間接造成潛在的重大不良影響，包括損 | 建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。 | MM-GEO-A: 準備一份特定場地的最終岩土工程報告。計畫主辦單位應聘請加州註冊岩土工程師準備和提交特定地點的最終岩土調查並向洛杉磯市報告，以供審查，符合 CBC、適用的洛杉磯修正案和 | 建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|--|--|
| <p>失、受傷或死亡的風險，包括：已知地震斷層的破裂，如國家地質學家為該地區發布的最新 Alquist-Priolo 地震斷層分區圖所描繪的那樣，或基於已知斷層的其他實質性證據；強烈的地震地面震動；與地震有關的地面破壞，包括液化；或是山泥傾瀉？</p> | | <p>加州地質調查局的要求特別出版物 117（經修訂）。為了完成對地質災害和條件、地震災害、分級條件和基礎能力的設計級評估，需要進行特定地點的岩土勘探計劃以及相關的實驗室測試。特定場地的最終岩土工程報告應提供場地地質和岩土條件的描述；針對潛在地質和地震災害的調查結果、結論和緩解建議；以及支持分級和基礎設計的設計級岩土工程建議。此外，岩土工程報告應包括建議的措施，以減少與滑坡、沉降、液化、差異沉降、膨脹土壤、土壤腐蝕性或擬議計畫引起的其他潛在地面破壞相關的潛在影響。最終岩土工程報告的提交和批准應作為洛杉磯市建築與安全部頒發的分級和施工許可證的條件。計畫主辦單位應在計畫設計和施工期間實施批准的報告中所提出的建議。</p> | |
| <p>GEO-2: 計畫是否會導致嚴重的土壤侵蝕或表土流失？</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>GEO-3: 計畫是否位於不穩定的地質單元或土壤上，或因計畫而變得不穩定，並可能導致現場或場外滑坡、橫向蔓延、沉降、液化或坍塌？</p> | <p>建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。</p> | <p>請參閱 GEO-1 中定義的 MM-GEO-A。</p> | <p>建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>GEO-4: 計畫是否位於當前 CBC 第 1803.5.3 節所定義的膨脹土壤上，從而對生命或財產造成重大直接或間接風險？</p> | <p>建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。</p> | <p>請參閱 GEO-1 中定義的 MM-GEO-A。</p> | <p>建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>GEO-5: 如果沒有下水道來處理廢水，計畫的土壤是否無法充分支持</p> | <p>建築工程： 沒有影響。 營運： 沒有影響。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>建築工程： 沒有影響。 營運： 沒有影響。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|---|--|
| 化糞池或替代污水處理系統？ | | | |
| GEO-6: 計畫會直接或間接破壞獨特的古生物資源或遺址，或獨特的地質特徵嗎？ | 建築工程： 顯著影響。 營運： 沒有影響。 | MM-GEO-B: 編制古生物資源監測和緩解計畫 (PRMMP)。PRMMP 應由符合古脊椎動物學會制定的標準的合資格古生物學家制定。該計畫應適用於古生物敏感礦床，包括可能受擬議計畫影響的古第四紀沖積層和地層礦床，由合資格的古生物學家與施工團隊協商確定，並在岩土取芯的指導下進行。合資格的古生物學家應監督古生物學監測員，在對較老的第四紀沖積沉積物和中新世地層沉積物進行施工挖掘時，該監測員應在場。監測應包括目視檢查新暴露的岩石中是否有較大的化石殘骸，並在適當的情況下，收集有希望地層的濕或乾篩分沉積物樣本，以尋找較小的化石殘骸。監測檢查的頻率應由古生物學家確定，並應基於擾動地面活動的速率、正在挖掘的材料和挖掘深度；如果發現，古生物材料的豐度和類型。若發現任何古生物材料，古生物監測人員應暫時轉移或重定向暴露化石區域的地面擾動活動，以方便評估，必要時進行打撈。古生物學家應評估發現的材料，並在必要時就資源的保存、保育或重新安置提出建議（視情況而定）。計畫主辦單位應遵守評估古生物學家的建議，一旦古生物學家的建議得到實施並令古生物學家滿意，就可以恢復擾動地面的活動。如果發現古生物學材料，古生物學家應在實地工作完成後的年一內編寫一份報告，確定資源以及提出和實施的建議。報告的副本應提交予洛杉磯縣自然歷史博物館。 | 建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 沒有影響。 |
| 溫室氣體排放 | | | |
| GHG-1: 計畫是否會直接或間接產生溫室氣體排放，從而可能對環境產生重大影響？ | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 |
| GHG-2: 計畫是否會與機構為減少溫室氣體排放而採用的任何適用計畫、政策或法規相衝突？ | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 影響不大。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|---|--|
| 危害和有害物質 | | | |
