

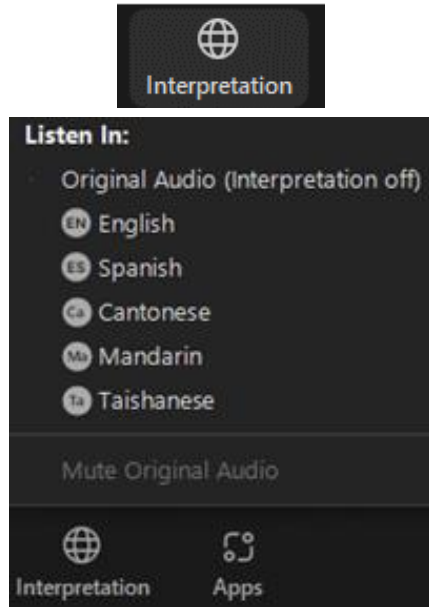


洛杉磯架空快速運輸 最終 EIR 發佈前的計劃更新

2023 年 11 月 30 日及 2023 年 12 月 2 日



Language Accommodations*



Click on the interpretation button.

Select English, Spanish, Cantonese, Mandarin, or Taishanese.

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Asistencia de Lenguaje*

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione Inglés, Español, Cantonés, Mandarin o Taishanés.

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

語言選項*

粵語

點擊傳譯按鈕。

請選擇英語、西班牙語、廣東話、普通話或台山話。

*注意: 如果您是打電話參加, 口譯的選項無法使用。如有可能, 請用電腦的Zoom軟體連結口譯功能。

语言选项*

普通话

点击口译按钮。

选择英语、西班牙语、粤语、普通话或台山话。

*注意: 如果您是打电话参加, 口译的选项无法使用。如有可能, 请用Zoom软件连结口译功能。



了解更多並查看簡報



metro.net/aerialrapidtransit

Aerial Rapid Transit - LA Metro

metro.net/projects/aerial-rapid-transit/#documents

Metro Ride Fares Projects Careers About Metro % Translate

Home > Projects > Aerial Rapid Transit

Aerial Rapid Transit

In 2018, Aerial Rapid Transit Technology LLC (ARTT) submitted a proposal to Metro's Office of Extraordinary Innovation for an aerial rapid transit gondola system connecting Union Station and Dodger Stadium – the Los Angeles Aerial Rapid Transit project (LA ART).

Overview

Location: Central Los Angeles
Phase: Environmental Review
Type: Better Transit

Metro is acting as the lead agency on Aerial Rapid Transit Technology LLC's plan for an aerial gondola linking Union Station and Dodger Stadium. The Los Angeles Aerial Rapid Transit (LA ART) project would increase transit access to state and city parks.

Status

Aerial Rapid Transit Technology LLC submitted a proposal for this project to Metro's Office of Extraordinary Innovation in 2018. Metro and Aerial Rapid Transit Technology LLC kicked off the [environmental review process](#) in October 2020.

Latest Updates

[Fresh off the presses: Metro's 2019 Innovation Portfolio](#)

[Metro receives Unsolicited Proposal for aerial rapid transit between Union Station and Dodger Stadium](#)

Documents

All documents for this project.
Can't find something? [Contact Public Records.](#)

Contact Us

For general questions:
Michael Cortez, Community Relations Manager
laart@metro.net
213-418-5423

Content

- Overview
- Status
- Latest Updates
- Documents
- Contact Us

Welcome

Bienvenidos

歡迎

欢迎

 會議目的

 如何參與此網上會議

 概述

 CEQA 程序

 LA ART 計劃背景與概述

 最終 EIR 方向與概述

 後續步驟與未來公眾意見

 問答環節

如需 Zoom 的使用協助，
請撥打 213-544-3196。

會議目的



掌握計劃最新消息



圍繞提供最終 EIR 及未來參酌
公眾意見的機會之問答環節

行為守則

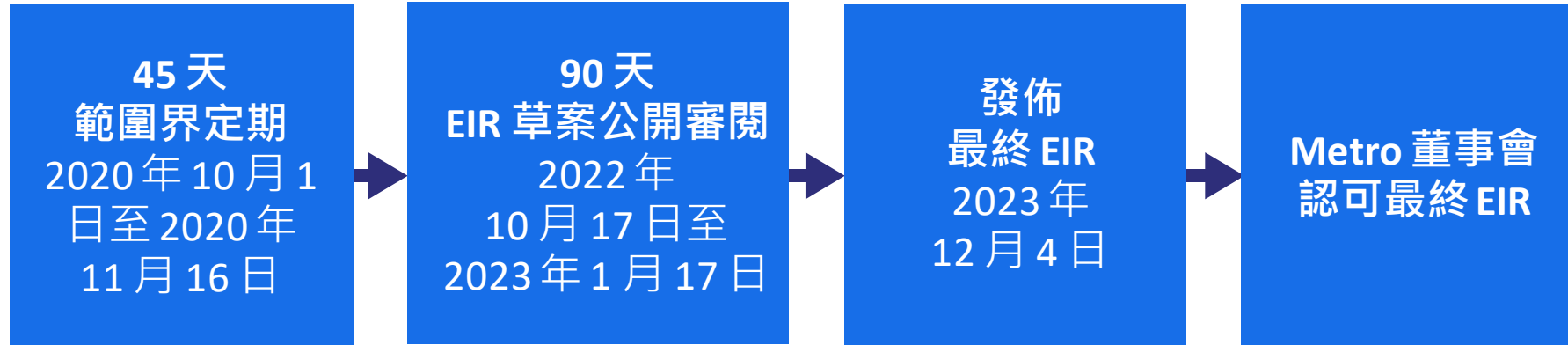
我們期待收到您的意見與建議。Metro 致力確保所有參與者能夠公平明確地就此計劃提出問題，分享想法、意見及顧慮。為確保這個公開會議安全和公平，我們希望得到您的配合。

- 請將手機關機或設為振動模式
- 尊重會議形式，讓所有人都有機會與計劃規劃人員和 Metro 員工對話
- 聆聽時保持尊重，允許他人發言且不打斷
- 在會議期間及之後尊重其他社區成員、機構代表、Metro 員工及其他人
- 保持友好的對話語氣
- 所有意見均應向 Metro 員工與顧問提出，而不是其他參與者
- 不阻擋其他參與者的視線

