

Welcome

Bienvenidos

PURPOSE OF MEETING



Present Draft EIR
Key Analyses and
Conclusions



Learn More at
Open House
Stations

TODAY!
Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and ask questions. No public comments will be accepted today.

¡HOY!
Infórmese sobre los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR, y haga preguntas. No se aceptarán comentarios del público hoy.

PROPÓSITO DE LA REUNIÓN



Presentar los Análisis
y Conclusiones
Clave del Borrador del EIR



Aprenda más en
las Estaciones de
Puertas Abiertas

HOW TO COMMENT ON DRAFT EIR

CÓMO HACER COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR:

	Future Public Hearing	<p>Downtown LA/Chinatown Saturday, December 10, 2022, 10:00 am – 12:00 pm Los Angeles Union Station Ticket Concourse 800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012</p> <p>Virtual Meeting via Zoom Tuesday, December 13, 2022, 5:00 – 7:00 pm Go to metro.net/aerialrapidtransit for details</p>
	Email	LAART@metro.net
	Mail	<p>Mr. Cory Zelmer Deputy Executive Officer Metro One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6 Los Angeles, CA 90012</p>
	Phone	213-922-6913

	Futura Audiencia Pública	<p>Centro de Los Ángeles/Chinatown Sábado 10 de Diciembre, 2022, 10:00 a.m. – 12:00 p.m. Explanada para Boletos de la Estación Los Angeles Union Station 800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012</p> <p>Reunión Virtual vía Zoom Martes 13 de Diciembre, 2022, 5:00 p.m. – 7:00 p.m. Visite metro.net/aerialrapidtransit para más detalles</p>
	Email	LAART@metro.net
	Correo postal	<p>Mr. Cory Zelmer Deputy Executive Officer One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6 Los Angeles, CA 90012</p>
	Teléfono	213-922-6913

歡迎辭

欢迎

會議目的



介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論



了解更多關於車站
開放日

今天!
讓我們一同了解
《環境影響報告草案》主要
分析及結論以及提出問題吧。
今天不接受公眾意見。

今天!
了解
环境影响报告草案的重点分析
及总结, 以及进行提问。
今天不接受
公众的意见提交。

会议目的



展示环境影响报告草案
重点分析及总结



在开放日站了解
更多信息

如何評論《環境影響報告草案》



未來的公 開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
星期六, 12月10日, 2022年, 上午10時 - 中午12時
洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N.阿拉米達街, 加利福尼亞州洛杉磯 90012
透過**ZOOM**進行的線上會議
12月13日, 星期二
metro.net/aerialrapidtransit



電郵

LAART@metro.net



郵寄

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
加利福尼亞州洛杉磯 90012



電話

213-922-6913

如何对环境影响报告草案发表意见



未来的公 众听证会

洛杉磯市中心/唐人街
2022年12月10日(周六) 早上10:00 - 下午12:00
洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N. Alameda Street, 洛杉磯市, 加州 90012
ZOOM虚拟会议
2022年12月13日(星期二) 下午5:00 - 下午7:00
访问metro.net/aerialrapidtransit了解详细信息



电子邮件

LAART@metro.net



邮件

Mr. Cory Zelmer
副执行主任
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
洛杉磯市, 加州 90012



电话

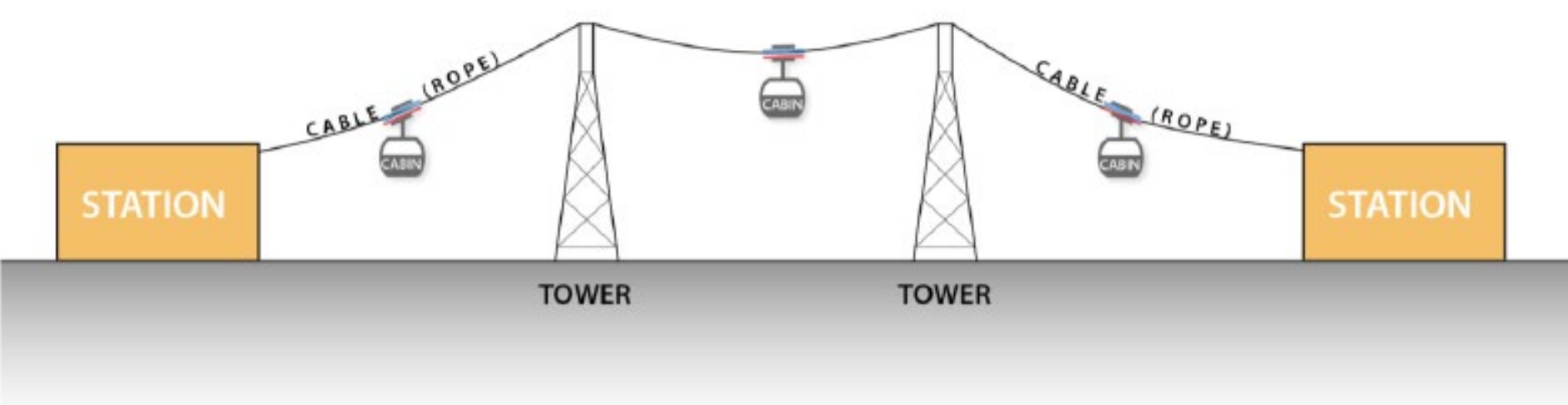
213-922-6913

What is Aerial Rapid Transit

¿Qué es el Transporte Rápido Aéreo?

PRECEDENT FOR AERIAL TRANSIT SYSTEMS

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Aerial rapid transit (ART) is a proven, zero emission, safe, sustainable, high-capacity, and highly efficient form of transportation
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world



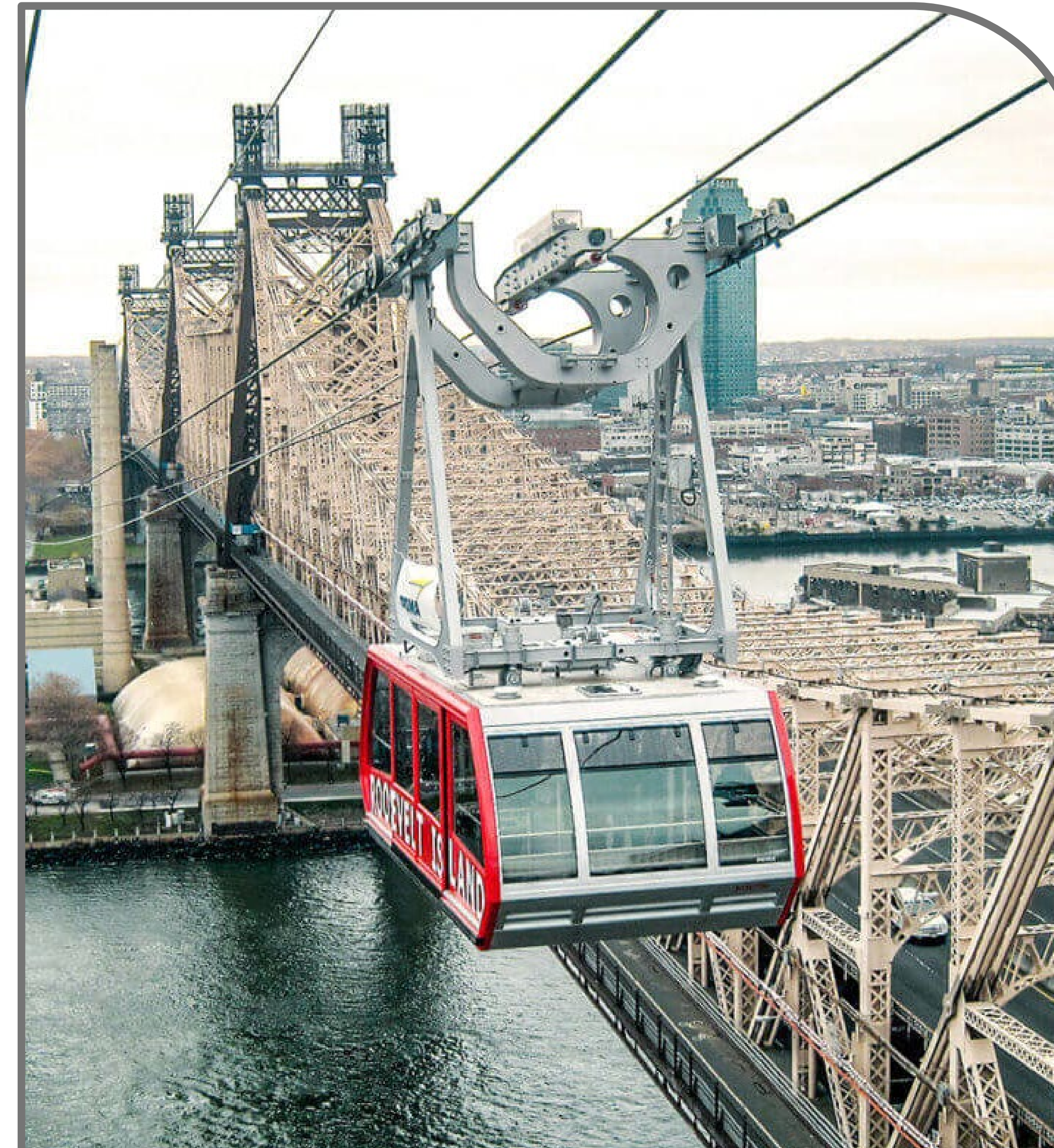
OVERVIEW

- In an aerial transit system, cabins are suspended above grade by cables strung between stations and towers
- The proposed Project would include three passenger stations, a non-passenger junction, and three towers, which support the aerial cables that carry the gondola cabins
- The cabins would allow for sitting or standing; would accommodate wheelchairs, baby strollers, and bicycles; and would be fully ADA accessible
- Each cabin would have a security camera on board with a feed to the control room as well as a "push to talk" button



Portland, Oregon - Reversible Tramway

Portland, Oregon - Tranvía Reversible



Roosevelt Island, New York - Reversible Tramway

Roosevelt Island, New York - Tranvía Reversible



Mexico City, Mexico - Monocable Detachable Gondola

Ciudad de México, México - Gondola Monocable Desprendible

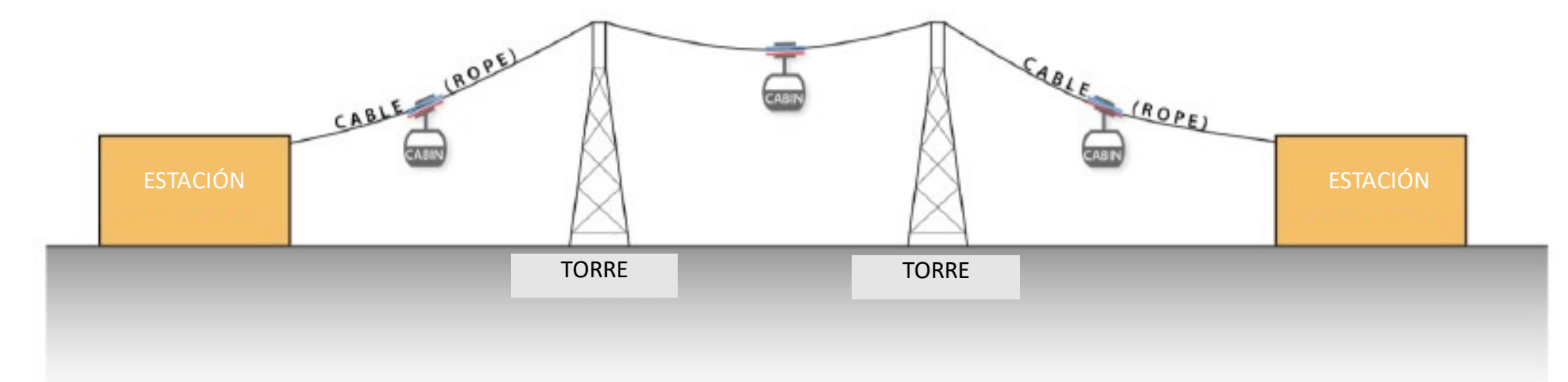


Toulouse, France - 3S

Toulouse, Francia - 3S

PRECEDENTES DE SISTEMAS DE TRANSPORTE AÉREO

- La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años
- El Transporte Rápido Aéreo (ART) es una forma de transporte probada, con cero emisiones, segura, sostenible, de gran capacidad y altamente eficiente.
- Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo



GENERALIDADES

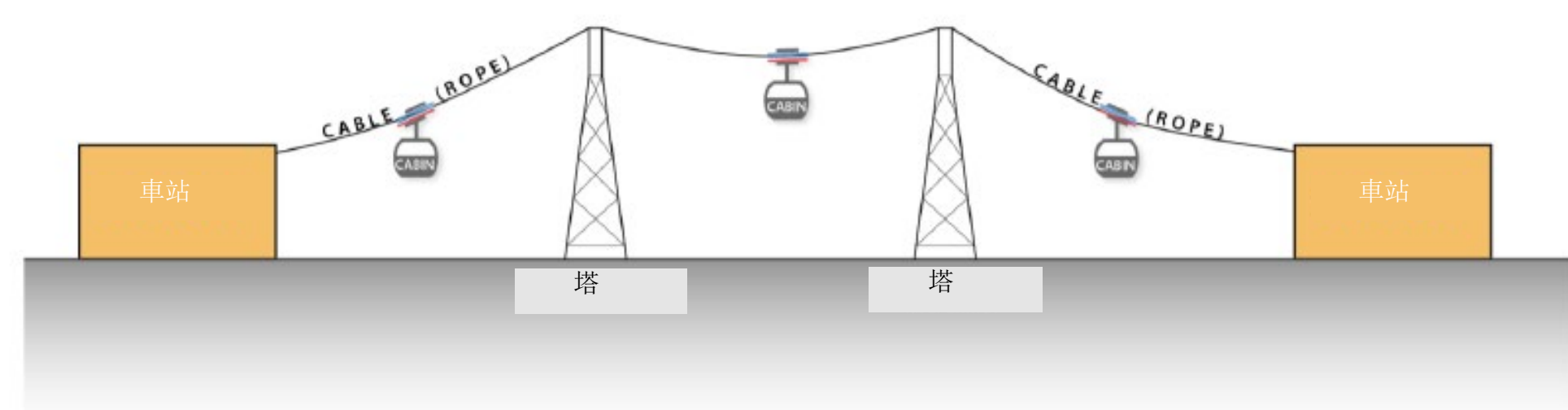
- En un sistema de transporte aéreo como éste, las cabinas se suspenden por encima del nivel del suelo mediante cables extendidos entre las estaciones y las torres
- El proyecto propuesto incluye tres estaciones de pasajeros, una intersección que no es para pasajeros y tres torres para soportar los cables aéreos que transportan las cabinas de las góndolas
- En las cabinas, los pasajeros pueden sentarse o estar de pie; podrían acomodar sillas de ruedas, carreolas para bebé y bicicletas, y serían totalmente accesibles de conformidad con la ADA.
- Cada cabina tendría una cámara de seguridad a bordo con una transmisión a la sala de control, así como un botón para "pulsar para hablar".

甚麼是空中快速纜車系統

什么是空中快捷交通

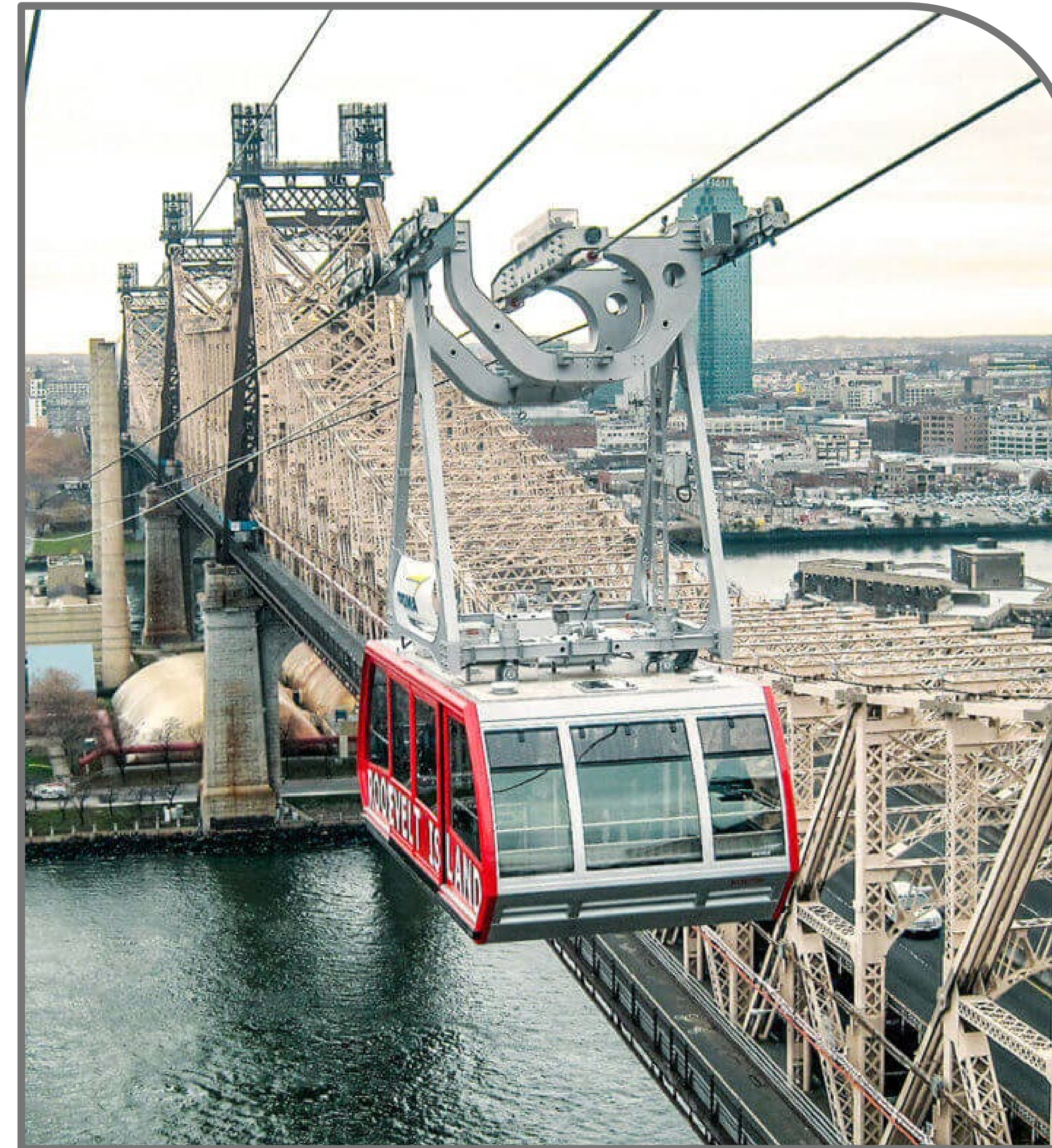
空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- 空中快速纜車系統是經過實證為零排放、安全、環境永續、大容量和高效能的交通運輸模式
- 現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運作



俄勒岡州波特蘭 - 可逆駛電車

俄勒岡州波特蘭 - 往复式索道

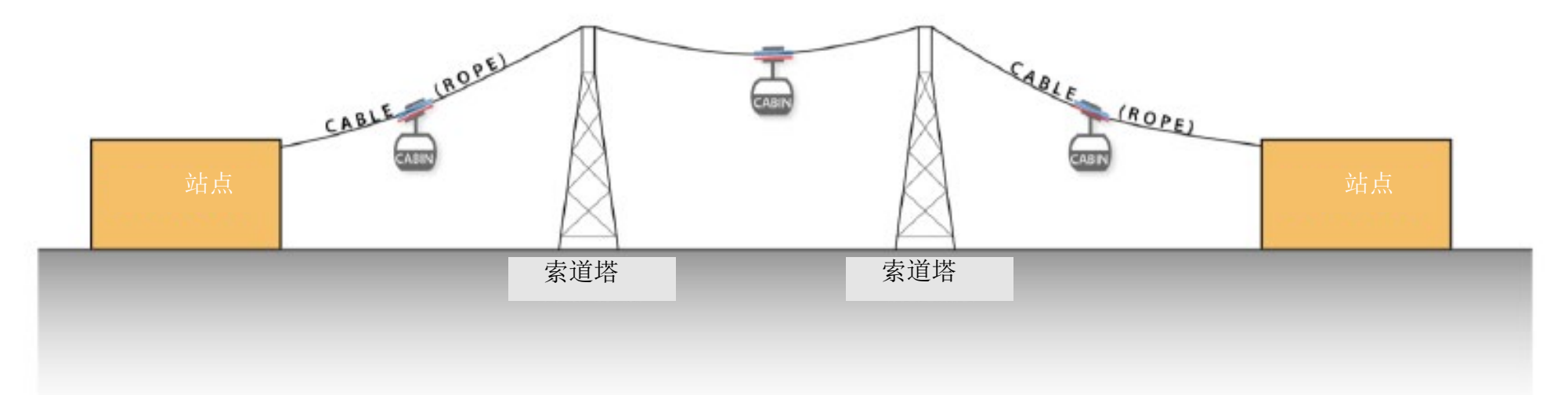


羅斯福島，紐約 - 可逆駛電車

紐約市羅斯福島 - 往复式索道

空中交通系统的先例

- 空中交通技术已经使用了100多年
- 空中快捷交通 (ART) 是一种经验证的零排放、安全、具有环境永续性且高运力的的高效交通形式
- 现代的空中交通系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行



概述

- 空中纜車系統中，車廂以車站與塔之間的電纜懸掛在地面上
- 擬建計畫將包括三個客運站、一個非客運樞紐站和三個支撐塔，這些塔用作支撐空中纜車的電纜
- 乘客可在車廂內站立或坐著；車廂支援輪椅、嬰兒車及單車上落；車廂可讓《美國殘疾人法案》中的殘疾人士使用
- 每卡車廂中設有保安監控鏡頭及「通話」按鈕，二者均連接到控制室