| <p>HAZ-1: 計畫是否會通過日常運輸、使用或處置有害物質對公眾或環境造成重大危害？</p> | <p>建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。</p> | <p>MM-HAZ-A: 準備土壤和地下水管理計畫。計畫主辦單位應聘請合資格的環境顧問，在進行任何重新分級、退役或施工活動之前準備土壤和地下水管理計畫。制定和實施土壤和地下水管理計畫，以表明在計畫建設期間遇到受污染的地下水、受污染的土壤或建築物時，應採取的處理和處置方法。土壤和地下水管理計畫應對每個計畫組成部分場地的環境條件進行概括，包括車站和塔。土壤和地下水管理計畫應包括對土壤和/或地下水進行取樣和分析的方法和程序，從而將之分類為有害或無害；如果樣本確定為有害，應包括適當處理和清除受影響的土壤和/或地下水的額外方法和程序，以在場外進行處理和/或回收。土壤和地下水管理計畫中的方法和程序應符合現行的聯邦、州和地方法規，並保護工人和環境。</p> <p>MM-HAZ-B: 有害物質減排。 在拆除 1201 North Broadway 的現有建築物之前，將由一有執照的減排承辦商進行有害物質減排，將遵照聯邦、州和地方法規移除、處置和運輸危險材料。承辦商將需要遵守 Cal/OSHA 管理石棉標準和含鉛塗料標準的法規（加利福尼亞法規第 4 條第 1529、5208 和 1532 節）、OSHA 29 CFR 第 1926.62 節關於鉛結構和 OSHA 29 CFR 關於石棉暴露的第 1926.1101 節的相關規定。承辦商還必須遵守與建築拆除活動期間的石棉排放有關的 SCAQMD 的第 1403 條規條。在減少有害物質的過程中，應採取安全工作措施，包括對被拆結構物表面噴水潤濕，以防止有害物質飛揚到空氣中；以及用高效微粒真空吸塵器和/或一次性濕抹布清理灰塵。</p> | <p>建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>HAZ-2: 計畫是否會通過可合理預見的涉及向環境釋放有害物質的擾亂和事故，對公眾或環境造成重大危害？</p> | <p>建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。</p> | <p>請參閱 HAZ-1 中定義的 MM-HAZ-A 和 MM-HAZ-B。</p> | <p>建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>HAZ-3: 計畫是否會在現有或擬建學校的四分</p> | <p>建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。</p> | <p>請參閱 HAZ-1 中定義的 MM-HAZ-A 和 MM-HAZ-B。</p> | <p>建築工程： 經緩解後影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|-------------------------------------|--|
| 之一英里範圍內排放有害排放物或處理有害或極度有害的材料、物質或廢物？ | | | 營運：影響不大。 |
| HAZ-4: 計畫是否位於根據政府法規第 65962.5 節所編制的危險材料場地清單中，會對公眾或環境造成重大危害？ | 建築工程： 顯著影響。 營運： 沒有影響。 | 請參閱 HAZ-1 中定義的 MM-HAZ-A 和 MM-HAZ-B。 | 建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 沒有影響。 |
| HAZ-5: 對於位於機場土地使用計劃內的計畫，此類計畫在公共機場或公共使用機場兩英里範圍內尚未採用的地方，該計畫是否會對居民或工作人員造成安全隱患或過度噪音？ | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |
| HAZ-6: 計畫是否會損害或實際干擾已通過的應急響應計劃或緊急疏散計劃？ | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 |
| 水文和水質 | | | |
| HWQ-1: 計畫是否會違反任何水質標準或污水排放要求，或以其他方式顯著降低地表水或地下水的品質？ | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。 |
| HWQ-2: 計畫是否會顯著減少地下水供應或顯著干擾地下水補給，從 | 建築工程： 影響不大。 營運： 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程： 影響不大。 營運： 沒有影響。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|---------------------------|--|
| 而可能阻礙管理流域中的可持續地下水？ | | | |
| <p>HWQ-3: 計畫是否會顯著改變場地或區域的現有排水模式，形式包括透過改變溪流或河流的路線，或透過增加不透水錶面，其方式將：</p> <ul style="list-style-type: none"> i. 導致現場或場外大量侵蝕或淤積； ii. 顯著增加地表徑流的速度或數量，從而導致現場或場外淹水； iii. 產生或造成超過現有或計劃雨水排放系統容量的徑流水，或引起大量額外的污染徑流來源；或者 iv. 阻礙或重新將洪水流定向？ | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>HWQ-4: 在洪水災害、海嘯或淤塞區域中，是</p> | <p>影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|---|--|---|
| 否會因計畫淹沒而導致 污染物釋放？ | | | |
| HWQ-5: 計畫是否會與 水質控制計畫,或可持 續地下水管理計畫的實 施發生衝突,或阻礙？ | 建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。 |