如果我們無法依照以上守則舉行會議，將保留隨時終止會議或請參與者離開會議的權利。



《加州環境品質法案》(CEQA) 程序



今天！

掌握計劃的最新進展，並就提供最終 EIR 及未來參酌公眾意見的機會提問。

今天
不受理
公眾意見。

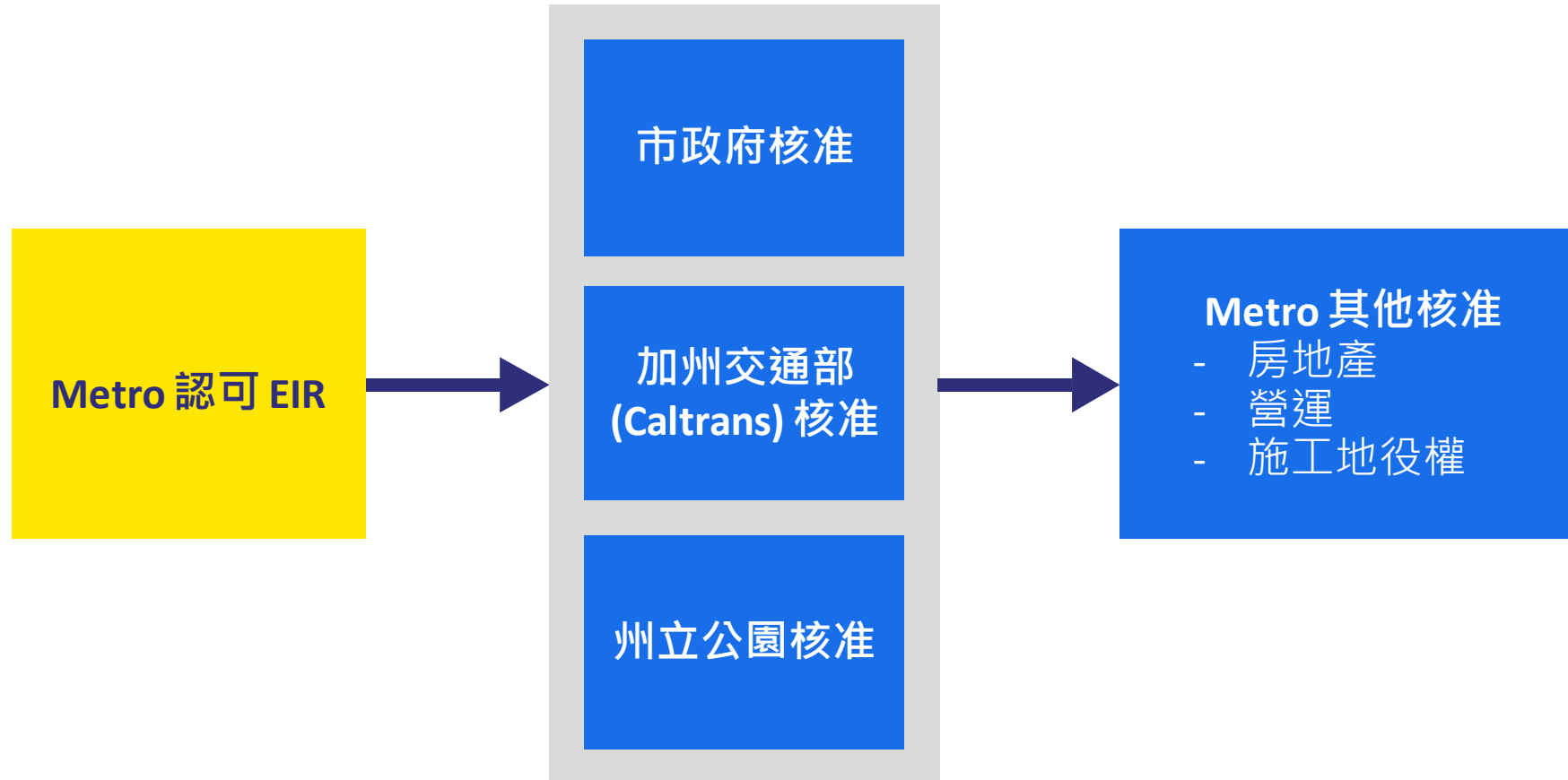


在 Zoom 聊天視窗中輸入的通訊內容不視為正式的公眾意見。

後續步驟與未來參酌公眾意見的機會

- Metro 發佈最終 EIR
 - Metro 將於 2023 年 12 月 4 日 (星期一) 發佈最終 EIR
 - 最終 EIR 將於 Metro 的網站 <https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/> 提供
 - 下列圖書館將提供最終 EIR 的影印本：
 - 中央圖書館
 - 唐人街圖書分館
 - Cypress Park 圖書分館
 - Metro 總部 Dorothy Peyton Gray 圖書館
- Metro 董事會會議

Metro 董事會審議最終 EIR 後的額外計劃核准



今天！

掌握計劃的最新進展，並就提供最終 EIR 及未來參酌公眾意見的機會提問。

今天不受理
公眾意見。



問答環節期間：
在 Zoom 的問答視窗中
輸入內容以提交問題。



概述

Metro CEQA 程序概述

- 洛杉磯架空快速運輸計劃 (Los Angeles Aerial Rapid Transit Project) 由 LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC 提出
- Metro 是根據《加州環境品質法案》(CEQA) 編制《環境影響報告》(EIR) 的主導機構
 - 作為主導機構, Metro 有責任確保:
 - EIR 充分評估計劃的潛在影響, 體現 Metro 的獨立判斷能力
 - 提議的緩和措施適當
 - 公告、公眾外展活動及文件分發均遵守 CEQA 程序
- EIR 草案會評估計劃施工和營運對環境的潛在影響
- 在 90 天 EIR 草案公開審閱和評論期間, Metro 透過電郵、信件、電話及四次公聽會的書面和口頭評論收集公眾對 EIR 草案的意見
- 最終 EIR 旨在協助 Metro 就計劃的採納作出決策, 其內容包括:
 - EIR 草案
 - 就 EIR 草案收集的意見與建議
 - 就 EIR 草案提出意見的個人、組織及公共機構名單
 - 對 EIR 草案意見的回覆
- 參議院法案第 44 號
 - 為洛杉磯縣的「環保先鋒運輸計劃」提供 CEQA 訴訟簡化程序
 - 此計劃將成為參議院法案第 44 號下的首個環保先鋒運輸計劃