墨西哥墨西哥城 - 可卸除單軌電纜纜車

墨西哥墨西哥城 - 单索可分离式缆车



法國圖盧茲

法国图卢兹 - 3S缆车

概覽

- 在空中交通系统中，车站和索道塔之间的缆线将缆车悬挂在地面上方
- 拟建项目将包括三个客运站、一个非客枢纽站，以及为输送空中缆车的缆线提供支撑的三个索道塔
- 车厢里可以坐或站，也可以放置轮椅、婴儿车和自行车；并提供了符合《美国残疾人法案》(ADA) 的无障碍通道
- 每个车厢里均安装了将信号传输至控制室的安全摄像头，并配有“一键通”按钮

CEQA Process and Timeline

Calendario y Proceso de la CEQA

CEQA OVERVIEW AND TIMELINE | CALENDARIO Y GENERALIDADES DE LA CEQA



Ongoing Community Outreach | Alcance Comunitario Continuo

What is the Purpose of the EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

¿Cuál es el Propósito del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es el de evaluar los potenciales impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

CEQA PROCESS

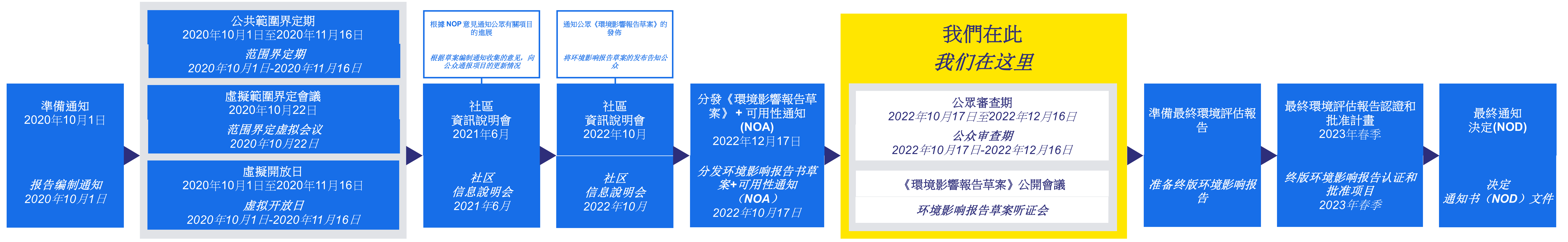
PROCESO DE LA CEQA

Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency	Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público
Informs the public and decision makers	Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones
Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project	Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto
Provides the opportunity to comment on environmental issues	Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales
Two public comment periods: Scoping Period and Draft EIR Public Review	Dos periodos de comentarios del público: Periodo de Alcance Público y Revisión Pública del Borrador del EIR
SB 44 requires 2 Public Meetings during Draft EIR Public Review: Informational Workshop and Public Hearing	SB 44 requiere 2 reuniones públicas durante la Revisión Pública del Borrador del EIR: Taller Informativo y Audiencia Pública

加州環境品質法案(CEQA)程序及時 間線

《加州环境质量法案》 (CEQA) 流程 及时间线

加州環境品質法案(CEQA)概覽及時間線 | 《加州环境质量法案》 (CEQA) 概覽及时间线



持續進行的社區外展 | 持续进行社区外展服务

《環境影響報告草案》的目的是甚麼？
 《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提供緩解措施

环境影响报告的目的是什么？
 环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在必要时采取缓解措施。

加州環境品質法案(CEQA)程序

- 要求公共機構承擔、資助或需要批准的所有計畫
- 通知公眾和決策者
- 披露擬建計畫會產生的潛在環境影響
- 提供對環境問題發表評論的機會
- 兩個公眾意見諮詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2) 《環境影響報告草案》公眾審查
- SB 44 需要在《環境影響報告草案》公開評論期間召開兩次公開會議：資訊說明會與公眾聽證會

《加州环境质量法案》 (CEQA) 流程

- 所有由公共机构承办、资助或须由公共机构批准的项目概须
- 告知公众和决策者
- 披露拟建项目可能造成的环境影响
- 提供对环境问题发表意见的机会
- 两个公众评议期：公众范围界定期以及报告草案公众审查期
- SB 44 号法案要求在环境影响报告草案的公众审查期间举行两次公众会议：信息说明会与公众听证会

Summary of Impacts

Topic	No Impact	Less Than Significant	Less Than Significant with Mitigation	Significant and Unavoidable
Aesthetics	<ul style="list-style-type: none"> Scenic Resources (Construction and Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Scenic Vista (Construction and Operations) Visual Character (Construction and Operations) Light and Glare (Construction and Operations) 		
Agriculture and Forestry	<ul style="list-style-type: none"> Conversion of Farmland Conflict with Forest Land Zoning Loss of Forest Land Agricultural Use 	<ul style="list-style-type: none"> Agricultural Zoning and Williamson Act 		
Air Quality		<ul style="list-style-type: none"> Air Quality Plans (s/b Standards) Increase Air Pollutants Sensitive Receptors Other Emissions 		
Biological Resources	<ul style="list-style-type: none"> Riparian Habitat Protected Wetlands Biological Plans or Policies (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Habitat Modifications (Operations) Biological Plans or Policies (Construction) Interfere with Species Movement (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Habitat Modifications (Construction) Interfere with Species Movement (Construction) 	
Cultural Resources	<ul style="list-style-type: none"> Archaeological Resource (Operations) Disturb Human Remains (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Historical Resource (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Historical Resource (Construction) Archaeological Resource (Construction) Disturb Human Remains (Construction) 	
Energy		<ul style="list-style-type: none"> Wasteful, Inefficient or Unnecessary Consumption (Construction and Operations) State or Local Energy Plans (Construction and Operations) 		
Geology and Soils	<ul style="list-style-type: none"> Support Wastewater Systems (Construction and Operations) Destroy Unique Paleontological or Geologic Features (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides (Operations) Soil Erosion/Loss of Topsoil (Construction and Operations) Unstable Geologic Unit or Soil (Operations) Expansive soil (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides (Construction) Destroy Unique Paleontological or Geologic Features (Construction) Unstable Geologic Unit or Soil (Construction) Expansive soil (Construction) 	
Greenhouse Gas Emissions (GHGs)		<ul style="list-style-type: none"> Generate GHGs (Construction and Operations) GHG Reduction Plans or Policies (Construction and Operations) 		
Hazards and Hazardous Materials	<ul style="list-style-type: none"> Hazardous Sites (Operations) Airport Land Use Plan (Construction and Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Hazard to Public or Environment (Operations) Emergency and Evacuation Plans (Construction and Operations) Hazards Near Schools (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Hazardous Sites (Construction) Hazard to Public or Environment (Construction) Hazards Near Schools (Construction) 	
Hydrology and Water Quality	<ul style="list-style-type: none"> Decrease Groundwater Supply (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Decrease Groundwater Supply (Construction) Water Quality Standards or Plans (Construction and Operations) Alter Drainage (Construction and Operations) Flood, Tsunami or Seiche (Construction and Operations) Conflict with Plans (Construction and Operations) 		

Topic	No Impact	Less Than Significant	Less Than Significant with Mitigation	Significant and Unavoidable
Land Use and Planning	<ul style="list-style-type: none"> Physically Divide Community (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Physically Divide Community (Construction) 	<ul style="list-style-type: none"> Conflict with Land Use Plans or Policies (Construction and Operations) 	
Mineral Resources	<ul style="list-style-type: none"> Loss of Available Mineral Resources (Construction and Operations) 			
Noise	<ul style="list-style-type: none"> Expose Public Near Airport (Construction and Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Generation or Increase in Ambient Noise Levels (Operations) Generation of Excessive Vibration or Noise Levels (Operations) 		<ul style="list-style-type: none"> Generation or Increase in Ambient Noise Levels (Construction) Generation of Excessive Vibration or Noise Levels (Construction)
Population and Housing		<ul style="list-style-type: none"> Induce Unplanned Population Growth (Construction and Operations) Displace People or Housing (Construction and Operations) 		
Public Services		<ul style="list-style-type: none"> Need for New or Altered Fire, Police, Schools, or other Public Services (Operations) Service Ratios and Response Times (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Need for New or Altered Fire, Police, Schools, or other Public Services (Construction) Service Ratios and Response Times (Construction) 	
Parks and Recreation		<ul style="list-style-type: none"> Deterioration of a Public Facility (Construction and Operations) Expansion of Recreational Facilities (Construction and Operations) Service Ratios and Performance Objectives (Construction and Operations) 		
Transportation	<ul style="list-style-type: none"> Vehicle Miles Traveled (VMT) (Construction and Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Conflict with Plan or Policies (Construction and Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Increase Hazards through Design (Construction and Operations) 	
Tribal Cultural Resources	<ul style="list-style-type: none"> Change to Tribal Cultural Resource (Operations) 		<ul style="list-style-type: none"> Change to Tribal Cultural Resource (Construction) 	
Utilities and Service Systems		<ul style="list-style-type: none"> Sufficient Water Supplies (Construction and Operations) Demand and Capacity on Wastewater Systems (Construction and Operations) Solid Waste Goals (Operations) Relocation or Construction of Utilities (Operations) 	<ul style="list-style-type: none"> Solid Waste Goals (Construction) Relocation or Construction of Utilities (Construction) 	
Wildfire		<ul style="list-style-type: none"> Impair Emergency or Evacuation Plans (Construction and Operations) Exacerbate Wildfire Risks (Construction and Operations) Installation/Maintenance of Infrastructure (Construction and Operations) Expose People or Structures to Wildfire Risks (Construction and Operations) 		

Resumen de los Impactos

Tema	Sin impacto	Menos que significativo	Menos que significativo con mitigación	Significativo e Inevitable
Estética	<ul style="list-style-type: none"> Recursos Escénicos (Construcción y Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Vista Escénica (Construcción y Operaciones) Carácter Visual (Construcción y Operaciones) Luz y Deslumbramiento (Construcción y Operaciones) 		
Agricultura y Silvicultura	<ul style="list-style-type: none"> Conversión de Tierras Agrícolas Conflicto con la Zonificación de Tierras Forestales Pérdida de Tierras Forestales Uso Agrícola 	<ul style="list-style-type: none"> Zonificación Agrícola y Ley Williamson 		
Calidad del Aire		<ul style="list-style-type: none"> Calidad del Aire Planes (s/b Normas) Aumento de los Contaminantes del Aire Receptores Sensibles Otras Emisiones 		
Recursos Biológicos	<ul style="list-style-type: none"> Hábitat Ribereño Humedales Protegidos Políticas o Planes Biológicos (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Modificaciones del Hábitat (Operaciones) Políticas o Planes Biológicos (Construcción) Interferencia en el Movimiento de las Especies (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Modificaciones del Hábitat (Construcción) Interferencia en el Movimiento de las Especies (Construcción) 	
Recursos Culturales	<ul style="list-style-type: none"> Recursos Arqueológicos (Operaciones) Alteración de Restos Humanos (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Recurso Histórico (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Recurso Histórico (Construcción) Recurso Arqueológico (Construcción) Alteración de Restos Humanos (Construcción) 	
Energía		<ul style="list-style-type: none"> Consumo Innecesario, Ineficaz o Derrochador (Construcción y Operaciones) Planes Energéticos Estatales o Locales (Construcción y Operaciones) 		
Geología y Suelos	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a los Sistemas de Aguas Residuales (Construcción y Operaciones) Destrucción de Características Paleontológicas o Geológicas Únicas (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Efectos Adversos: Terremotos, Sacudidas Sísmicas del Terreno, Licuefacción o Deslizamientos de Tierra (Operaciones) Erosión del Suelo/Pérdida De La Capa Superior (Construcción y Operaciones) Suelo o Unidad Geológica o Suelo Inestable (Operaciones) Suelo Expansivo (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Efectos Adversos: Terremotos, sacudidas sísmicas del suelo, licuefacción o deslizamientos de tierra (Construcción) Destrucción de Características Geológicas o Paleontológicas Únicas (Construcción) Suelo o Unidad Geológica Inestable (Construcción) Suelo Expansivo (Construcción) 	
Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)		<ul style="list-style-type: none"> Generación de GEI (Construcción y Operaciones) Políticas o Planes de Reducción de GEI (Construcción y Operaciones) 		
Peligros y Materiales Peligrosos	<ul style="list-style-type: none"> Sitios Peligrosos (Operaciones) Plan de Uso de Suelo del Aeropuerto (Construcción y Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Peligro para el Público o el Medio Ambiente (Operaciones) Planes de Emergencia y Evacuación (Construcción y Operaciones) Peligros cerca de Escuelas (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Sitios Peligrosos (Construcción) Peligros para el Público o el Medio Ambiente (Construcción) Peligros cerca de Escuelas (Construcción) 	
Hidrología y Calidad del Agua	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del Suministro de Agua Subterránea (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del Suministro de Agua Subterránea (Construcción) Planes o Normas de Calidad del Agua (Construcción y Operaciones) Alteración del Drenaje (Construcción y Operaciones) Inundación, Tsunami u Oscilaciones de Agua (Construcción y Operaciones) Conflicto con Planes (Construcción y Operaciones) 		

Tema	Sin impacto	Menos que significativo	Menos que significativo con mitigación	Significativo e Inevitable
Planificación y Uso de la Tierra	<ul style="list-style-type: none"> División Física de la Comunidad (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> División Física de la Comunidad (Construcción) 	<ul style="list-style-type: none"> Conflicto con Políticas o Planes de Uso de la Tierra (Construcción y Operaciones) 	
Recursos Minerales	<ul style="list-style-type: none"> Pérdida de Recursos Minerales Disponibles (Construcción y Operaciones) 			
Ruido	<ul style="list-style-type: none"> Exposición al Público cerca del Aeropuerto (Construcción y Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Generación o Aumento de los Niveles de Ruido Ambiental (Operaciones) Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido (Operaciones) 		<ul style="list-style-type: none"> Generación o Aumento de los Niveles de Ruido Ambiental (Construcción) Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido (Construcción)
Población y Vivienda		<ul style="list-style-type: none"> Inducir un Crecimiento Demográfico No Planificado (Construcción y Operaciones) Desplazamiento de Personas Viviendas (Construcción y Operaciones) 		
Servicios Públicos		<ul style="list-style-type: none"> Necesidad de Servicios de Bomberos, Policía, Escuelas u Otros Servicios Públicos que Sean Nuevos o Modificados (Operaciones) Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Necesidad de Servicios de Bomberos, Policía, Escuelas u Otros Servicios Públicos que Sean Nuevos o Modificados (Construcción) Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta (Construcción) 	
Parques y Recreación		<ul style="list-style-type: none"> Deterioro de una Instalación Pública (Construcción y Operaciones) Ampliación de las Instalaciones Recreativas (Construcción y Operaciones) Tasas de Servicio y Objetivos de Rendimiento (Construcción y Operaciones) 		
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Millas Viajadas en Vehículos (VMT) (Construcción y Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Conflicto con Planes o Políticas (Construcción y Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos que Aumentan a Través del Diseño (Construcción y Operaciones) 	
Recursos Culturales Tribales	<ul style="list-style-type: none"> Cambio a los Recursos Culturales Tribales (Operaciones) 		<ul style="list-style-type: none"> Cambio a los Recursos Culturales Tribales (Construcción) 	
Sistemas de Servicios y Servicios Públicos		<ul style="list-style-type: none"> Suministro de Agua Suficiente (Construcción y Operaciones) Demanda y Capacidad de los Sistemas de Aguas Residuales (Construcción y Operaciones) Objetivos en Materia de Residuos Sólidos (Operaciones) Reubicación o Construcción de Servicios Públicos (Operaciones) 	<ul style="list-style-type: none"> Objetivos en Materia de Residuos Sólidos (Construcción) Reubicación o Construcción de Servicios Públicos (Construcción) 	
Incendios Forestales		<ul style="list-style-type: none"> Dificultar los Planes de Emergencia o Evacuación (Construcción y Operaciones) Exacerbar los Riesgos de Incendios Forestales (Construcción y Operaciones) Instalación/Mantenimiento de Infraestructura (Construcción y Operaciones) Exponer a Personas o Estructuras a Riesgos de Incendios Forestales (Construcción y Operaciones) 		

影響總結

主題	沒有影響。	影響不大。	經緩解後影響不大。	嚴重且不能避免。
美學	<ul style="list-style-type: none"> 景觀資源 (工程與營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 優美景觀 (工程與營運) 視覺特徵 (工程與營運) 光線與強光 (工程與營運) 		
農林資源	<ul style="list-style-type: none"> 耕地轉用 與林地劃區衝突 喪失林地 農業用途 	<ul style="list-style-type: none"> 農業區劃及威廉姆森法案 		
空氣質量		<ul style="list-style-type: none"> 空氣質量計劃 (s/b 級別) 增加空氣污染物 敏感受體 其他排放物 		
生物資源	<ul style="list-style-type: none"> 河岸棲息地 受保育濕地 生物計劃或政策 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 改變棲息地 (營運) 生物計劃或政策 (工程) 干擾物種移動 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 改變棲息地 (工程) 干擾物種移動 (營運) 	
文化資源	<ul style="list-style-type: none"> 考古資源 (營運) 干擾人類遺骸 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 歷史資源 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 歷史資源 (工程) 考古資源 (工程) 干擾人類遺骸 (工程) 	
能源		<ul style="list-style-type: none"> 浪費、低效或不必要的用途 (工程與營運) 州或地方能源計劃 (工程與營運) 		
地質和土壤	<ul style="list-style-type: none"> 污水支援系統 (工程與營運) 破壞獨特的古生物或地質特徵 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或山泥傾瀉 (營運) 土壤侵蝕/表土流失 (工程與營運) 不穩定的地質單元或土壤 (營運) 膨脹土壤 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或山泥傾瀉 (營運) 破壞獨特的古生物或地質特徵 (營運) 不穩定的地質單元或土壤 (營運) 膨脹土壤 (營運) 	
溫室氣體排放		<ul style="list-style-type: none"> 產生溫室氣體 (工程與營運) 溫室氣體減排計劃或政策 (工程與營運) 		
危害和有害物質	<ul style="list-style-type: none"> 有害工地 (營運) 機場土地運用 (工程與營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 對公眾及環境有害 (營運) 應急及疏散計劃 (工程與營運) 學校附近的災害 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 有害工地 (工程) 對公眾及環境有害 (工程) 學校附近的災害 (工程) 	
水文和水質	<ul style="list-style-type: none"> 減少地下水供應 (營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 減少地下水供應 (工程) 水質標準或計劃 (工程與營運) 改變排水 (工程與營運) 水浸、海嘯或塞切 (工程與營運) 與計劃衝突 (工程與營運) 		

主題	沒有影響。	影響不大。	經緩解後影響不大。	嚴重且不能避免。
土地利用和規劃	<ul style="list-style-type: none"> 物理上劃分社區 	<ul style="list-style-type: none"> 工程 (物理劃分社區) : 	<ul style="list-style-type: none"> 與土地使用計劃或政策衝突 (工程和營運) 	
礦物資源	<ul style="list-style-type: none"> 損失可用礦物資源 (工程和營運) 			
噪音	<ul style="list-style-type: none"> 公眾暴露於機場附近 (工程和營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 產生或增加噪音水平 (營運) 產生過度震動或噪音水平 (營運) 		<ul style="list-style-type: none"> 產生或增加噪音水平 (工程) 產生過度震動或噪音水平 (工程)
人口和住屋		<ul style="list-style-type: none"> 導致計劃以外的人口增長 (建設和營運) 流浪者或住屋 (建設和營運) 		
公共服務		<ul style="list-style-type: none"> 需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務 服務比率和響應時間 	<ul style="list-style-type: none"> 需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務 服務比率和響應時間(工程) 	
公園和康樂設施		<ul style="list-style-type: none"> 公共設施老化 (工程和營運) 擴建康樂設施 (工程和營運) 服務比率和績效目標 (工程和營運) 		
交通運輸	<ul style="list-style-type: none"> 車輛行駛里程 (VMT) (工程和營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 與計劃或政策衝突 (工程與營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 設計令危險增加 (工程與營運) 	
部落文化資源	<ul style="list-style-type: none"> 改變部落文化資源(營運) 		<ul style="list-style-type: none"> 改變部落文化資源(工程) 	
公用事業和服務系統		<ul style="list-style-type: none"> 充足供水 (工程與營運) 污水系統的需求與容量 (工程與營運) 固體廢物目標(營運) 公用事業搬遷或建設(營運) 	<ul style="list-style-type: none"> 固體廢物目標(工程) 公用事業搬遷或建設(工程) 	
野火		<ul style="list-style-type: none"> 應急及疏散計劃 (工程與營運) 加劇野火風險 (工程與營運) 安裝/維護基礎設施 (工程與營運) 公眾或結構暴露於野火風險之中 (工程與營運) 		

影响总结

主题	无影响	影响不重大	采取缓解措施后无重大影响	有重大影响且不可避免
美学	<ul style="list-style-type: none"> 风景资源（施工与运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 自然风光（施工与运营） 视觉特点（施工与运营） 光线与眩光（施工与运营） 		
农林资源	<ul style="list-style-type: none"> 农田转换 与林地分区冲突 林地损失 农业用途 	<ul style="list-style-type: none"> 农业分区与威廉姆森法案 		
空气质量		<ul style="list-style-type: none"> 空气质量规划（s/b标准） 空气污染物增多 敏感受体 其它排放 		
生物资源	<ul style="list-style-type: none"> 河边栖息地 受保护的湿地 生物计划或政策（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 栖息地改造（运营） 生物计划或政策（施工） 干扰物种移动（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 栖息地改造（施工） 干扰物种移动（施工） 	
文化资源	<ul style="list-style-type: none"> 考古资源（运营） 扰乱人类遗迹（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 历史资源（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 历史资源（施工） 考古资源（施工） 扰乱人类遗迹（施工） 	
能源		<ul style="list-style-type: none"> 浪费、低效或不必要的消费（施工与运营） 国家和地方能源计划（施工与运营） 		
地质和土壤	<ul style="list-style-type: none"> 支持污水处理系统（施工与运营） 破坏独特的古生物特征或地质特征（施工） 	<ul style="list-style-type: none"> 不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡（运营） 土壤侵蚀/表土流失（施工和运营） 不稳定的地质单元和土壤（运营） 膨胀性土壤（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡（施工） 破坏独特的古生物特征或地质特征（施工） 不稳定的地质单元和土壤（运营） 膨胀性土壤（施工） 	
温室气体排放		<ul style="list-style-type: none"> 产生温室气体（施工与运营） 温室气体减排计划或政策（施工与运营） 		
危害及危险物品	<ul style="list-style-type: none"> 危险场所（运营） 机场土地使用计划（施工与运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 对公众或环境的危害（运营） 应急和疏散计划（施工与运营） 学校附近的危险（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 危险场所（施工） 对公众或环境的危害（施工） 学校附近的危险（施工） 	
水文水质	<ul style="list-style-type: none"> 减少地下水供应（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 减少地下水供应（施工） 水质标准或计划（施工与运营） 改变排水方式（施工与运营） 洪水、海啸或假潮（施工与运营） 与计划冲突（施工与运营） 		