| 土地利用和規劃 | | | |
| LUP-1: 計畫會劃分出 一個已建立的社區嗎？ | 建築工程: 影響不大。 營運: 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程: 影響不大。 營運: 沒有影響。 |
| LUP-2: 計畫是否會因 為避免,或減輕對環境 影響而採用的任何土地 用途計畫、政策或法規 相衝突而造成重大環境 影響？ | 顯著影響。 | LUP-A: 取得洛杉磯州立歷史公園總體規劃修正案。根據公共資源法 典 5002.2, 擬建計畫應獲得對洛杉磯州立歷史公園總體規劃的修 訂, 以允許將洛杉磯州立歷史公園總體規劃範圍內的土地作為交通 用途。 | 經緩解後影響不大。 |
| 礦物資源 | | | |
| MIN-1: 計畫是否會導致 對該地區和該州居民有 價值的已知礦物資源喪 失可用性？ | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |
| MIN-2: 計畫是否會導致 當地總體規劃、具體規 劃或其他土地用途規劃 中含有的當地重要礦物 資源回收場的可用性喪 失？ | 沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 沒有影響。 |
| 噪音 | | | |
| NV-1: 計畫是否會導致 計畫附近的環境噪音水 平暫時或永久大幅增 加, 而該噪音水平是超 過當地總體規劃或噪音 | 建築工程: 嚴重且不能 避免。 營運: 影響不大。 | MM-NOI-A: 編制施工噪音管理計畫。為擬建計畫頒發分級許可證之 前, 計畫主辦單位應準備一份施工噪音管理計畫, 以盡量減少施工 噪音對場外噪音敏感受體的影響。施工噪音管理計畫應包括以下降 低噪音水平的措施: | 建築工程: 嚴重且不能 避免。 營運: 影響不大。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------------------------|------|---|----------|
| <p>條例或適用標準或其他機構規定的標準？</p> | | <ul style="list-style-type: none"> ● 噪音屏障：計畫施工區域與受影響受體之間的臨時施工隔音屏障應安裝如下。隔音屏障的設計應具有至少25級的聲音傳輸等級 (STC)，並且當施工設備位於建築物標高水平以下，以及在施工設備和噪音敏感受體之間不存在視距時，應能夠提供5分貝至15分貝之間的隔音屏障以降低嘈音。臨時隔音屏障的具體位置和高度應包括以下計畫組成部分： <ul style="list-style-type: none"> ● 阿拉米達站 <ul style="list-style-type: none"> ○ 在整個施工期間，計畫將在施工現場和NSR 3 [Mozaic Apartments]之間設置24英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在整個施工期間，計畫應在施工現場與NSR 1A [聯合車站] 和 NSR 1B [洛杉磯前五] 之間設置8英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在建設地基和柱子階段時，計畫應在阿拉米達街和NSR 1A [聯合車站]、NSR 1B [洛杉磯前五]、NSR 2 [洛杉磯古城]和和NSR 3 [馬賽克公寓]內的計畫施工活動之間設置10英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在結構鋼筋和纜車設備安裝階段，以及垂直接設設備、人工美化、景觀美化和內部工作階段的一部分期間，安裝臨時平台以促進施工活動。在安裝臨時平台的同時，計畫將在施工現場與NSR 3 之間的臨時平台上設置10英尺的臨時隔音屏障。 ● 阿拉米達塔 <ul style="list-style-type: none"> ○ 施工期間，計畫應在施工現場和NSR 4 [加州基金會]之間設置8英尺的臨時隔音屏障。 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ○ 在結構鋼筋和纜車設備安裝階段，將安裝臨時平台以便利施工活動。在安裝臨時平台的同時，計畫將在施工現場和 NSR 4 之間的臨時平台上設置10英尺的臨時隔音屏障。 ● 阿爾卑斯塔 <ul style="list-style-type: none"> ○ 施工期間，計畫將在施工現場與NSR 6 [唐人街高層閣樓] 和 NSR 7 [Homeboy Industries] 之間設置8英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在結構鋼筋和纜車設備安裝階段，將安裝臨時平台以便利施工活動。在安裝臨時平台的同時，計畫將在施工現場與NSR 6和NSR 7之間的臨時平台上設置10英尺的臨時隔音屏障。 ○ NSR 5 [未來住宅] 目前是一個未開發的市屬停車場，擬用於未來的多戶住宅用途。如果計畫建設時 NSR 5 被住宅單元占用，則應提供以下隔音屏障： <ul style="list-style-type: none"> ■ 在整個施工期間，計畫應在施工現場和 NSR 5 之間設置8英尺的臨時隔音屏障。 ■ 在地基和柱子以及結構鋼筋和纜車設備安裝階段，計畫應在施工現場和 NSR 5 [未來住宅] 的佔用住宅單元之間設置24英尺的臨時隔音屏障。 ■ 在結構鋼筋和纜車設備安裝階段，將安裝臨時平台以便利施工活動。在安裝臨時平台的同時，計畫將在施工現場與NSR 5 之間的臨時平台上設置10英尺的臨時隔音屏障。 ● 唐人街/州立公園站 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF)和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ○ 在整個施工期間，計畫應在施工現場與NSR 9 [Blossom Plaza]、NSR 10 [Future Residential Development]、NSR 11 [Capitol Milling] 和 NSR 14S [洛杉磯州立公園]設置8英尺的臨時隔音屏障。隔音屏障將包括一道大門，該大門可能會在施工期間於春天街打開，以供施工人員進入。 ○ 施工期間，計畫將在唐人街/州立公園站與NSR 8 [大學站] 和 NSR 12 [未來住宅開發] 之間設置10英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在結構鋼筋和纜車設備安裝階段，將安裝臨時平台以便利施工活動。在安裝臨時平台的同時，計畫將在施工現場與NSR 8、NSR 12 和 NSR 14S 之間的臨時平台上設置10英尺的臨時隔音屏障。 ● 百老匯路口 <ul style="list-style-type: none"> ○ 施工期間，計畫應在施工現場與NSR 13 [未來開發]、NSR 14N [洛杉磯州立歷史公園]和NSR 17 [低層住宅]之間設置24英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在拆除階段和地基和柱子階段，計畫應在施工現場和NSR 16 [Cathedral High School] 之間設置24英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在結構鋼筋結構和纜車設備安裝階段以及垂直接流動設備、人工美化、景觀美化和室內工程階段，計畫應在施工現場和NSR 16 [Cathedral High School] 之間設置8英尺的臨時隔音屏障 ○ 在結構鋼筋和纜車設備安裝階段，以及垂直接流動設備、人工美化、景觀美化和內部工作階段的一部分期間，安裝臨時平台以促進施工活動。安裝臨時平台的同時，計 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>畫應在施工現場與NSR 13、NSR 14 N、NSR 16 和 NSR 17 之間的臨時平台上設置10英尺的臨時隔音屏障。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 球場塔 <ul style="list-style-type: none"> ○ 在地基和柱子建設階段，計畫應在施工現場與NSR 16 [Cathedral High School] 和 NSR 17 [低層住宅] 之間設置8英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在結構鋼筋和纜車設備安裝階段，將安裝臨時平台以便利施工活動。在安裝臨時平台的同時，計畫將在施工現場與 NSR 16 和 NSR 17 之間的臨時平台上設置10英尺的臨時隔音屏障。 ● 設備維修： 建築設備應按照製造商定立的標準進行適當維修及保養，以防止因零件磨損或保養不當而產生噪音，並應配備最好的噪音抑制設備（即消音器、包膠和/或電機外殼）。所有衝擊工具應以罩或屏蔽遮擋，動力設備上的所有進排氣口均應消音或屏蔽。 ● 電源： 在可能的情況下，應使用現場電源而不是柴油發電機為設備供電。 ● 敏感用途： 固定器材和/或固定機器（例如發電機、壓縮機、混凝土攪拌機）應遠離噪音敏感接收器。 ● 社區外展： 應採取以下措施來減少施工噪音對當地社區的影響： <ul style="list-style-type: none"> ● 噪音干擾協調員：應設立噪音和震動干擾協調員。噪音干擾協調員應負責回應當地有關施工噪音的任何投訴。噪音和震動干擾協調員應確定投訴的原因（例如過早啟動、消聲器損壞等），並按照要求採取論當合理的措施解決投訴。施工時間、工作日、施工監理電話等應清晰張貼在所 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|--|--|
| | | <p>有施工入口處，方便周邊業主在必要時與施工監察人員聯繫。在收到投訴的情況下，應採取適當的糾正措施，以及向報告方提供相關措施的報告。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 施工通知：施工承辦商應在施工活動開始前向施工現場 500 英尺範圍內的居民就每個計畫組成部分作出施工通知。施工現場通知應包括施工現場地址、預期使用的設備和施工活動的持續時間、許可證號、施工主管的姓名和電話號碼、施工時間以及舉報違規行為的電話號碼。該通知還將包括噪音干擾協調員的電話號碼。 • 限位閒置設備：根據加州法規第 2485 條的要求，建築設備的閒置時間不得超過 5 分鐘。 <p>NOI-PDF-A:纜車車廂噪音控制功能。 本計畫的纜車車廂應包括以下特點：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 纜車車廂的設計應具有不低於聲音傳輸等級 (STC) 35 的內部到外部的降噪級別。 2. 如果加熱、通風和空調 (HVAC) 等元素包含在車廂設計中，則它們的設計聲功率級應不超過 71 dBA。 | |