《加州環境品質法案》(CEQA) 程序

CEQA 程序

所有由公共機構開展、資助或核准的計劃都需遵守此程序

為公眾和決策者提供資訊

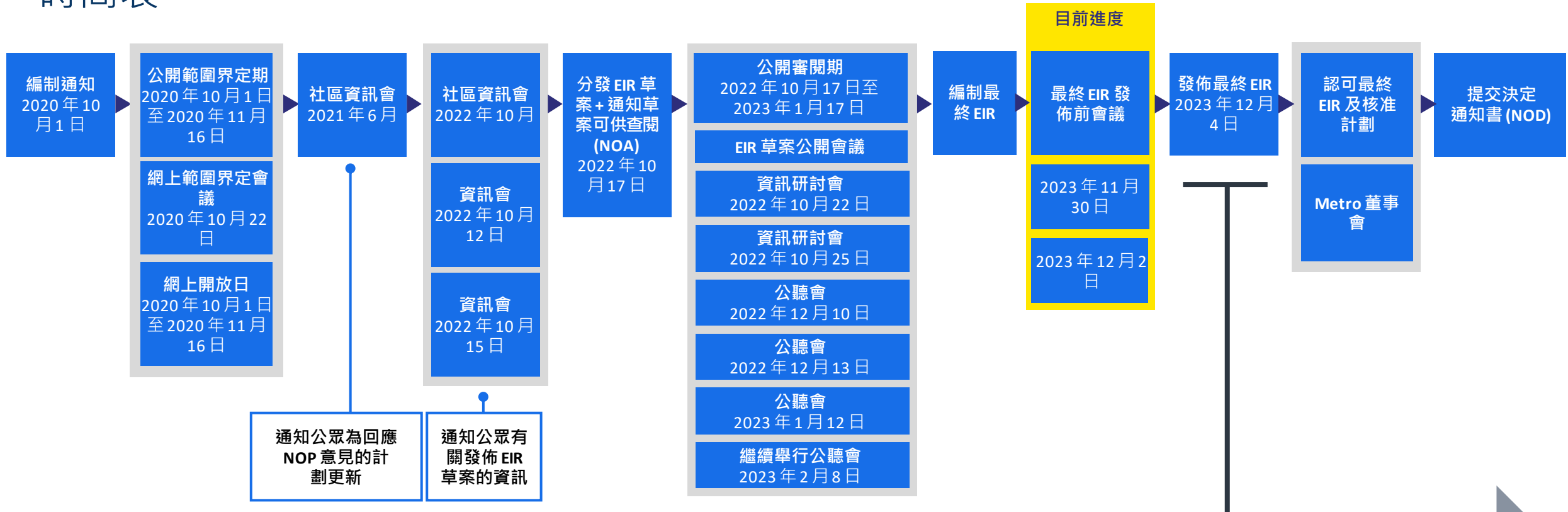
披露提案計劃對環境的潛在影響

提供就環境問題發表意見的機會

兩個公眾評論期：範圍界定期與 EIR 草案公開審閱期

認可最終 EIR

時間表



持續的社區外展活動

EIR 的目的是什麼？
 EIR 旨在評估實施計劃對環境的潛在影響，並根據需要提供緩和措施

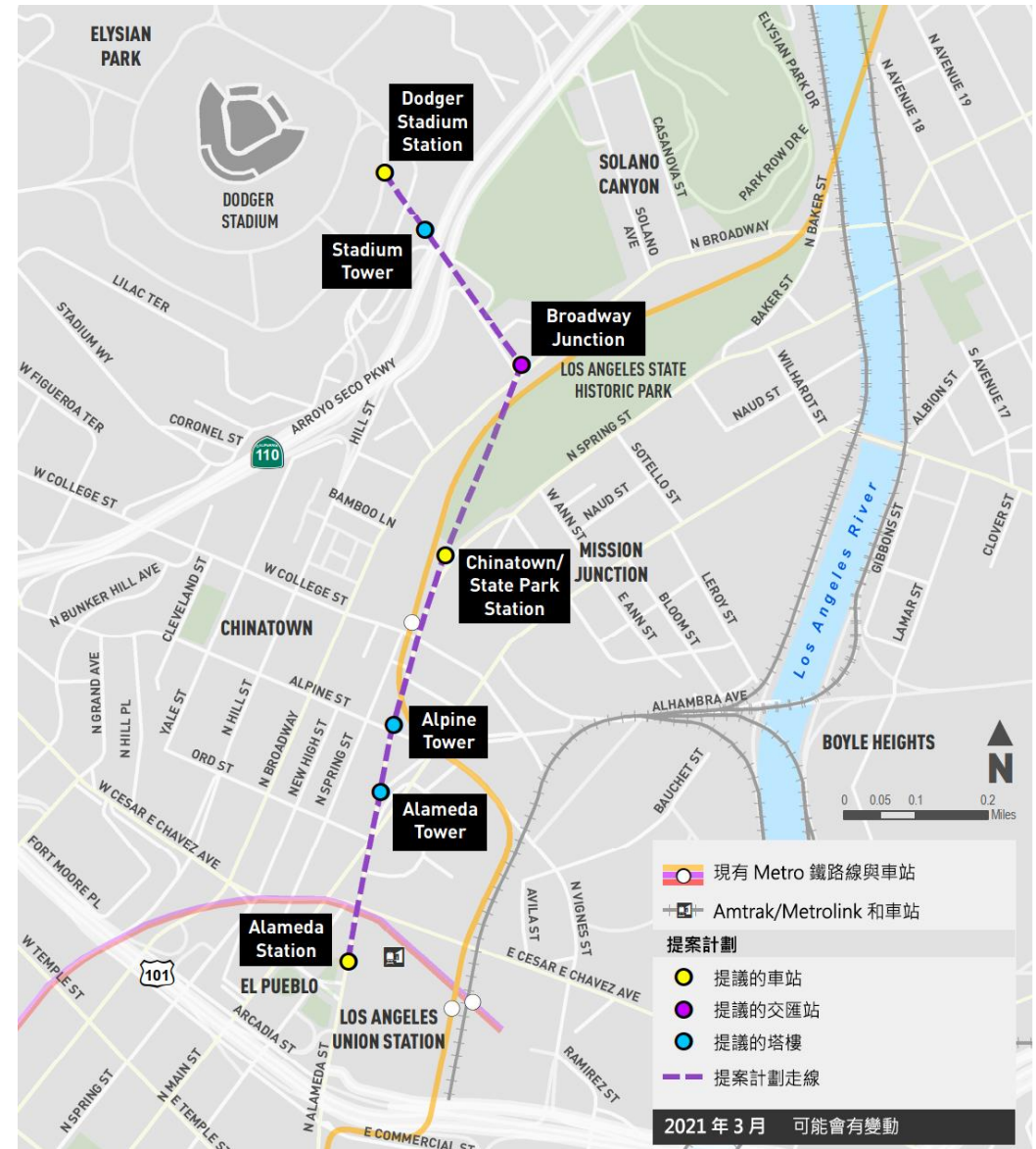




計劃背景與概述

計劃概述

- 透過 1.2 英里的架空纜車系統，在洛杉磯聯合車站 (LAUS) 與道奇體育場之間建立永久運輸連接
 - 從 LAUS 到道奇體育場的行駛時間大約為 7 分鐘
- 每小時單方向載客量約為 5,000 人
- 零排放的環保快速運輸系統，可減少道奇體育場內、周圍以及附近街道、主要幹道和高速公路上行駛的車輛，從而減少溫室氣體排放，改善空氣品質