主题	无影响	影响不重大	采取缓解措施后无重大影响	有重大影响且不可避免
土地使用与规划	<ul style="list-style-type: none"> 物理分隔社区（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 物理分隔社区（施工） 	<ul style="list-style-type: none"> 与土地使用规划或政策相冲突（施工与运营） 	
矿产资源	<ul style="list-style-type: none"> 可利用矿产资源的损失（施工与运营） 			
噪音	<ul style="list-style-type: none"> 机场附近的公开暴露（施工与运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 产生或增加环境噪音水平（运营） 产生超标的振动或噪音水平（运营） 		<ul style="list-style-type: none"> 产生或增加环境噪音水平（施工） 产生超标的振动或噪音水平（施工）
人口与住房		<ul style="list-style-type: none"> 导致计划外的人口增长（施工与运营） 迁移人口或住房（施工与运营） 		
公共服务		<ul style="list-style-type: none"> 需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施（运营） 服务比率和响应时间（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施（施工） 服务比率和响应时间（施工） 	
公园与休闲局		<ul style="list-style-type: none"> 一项公共设施的损坏（施工与运营） 扩建休闲设施（施工与运营） 服务比率和绩效目标（施工与运营） 		
交通运输	<ul style="list-style-type: none"> 行车里程（VMT）（施工与运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 与规划或政策相冲突（施工与运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 设计导致危险性增加（施工与运营） 	
部落文化资源	<ul style="list-style-type: none"> 对部落文化资源的改变（运营） 		<ul style="list-style-type: none"> 对部落文化资源的改变（施工） 	
公用事业和服务系统		<ul style="list-style-type: none"> 充足供水（施工与运营） 污水处理系统的需求及容量（施工与运营） 固体废弃物目标（运营） 搬迁或建造公用事业设施（运营） 	<ul style="list-style-type: none"> 固体废弃物目标（施工） 搬迁或建造公用事业设施（施工） 	
野火		<ul style="list-style-type: none"> 损害应急或疏散计划（施工与运营） 加剧野火风险（施工与运营） 基础设施的安装/维护（施工与运营） 使人们或建筑物面临野火风险（施工与运营） 		

Project Description

Descripción del Proyecto

PROJECT LOCATION AND ALIGNMENT

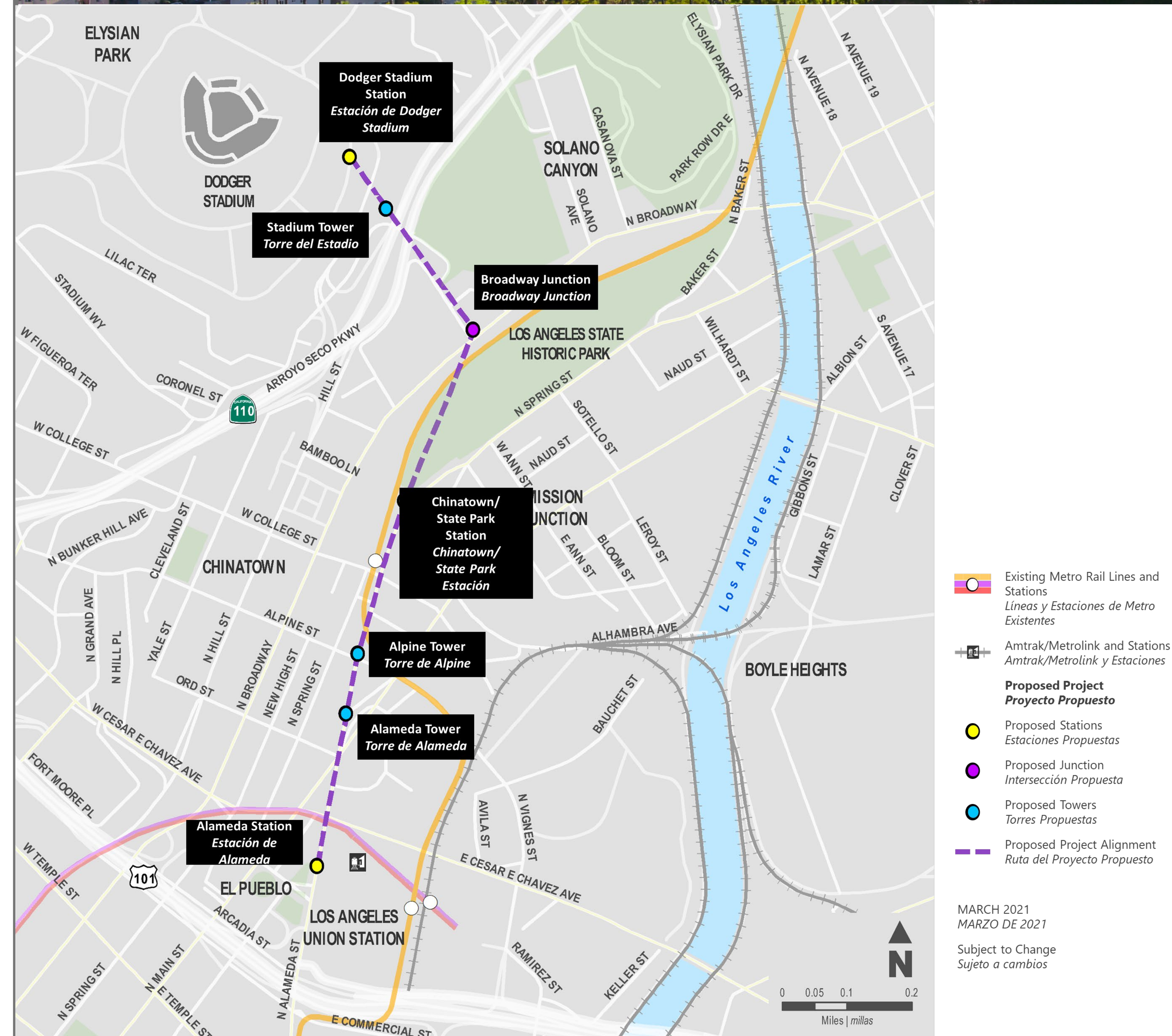
- The Project would commence adjacent to Union Station and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses

PURPOSE AND NEED

- Provide a direct transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the regional transit system at LAUS
- Provide a mobility hub at the Chinatown/State Park Station
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality

PROJECT OVERVIEW

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
- Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways



Project location and alignment Ruta y ubicación del proyecto

RUTA Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

- El proyecto comenzaría junto a Union Station y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del Los Angeles State Historic Park.
- La ruta propuesta del proyecto maximiza la ruta a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros

PROPÓSITO Y NECESIDAD

- Proporcionar una conexión de transporte directa desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas
- Conectar las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad en la región proporcionando una conexión diaria de transporte rápido aéreo de alta capacidad entre el sistema de tránsito regional en LAUS
- Proporcionar un centro de movilidad en la Estación de Chinatown/State Park
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire

GENERALIDADES DEL PROYECTO

- Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas de 1.2 millas (1.9 km)
- El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos
- Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección
- Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles
- Da acceso al Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park
- Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, el cual reduciría las emisiones de GEI al reducir los desplazamientos de vehículos en el Dodger Stadium y sus alrededores, así como en las calles de los barrios, las vías arteriales y las autopistas cercanas

計畫介紹:

项目描述

計畫位置和路線

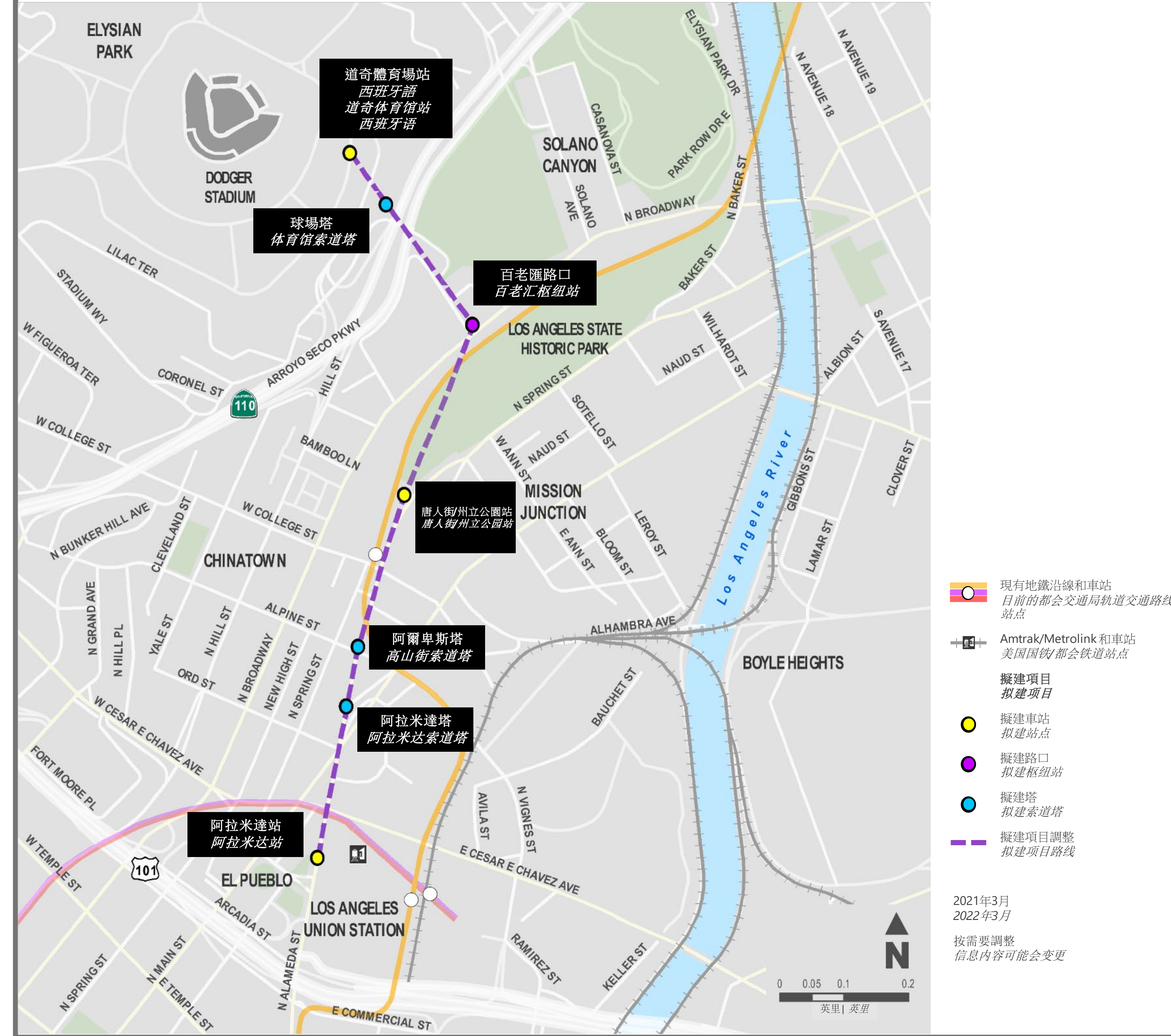
- 該計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城附近開始，並在道奇體育場結束，在洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設有一個中轉站
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，同時也考慮現有和未來的鄰近土地用途

目的及需要

- 透過空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park) 和索拉諾峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 透過在洛杉磯聯合車站 (LAUS) 的區域交通系統，每日提供高容量的空中快速交通，從而提高該地區的流動性和可達性
- 為唐人街/州立公園站提供交通樞紐
- 空中快速纜車系統提供一個可持續的交通方式，系統採用零排放電力和備用電池，以減少溫室氣體排放並改善空氣質量

計畫目概述

- 透過 1.2 公里的空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
- 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行程時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 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
- 透過中間的唐人街/州立公園站提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 零排放、環保的空中快速纜車，由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主幹道和高速公路上的車輛出行，將減少溫室氣體排放



計畫位置和路線

项目位置和路线

项目位置和路线

- 本项目将以洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城(El Pueblo)附近為起點，以道奇體育館為終點，還有一個中間站位於洛杉磯州立歷史公園最南門入口處
- 擬建的项目路線尽可能沿着公共通行權（ROW）和公有財產，并尽可能減少使用在私人財產上空的空中權利，同时考慮到現有和未來的鄰近土地用途

目的和需求

- 通过空中缆车系统提供从洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育館的直接交通連接
- 连接包括唐人街、Mission Junction 社区、洛杉磯州立歷史公園、伊利森公園、回音 (Echo) 公園和索拉諾 (Solano) 峽谷的周边社区与聯合車站的區域交通系統
- 通过在洛杉磯聯合車站的區域交通系統之間提供日常的高运力空中快捷交通連接，改善該地區的流動性和可及性
- 在唐人街/州立公園站提供交通轉換點
- 通过空中快捷交通系統，使用零排放的電力和蓄電池，提供具有可持續性的交通方式，以減少溫室氣體排放及改善空氣質量

项目概况

- 通过延续1.2英里的空中缆车系统，提供从洛杉磯聯合車站到道奇體育館物業的永久性交通連接
- 从洛杉磯聯合車站到道奇體育館的行程約為7分鐘
- 运力為每個方向每小時約5,000人次
- 擬建項目將每天運作，為現有居民、上班族、公園使用者和洛杉磯的訪客提供服務
- 可通過中間的唐人街/州立公園站，前往洛杉磯州立歷史公園和周边社區
- 零排放、環保的快捷交通系統，由於減少了道奇體育館內和周圍以及附近街道、主要幹道和高速公路上的車輛出行，所以將減少溫室氣體排放

Project Description – Stations

Descripción del Proyecto – Estaciones

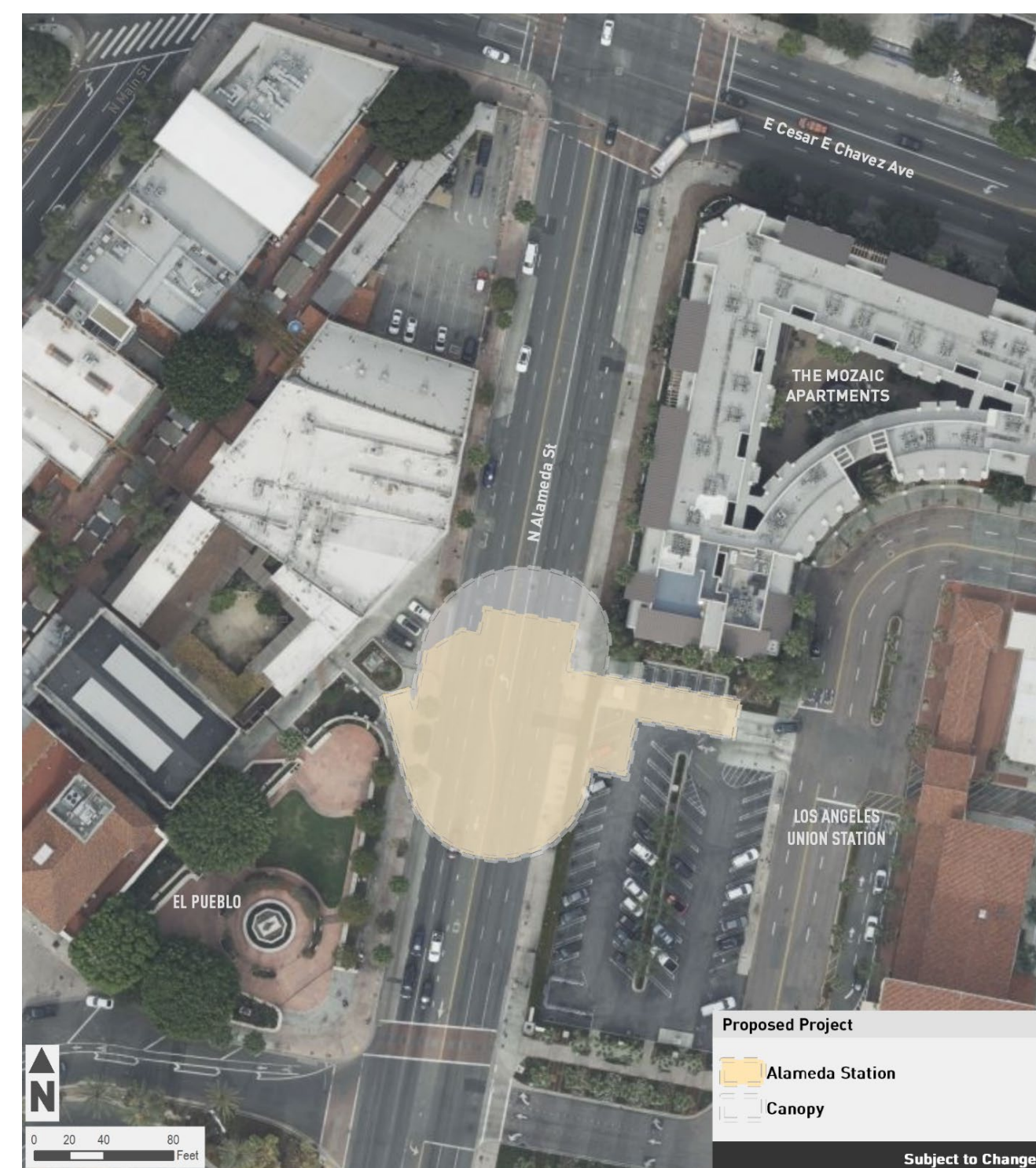


ALAMEDA STATION

- On Alameda Street adjacent to the planned LAUS Forecourt and Placita de Dolores between Los Angeles Street and Cesar Chavez Avenue
- Station would be approximately 173 feet long, 109 feet wide, and 78 feet high at its tallest point
- Passenger loading platform would be approximately 31 feet above Alameda Street
- Vertical circulation would be introduced on the north of the Placita de Dolores in a proposed new pedestrian plaza at El Pueblo and on the east from the planned LAUS Forecourt

ESTACIÓN ALAMEDA

- *En Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue*
- *Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (52 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto.*
- *El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 31 pies (9.5 m) sobre la calle Alameda Street*
- *La circulación vertical se introduciría al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo y en el este desde la zona prevista de la explanada de LAUS*



CHINATOWN/STATE PARK STATION

- Adjacent to Spring Street in the southernmost portion of the Los Angeles State Historic Park
- Southern portion would be located on City ROW, with northern portion integrated into the southern boundary of the Los Angeles State Historic Park
- Station would be approximately 200 feet long, 80 feet wide, and 98 feet tall at its tallest point
- Passenger boarding platform approximately 50 feet above-grade
- Access to the boarding platform would be from the mezzanine via elevators and stairs
- Would include the installation of landscaping and hardscaping, including integration of the granite pavers

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK

- *Adyacente a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.*
- *La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, con la parte norte integrada al límite sur del Los Angeles State Historic Park.*
- *La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.*
- *El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo*
- *El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el entresuelo, mediante ascensores y escaleras*
- *Incluiría la creación de jardines e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito*



DODGER STADIUM STATION

- Southeast portion of the Dodger Stadium property near the Downtown Gate
- Station would be approximately 194 feet long, 80 feet wide, and 74 feet high at its tallest point
- Cabins at this station would arrive and depart from an at-grade boarding platform, with the passenger queuing area also at-grade
- Would include a subterranean area below the platform for storage and maintenance of cabins, as well as staff break rooms, lockers, and parts storage areas
 - Cabins would be returned to and stored at Dodger Stadium Station when the system is not in use (after hours)
- Restrooms for passenger use would be located at the station
- Dodger Stadium Station would also include a pedestrian connection to Dodger Stadium, including hardscape and landscape improvements and potential seating

ESTACIÓN DODGER STADIUM

- *Parte sureste de la propiedad del Dodger Stadium, cerca de la entrada Downtown Gate*
- *La estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto*
- *Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de cola de pasajeros también a nivel*
- *Incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos*
 - *Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación Dodger Stadium y ahí se almacenarían (en las horas en las que no operarían)*
- *Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación*
- *La Estación Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos*