| <p>NV-2: 計畫會產生過度的地面震動或地面噪音水平嗎？</p> | <p>建築工程：嚴重且不能避免。</p> <p>營運：影響不大。</p> | <p>MM-VIB-A:震動監測。 為擬建計畫頒發分級許可證之前，計畫主辦單位應準備震動監測計畫。該計畫應規定：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 震動監測設備：由合資格的專業人員在距離 Avila Adobe (1970 年代添加)、El Grito 壁畫牆和舊酒廠至少 26 英尺的地方放置震動監測設備，以便在阿拉米達站的建築工程中，需使用需要重型設備或地面壓實設備時，進行實時震動監測。 | <p>建築工程：嚴重且不能避免。</p> <p>營運：影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--------------|---|--------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> 震動設備改良：監測設備應在震動水平在震動損傷閾值的0.1 PPV 英寸/秒以內的情況下，通知施工人員。工作人員應改善施工設備，確保震動損傷閾值不超標。 <p>MM-VIB-B: 可調整力度的地面鎮壓裝置。 對於在Avila Adobe（1970年代新增）、El Grito 壁畫和舊酒廠附近的阿拉米達站進行的建築工程：</p> <ul style="list-style-type: none"> 在距離 Avila Adobe（1970 年代新增）、El Grito 壁畫和舊酒廠 26 英尺或以上的地方，任何地面鎮壓裝置，包括震動壓路機和平板鎮壓機，都應在使用前在現場進行校準，以確保震動水平保持在 25 英尺處假定的參考水平為 0.21 PPV，英寸/秒以下。若地面鎮壓裝置無法達到假定的參考水平，則應需要震動較小的設備（在 25 英尺處小於 0.21 PPV，英寸/秒）、非震動設備或手動工具進行地面鎮壓活動。 在 Avila Adobe（1970 年代新增）、El Grito 壁畫或舊酒廠結構 26 英尺範圍內的任何地面鎮壓裝置或挖掘/鑽孔活動，必須使用非震動設備或手動工具完成。 <p>請參閱 CUL-1 中定義的 CUL-PDF-A、CUL-PDF-B、CUL-PDF-C、CUL-PDF-D 和 CUL-PDF-E</p> | |
| <p>NV-3:對於位於私人飛機跑道或機場土地使用計畫附近的計畫，或者如果未採用此類計畫，位於公共機場或公共機場兩英里範圍內的計畫，該計畫是否會使居民或工作在計畫區的人</p> | <p>沒有影響。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>沒有影響。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|---|--|
| 受到過度的噪音水平影響？ | | | |
| 人口和住屋 | | | |
| POP-1: 計畫是否會直接 (例如通過提議興建新住宅和商業大廈) 或間接 (例如通過擴建道路或其他基礎設施) 在一個地區引起大量計劃以外的人口增長？ | 建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。 |
| POP-2: 計畫是否會取代大量現有人口或房屋, 從而需要在其他地方建造替代房屋？ | 建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。 |
| 公共服務 | | | |
| PS-1: 若需保持現有公共服務的可接受的服務比率、響應時間或其它表現目標, 計畫是否會因為提供新的或實質改動的政府設施, 或因需要興建新的或實質改動的政府設施, 而對環境造成重大的不良影響: 防火？ | 建築工程: 顯著影響。 營運: 影響不大。 | 請參閱 WFR-1 中定義的 WFR-PDF-1。 請參閱 TRA-3 中定義的 MM-TRA-B n。 | 建築工程: 經緩解後影響不大。 營運: 影響不大。 |
| PS-2: 若需保持現有公共服務的可接受的服務比率、響應時間或其它表現目標, 計畫是否會因為提供新的或實質改動的政府設施, 或因需要興建新的或實質改動 | 建築工程: 顯著影響。 營運: 影響不大。 | 請參閱 TRA-3 中定義的 MM-TRA-B-。 | 建築工程: 經緩解後影響不大。 營運: 影響不大。 |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|-----------------------------------|--|
| <p>的政府設施，而對環境造成重大的不良影響：警察保護？</p> | | | |
| <p>PS-3:若需保持現有公共服務的可接受的服務比率、響應時間或其它表現目標，計畫是否會因為提供新的或實質改動的政府設施，或因需要興建新的或實質改動的政府設施，而對環境造成重大的不良影響：學校？</p> | <p>建築工程：顯著影響。 營運：影響不大。</p> | <p>請參閱 TRA-3 中描述的 MM-TRA-Bas。</p> | <p>建築工程：經緩解後影響不大。 營運：影響不大。</p> |
| <p>PS-4:若需保持現有公共服務的可接受的服務比率、響應時間或其它表現目標，計畫是否會因為提供新的或實質改動的政府設施，或因需要興建新的或實質改動的政府設施，而對環境造成重大的不良影響：其他公共設施？</p> | <p>建築工程：顯著影響。 營運：影響不大。</p> | <p>請參閱 TRA-3 中描述的 MM-TRA-Bas。</p> | <p>建築工程：經緩解後影響不大。 營運：影響不大。</p> |
| <p>公園及康樂設施</p> | | | |
| <p>PR-1:計畫是否會導致現有社區和區域公園，或其他休閒設施的使用增加，從而導致設施退化或加速其退化？</p> | <p>建築工程：影響不大。 營運：影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>建築工程：影響不大。 營運：影響不大。</p> |
| <p>PR-2:計畫會否包括康樂設施或需要興建或擴建可能對環境造成不良影響的康樂設施？</p> | <p>建築工程：影響不大。 營運：影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>建築工程：影響不大。 營運：影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF)和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|------------------------|--|---|