目的與需求

- 透過唐人街/州立公園中途站連接 LAUS、道奇體育場、洛杉磯州立歷史公園、伊利森公園及周邊社區的地區運輸系統，每日提供高載客量的架空快速運輸連接，**改善區域內的流動性和便利程度**
- **考慮到計劃系統的載客量，大約 20% 的球迷可乘坐與 Metro 地區運輸系統連接的架空運輸系統**
- 這會**緩解**在比賽和特殊活動日子於道奇體育場內、周圍、附近街道、主要幹道和高速公路的**車輛擠塞情況**
- 除了在道奇體育場有比賽和特殊活動的日子以及洛杉磯州立歷史公園有活動期間提供服務外，預計**此計劃系統還會在每日上午 6:00 至凌晨 12:00 為唐人街、Mission Junction、Elysian 公園、Solano Canyon 和洛杉磯州立歷史公園等周邊社區提供服務**

任何持有道奇體育場比賽門票的人都可免費乘坐此計劃的快速運輸系統。根據社區通行計劃 (Community Access Plan)，此計劃允許車站附近的所有居民、員工及企業以 Metro 票價乘坐纜車，無需支付額外費用。



計劃資助者

- ARTT LLC 將 LA ARTT LLC 與此計劃捐贈給加州非營利公益組織 Climate Resolve 屬下的非營利支援組織 Zero Emissions Transit (「ZET」)
 - ZET 的宗旨包括推動和支援各項零排放交通計劃，以及為減少交通方面的溫室氣體排放、減輕和應對氣候變化的其他措施
 - 這些組織宗旨和活動包括：合作支持公平的氣候解決方案、致力尋找更簡單安全同時能減少溫室氣體排放的洛杉磯出行方式，以及透過為洛杉磯投資更好的運輸方式和更安全的人力交通方式，提倡可持續、更安全並可改善公眾健康的流動選項
 - ZET 確定並支援零排放交通計劃及其他能緩解氣候變化的計劃、方案和政策，包括本計劃在內
- 捐贈內容包括 ARTT LLC 對本計劃的持續經濟和專業知識支援，其中包括向 Metro 支付其作為 EIR 主導機構的報酬以及為 EIR 的諮詢與技術工作提供資金



社區福利

雖然 CEQA 沒有規定提供社區福利，但是計劃資助者聽取了不同利害關係人的意見，了解到社區的其他需求。本計劃希望透過其權益程序與洛杉磯市協商並核准一份詳細的社區福利協議 (CBA)

計劃效益

- 提高運輸系統的便利程度
- 改善空氣品質
- 改良街道與行人通道
- 為通往洛杉磯州立歷史公園的全新行人天橋完成環境清理工作
- 興建新的公共洗手間
- 擴建和完善洛杉磯州立歷史公園的特許經營設施
- 設立全新的可再生能源照明系統
- 連接其他公園 (伊利森公園)
- 提供本地藝術展示機會
- 透過社區通行計劃連接多個社區
- 免費觀看棒球賽事
- 與 OC/LA Building & Construction Trades 訂立 PLA

ZET 承諾

LA ART 承諾支援 Zero Emissions Transit，協助其在計劃實施區域內採取相關措施，以實現 Climate Resolve 的目標。除了架空纜車計劃外，ZET 的目標還包括：

- 改善人力交通的連通性。
- 其他氣候韌性計劃，包括：
 - 研究建設反光路面，即「Cool Neighborhood」計劃。
 - 確定安裝和營運可再生能源發電設施 (例如太陽能) 的可能性
 - 尋找發展微電網的機會

對 Motion Solis、Kuehl、Mitchell、Butts、Sandoval、Garcetti 的回應

2021 年 6 月 24 日

- 緩解潛在的泊車影響
- 創造本地就業機會
- 提供人力資源培訓
- 支援小型企業和促成合作
- 提供可負擔住宅
- 保護住房/企業

社區福利架構

2023 年 11 月草案

- 文化歷史基金
- 住房保護策略
- 泊車區與泊車管理計劃
- 商業合作
- 旅遊與經濟發展機會
- 景觀/硬景觀改善
- 人力交通計劃
- 藝術與歷史展示
- 基礎設施改善
- 就業培訓、工會職位
- 加強保安
- 僱用當地人

與利害關係人持續討論



最終 EIR 指南

最終 EIR 的內容

- 行動摘要
- 簡介
- 計劃說明
- 費用與融資
- 更正與增補
- 意見回應
- 緩解措施監察與報告計劃
- 縮寫
- 編制人員名單
- 參考資料

意見回應：專題回應

專題 回應	內容
A	參議院法案第 44 號
B	載客量模型；站內排隊情況以及賽前和賽後交通
C	計劃特色
D	Metro 作為區域內的交通局，適合擔任提案計劃的主導機構；Metro 已指定並諮詢適當的責任機構
E	提案計劃不會取代住房的位置或妨礙興建計劃住房
F	洛杉磯州立歷史公園
G	計劃中沒有不當部分：提案計劃擬透過架空纜車系統，在 Metro 的聯合車站交通樞紐與道奇體育場之間建立運輸連接

專題 回應	內容
H	EIR 草案考慮了一系列適當的替代方案和設計選項
I	利用計劃的設計特色和方案構思緩解措施
J	纜車設計與營運
K	標示與照明
L	計劃資助者和提案計劃的費用與財務分析
M	同類城市架空運輸系統
N	環境正義
O	對加州大學洛杉磯分校交通實驗室研究的回應
P	纜車系統噪音模型

EIR 增補內容

Metro 地區連接線已開放

Metro L 線 (金色) 名稱變更為 A 線

市中心社區計劃 (Downtown Community Plan) 獲市政府核准

道奇體育場站的交通中心

美感

- 準備與分析補充性關鍵觀察點

生物資源

- 應加州魚類和野生動物部 (California Department of Fish and Wildlife) 要求的計劃設計特色
- 更新版樹木報告
- 其他生物資源調查