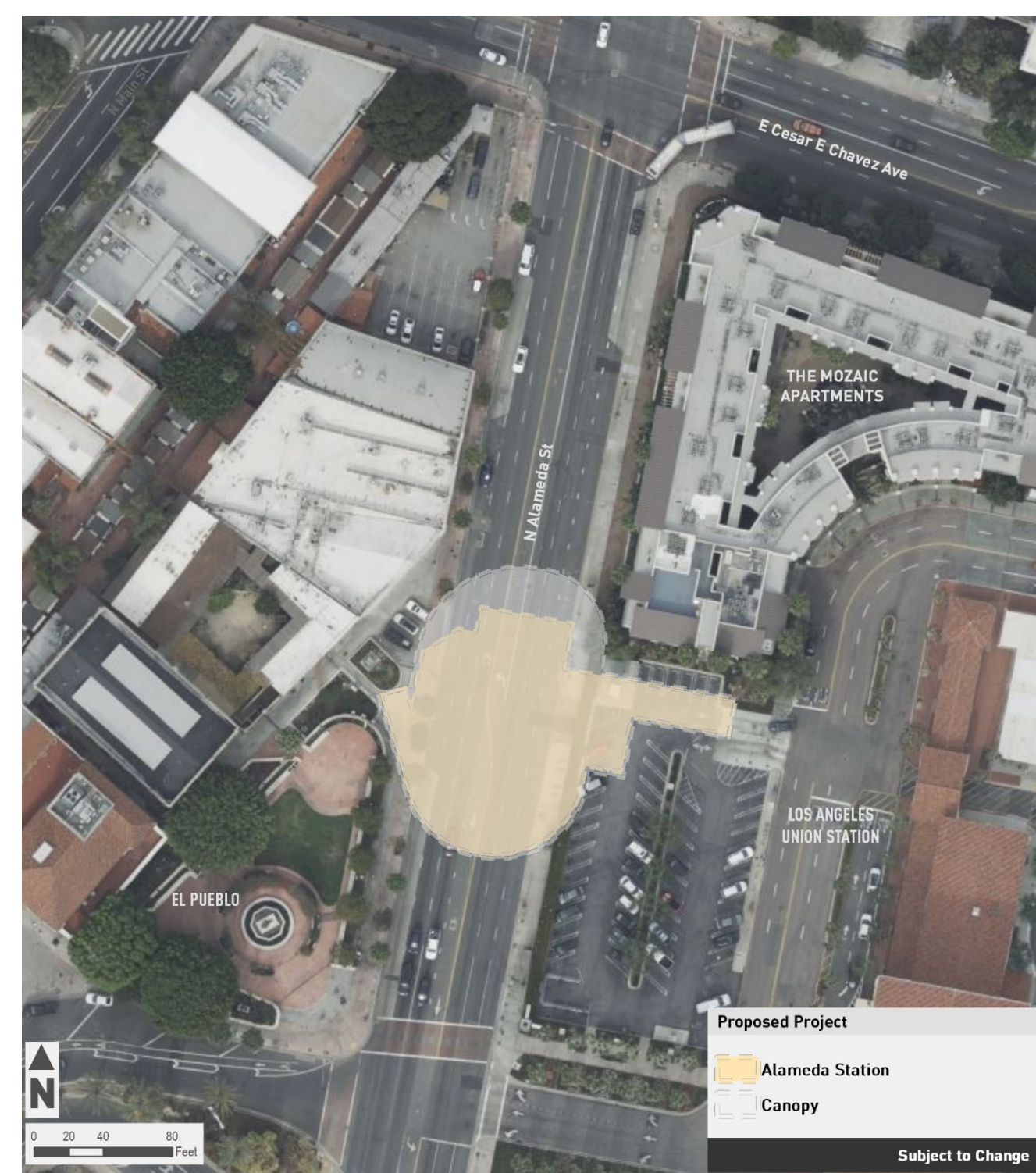
計畫描述 - 車站

項目描述 - 車站



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)。
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 上下客平台高度約為阿拉米達街上方 31 英尺處
- El Pueblo 擬建的新步行廣場位於Placita de Dolores 以北，該處與洛杉磯聯合車站 (LAUS)前院以東位置將計劃引入垂直流通設備



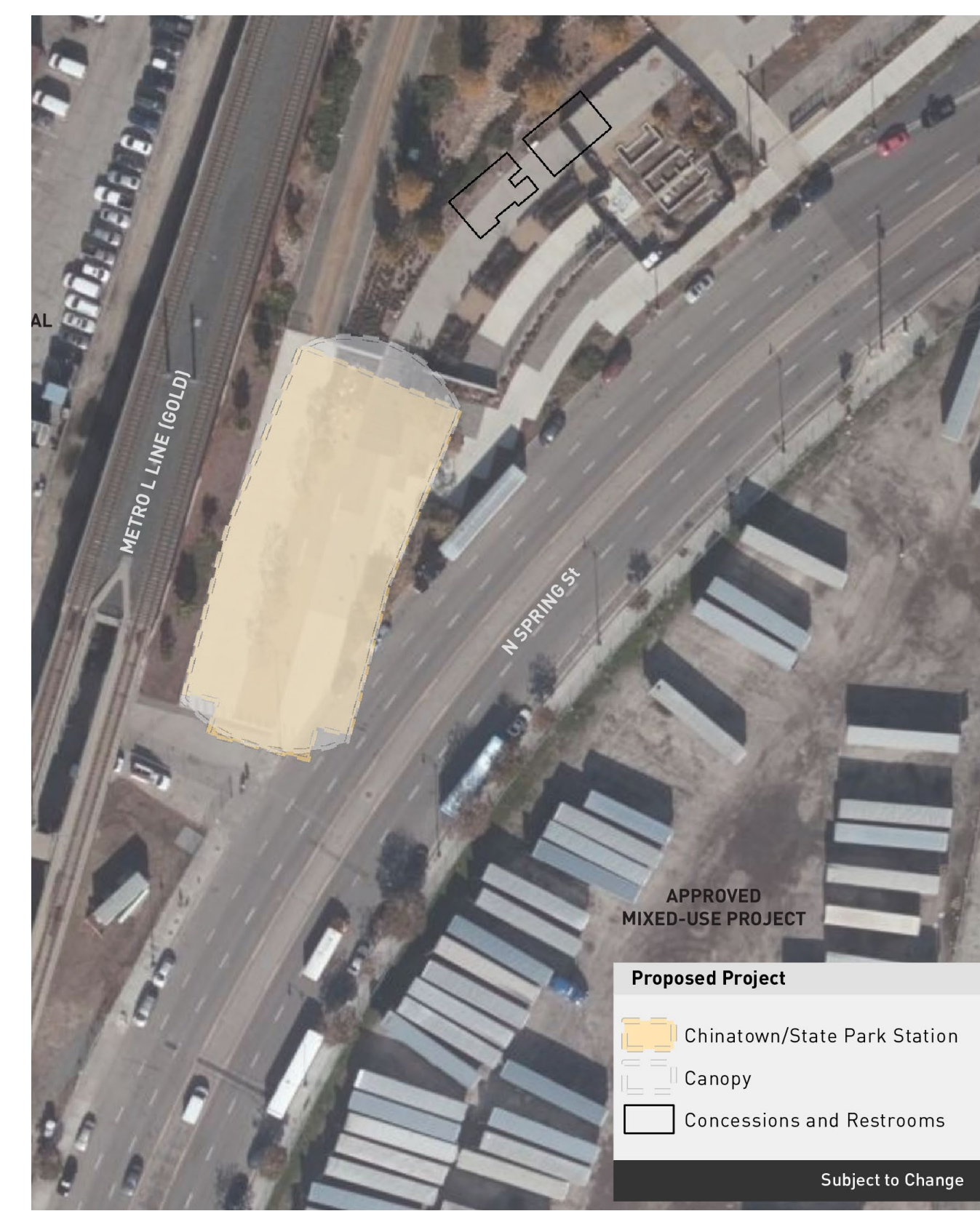
阿拉米達站

- 阿拉米達站將位於阿拉米達街，與計劃中的聯合車站前廣場和洛杉磯街與塞薩爾查韋斯大道之間的Placita de Dolores 相鄰
- 車站大約將有173英尺長，109英尺寬，最高點離地面78英尺
- 乘客平台將高出阿拉米達街約31英尺
- 將從Placita de Dolores 的北部、在洛杉磯古城的擬建的新行人廣場上引入垂直流通設施，東邊是規劃中的聯合車站前廣場



唐人街/州立公園站

- 毗鄰洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街
- 南部將位於城市通行道路上，北部與洛杉磯州立歷史公園的南部邊界結合
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺
- 乘客月台比地面高約 50 英尺
- 透過電梯和樓梯從夾層進入月台
- 將包括安裝景觀美化和人工景觀美化，包括整合花崗岩攤鋪機



唐人街/州立公園站

- 車站將位於洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街附近
- 車站的南半部分將位於公共通行權範圍，而北半部分將與洛杉磯州立歷史公園的南部邊界融為一體
- 車站將有約200英尺長，80英尺寬，最高點離地面98英尺
- 乘客平台高出地面約50英尺
- 通過電梯和樓梯，可以從中層樓進入乘客站台
- 將包括安裝自然景觀以及硬景觀，包括使用花崗岩鋪面



道奇體育場站

- 道奇體育場東南部，近市中心入口大門
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 該站的列車將在同一鐵道上的月台到達和離開，乘客排隊等候區也在同一鐵道上。
- 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，以及成為員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。
 - 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。



道奇體育館站

- 位於道奇體育館物業西南部分，靠近市中心的大門處
- 車站大約將有194英尺長，80英尺寬，最高點離地面74英尺
- 在該站的纜車車廂將在同一水平面上讓乘客抵達和離開，乘客排隊等候區也在同一水平面
- 車站將包括站台下方的地下區域，用於儲存和維護纜車車廂，以及用作工作人員的休息室、儲物櫃和零件儲存區
 - 當系統不使用時（營業時間結束後），纜車車廂將返回道奇體育館站並存放在該站
- 供乘客使用的洗手間將設在車站內
- 道奇體育館站還將包括通往道奇體育館的步行通道，包括硬景觀和自然景觀美化措施以及增加潛在的座位

Project Description – Towers and Junction

Descripción del Proyecto – Torres e Intersección



ALAMEDA TOWER

- Located on the Alameda Triangle, a City ROW between Alameda Street, North Main Street, and Alhambra Avenue
- 195 feet tall with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscape and hardscape updates to the Alameda Triangle, including reuse and integration of existing pavers

ALPINE TOWER

- Located northeast corner of Alameda Street and Alpine Street, adjacent to the Metro L Line (Gold)
- Site is City-owned parcel, currently being used as non-public parking storage for City vehicles
- 195 feet tall at tallest point, with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscaping and hardscaping near the base of the tower

TORRE ALAMEDA

- *Situada en el Triángulo de la Alameda, un derecho de paso de la Ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue*
- *195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo*
- *Actualizaciones del paisaje y las instalaciones del Triángulo de la Alameda, incluyendo la reutilización e integración de los adoquines existentes*

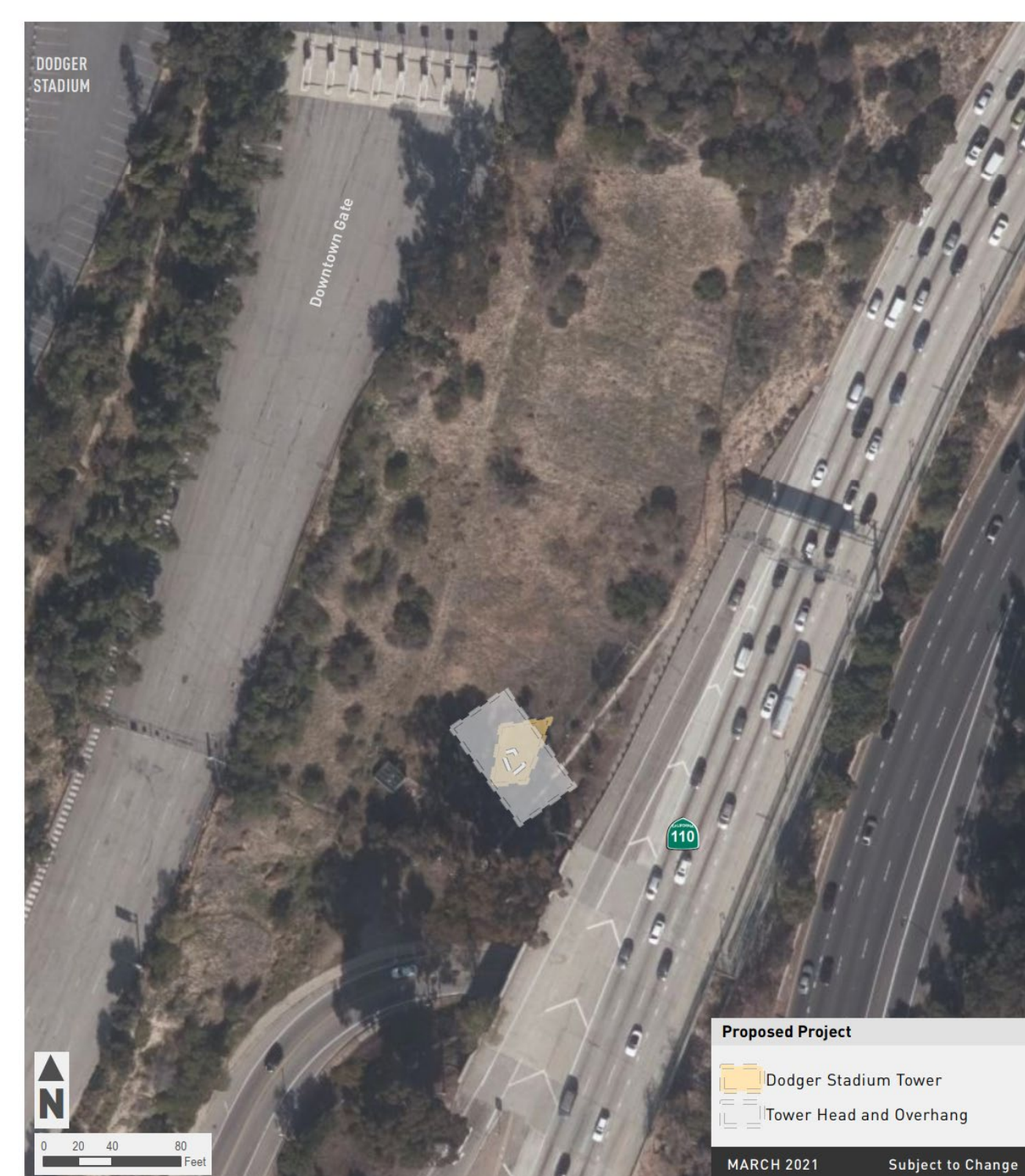
TORRE ALPINE

- *Situada en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada)*
- *Es un terreno propiedad de la Ciudad, que actualmente se utiliza como estacionamiento no público para vehículos de la Ciudad.*
- *195 pies (59 m) de altura en el punto más alto y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo*
- *Paisajismo e instalaciones cerca de la base de la torre*



STADIUM TOWER

- Located on hillside private property north of Stadium Way between the Dodger Stadium Downtown Gate and SR-110
- 179 feet tall with the cable suspended 159 feet above-ground with landscaping near the base of the tower



TORRE DEL ESTADIO

- *Ubicada en una propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la entrada del Dodger Stadium Downtown Gate y la SR-110.*
- *179 pies (55 m) de altura con el cable suspendido 159 pies (48 m) por encima del suelo y con jardines cerca de la base de la torre*

BROADWAY JUNCTION

- Non-passenger junction that would be located at the intersection of North Broadway and Bishops Road
- Existing commercial building located at 1201 N. Broadway would be demolished
- Junction approximately 227 feet long, 60 feet wide, and 98 feet high at tallest point

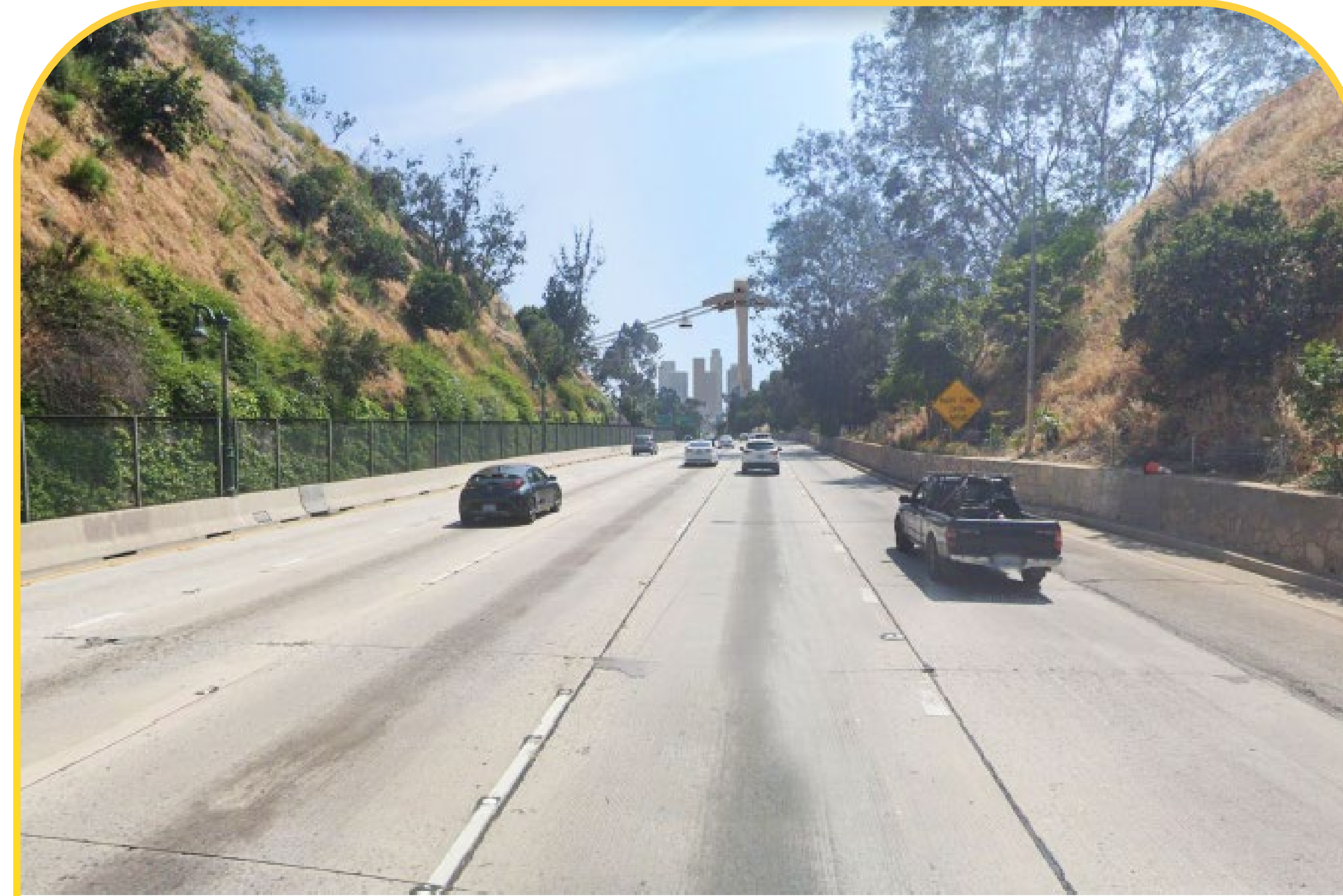


INTERSECCIÓN BROADWAY

- *Intersección o entronque que no es para pasajeros y que estaría localizada donde se cruzan North Broadway y Bishops Road*
- *El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido*
- *La intersección tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.*

計畫描述 - 支撐塔和路口

項目描述 - 索道塔和樞紐站



阿拉米達塔

- 位於阿拉米達三角區，阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的城市通行道路上
- 高 195 英尺，電纜懸掛於地面以上 175 英尺處
- 阿拉米達三角區的景觀和人工景觀更新，包括重用和整合現有攤鋪機

阿拉米達索道塔

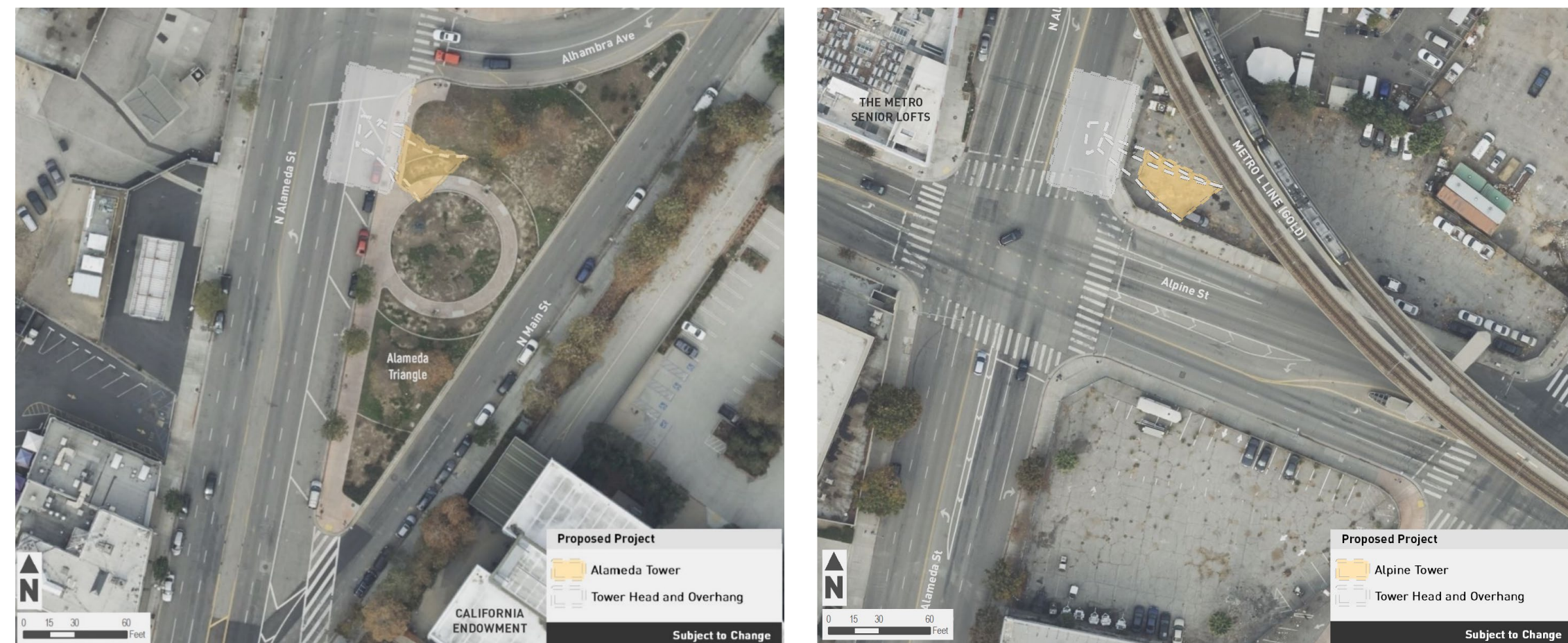
- 位於阿拉米達三角區，是阿拉米達街、北主街和阿罕布拉大道之間的公共通行權範圍
- 索道塔將有195英尺高，纜線懸掛在離地面175英尺處
- 對阿拉米達三角帶的自然景觀和硬景觀進行美化升級，包括重新使用和整合現有的路面鋪面