| PR-3:若需保持現有公共服務的可接受的服務比率、響應時間或其它表現目標,計畫是否會因為提供新的或實質改動的政府設施,或因需要興建新的或實質改動的政府設施,而對環境造成重大的不良影響:公園? | 建築工程:影響不大。 營運:影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程:影響不大。 營運:影響不大。 |
| 運輸 | | | |
| TRA-1:計畫是否會與涉及流動系統(包括交通、道路、單車和行人設施)的方案、計劃、條例或政策互相衝突? | 影響不大。 | 無需採取緩解措施。 | 影響不大。 |
| TRA-2:計畫是否會與CEQA指南第15064.3節(b)小節(車輛行駛里程)相衝突或不一致? | 建築工程:沒有影響。 營運:沒有影響。 | 無需採取緩解措施。 | 建築工程:沒有影響。 營運:沒有影響。 |
| TRA-3:計畫會否因為幾何設計特徵(例如急彎或危險的十字路口)或不能兼容的用途(例如:農場設備)而大大增加危險? | 建築工程:顯著影響。 營運:顯著影響。 | <p>MM-TRA-A:改善能見度。在擬建計畫施工完成之前,與LADOT協調並在獲得LADOT批准的情況下,計畫主辦單位應為以下位置設計增強能見度的裝置,以提醒駕駛者注意行人的存在:</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿拉米達塔 唐人街/州立公園站 <p>能見度增強措施可包括高能見度行人通道處理、先進的行人通道警告標誌、閃爍標示、升級照明和新的或加強的交通控制,例如交通燈和四向停車,及右轉紅色限制,以及通過圍欄設備,將行人引導到有</p> | <p>建築工程:經緩解後影響不大。</p> <p>營運:經緩解後影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---------|------|---|----------|
| | | <p>標記的行人通道上。緩解措施將在施工階段實施，並將在擬建計畫運營之前完成。</p> <p>MM-TRA-B: 施工交通管理。 計畫：在為擬建計畫頒發建築許可證之前，應編制詳細的施工交通管理計畫 (CTMP)，包括街道封閉資訊、繞道計畫、運輸路線和分階段計畫，並提交予市政府進行審查及批准。CTMP 應正式確定如何進行施工，並減少對周邊社區所需採取的具體行動。CTMP 應建基於每個計畫施工現場的具體施工活動的性質和時間作出安排。這種協調將確保同時進行的相關施工活動和相關的運輸活動在擬建計畫的協作中得到妥善管理。CTMP 可能會隨著施工進度而更新，以反映各個計畫施工現場的進度。</p> <p>CTMP 將酌情包括但不限於以下要素：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 由於預計行車道、停車道和行人路將關閉，應制定和實施經洛杉磯市批准的工地交通控制計畫，以便在這些關閉的道路處引導車輛交通、單車和行人。 • 將保持開放行人通道的能見度，或在與 LADOT 協調適當的情況下，應實施符合 TRA-A 的臨時或永久措施。如果沒有措施減輕或消除過馬路行人的視覺障礙，可能會將行人通道關閉或重新安置到更明顯的位置。 • 應與 LADOT 協調評估沿擬建繞行路線的黃色行人通道，如與《統一交通控制設備手冊》(MUTCD) 一致的黃色行人通道，以確定是否應臨時指派警衛駐守行人通道。如果確定需要指派警衛駐守，在繞道可使用的日期/時間，擬建計畫應在相鄰學校上課期間，為上午班上課及下午班放學時駐守警的衛提供資金資助。如果繞道路線上的學校交叉口沒有設置信號，應與洛杉磯交通局 (LADOT) 協作評估是否有必要安裝臨時交通信號燈，並在必要時由擬建計畫予以安裝。 | |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|-------------------------------------|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> 由於預計在計畫建設期間，不同地點的部分和全部街道將關閉，因此應制定和實施經洛杉磯市批准的繞行道計劃，以便在這段期間將車輛交通和騎單車的人引導到替代路線。 確保在計畫施工期間，在計畫路線和組成地點附近的土地使用仍然可以保持暢通。在某些情況下，將提供替代通道位置，或在施工階段（例如地基施工）期間設置通過工地的臨時通道。 與市政府和緊急服務提供協調，以確保為計畫路線和組成地點以及鄰近的企業和住宅提供緊急通道。必要時，應與 LAFD 協商，對緊急通道進行相應標記。 與城市工作人員和其他周邊建設相關的計畫代表（即建築承建商）召開建設管理會議，會議應每兩個月舉行一次，或其它由市政工作人員另行決定的合適開會時間。 在施工貨車承建商提供的合法區域內提供場外貨車停泊。 盡可能在非高峰旅行期間安排建築材料的交付和取貨，並協調以減少貨車長時間等待裝卸的可能性。 在施工活動進行期間，當計畫組成地點無法容納建築工人停車時，應確定施工人員的替代停車位置以及往返計畫組成部分工地的交通方式（如果超出步行距離），並在施工開始前30天由市政府批准。 向所有建築承辦商發出關於其工人及其分銷商允許在哪裡停車的書面通知，並為違反這些規定的違規者列出明確的後果 | |
| <p>TRA-4: 計畫是否會導致應急通道不足？</p> | <p>建築工程： 顯著影響。 營運： 影響不大。</p> | <p>請參閱 TRA-3 中定義的 MM-TRA-B。 MM-TRA-C: 臨時災害路線計劃。在為擬建計畫頒發建築許可證之前，經協調並經 LADOT 批准，計畫主辦單位應向 LADOT 提交臨時災害路線計劃，該計劃應包括道路封閉信息和繞路計劃，以方便</p> | <p>建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF)和/或緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|---|--|