溫室氣體排放

- 有關 LADWP 綠色電力計劃 (Green Power Program) 的計劃設計特色

災害

- 對 HAZ-A 緩解措施的闡釋

土地使用

- Rim of the Valley Trail Corridor
- El Pueblo 一般計劃
- El Pueblo 主要計劃

噪音

- 纜車系統噪音模型

交通

- 對 TRA-A 緩解措施的修訂
- 新增 TRA-PDF-A

野火

- 備忘錄：檢察總長指引

替代方案

- 行人通道改良替代方案

其他 CEQA 考量

- Chavez Ravine
- Hope Village

增補內容是對 EIR 草案所作的變更，目的是闡釋、更正或補充本計劃的環境影響分析。此類變更源自公眾與機構針對 EIR 草案提出的意見，和/或在 EIR 草案發佈後能取得的新資訊。這些變更不會導致本計劃對環境造成任何新的或更嚴重的重大影響，也不是導致需要重新發佈 EIR 草案的重要新資訊。



EIR 草案意見與回應概述

專題回應 A - 參議院法案第 44 號

- 本計劃屬於公共交通，因為計劃系統將每日按照固定的營運時間向公眾開放，為現有居民、辦公族、公園遊客及洛杉磯旅客提供服務
- 本計劃符合參議院法案第 44 號的規定，因為本計劃：
 - 符合零排放營運
 - 在不考慮碳抵消的情況下，直接在本計劃走廊減少 166,653 公噸二氧化碳當量排放，減排量不低於 50,000 公噸
 - 在計劃系統的使用期內減少 129,629,500 車輛行駛里程 (VMT)，減少量超過 30,000,000 VMT
 - 符合 RTP/SCS 的要求
 - 將可持續基礎設施實踐納入創新的可持續運輸系統中，為前往道奇體育場的遊客提供可持續、高載客量的零排放 ART 選項

專題回應 B - 載客量模型；站內排隊情況以及賽前和賽後交通

載客量模型

- 鑒於纜車這種交通方式的獨特性，我們專門針對道奇體育場的比賽與活動建立了模型，以估算計劃系統的載客量
- 此模型以費用和行程時間之間的統計關係為基礎，使用來自各種來源的資料，包括：對前往洛杉磯市中心觀看體育賽事的洛杉磯人開展的交通方式調查；駕車與乘坐公共交通工具前往道奇體育場和 LAUS 的行程時間和費用；泊車費用；時間價值；對道奇體育場快車 (Dodger Stadium Express) 乘客開展的交通方式攔截訪問；以及許多其他資料
- 此模型建基於廣泛的資料來源和經資料驗證的假設

Metro 聘請 Stantec 對本計劃的交通分析資料進行同行評審。Stantec 確定本計劃的載客量預測模型、模型輸入資料及資料來源可靠合理、適合用於分析且與 EIR 草案中的載客量預測資料一致。

站內排隊：賽前

- 阿拉米達站透過有效率的垂直運輸設施和站內員工管理排隊問題
- 即使排隊人數達至高峰，隊伍最後的乘客估計也只需等待最多 7 分鐘便可登上纜車車廂；其他乘客的等待時間則更短

站內排隊：賽後

- 道奇體育場站賽後排隊情況的估算方式，是根據對離場模式的假設和從體育場內各座位區步行至車站的估計時間
- 與 LA ART 相比，道奇體育場快車的排隊候車時間、登車時間以及行駛時間要長得多，變動更大
- 由於每隔 23 秒就有一輛纜車出發，因此在賽後或活動後，LA ART 的排隊隊伍不會停滯
- 與道奇體育場快車相比，LA ART 將大大提高服務水平，縮短乘客的排隊時間

專題回應 C - 計劃特色

- 在車站、塔樓和交匯站加入可持續特性及改進洛杉磯州立歷史公園的開放空間
- 社區通行計劃讓本計劃附近的本地居民和企業員工以 Metro 票價乘坐纜車，無需支付額外費用
- 改進本計劃沿線的行人通道，包括改善景觀與硬景觀、採用遮蔭結構以及考慮增設座椅
- 方便前往洛杉磯州立歷史公園及伊利森公園
- 唐人街/州立公園站及道奇體育場站設有交通中心
- 在每個車站展示當地藝術家就該地區創作的藝術品，反映獨特的街區文化與歷史
- 以附近街區的文化與歷史為靈感設計本計劃的構成部分
- 制定說明計劃，找出各種獨特方式來透過本計劃進一步說明附近街區的文化與歷史，尤其是多元化的遊客社區
- 制定推廣計劃，協助宣傳附近的商業區，同時尊重各區的豐富歷史與文化意義
- 在施工期間安排企業與社區支援計劃
- 與計劃沿線的本地企業和非營利組織合作
- 承諾在施工階段的合作企業至少有 35% 為 MBE/WBE/DBE/SBE/DVBE/LGBTQ 擁有

專題回應 D - Metro 作為區域內的交通局，適合擔任提案計劃的主導機構；Metro 已指定並諮詢適當的責任機構

- Metro 適合擔任本計劃的主導機構，因為 Metro 作為區域內的交通局，對本計劃的實施負有主要責任。
 - Metro 負責根據《公用事業法》第 130252 節考慮是否批准本計劃所有設計、施工和實施計劃，以及根據其在該節法例下享有的權力考慮為本計劃的營運作出書面批准。
- 市政府、州立公園及加州交通部作為負責機構適當地參與諮詢程序，包括 EIR 草案的諮詢程序

專題回應 E - 提案計劃不會取代住房的位置或妨礙興建計劃住房

- 本計劃在設計時考慮了已規劃的住房項目，包括修復式正義主要計劃 (Restorative Justice Master Plan) 和 Hope Village 項目
- 本計劃不會取代任何現有或已規劃的住房項目，包括修復式正義主要計劃、Homeboy Industries 預期住房和 California Endowment 的 Hope Village

專題回應 F - 洛杉磯州立歷史公園

- 唐人街/州立公園站在洛杉磯州立歷史公園內的佔地面積為 2,195 平方英尺（約佔公園總面積 32 英畝的 0.1%），車站上蓋的懸挑面積覆蓋公園上方 9,320 平方英尺
- 本計劃路線穿過公園的最西邊，鄰近現有的 Metro L 線（金色）及相關的架空電纜系統
- 本計劃需要在總面積為 32 英畝的公園上方清空約 59,470 平方英尺的空間，還需額外的分隔緩衝區
- 本計劃纜車車廂底部距離公園地面的垂直淨空從 26 到 53 英尺不等，平均高度約為 40 英尺

預留纜車車廂穿過洛杉磯州立歷史公園所需的淨空和高度後，本計劃不會影響遊客在公園絕大部分地方放風箏、舉行特別活動（例如演唱會、工藝品展覽、合作活動、5/10 公里長跑、工作坊、文化節和農貿市場）和進行其他靜態康樂活動（例如野餐、慢跑、散步和休閒遊戲）