高山街索道塔

- 位於阿拉米達街和高山街的東北角，與輕軌L線（金線）相鄰
- 該地塊為市屬地塊，目前為城市車輛的非公共停車場
- 索道塔最高點將為195英尺，纜線懸掛在離地面175英尺處
- 索道塔附近的自然景觀和硬景觀美化

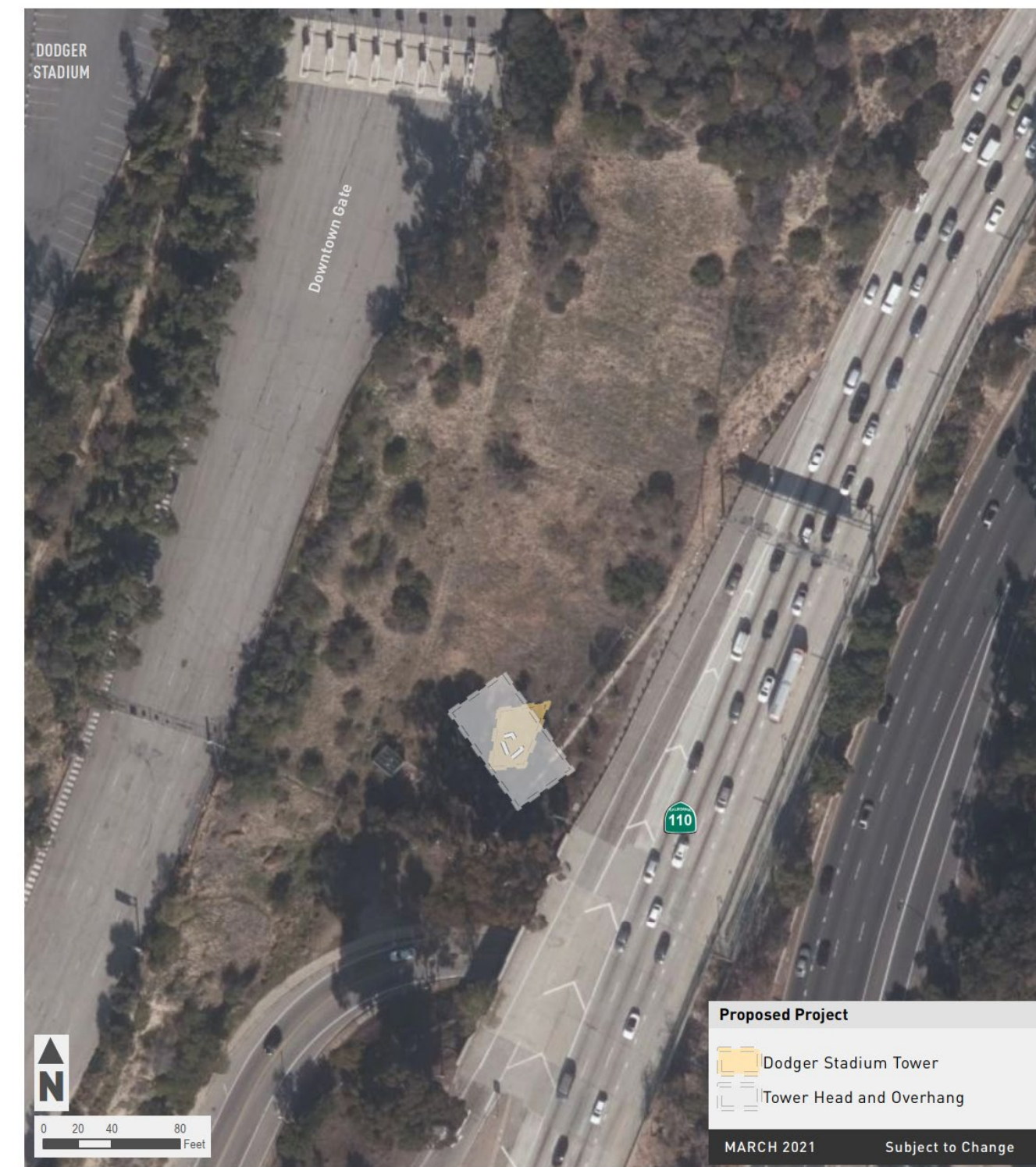
阿爾卑斯塔

- 位於阿拉米達街和阿爾卑斯街東北角，毗鄰地鐵L線（金線）
- 地點屬城市擁有的地段，目前用作城市車輛的非公共停車場
- 最高點為 195 英尺，電纜懸空 175 英尺
- 塔底附近的景觀美化與人造景觀美化



球場塔

- 位於道奇體育場市中心大門與 SR-110 之間的體育場路以北的私人物業的山坡上
- 高 179 英尺，電纜懸空 159 英尺，於塔底附近進行景觀美化



體育館索道塔

- 位於體育館路以北的山坡上的私人物業，夾在道奇體育館市中心大門和SR-110州道之間
- 高179英尺，纜線懸掛在距離地面159英尺處，塔底附近有景觀

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。
- 位於百老匯北部1201的現有商業大廈將被拆除。
- 路口約長 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺



百老匯樞紐站

- 是一個非客運樞紐站，將位於北百老匯和主教路的交叉路口
- 位於1201 N.百老匯街的現有商業建築將被拆除
- 車站大約將有227英尺長，60英尺寬，最高點離地98英尺

Aesthetics

Estética

WHAT WAS STUDIED?

- Visual impacts of Project components surrounding the Project alignment
- Key observation points representing visual character, including presence or absence of landscaping, predominant land uses, the scale of buildings, or the major scenic vistas, scenic resources, and substantive visual elements that are available, such as open space resources, street trees, and building frontages
- Viewers and viewer response, including pedestrians and recreationalists (e.g., park users)
- While there are no designated scenic vistas, views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- Light and glare

KEY ANALYSIS AND IMPACT CONCLUSIONS

- The proposed Project would not significantly block scenic or panoramic views, such as views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- With the proposed Project's entitlements and approvals – which would include design standards to enhance the visual identity and character of the proposed Project and its surrounding communities – there would not be a conflict with applicable zoning or other regulations governing scenic quality
- The proposed Project would not create a substantial source of light or glare and would comply with applicable City lighting regulations

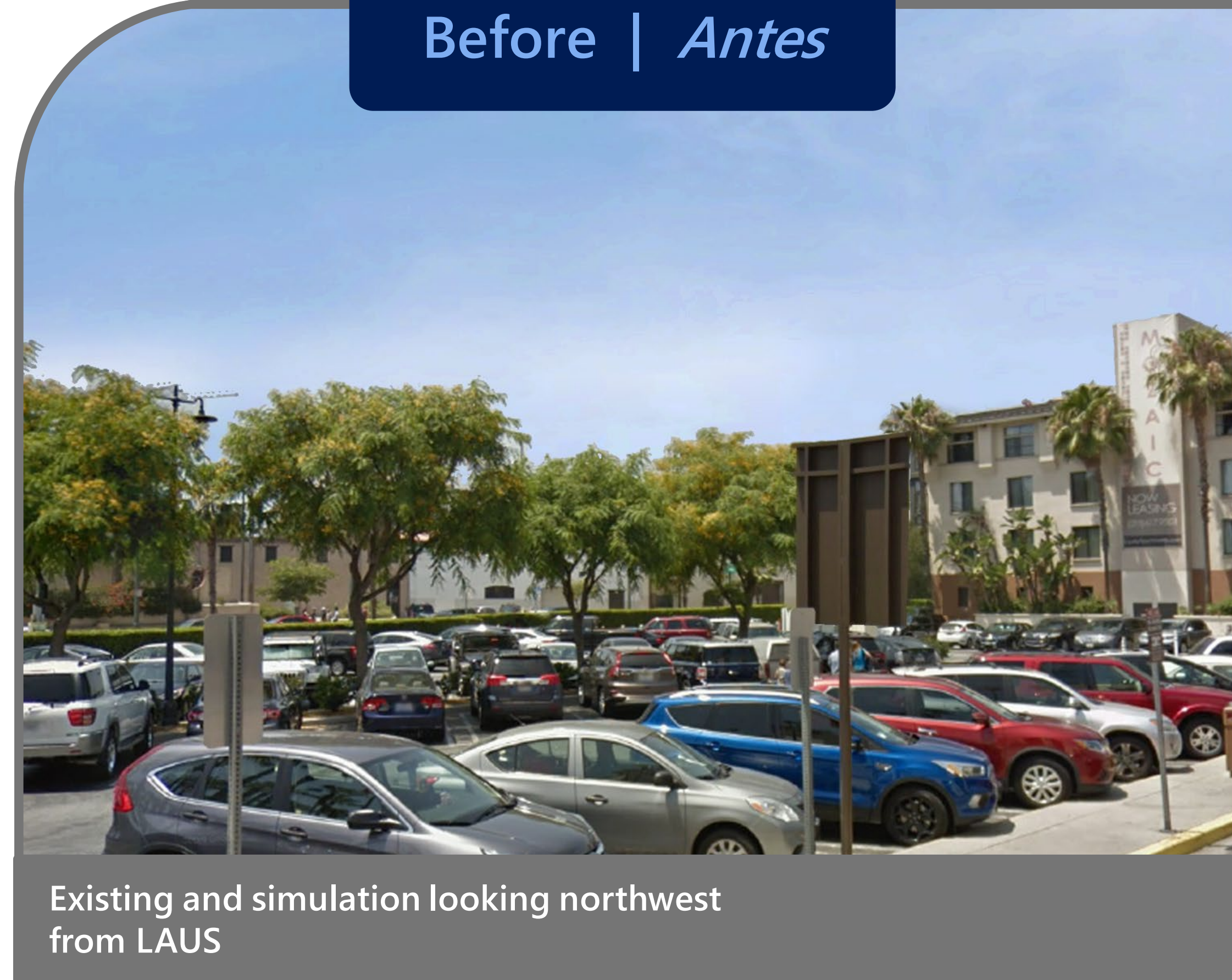
Topic	Finding	
	Construction	Operations
Scenic Vista	Less Than Significant	Less Than Significant
Scenic Resources	No Impact	No Impact
Visual Character	Less Than Significant	Less Than Significant
Light and Glare	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Construction: Barriers and sound walls would include a privacy screen, and the Project would implement best management practices to reduce visual impacts. No mitigation is required.
- Operation: Project design features, including for building lighting and sign lighting. No mitigation is required.

Before | Antes

After | Después



Existing and simulation looking northwest from LAUS



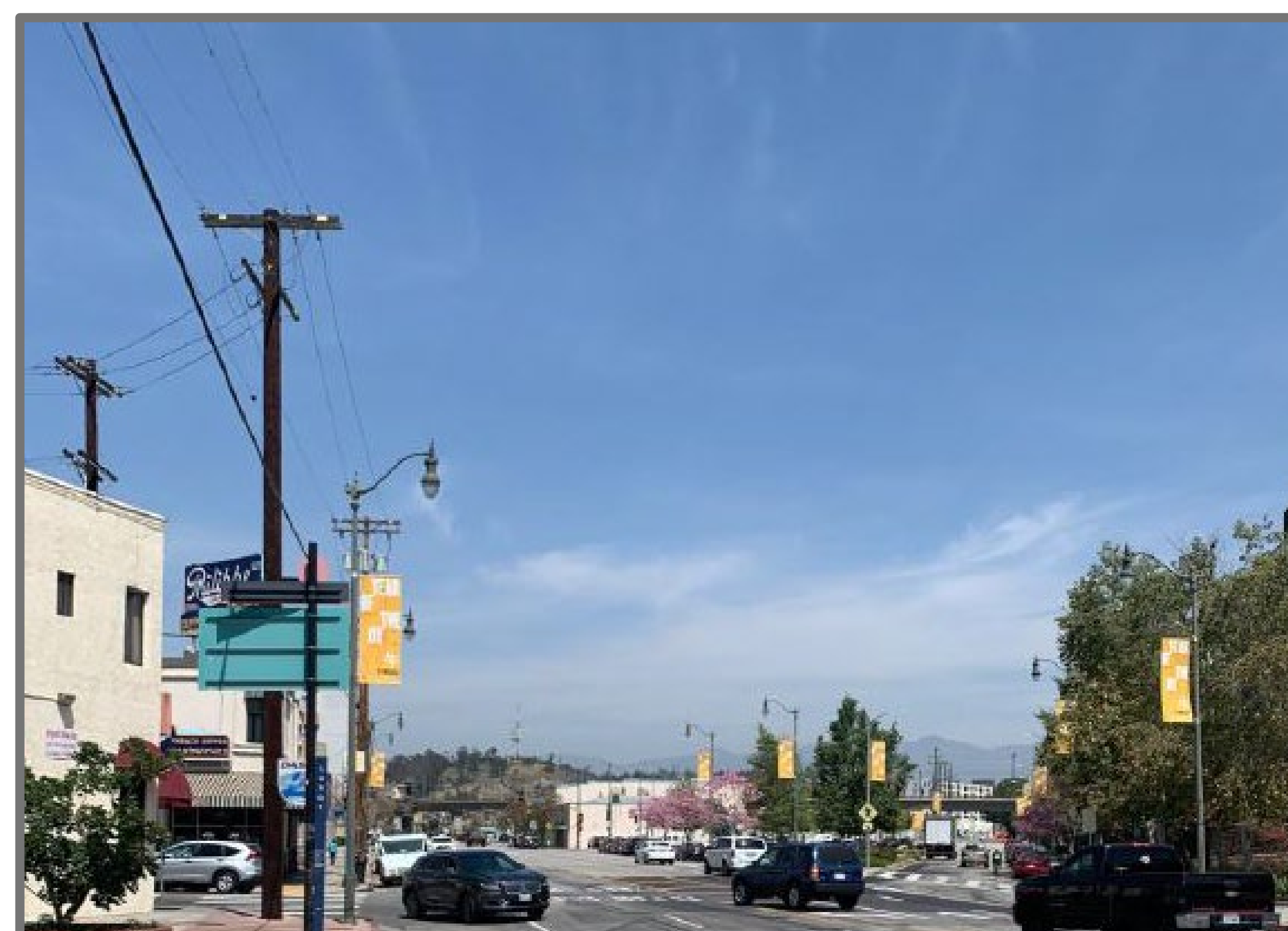
Vista existente y simulación de vista hacia el noroeste desde LAUS



Existing and simulation looking northwest from new pedestrian plaza west of Alameda Station



Vista existente y simulación de vista hacia el noroeste desde la nueva plaza peatonal al oriente de la Estación de Alameda



Existing and simulation looking North on Alameda Street from Main Street



Vista existente y simulación de vista hacia el norte en Alameda Street desde Main Street

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos visuales de los componentes del proyecto que rodean la ruta del proyecto
- Puntos de observación clave que representan el carácter visual, incluyendo la presencia o ausencia de jardines, los usos predominantes del suelo, la escala de los edificios o las principales vistas escénicas, los recursos escénicos y los elementos visuales sustanciales disponibles, como los recursos de espacios abiertos, los árboles de las calles y las fachadas de los edificios
- La respuestas de quienes perciben estas vistas, incluyendo los peatones y quienes realizan actividades recreativas (por ejemplo, los usuarios de los parques)
- Aunque no hay vistas escénicas designadas, las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Luz y Deslumbramiento

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL IMPACTO

- El proyecto propuesto no bloquearía de manera significativa las vistas panorámicas o escénicas, como las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Con las autorizaciones y aprobaciones del proyecto propuesto – que incluirían normas de diseño para mejorar la identidad visual y el carácter del proyecto propuesto y sus comunidades circundantes – no habría conflicto con la zonificación aplicable u otras regulaciones que rigen la calidad escénica
- El proyecto propuesto no crearía una fuente sustancial de luz o deslumbramiento y cumpliría con la normativa de iluminación de la Ciudad

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Vista Escénica	Menos que significativo	Menos que significativo
Recursos Escénicos	Sin impacto	Sin impacto
Carácter Visual	Menos que significativo	Menos que significativo
Luz y Deslumbramiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Construcción: Las barreras y los muros contra ruido incluirían una pantalla de privacidad, y el proyecto recurriría a las mejores prácticas de gestión para reducir los impactos visuales. No se requiere mitigación.
- Operación: Características del diseño del proyecto, incluyendo la iluminación de edificios y la iluminación de los letreros. No se requiere mitigación.

美學

美学

研究範圍是甚麼？

- 圍繞計畫路線的計畫組件對視覺上的影響
- 體現視覺個性的主要觀察點，包括景觀的存在與否、主要土地用途、建築規模或主要景觀、景觀資源和可用的重要視覺元素，例如：開放空間資源、街道上的樹木和建築物前的空地等
- 觀賞者與其反應，包括行人和康樂設施使用者（例如：公園使用者）
- 縱使沒有指定的風景區，人們仍可以欣賞到洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場以及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 光線與強光

關鍵分析和影響總結

- 擬建計畫不會顯著阻礙風景或全景，包括洛杉磯市中心天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場以及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 擬建計畫目的權利和批准將不會與相關分區或其他管理風景質量的法規互相衝突---當其中包括設計標準，以增強擬建計畫及其周邊社區的視覺識別和特徵
- 擬建計畫將不會產生大量光線或強光，並符合相關城市照明法規

主題	發現	
	建築工程：	操作
優美景觀	影響不大。	影響不大。
風景資源	沒有影響。	沒有影響。
視覺特徵	影響不大。	影響不大。
光線與強光	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

- **建築工程：**一個隱私屏幕將加設於屏障和隔音牆中，使計畫的視覺影響減低。無需採取緩解措施。
- **營運：計畫設計特徵，包括建築燈光和標示牌上的燈光。無需採取緩解措施。**

前 | 之前



現時與模擬從洛杉磯聯合車站(LAUS)向西北看的景觀

後 | 之後



從聯合車站往西北方向望去的現有視圖和模擬視圖



現時與模擬從阿拉米達站西面新步行廣場向西北看的景觀



從阿拉米達站西面的新行人廣場往西北方向望去的現有視圖和模擬視圖



現時與模擬從大街向北看阿拉米達街的景觀



從主大街向北看阿拉達街的現有視圖和模擬視圖

研究內容

- 圍繞項目路線的項目組成部分的視覺影響
- 代表視覺特征的主要觀察點，包括是否有景觀美化、主要土地用途、建築物的規模，或主要的自然景觀、風景資源和可用的實質性視覺元素，如開放空間資源、行道樹和建築物正面
- 觀看者及觀看者反應，包括行人和休閒者（如公園使用者）
- 雖然沒有指明的自然風景，但可以看到洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科（Arroyo Seco）林蔭大道、道奇體育館以及聖加布里埃爾（San Gabriel）山脈和聖貝納迪諾（San Bernardino）山脈的風景
- 光線與眩光

重點分析与影响总结

- 擬建項目不會嚴重阻擋風景和全景景觀，例如洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科林蔭大道、道奇體育館以及聖加布里埃爾山脈和聖貝納迪諾山脈的風景
- 擬建項目獲得的資格與批准 - 其中包括提高擬建項目就以周邊社區的視覺特性及特點的設計標準 - 不會與適用的分區或其他管理風景質量的法規發生衝突
- 擬建項目不會發出大量光線或眩光，並將遵守適用的城市照明法規

主題	查找	
	建築施工	營運
自然風景	影響不重大	影響不重大
景觀資源	無影響	無影響
視覺特征	影響不重大	影響不重大
光線與眩光	影響不重大	影響不重大

如何最大限度地減少影響？

- **建築施工：**屏障和隔音牆將包括一個隱私屏。本項目將實行最佳管理做法，以減少視覺影響。無須採取緩解措施。
- **營運：**項目設計特點，包括建築照明和指示牌照明。無須採取緩解措施。

Aesthetics

Estética

OVERALL DESIGN GOAL

- Design goal is to develop a common architectural design that unifies the overall aerial gondola system, while allowing for each major component to contribute to the respective localized urban condition
- Of equal importance is the desire to minimize the perceived scale and mass of the stations non-passenger junction, and towers

STATION & JUNCTION DESIGN SYSTEM

- Colors for the material finishes at each station and junction will be selected to be complementary to each of the respective sites and surrounding urban fabric
- Each station could also provide an opportunity for site specific pertaining to community involvement artist collaboration, and certain components of rail including station design, trees and other landscaping, signage, street and pedestrian lighting, and public art
- Pedestrian access enhancements, including hardscape and landscape improvements, are proposed at each of the station locations

TOWER DESIGN STRATEGY

- The towers would be designed as monopoles and would support the steel cables required for the 3S system
- Mechanical equipment would provide rope control and maintenance functions. The track ropes are supported by the profile beams. Between the profile beams, the haul rope rides on a series of wheels, or sheaves, which maintain the rope position
- Each of the towers is designed so that their bases would not impede adjacent vehicular and pedestrian circulation
- Towers painted a neutral light-tone gray color for consistency with the surrounding urban environment



Alameda Station, viewed from Los Angeles Union Station

Estación Alameda vista desde Los Angeles Union Station



Broadway Junction

Intersección Broadway



Alameda and Alpine Tower

Torre Alameda y Alpine



Dodger Stadium Station

Estación Dodger Stadium

OBJETIVO GENERAL DEL DISEÑO

- El objetivo del diseño es desarrollar un diseño arquitectónico común que unifique el sistema general de góndolas aéreas, permitiendo al mismo tiempo que cada componente principal contribuya a su respectiva condición urbana localizada
- De igual importancia es el deseo de minimizar la masa y la escala percibida de las estaciones, la intersección que no es para pasajeros y las torres.