| | | <p>應急車輛通過區域，並在災害期間盡量減少對應急響應的影響。在緊急情況下，施工活動可迅速停止，封閉的臨時車道亦可立即開通，以允許緊急車輛通過工作區。除了繞道外，臨時災害路線計劃還可能包括在災難期間由紐約市實施的臨時運營措施，包括臨時逆流車道或在災難情況下反方向行車以疏道車輛。將為以下地點準備臨時災難路線計劃：</p> <ul style="list-style-type: none"> 在阿拉米達站、唐人街州立公園站以及阿拉米達和阿爾卑斯塔的建設期間，阿拉米達街或春街的一個方向需要部分關閉或兩個方向完全關閉。 | |
| 部落文化資源 | | | |
| <p>TCR-1:計畫是否會導致部落文化資源的重要性發生重大不良變化？部落文化資源指《公共資源法典》第21074條中定義為場地、特徵、地點、文化景觀，其在地理上根據景觀、聖地或對加利福尼亞美洲原住民部落具有文化價值的物體的大小和範圍進行定義，並且在公共資源法典第5020.1(k)節中定義的當地歷史資源登記冊中，被列入或有資格列入加利福尼亞歷史資源登記冊的資源。</p> | <p>建築工程：顯著影響。 營運：沒有影響。</p> | <p>請參閱 CUL-2 中定義的 MM-CUL-D。</p> | <p>建築工程：經緩解後影響不大。 營運：沒有影響。</p> |
| <p>TCR-2:該計畫是否會對部落文化資源的重要性造成重大不良變化？部落文化資源指《公共</p> | <p>建築工程：顯著影響。 營運：沒有影響。</p> | <p>請參閱 CUL-2 中定義的 MM-CUL-A 和 MM-CUL-D。</p> | <p>建築工程：經緩解後影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|---|--|--|
| <p>《資源法典》第21074條中定義為場地、特徵、地點、文化景觀，其在地理上根據景觀、聖地或對加利福尼亞美洲原住民部落具有文化價值的物體的大小和範圍進行定義，並且由主導機構自行決定並有大量證據支持的資源，根據《公共資源法》第5024.1節(c)小節規定的標準，主導機構考慮該資源對加州印第安人部落的重要性後，在實質證據支持下自行決定為重要的文化資源。</p> | | <p>MM-TCR-A: 美國原住民監察 由於可能會遇到部落文化資源，因此應保留一名美洲原住民監測員，於阿拉米達站的位置監測路面和結構拆除後發生的與計畫相關的、地面干擾活動（例如鑽孔、平整、開挖、鑽孔、挖溝）。如果在施工期間沿路線的其他地方遇到文化資源，而首席研究員（如《美國聯邦法典》（CFR）第32編第767.8條所定義）認為這些文化資源很可能來自美洲原住民，那麼美洲原住民監測可能會擴大到包括發現的區域。若有需要擴大對美洲原住民的監測，首席研究員將向計畫主辦單位和運輸局提出建議。應根據與諮詢部落的持續協調選擇適當的美洲原住民監督員，並應在 CRMMP 中予以確定。CRMMP 於緩解措施 CUL-A 中描述。具體來說，CRMMP 和美洲原住民監測將適用於在阿拉米達站所在地延伸到原生土地的地面干擾活動，以及在施工期間，沿線的其他地方遇到文化資源，而被首席考古調查員認為該文化資源很可能來自美洲原住民。CRMMP 中應概述監測程序以及美洲原住民監測員的角色和責任。如果美洲原住民監測員發現文化或考古資源，則應授權監測員在發現的 50 英尺（15 米）範圍內暫時停止施工（在安全的情況下），以調查發現，並聯繫首席考古調查員。應向美洲原住民檢測員和接受諮詢的部落提供機會，參與發現的文件記錄和評估的過程。如果制定了數據恢復計劃，則應為諮詢部落提供審查計劃並提供意見的機會。</p> | <p>營運: 沒有影響。</p> |
| <p>公用事業和服務系統</p> | | | |
| <p>USS-1: 計畫是否需要或導致搬遷或建設新的或擴建的水、廢水處理或雨水排放、電力、天然氣或電信設施，而這些設施的建設或搬遷可能會對環境造成重大影響？</p> | <p>建築工程: 顯著影響 營運: 影響不大。</p> | <p>MM-USS-A: 制定公用事業搬遷計劃。 在與建築相關的活動開始之前，包括公用事業的搬遷，計畫主辦單位應與 LADWP、LASAN、SoCalGas 和運輸局協調，以制定公用事業搬遷計劃。計畫主辦單位還應與公用事業公司協調，以盡量減少對整個計畫對公共服務的影響，並獲得他們對公用事業搬遷計劃的批准。</p> <p>公用事業搬遷計劃應由持有執照的土木工程師準備、審查和批准，並至少包括以下內容：</p> | <p>建築工程: 經緩解後影響不大。 營運: 影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • 確定公用事業基礎設施要素的計畫，包括因為擬建計畫而需要搬遷的公用事業供應商和地役權（如適用）； • 對有蓋和被廢棄的公用事業基礎設施（例如天然氣管道/下水道管道等）採取安全措施，從而避免對人類健康或環境造成相關危害；以及 • 公用事業搬遷完成的時間安排，以盡量減少對公用事業公司及其客戶的干擾。 | |
| <p>USS-2: 在正常、乾旱和多個乾旱年份，計畫是否有足夠的水供應來服務於計畫和可合理預見的未來發展服務？</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>USS-3: 計畫是否會導致服務或可能服務計畫的廢水處理供應商，除了提供現有服務外，能確保有足夠的能力滿足計畫的預計需求？</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>USS-4: 計畫是否會產生超過州或地方標準的固體廢物，或超過當地基礎設施的容量，或以其他方式影響減少固體廢物目標的實踐？計畫是否符合與固體廢物相關的聯邦、州和地方管理和減少法規？</p> | <p>建築工程： 顯著影響 營運： 影響不大。</p> | <p>請參閱 HAZ-1 中定義的 MM-HAZ-A。</p> | <p>建築工程： 經緩解後影響不大。 營運： 影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|---|--|---|--|