專題回應 F 包含對法律框架的討論，該框架允許加州公園與娛樂部 (California Department of Parks and Recreation) 授權本計劃使用洛杉磯州立歷史公園。

本計劃將實施緩解措施 LUP-A，該措施規定本計劃獲得洛杉磯州立歷史公園總體規劃 (Los Angeles State Historic Park General Plan) 的修正案。修正案須經州立公園委員會 (State Park Commission) 審核與批准，該委員會保留與本計劃相關的獨立權力。



專題回應 F - 洛杉磯州立歷史公園

透過與州立公園合作，本計劃在設計上能為洛杉磯州立歷史公園帶來額外益處，包括改善 Metro L 線（金色）與公園之間的行人通道，將唐人街/州立公園站整合至公園南方邊界並完善景觀與硬景觀，以及建造交通中心與其他公園設施，包括特許經營設施、洗手間以及連接特許經營設施與洗手間的走廊

計劃資助者承諾與州立公園合作制定「說明計劃」，找出各種獨特方式來透過本計劃進一步說明公園背景，尤其是以各種文化背景的遊客為介紹對象



專題回應 G - 沒有不當分割：提案計劃擬透過架空纜車系統，在 Metro 的聯合車站交通樞紐與道奇體育場之間建立運輸連接

- 本計劃僅提議興建架空纜車系統
- 本計劃不包含其他發展項目，計劃資助者或任何其他申請者均未申請其他與道奇體育場現有用途無關的發展項目
- 本計劃永久連接道奇體育場，方便前往觀看道奇球隊賽事和參加道奇體育場的特別活動，滿足相關交通需求
- 道奇體育場地段僅獲批用於道奇體育場及附帶用途與結構，提出意見者推測的用途不符合體育場的限制性規定和分區

專題回應 H - EIR 草案考慮了一系列適當的替代方案和設計選項

- 根據 CEQA, EIR 草案考慮了一系列合理的替代方案, 正確確定了「最環保」的替代方案, 並分析了「無計劃」替代方案
- 交通系統管理替代方案 (Transportation Systems Management Alternative) 可改善道奇體育場快車, 但不太可能達到本計劃的載客量, 也無法實現本計劃的大多數目標; 這些目標旨在達到本計劃的根本目的, 即在 LAUS 和道奇體育場之間提供永久的直通線路, 並改善周邊社區的連接
 - 如要達到與本計劃相同的載客能力, 則需每小時提供 77 趟公車。目前道奇體育場快車每小時僅提供 8 趟, 此替代方案需要大大增加公車班次
 - 即使道奇體育場快車改用電動汽車, 大幅增加道奇體育場快車班次所導致的營運問題亦無法解決
- 設計與使用選項為決策者提供靈活性, 如果決策者確定本計劃需要細微變更, 便可以對該構成部分採納一個或多個細微變更

透過本計劃改善 LAUS 與道奇體育場的連接, 將為最多前往道奇體育場的乘客提供最快、班次最多、載客量最高的運輸方式, 縮短從該區更多地點前往體育場的公共交通行程時間

專題回應 I - 利用計劃的設計特色和方案構思緩解措施

- 本計劃的緩解措施不會破例容許延後緩解
- 可能需要制定計劃或開展未來研究，以反映可能產生潛在影響之時的實地情況，以及本計劃獲授權後在設計上的進一步發展
- 本計劃利用計劃的設計特色，但不會掩蓋計劃造成的影響

專題回應 J - 纜車設計與營運

載客量

- 本計劃每小時單方向載客量最多約為 5,000 人 (pphpd)，從 LAUS 到道奇體育場的行駛時間為 7 分鐘

無障礙登車

- 車站與車廂將符合《美國殘疾人法案》(ADA) 的無障礙要求
- 車廂可根據需要減速或停在站內，方便乘客上車
- 每個車站都會安排車站服務人員，確保乘客安全上車並根據需要停車以方便乘客上下車
- 計算系統整體載客量時已考慮必要的車廂減速或停止時間

乘客安全

- 每個車廂都裝有安全攝錄機，會向控制室傳送即時畫面，同時設有「即按即說」按鈕，以便與控制室展開雙向通訊
- 由於攝錄機有專人監控，營運人員有機會發現當前情況發展並作出口頭干預
- 營運商將與適當的執法機構和急救人員訂立通訊協議
- 車廂將配備過濾式通風系統和封閉式觀景窗，基於安全考慮，這些窗戶不會打開，以防乘客向車外拋棄垃圾



專題回應 J - 纜車設計與營運

車廂電力

- 纜車預計由每個車廂內的電池供電
- 當車廂在夜間存放在道奇體育場站下的地下車廂保養區內時，電池將會充電
- 在運作期間，當車廂沿本計劃路線行駛時，電池會持續充電

保養

- 營運商將提供保養服務，包括系統每日運行前的檢查以及長期保養服務

應急行動

- 計劃系統將納入穩健的冗餘設計，將纜車車廂因機械故障而停止運作的可能性降至最低
- 本計劃將制定應急行動計劃，為各種情況訂立準則
 - 應急行動計劃將包括與營運商、系統供應商和地方當局（例如 LAFD 和 LAPD）共同制定的緊急應變協議和安全程序
 - 應急行動計劃還將涵蓋不太可能發生的情況，即系統和車廂無法行駛到最近的車站，導致必須直接從車廂疏散乘客

專題回應 K - 標示與照明

車廂標示

- 本計劃並無提議在車廂外設置數碼標示
- 本計劃提議在車廂外設置不發光的靜態冠名權標示
- 本計劃提議以兩個指定車廂展示社區計劃圖，並以一個指定車廂展示本地藝術合作者的藝術作品



照明

- 本計劃下的照明涵蓋車站、交匯站、塔樓附近及內部、車廂內部、垂直運輸設施、售票處、檢票處和排隊區域內為安全和引路而設的低亮度照明
- 車站、交匯站和塔樓將安裝低亮度照明設施，使標示、建築特色、景觀、附近的行人廣場和可能興建的交通中心更為顯眼
- 照明研究顯示，本計劃造成的光侵擾和眩光影響並不顯著

本計劃的標示將與 ART 系統（包括車站、交匯站、塔樓和車廂）的建築設計融為一體，標示設計將符合 Metro、洛杉磯市和加州的適用審批要求

專題回應 L - 計劃資助者和提案計劃的費用與財務分析

計劃資助者

ARTT LLC 將計劃資助者 LA ARTT LLC 和本計劃捐贈給 Zero Emissions Transit。Zero Emissions Transit 是一個非營利組織，致力支援零排放交通計劃、政策及項目，例如本計劃

資本、營運與保養成本

- 本計劃的施工資本成本估計為 3.85 億至 5 億美元（假設支付現行工資）
- 本計劃每年的營運與保養成本預計約為 800 萬至 1,000 萬美元（假設支付現行工資）