SISTEMA DE DISEÑO DE ESTACIONES E INTERSECCIÓN

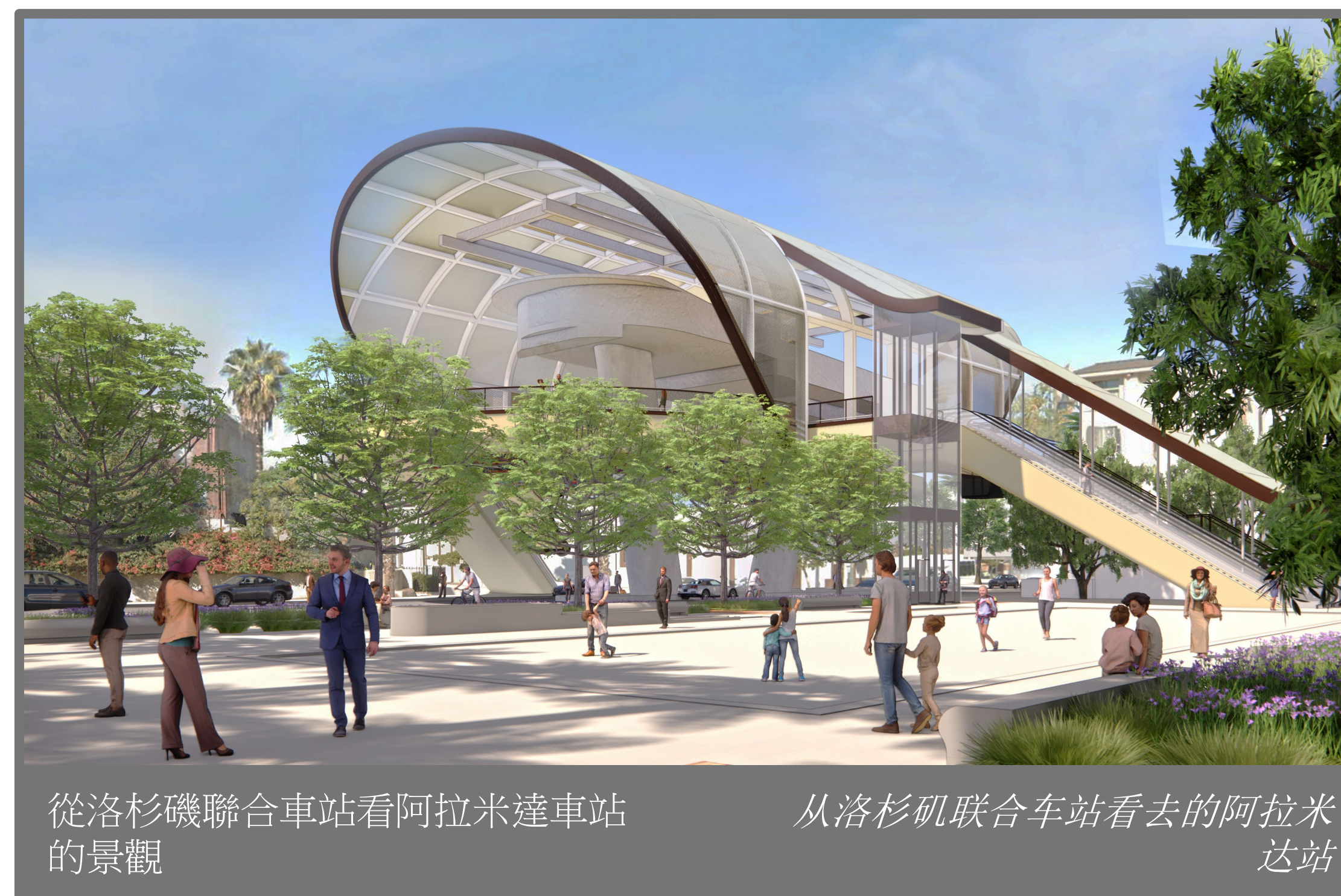
- Los colores de los acabados de los materiales de cada estación y la intersección se seleccionarán de manera que se complementen con cada uno de los emplazamientos respectivos y el tejido urbano circundante
- Cada estación también podría ofrecer una oportunidad para la colaboración artística con la comunidad y ciertos componentes de las vías de movimiento, como el diseño de la estación, los árboles y otros elementos paisajísticos, la señalización, la iluminación peatonal y de las calles, y el arte público.
- En cada una de las estaciones se proponen mejoras en los accesos peatonales, incluyendo las mejoras paisajísticas y de las instalaciones.

ESTRATEGIA DEL DISEÑO DE LAS TORRES

- Las torres se diseñarán como monopostes y soportarán los cables de acero necesarios para el sistema 3S
- Los equipos mecánicos se encargarán de las funciones de control y mantenimiento de los cables. Los cables de las vías de movimiento se apoyan en las vigas de perfil. Entre las vigas de perfil, el cable de tracción se desplaza sobre una serie de ruedas, o poleas, que mantienen la posición del cable
- Cada una de las torres está diseñada para que sus bases no impidan la circulación adyacente de vehículos y peatones
- Las torres se pintan de un color gris claro neutro para que armonicen con el entorno urbano.

美學

美学



從洛杉磯聯合車站看阿拉米達車站的景觀

從洛杉磯聯合車站看去的阿拉米達站



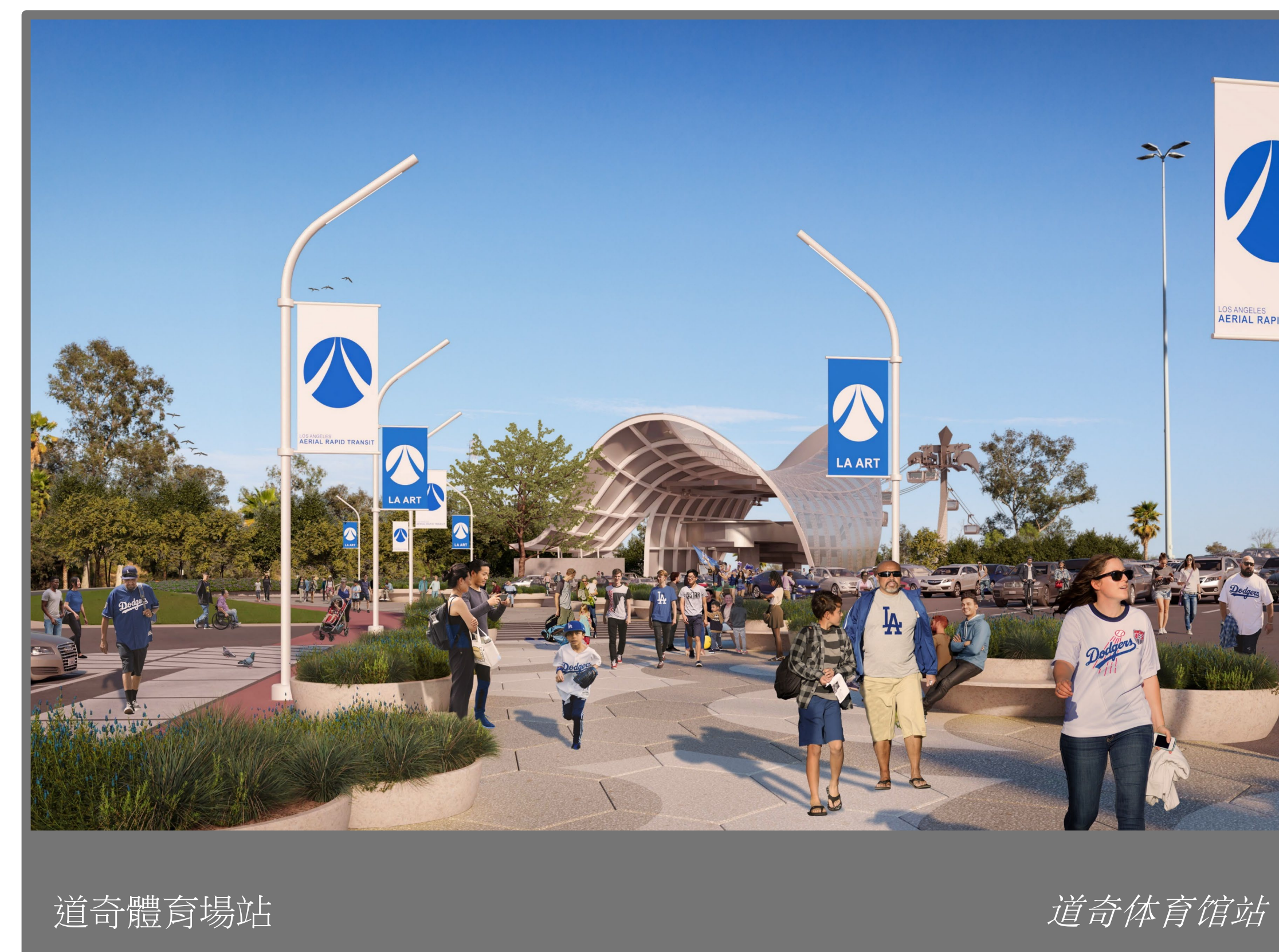
百老匯路口

百老匯樞紐站



阿拉米達和阿爾卑斯塔

阿拉米達索道塔和高山街索道塔



道奇體育場站

道奇體育館站

整體設計目標

- 設計目標是以通用的建築設計，統一整個空中纜車系統，同時令每個主要部份按城市的狀況融入該市
- 非客運樞紐站和支撐塔所承受的壓力與人流最小化的問題同樣重要

車站和路口設計系統

- 將細心挑選每個站點和路口的飾面材料與顏色，讓車站點與其周圍的城市面貌互相融合
- 車站可為社區參與藝術家提供相關場地的合作機會，以及鐵路的某些組成部分，包括車站設計、樹木和其他景觀、標示、街道和行人照明以及公共藝術
- 建議在每個車站位置加強行人通道，包括人工景觀和自然景觀改善

塔樓設計策略

- 這些塔將採取單桿設計，並將支撐 3S 系統所需的鋼纜
- 機械設備將提供繩索控制和維護功能。承載鋼索由吊樑支撐。吊樑之間，牽引繩索繫於一系列輪子或滑輪上，這些輪子或滑輪穩定繩索位置
- 每座塔的設計都確保其基座不會阻礙相鄰的車輛及行人通道
- 房屋塗上了淡淺灰色，使其與周邊城市環境保持一致，

总体设计目标

- 设计目标是开发一个共用的建筑设计，使整个空中交通索道系统联合起来，同时让每个组成部分对各自所在地的城市状况作出贡献
- 同样重要的是，要尽量减少车站、非客运枢纽站和和索道塔的认知规模和感知质量

车站及枢纽站设计系统

- 每个车站和枢纽站口的材料饰面将选择与每个相应的地点和周围的城市结构互补的颜色
- 每个车站还可以为各个地方特定的社区参与艺术家合作提供机会。索道的若干组成部分包括车站设计、树木和其它景观美化、指示牌、街道和行人照明以及公共艺术
- 拟议在各个车站地点对人行道进行升级，包括硬景观和自然景观美化

索道塔设计策略

- 索道塔将设计成单极，并将支持3S系统所需的钢索
- 机械设备将提供缆线控制和维护功能。轨道索由型材横梁支撑。型材横梁之间，牵引索由一系列轮子或滑轮驱动并且使其维持位置。
- 每个索道塔均设计为不妨碍邻近的车辆与行人通行
- 塔楼涂成中性的浅灰色，与周围的城市环境保持一致

Air Quality, Greenhouse Gas, and Energy - Operation

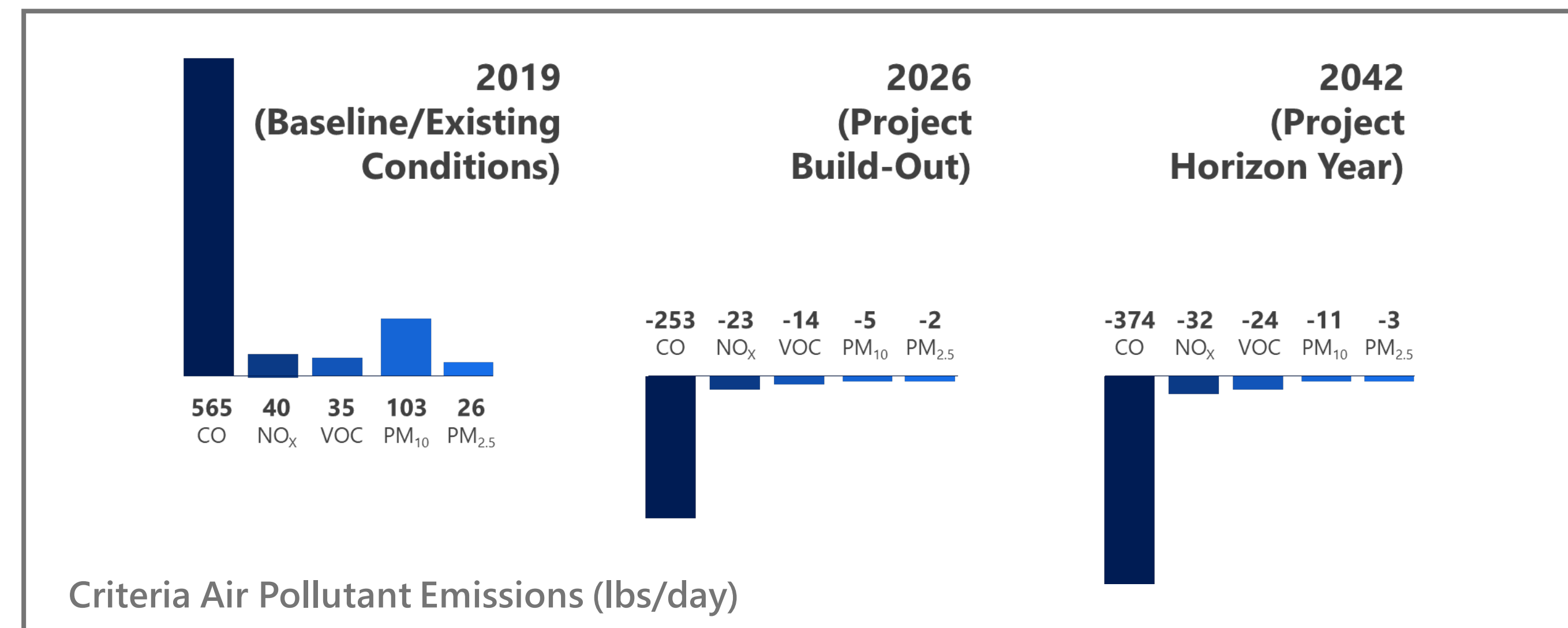
Calidad del Aire, Gases de Efecto Invernadero y Energía - Operación

WHAT WAS STUDIED?

- Project Operation
 - Maximum daily operational emissions (pounds per day [lb/day])
 - Greenhouse gas emissions from operation (metric tons/year [MT/yr])
 - Operational energy usage

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project is expected to result in a net reduction in vehicle miles traveled thereby decreasing the associated criteria air pollutant emissions compared to existing conditions

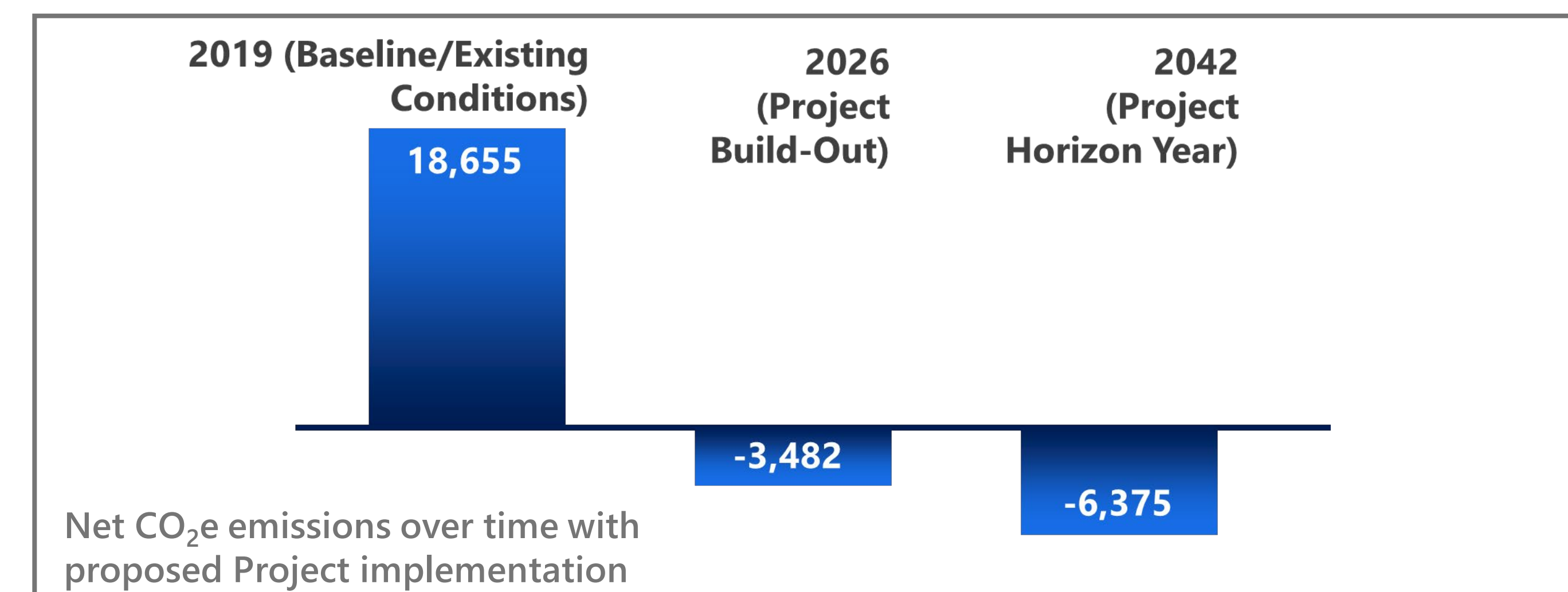


IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding
Mass Daily Operational Emissions	Less Than Significant
Operational Greenhouse Gas Impacts	Less Than Significant
Operational Energy Usage	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Operation:
 - Open-air station design to allow for passive ventilation strategies
 - Rely on City of Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program
 - Back-up power supplied by batteries rather than diesel generators
 - Innovative transportation alternative reduces vehicle miles traveled and achieves a net reduction in emissions



Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program uses a combination of wind and solar energy. *El Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles utiliza una combinación de energía eólica y solar.*



Reduced vehicle miles traveled *Menos Millas Viajadas en Vehículos*

The lifetime emissions of the Project would be a reduction of 166,653 metric tons of GHGs.

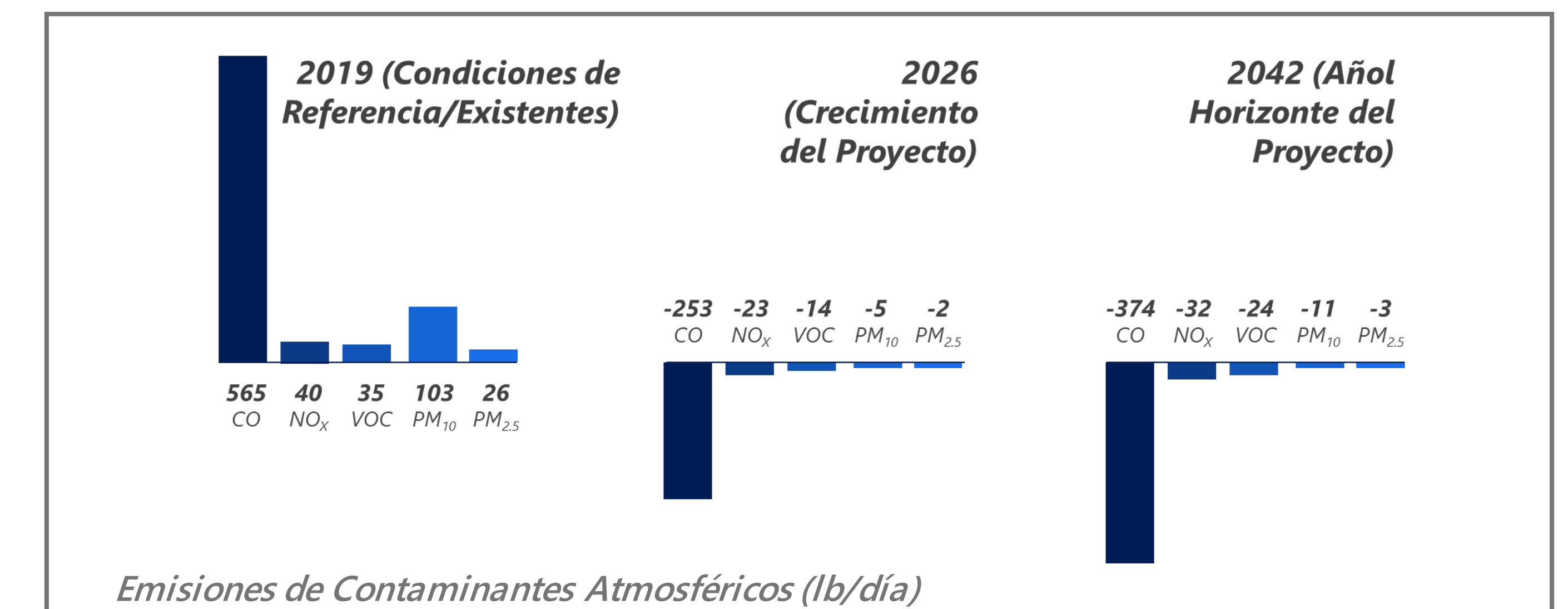
Las emisiones a lo largo de la vida del proyecto supondrían una reducción de 166,653 toneladas métricas de GEI.