| 野火 | | | |
| <p>WFR-1:計畫是否會嚴重損害已通過的應急應變計畫或緊急疏散計畫?</p> | <p>建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> <p>WFR-PDF-A: 計畫將製定一份防火計畫，該計畫將在百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的建設期間實施。防火計畫將包括以下措施，這些措施應在適用範圍內實施，以進一步降低與野火點燃相關的風險：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在任何施工活動開始之前，應指派一名防火計畫負責人與 LAFD 對接，並協調防火監視和現場防火和響應。 • 在超出監管要求的情況下，防火計畫主管應在紅旗警告期間禁止熱工施工活動。紅旗警告由國家氣象局在規定的時間段內發佈，使用預先確定的標準來識別特定地理區域中特別嚴重的野火危機。 • 在任何動火施工活動開始之前，防火計畫主管將實施分層的防火監視，增加負責在熱工活動期間監控點火的人員（防火監視）。在熱工施工期間應提供防火當值人員，並應在熱工施工完成後繼續監測至少 30 分鐘。防火計畫主管在施工期間可根據因風力帶動火花並導致燃點的可能性的天氣條件（即強風事件的可能性、高溫和/或相對濕度低），而增加監察期。 • 在任何施工活動開始之前，工程應與防火計畫主管協調，為所有施工人員提供現場消防安全培訓，包括第 3.20.2 節中規定的監管要求、於發生火災時應遵循正確使用消防設備和程序。計畫人員應在施工開始前接受培訓，以識別並向有關當局報告潛在的火災安全隱患，包括火花或煙霧的存在。施工經理應保存培訓記錄，以供運輸局、城市和 LAFD 審查。 • 施工開始前，應清除施工區域地面上所有枯死、倒塌的植物，以及枯死或乾枯的樹葉和松針。施工區域內的樹木應被移除或 | <p>建築工程: 影響不大。 營運: 影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|---|--|
| | | <p>修剪，令樹枝與其他樹木保持至少 10 英尺的距離。施工區域內應定期割除和噴灑雜草，以控制植物生長。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 施工期間的計畫現場安全程序應加入施工現場的持續消防安全檢查和巡邏。指定的消防巡邏隊應核實現場是否有適當的工具和設備，並擔當火災監控員，包括參與火災監視，以確保在施工活動完成後不存在殘餘火種。 • 每個施工區域應配備足以撲滅小型火焰的滅火器和消防設備。 • 防火計劃主管應向響應的消防站提供外展和指導服務，包括動火施工活動開始前的前期準備措施。 • 現場點燃的任何火災應立即向 LAFD 報告 | |
| <p>WFR-2: 計畫是否會因為坡度、盛行風和其他因素，加劇野火風險，從而使計畫佔用者暴露於野火造成的污染物濃度或野火不受控制而蔓延的危機當中？</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> <p>請參閱 WFR-A 中定義的 WFR-PDF-1。</p> <p>WFR-PDF-B: 在施工開始前，計畫應在體育場塔的施工工地周圍設置燃料調整區，從施工區域邊緣開始70英尺或直到距離最近的鋪設道路，使地面上的所有植被、枯葉或乾葉和松針變少或全部移除，並修剪或移除樹木，使其樹枝與其它樹木保持至少10英尺的距離。體育場塔的施工設計圖顯示，緩衝區為70英尺或到最近的鋪面公路。</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> |

| 潛在的環境影響 | 重要判定 | 計畫設計特徵(PDF) 和/或 緩解措施(MM) | 緩解後的重要判定 |
|--|--|--|--|
| <p>WFR-3: 計畫是否需要安裝或維修可能加劇火災風險，或可能對環境造成暫時或持續影響的相關基礎設施（如道路、燃料中斷、應急水源、電力線或其他公用設施）？</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>請參閱 WFR-1 中定義的 WFR-PDF-A 和 WFR-2 中定義的 WFR-PDF-B。</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> |
| <p>WFR-4: 計畫是否會因為徑流、火災後邊坡不穩定或排水變化，使人或建築物面臨重大風險，包括下坡或下游洪水或山泥傾瀉？</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> | <p>影響不大。</p> |
| <p>WFR-5: 計畫是否會直接或間接地使人或建築物暴露於與野火有關的重大損失、傷害或死亡風險？</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> | <p>無需採取緩解措施。</p> <p>請參閱 WFR-1 中定義的 WFR-PDF-A 和 WFR-2 中定義的 WFR-PDF-B。</p> <p>WFR-PDF-C: 百老匯路口、體育場塔、道奇體育場站運營期間，應實施工作人員和攝鏡頭的安全監控。計畫人員應接受培訓，以識別並向有關當局報告潛在的火災安全隱患，包括可能存在的火花或煙霧。所有現場點燃的火災，應立即各LAFD報告。</p> | <p>建築工程： 影響不大。 營運： 影響不大。</p> |

(本頁空白)