資金來源

- 本計劃的主要資本融資來源是以本計劃收益作出的債券融資
 - 本計劃的主要收益來源是車票收益和冠名權贊助收益
 - 營運與保養成本擬全部由本計劃收入支付

本計劃不依靠 Metro 資金，亦從未尋求或採用任何公共資金來源。

專題回應 M - 同類城市架空運輸系統

同類城市架空運輸系統

- 在現代應用情況中，本技術已演變為可行的城市快速交通方式
- 與本計劃一樣，世界各地城市中的同類架空運輸系統都與周圍的城市環境融為一體
 - 同類架空運輸系統展示了這類系統可以安全、有效率地營運，並與周圍的住宅區和開放空間（包括公園及其他康樂設施）協調
 - 同類城市架空運輸系統可推廣公共藝術創作，使城市有機會與當地藝術家合作，共同美化鄰近社區

私隱

- 本計劃系統位於人口稠密的城市環境中，周圍有各種商業、工業和住宅發展項目
- 在這種環境中，公共交通（例如 Metro 的輕軌）通常在住宅區附近，俄勒岡州波特蘭和紐約市等其他城市的現代架空運輸系統也與住宅區相鄰
- 不過，車廂窗戶可以安裝私隱玻璃，在窗外視野敏感時變得不透明
- 本計劃將與計劃沿線附近的利害關係人合作確定哪些地點必須使用私隱玻璃
- 在決定本計劃沿線哪些地點可以啟用私隱玻璃時，將考慮附近敏感視野的內容以及計劃車廂與附近敏感視野的水平與垂直距離



墨西哥墨西哥城



法國圖盧茲

專題回應 N – 環境正義

- EIR 草案考慮本計劃在污染過於嚴重的地區減少道路車輛擠塞和溫室氣體排放的能力，並分析本計劃對周邊社區的潛在影響，推斷出本計劃可改善周邊社區的空氣品質，從而處理環境正義的問題
- EIR 草案分析了本計劃是否符合總體規劃中與環境正義相關的政策，並確定本計劃符合總體規劃中與環境正義相關的政策
- 本計劃支援 Metro 的公平性平台，協助將公共交通推廣為連接洛杉磯縣各處和提高當地生活品質的重要措施
- 本計劃旨在為計劃沿線附近的社區擴展可負擔的區域通行和流動選項
- 本計劃的公眾外展活動在設計階段考慮了環境正義原則
- 本計劃不會妨礙其他用途的發展項目，包括周邊社區的住房、雜貨店和/或醫療保健設施等
- 本計劃本身能建立前往該地區其中一處遊覽勝地的永久運輸連接，解決有關需求，還能緩解周邊社區街道、主要幹道和高速公路現有的擠塞情況，從而減少空氣污染和改善安全



專題回應 O - 對加州大學洛杉磯分校交通實驗室研究的回應

- 交通實驗室 (Mobility Lab) 的作者提交交通實驗室研究報告時，並非將報告視為對本計劃 EIR 草案的評論，也似乎不是為此目的而製作報告
- 2023 年 1 月 13 日，交通實驗室就交通實驗室研究報告發表了以下聲明：

加州大學洛杉磯分校交通實驗室關於洛杉磯纜車載客量預測的聲明

加州大學洛杉磯分校交通實驗室是一個工程與科技實驗室，致力於交通技術科研與創新。此實驗室對道奇體育場纜車提案的運輸載客量預測為初步估計。若要對纜車的潛在使用情況立下結論，還需展開更多研究。此實驗室對應否實施此計劃保持中立。

Jiaqi Ma

加州大學洛杉磯分校交通實驗室總監
加州大學洛杉磯分校交通研究學院副院長

Metro 聘請 Stantec 對本計劃的交通分析資料進行同行評審，內容涵蓋 EIR 草案第 3.17 節「交通」和附錄 N「交通附錄」。Stantec 是一家在國際上備受尊崇的全球設計與交付公司，提供交通工程與規劃等眾多服務。Stantec 確定本計劃的載客量預測模型、模型輸入資料及資料來源可靠合理、適合用於分析且與 EIR 草案中的載客量預測資料一致。

專題回應 P - 纜車系統噪音模型

- 根據本計劃的設計，並如 EIR 草案第 3.13 節「噪音」和附錄 M「噪音與振動技術報告」所述，在評估噪音影響時使用了奧地利提洛邦和 Stubai Glacier 中與本計劃類似的 3S 纜車系統來驗證 Rossi Article 公式，確保可以適當使用該公式來預測本計劃營運期間的噪音水平

生物資源補充報告

- 本計劃的生物學家對洛杉磯州立歷史公園展開了額外的實地調查
 - 實地調查並未發現任何新的植物或野生動物物種或合適的棲息地
- 最終 EIR 包括一份生物資源補充報告，論述了本計劃的設計特色與輸電線路相比很可能會降低鳥類碰撞的風險
 - 空中纜索沒有屏蔽線，預計會降低碰撞風險
 - 三條空中纜索緊聚在一起，而且纜索比輸電線路粗，因此鳥類會更容易看到
 - 本計劃會加入稱為鬆弛載體的裝置，用於支撐和維持 3S 系統纜索之間的適當分離，能夠使鳥類更容易看到纜索。
 - 車廂窗戶設計為有色和/或部分位置覆蓋乙烯基窗膜，使鳥類在飛行時能夠看到
 - 在運作期間，車廂頻密地沿纜索行駛，可進一步提高纜索的能見度
 - 計劃資助者將制定鳥類碰撞緩解、監察和適應性管理計劃，降低鳥類碰撞的可能性
- 雖然移除樹木可能會略微減少本計劃附近適合築巢鳥類、棲息蝙蝠和其他野生動物的樹木棲息地，但是預計常見的野生動物物種會利用鄰近的棲息地。相對於周邊地區現有的棲息地數量而言，棲息地損失數量較少，預計不會對常見物種的數量造成重大影響
 - 移除 145 棵大樹並栽種 242 棵新樹，足以抵消本計劃會造成的任何實際影響
- 根據 CDFW 的要求，最終 EIR 包含與生物資源相關的其他計劃設計特色

交通擠塞 | 泊車

交通擠塞

- 參議院法案第 743 號實施後，EIR 草案無需依據 CEQA 分析交通擠塞情況。該法案指定採用 VMT 方法來評估 CEQA 項目中交通對環境的影響
- 本計劃的非 CEQA 交通評估發現，在距離本計劃阿拉米達站和唐人街/州立公園站最近的十字路口，交通流量可能會出現局部增加，因為一些乘客會選擇泊車轉乘或乘坐 Uber/Lyft
- 建議本計劃與 Metro 合作，為本計劃的乘客確立運輸合作夥伴，進一步鼓勵乘客乘坐公共交通工具、步行或騎自行車前往本計劃的車站