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Operación del Proyecto
 - Emisiones diarias máximas de las operaciones (libras por día [lb/día])
 - Emisiones de gases de efecto invernadero de las operaciones (toneladas métricas/año [TM/año])
 - Uso de energía de las operaciones

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Se espera que el proyecto propuesto traiga consigo a una reducción neta de las millas viajadas en vehículos (VMT), reduciendo así las emisiones de contaminantes atmosféricos correspondientes en comparación con las condiciones existentes

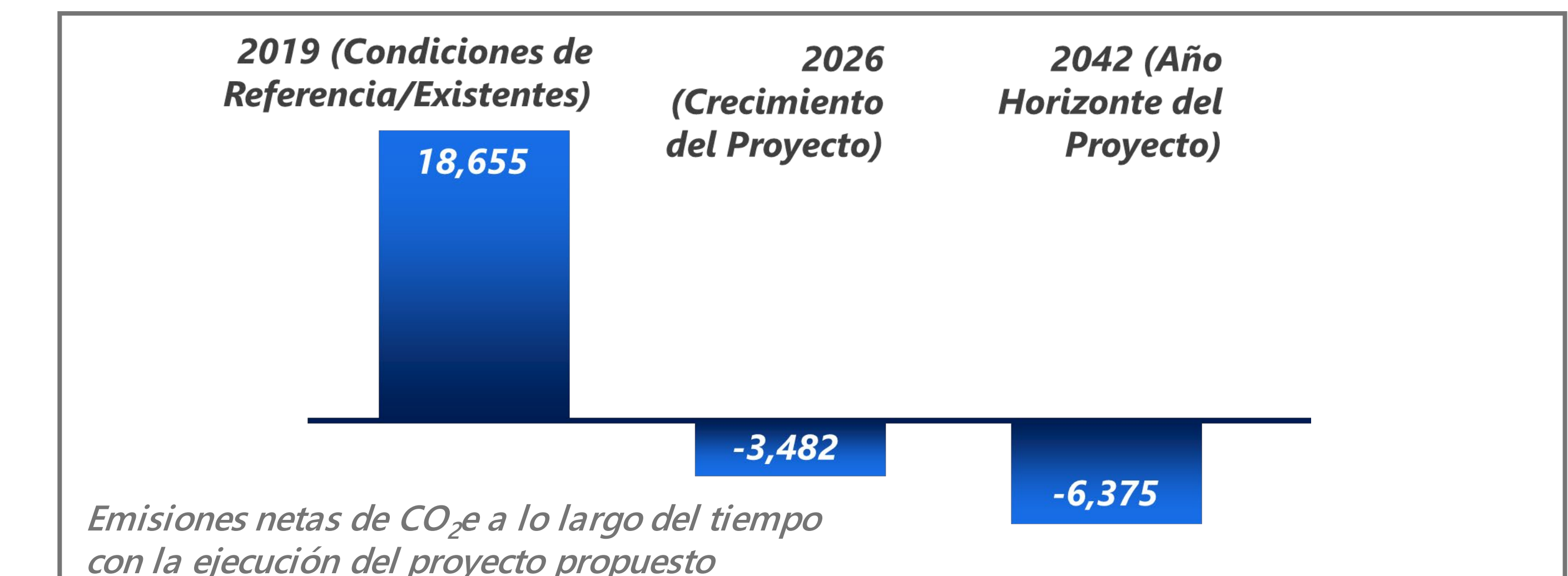


CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado
	Operación
Emisiones Masivas Diarias de las Operaciones	Menos que significativo
Impacto de los Gases de Efecto Invernadero de las Operaciones	Menos que significativo
Uso de Energía de las Operaciones	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Operación:
 - Diseño de la estación al aire libre para permitir estrategias de ventilación pasiva
 - Utilizando el programa de energía verde Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Angeles
 - Energía de reserva suministrada por baterías en lugar de generadores de diesel
 - Innovadora alternativa de transporte que reduce las millas viajadas en vehículos y logra una reducción neta de emisiones



空氣品質、溫室氣體和能源 - 營運

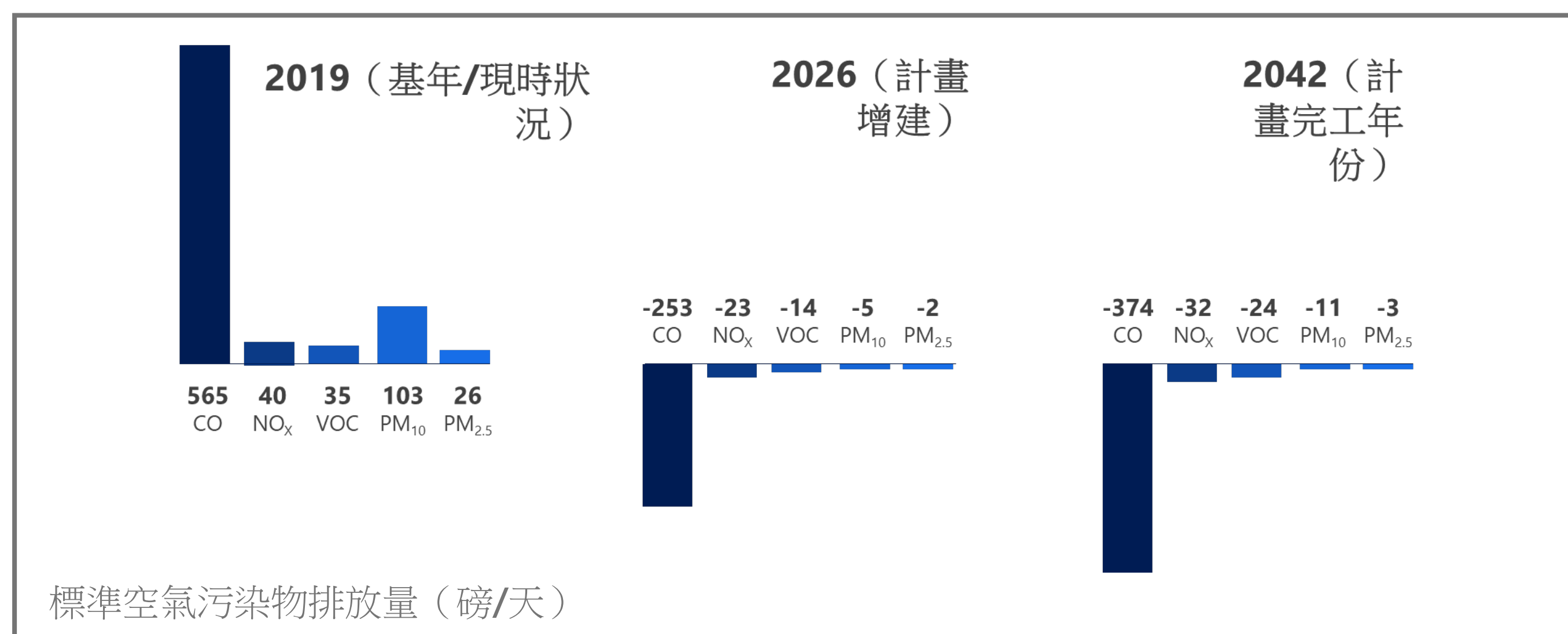
空气质量、温室气体和能源 - 运营

研究範圍是甚麼？

- 計畫目營運
 - 每日最高營運排放量 (磅/天)
 - 營運產生的溫室氣體排放量 (公噸/年)
 - 營運能源使用

主要分析及結論

- 與現時情況相比，擬議項目預計將令車輛行駛淨里程減少，從而減少相關標準空氣污染物排放

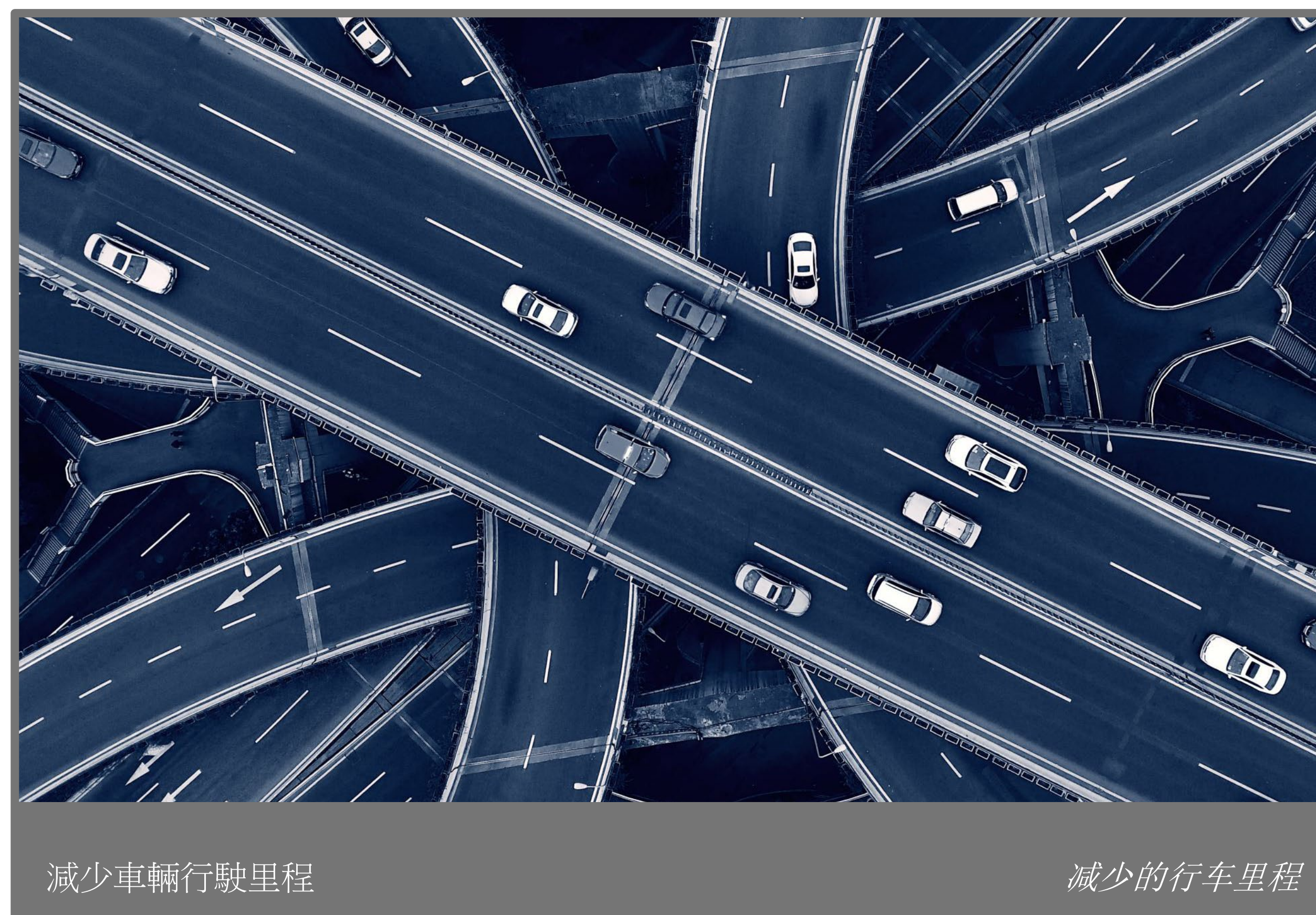
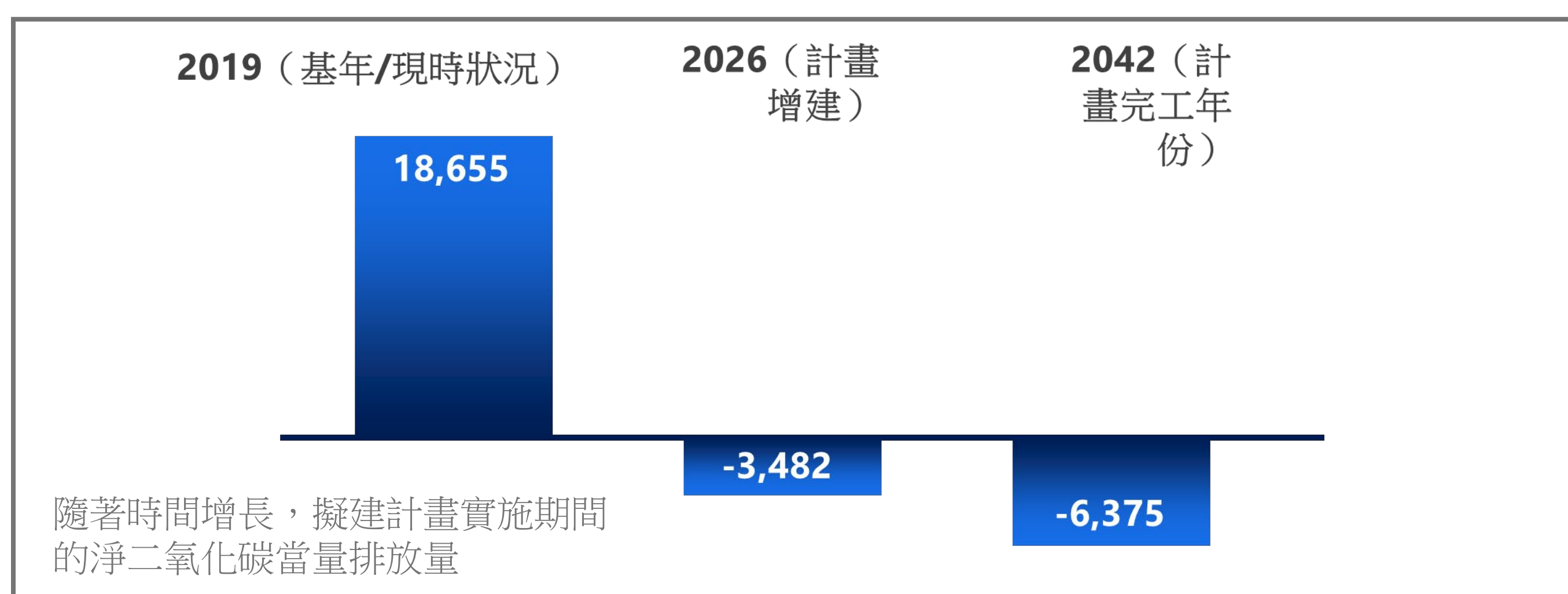


影響總結

主題	發現
營運帶來的大量日常排放	影響不大。
營運帶來的溫室氣體影響	影響不大。
營運能源使用	影響不大。

如何可將影響降至最低？

- 營運:
 - 以露天車站設計採用被動式通風策略
 - 跟隨洛杉磯市水電局的綠色電力計劃
 - 使用電池而非柴油發電機提供的備用電源
 - 創新的交通方式減少車輛行駛里程，並減少淨排放量



項目的總溫室氣體排放量將減少 166,653 公噸。

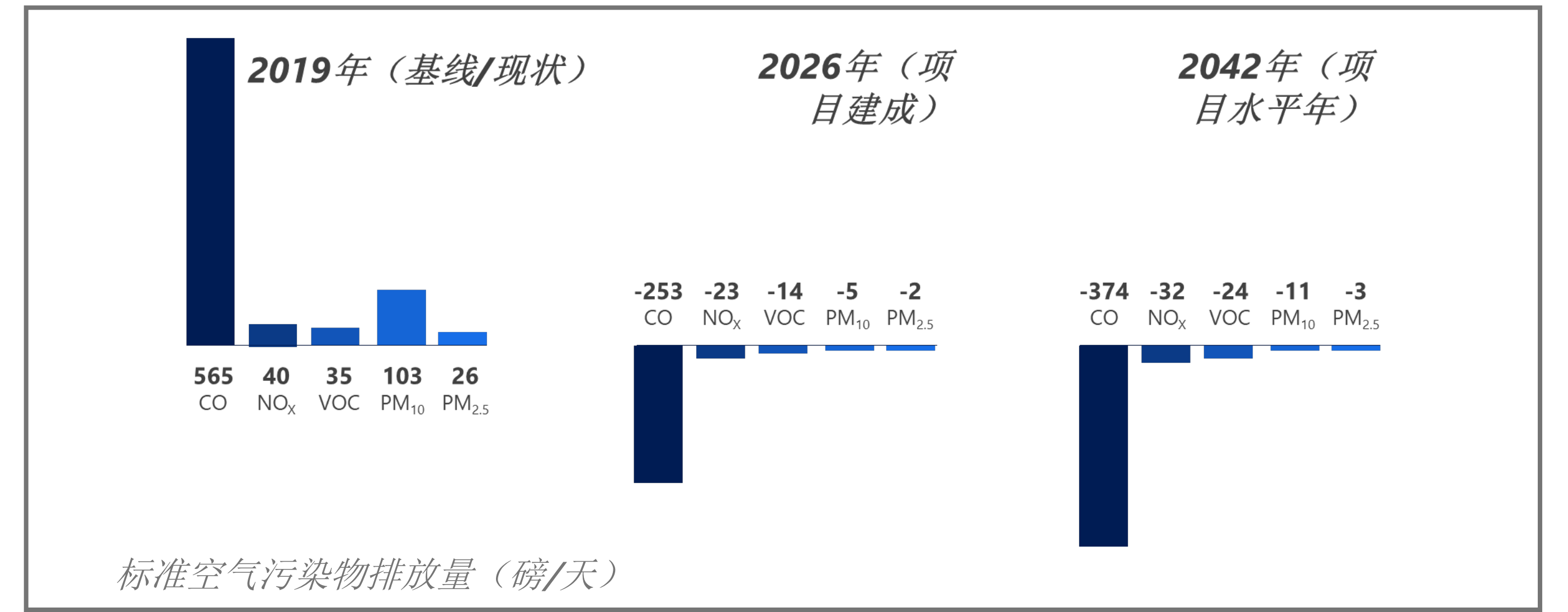
该项目整个使用期的排放量将减少 166,653 公吨温室气体。

研究內容

- 項目營運
 - 營運的每日排放量上限 (磅/天)
 - 營運中的溫室氣體排放 (公噸/年)
 - 營運的能源使用

重點分析及總結

- 與現時情況相比，預計擬建項目將使得行車里程 (VMT) 出現淨減少，從而減少相關標準的空氣污染物排放

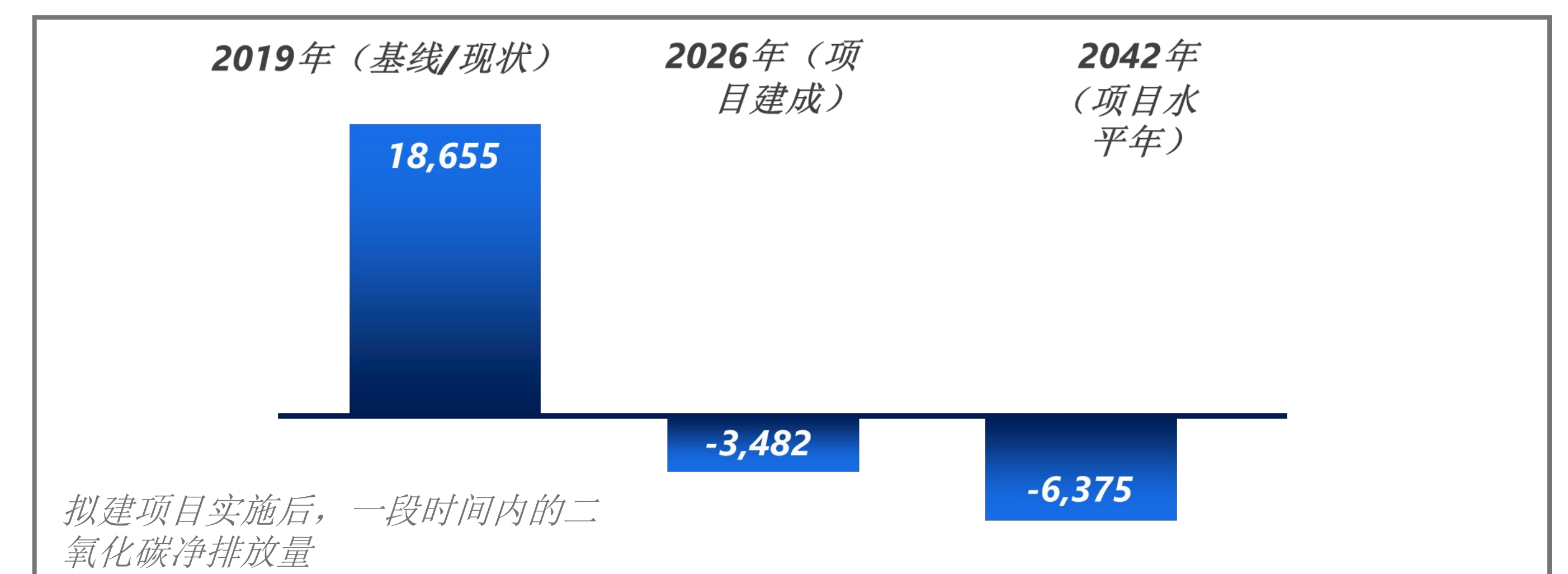


影響總結

主題	查找
大規模日常營運排放	影響不重大
營運導致的溫室氣體影響	影響不重大
營運能源使用	影響不重大

如何最大限度地減少影響？

- 營運:
 - 露天的車站設計，實現被動通風策略
 - 依托洛杉磯市水電局的綠色電力計劃
 - 由電池而非柴油發電機提供備用電力
 - 創新的交通方式減少了行車里程，實現了淨減排



Archaeology

Arqueología

WHAT WAS STUDIED?