泊車

- EIR 草案無需依據 CEQA 或交通評估指引 (Transportation Assessment Guidelines，簡稱「TAG」) 分析泊車情況
- 不過，我們仍製作了一份泊車研究報告，為社區和決策者提供額外資訊，說明現有泊車情況和本計劃可能對阿拉米達站和唐人街/州立公園站附近的泊車情況產生的影響
- 如泊車研究報告所建議，計劃資助者將與市政府合作，結合社區利害關係人的實用意見來制定泊車管理計劃
- 市政府將實施任何已確立的道路泊車管理策略。

本計劃的載客量模型建基於廣泛的資料來源和經資料驗證的假設，假定本計劃 67.5% 的乘客會選擇以公共交通工具前往 LAUS 乘坐本計劃系統。本計劃將緩解在比賽和特殊活動日子於道奇體育場內、周圍、附近街道、主要幹道和高速公路的車輛擠塞情況並減少相關溫室氣體排放，提高前往伊利森公園和洛杉磯州立歷史公園的便利程度，以及提供可持續的運輸方式。

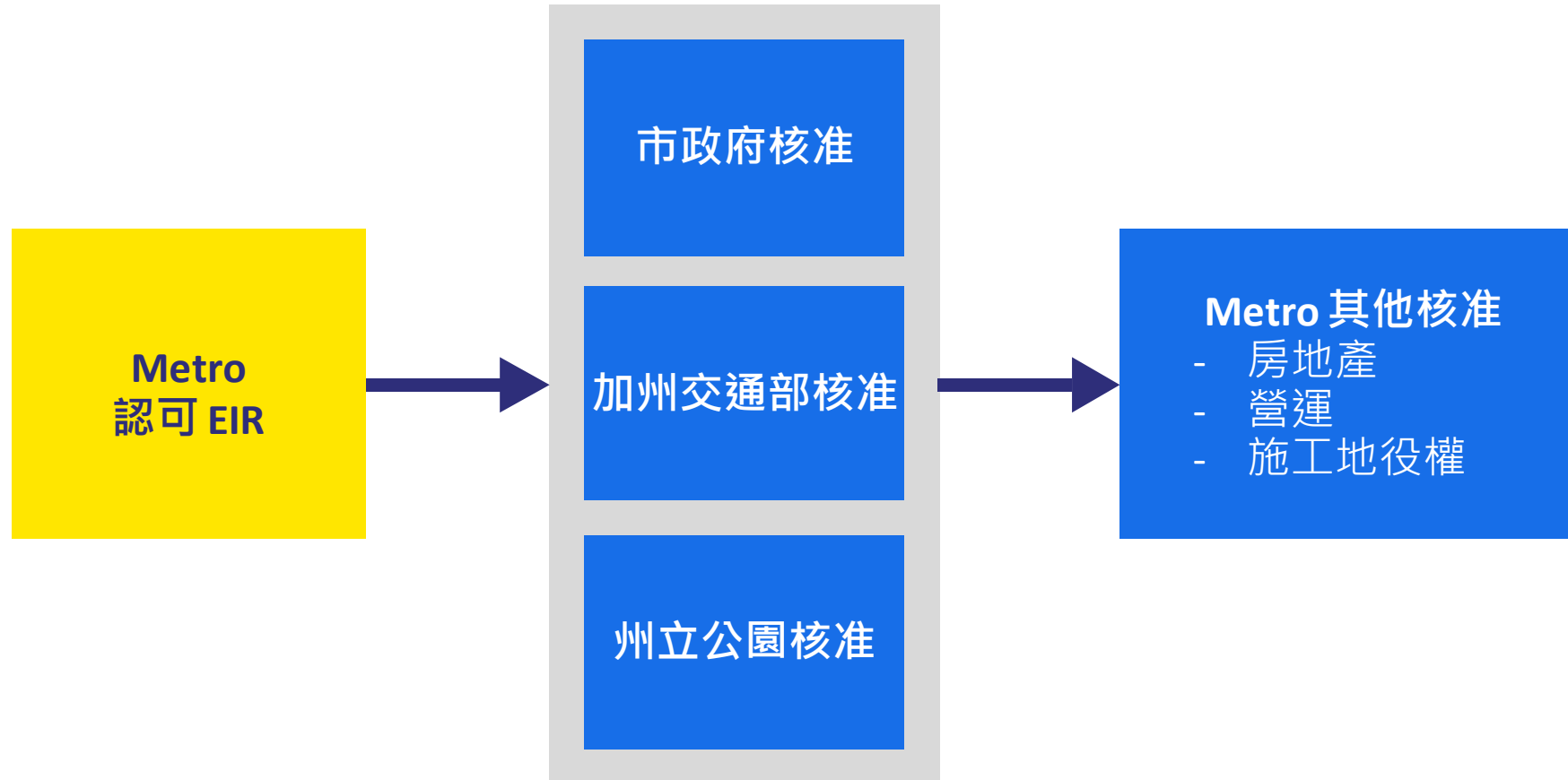


後續步驟與未來參酌公眾意見的機會

後續步驟與未來參酌公眾意見的機會

- Metro 發佈最終 EIR
 - Metro 將於 2023 年 12 月 4 日 (星期一) 發佈最終 EIR
 - 最終 EIR 將於 Metro 的網站 <https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/> 提供
 - 下列圖書館將提供最終 EIR 的影印本：
 - 中央圖書館
 - 唐人街圖書分館
 - Cypress Park 圖書分館
 - Metro 總部 Dorothy Peyton Gray 圖書館
- Metro 董事會會議

Metro 董事會審議最終 EIR 後的額外計劃核准





問答環節

今天！

掌握計劃的最新進展，並就提供最終 EIR 及未來參酌公眾意見的機會提問。

今天
不受理
公眾意見。



問答環節期間：
在 Zoom 的問答視窗中
輸入內容以提交問題。

在 Zoom 聊天視窗
中輸入的通訊內容
不視為正式的公眾
意見。

後續步驟與未來參酌公眾意見的機會

Metro 董事會會議

後續核准程序

- 在 Metro 董事會認可 EIR 後，計劃資助者將著手開始額外酌情權、審查和核准的公開程序，每個程序將包含額外的社區外展和交流活動
 - 洛杉磯市
 - 加州公園與娛樂部
 - 加州交通部

了解更多並查看最終
環境影響報告



metro.net/aerialrapidtransit



謝謝