- The Area of Direct Impacts (a three-dimensional area of potential ground disturbance in the maximum Project footprint) for archaeological resources
- Studied both maps of known resources discovered by other projects and potential resources based on historic maps, soil maps and Native American Consultation. Also conducted surveys

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

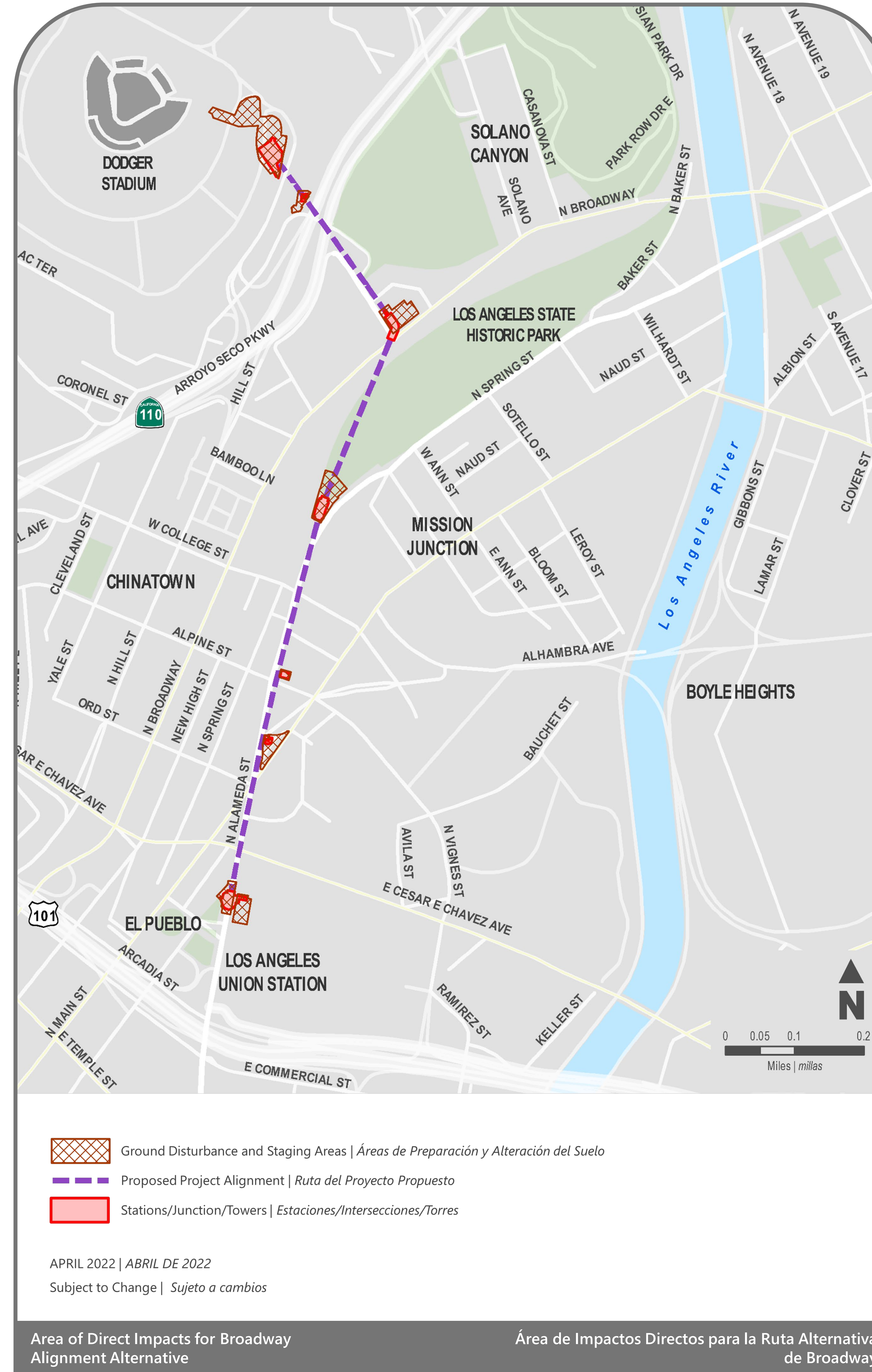
- Nine archaeological resources had been previously recorded within the Area of Direct Impacts, including one multi-component (prehistoric and historic) and eight historic-age archaeological sites that are currently paved over
- No new surface-visible archaeological resources were revealed in the Area of Direct impacts from the pedestrian survey
- Avoidance/preservation of significant resources is always the first choice, but where avoidance is not possible, other measures are necessary to minimize impacts to a level that is less than significant. These include:
 - CUL-A: Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan
 - CUL-B: Archaeological Resources Worker Training Program
 - CUL-C: Archaeological Testing Plan for 19-000887 and 19-004320 (Alameda Station)
 - CUL-D: Archaeological Testing Plan for LAUS Forecourt
 - CUL-E: Archaeological Testing Plan for Los Angeles State Historic Park
 - CUL-F: Redesign of Placement of Park Amenity Structures to Avoid Archaeological Features at Los Angeles State Historic Park Station

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Archaeological Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Disturb Human Remains	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- A Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan and a Paleontological Monitoring and Mitigation Plan prepared by qualified archaeologist prior to construction to lay out protocols for monitoring during construction
- Archaeological Resources Worker Training Program to mitigate unknown historical resources within Area of Direct Impacts conducted with input from El Pueblo and Los Angeles State Historic Park staff prior to start of ground-disturbing activities
- Archaeological Testing Plan for certain resources at Alameda Station and Chinatown/State Park Station prepared prior to ground-disturbing activities
- Potential Redesign of Placement of Park Amenity Structures to Avoid Archaeological Features at Los Angeles State Historic Park



¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El Área de Impactos Directos (un área tridimensional de alteración potencial del suelo en la huella máxima del proyecto) para los recursos arqueológicos
- Se estudiaron tanto los mapas de recursos conocidos descubiertos por otros proyectos como los recursos potenciales basados en mapas históricos, mapas de suelos y consultas con nativos americanos. También se realizaron sondeos

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Se habían registrado previamente nueve recursos arqueológicos dentro del Área de Impactos Directos, incluyendo un sitio multicomponente (prehistórico e histórico) y ocho sitios arqueológicos de edad histórica que actualmente están pavimentados
- No se han detectado nuevos recursos arqueológicos visibles en superficie en el Área de Impactos Directos a partir del sondeo peatonal.
- Evitar/preservar los recursos significativos es siempre la primera opción, pero cuando no es posible evitarlos, son necesarias otras medidas para minimizar los impactos a un nivel menos que significativo. Entre estas se encuentran:
 - CUL-A: Plan de Supervisión de los Recursos Culturales y Mitigación
 - CUL-B: Programa de Capacitación de Trabajadores sobre Recursos Arqueológicos.
 - CUL-C: Plan de Pruebas Arqueológicas para 19-000887 y 19-004320 (Estación de Alameda).
 - CUL-D: Plan de Pruebas Arqueológicas para la Explanada de LAUS.
 - CUL-E: Plan de Pruebas Arqueológicas para el Los Angeles State Historic Park.
 - CUL-F: Rediseño de la Ubicación de las Estructuras de Servicios del Parque para Evitar los Elementos Arqueológicos en la Estación de Los Angeles State Historic Park.

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Recurso Biológico	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Alteración de Restos Humanos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Culturales y un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos preparados por un arqueólogo calificado antes de la construcción para establecer los protocolos de supervisión durante la misma.
- Programa de Capacitación de trabajadores de recursos arqueológicos para mitigar los recursos históricos desconocidos dentro del Área de Impactos Directos, realizado con la aportación del personal de El Pueblo y de Los Angeles State Historic Park antes de iniciar las actividades de alteración del suelo
- Plan de Pruebas Arqueológicas para determinados recursos en la Estación de Alameda y en la Estación de Chinatown/Parque Estatal preparado antes de las actividades de alteración del suelo
- Rediseño Posible de la Ubicación de las Estructuras de Servicios del Parque para Evitar los Elementos Arqueológicos en Los Angeles State Historic Park.

考古

考古学

研究範圍是甚麼？

- 對考古資源有直接影響的區域（最大項目中對地面產生潛在干擾的三維立體區域範圍）
- 根據歷史地圖、土壤地圖及對美洲原住民的諮詢，研究出其他項目中所發現的已知資源地圖和潛在資源。此外，還進行了調查

主要分析及結論

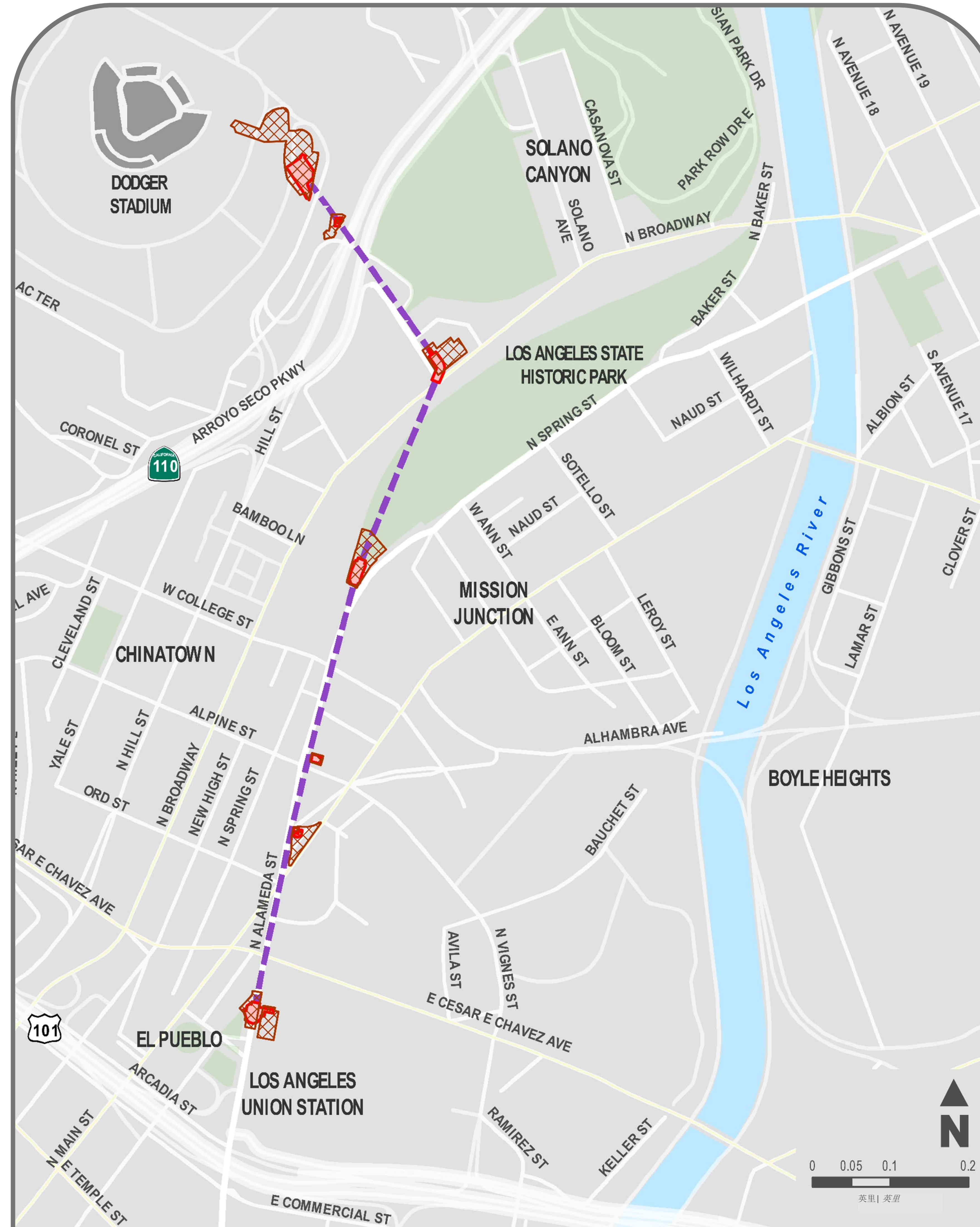
- 早前記錄了直接影響區域內的 9 個考古資源，當中包括一個多元組成部分（史前和歷史）及 8 個目前已鋪設的歷史時期考古遺址
- 行人調查結果顯示直接影響區域中沒有發現新的地表可見考古資源
- 避免/保護重要資源始終是優先選擇，但在無法避免的情況下，需要採取其他措施將影響降至一個較低的水平。當中包括：
 - CUL-A:文化資源監測和緩解計劃。
 - CUL-B:考古資源工作者培訓計劃。
 - CUL-C:19-000887 和 19-004320（阿拉米達站）考古測試計劃。
 - CUL-D:洛杉磯聯合車站前院考古測試計劃。
 - CUL-E:洛杉磯州立歷史公園的考古測試計劃。
 - CUL-F: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。

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	操作
考古資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。
擾亂人類遺骸	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低？

- 由合資格的考古學家需在施工前準備文化資源監測和緩解計劃，以及古生物監測和緩解計劃，以制定施工期間的監測協定
- 在開始地面干擾活動之前，考古資源工作者的培訓計劃將按照洛杉磯古城和洛杉磯州立歷史公園工作人員的意見進行，從而減輕直接影響區域內未知的歷史資源
- 在地面干擾活動進行前，於阿拉米達站和唐人街/州立公園站某些資源的考古實施測試計劃
- 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。



- 地面干擾和集結區 | 地面干扰和集结区
- 擬建項目路線 | 拟建项目路线
- 車站/路口/塔 | 车站/枢纽站/索道塔

2022年4月 | 2022年4月
有可能更改 | 信息内容可能会变更

百老匯路口替代路線的直接影響區域

百老匯路線各選方案的直接影響區

研究內容

- 考古資源的直接影響區（項目最大覆蓋區內的潛在地面干擾的三維區域）
- 研究了其它項目發現的已知資源地圖和以歷史地圖、土壤地圖和美國原住民協商為根據的潛在資源。也進行了調查

重點分析及總結

- 在直接影響區內，以前記錄了9項考古資源，包括1項多成分（史前和歷史）和8個歷史時代的考古遺址，目前已鋪設路面
- 通過行人調查，在直接影響區內未發現新的地表可見考古資源
- 避免/保護重要資源始終是首選，但在無法避免的情況下，有必要採取其它措施，將影響降至不重大的水平。這些措施包括：
 - 文化-A：文化資源監測與緩解措施計劃
 - 文化-B：施工人員考古資源培訓計劃
 - 文化-C：第19-000887號和19-004320號資源（阿拉米達站）的考古測試計劃
 - 文化-D：聯合車站前廣場的考古測試計劃
 - 文化-E：洛杉磯州立歷史公園考古測試計劃
 - 文化-F：重新設計公園便利設施的位置，以避免洛杉磯州立歷史公園站的考古特徵

影響總結

主題	查找	
	建築施工	运营
考古資源	采取缓解措施后无重大影响	无影响
扰乱人类遗迹	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何盡量減少影響？

- 由合資格考古學家在施工前制定文化資源監測和緩解措施計劃，以及古生物監測和緩解措施計劃，以制定施工期間的監測方案
- 在進行地面干擾活動之前，實施施工人員考古資源培訓計劃，並採納由洛杉磯古城和洛杉磯州立歷史公園工作人員提供的建議，以減輕對直接影響區內的未知歷史資源的影響
- 在進行地面干擾活動之前，先為阿拉米達站和唐人街/州立公園站的若干資源制定考古測試計劃
- 可能重新設計公園便利設施的位置，以避免洛杉磯州立歷史公園站的考古特徵

Historical Resources

Recursos Históricos

WHAT WAS STUDIED?

- Direct, indirect, and cumulative impacts on historical resources from Project components
- Historical resources may include building, structures objects, sites, and districts
- Historical resources are properties listed or formally determined eligible for listing in National and California Registers and designated as Los Angeles Historic-Cultural Monuments
- Properties identified in a historical resource survey such as SurveyLA were treated as historical resources for the purposes of the study
- 29 historical resources were identified along the proposed Project alignment including 2 districts with numerous contributing elements

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not result in the demolition, destruction, or relocation of any historical resources
- The proposed Project would introduce modern features in the form of cables, cabins, towers, junctions, and stations in the vicinity of historical resources; however, the change would not constitute a significant impact due to the mixed character of the alignment
- Alameda Station would be located within the boundary of the Los Angeles Union Station Passenger Terminal and Grounds. However, the proposed location of the new vertical circulation elements is Parking Lot B, which is not a character-defining feature of the historical resource
- Alameda Station would also be located within the boundary of the Los Angeles Plaza Historic-Cultural Monument. However, the proposed location of the new vertical circulation elements and pedestrian plaza is Placita de Dolores, which is not a character-defining feature of the historical resource
- Due to the proximity of construction to the Winery building and El Grito Mural mitigation measures are recommended in the Noise and Vibration section of the Draft EIR

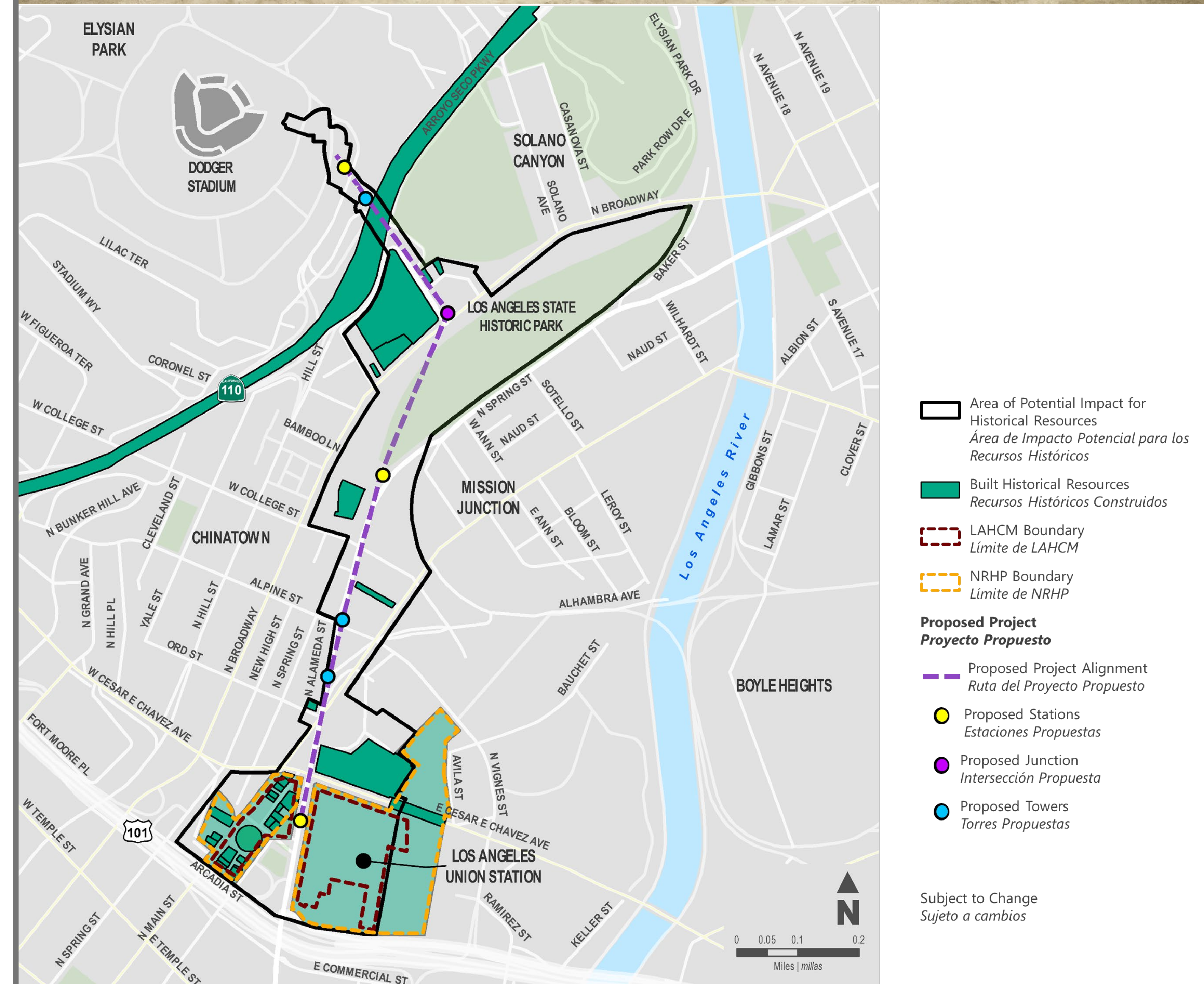
IMPACT CONCLUSIONS

- 15 historical resources less than significant indirect impacts
- 4 historical resources less than significant direct impacts

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Historical Resource	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Project design features for pre- and post-construction documentation and protection of The Winery and El Grito mural, as well as protection of the El Grito mural during construction
- Vibration monitoring and restrictions on force adjustable ground compaction devices during proposed Alameda Station construction



Built Historical Resources

Recursos Históricos Construidos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos directos, indirectos y acumulativos de los componentes del proyecto sobre los recursos históricos
- Los recursos históricos pueden incluir edificios, estructuras, objetos, sitios y distritos
- Los recursos históricos son propiedades inscritas en los Registros Nacionales y de California o que han sido designadas como Monumentos Histórico-Culturales de Los Ángeles.
- Las propiedades identificadas en un sondeo de recursos históricos como SurveyLA fueron tratadas como recursos históricos para efectos del estudio
- Se identificaron 29 recursos históricos a lo largo de la ruta del proyecto propuesto, incluyendo 2 distritos con numerosos elementos contribuyentes

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no daría lugar a la demolición, destrucción o reubicación de ningún recurso histórico
- El proyecto propuesto introduciría elementos modernos en forma de cables, cabinas, torres, intersecciones y estaciones en las proximidades de recursos históricos; sin embargo, el cambio no constituiría un impacto significativo debido al carácter mixto de la ruta
- La Estación Alameda estaría situada dentro de los límites de la terminal de pasajeros de la estación Los Angeles Union Station y sus terrenos. Sin embargo, la ubicación propuesta de los nuevos elementos de circulación vertical es el estacionamiento B, que no es una característica definitoria del recurso histórico
- La Estación Alameda también estaría situada dentro de los límites del Monumento Histórico-Cultural de Los Angeles Plaza. Sin embargo, la ubicación propuesta de los nuevos elementos de circulación vertical y la plaza peatonal es la Placita de Dolores, que no es un elemento que defina el carácter del recurso histórico
- Debido a la proximidad de la construcción al edificio de la bodega de vinos The Winery y al mural de El Grito, se recomiendan medidas de mitigación en la sección de Ruido y Vibración del Borrador del EIR

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

- 15 recursos históricos con impactos indirectos menos que significativos
- 4 recursos históricos con impactos directos menos que significativos

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Recurso Histórico	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Características del diseño del proyecto para la documentación de pre-construcción y de post-construcción y la protección de la bodega de vinos The Winery y el mural de El Grito, y la protección del mural de El Grito durante la construcción
- Supervisión de vibraciones y restricciones de los dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza durante la construcción de la Estación Alameda propuesta

歷史資源

历史资源

研究範圍是甚麼？

- 計畫組成部份對於歷史資源的直接、間接和累積的影響
- 歷史資源可能包括建築物、結構物、地點和地區
- 歷史資源是指國家和加利福尼亞登記冊中列入，或正式確定為有資格列入並指定為洛杉磯歷史文化古蹟的財產
- 為達到研究目的，在歷史資源調查（如：SurveyLA）中獲確定的資源被視為歷史資源
- 擬建項目的路線沿途共確定了 29 個歷史資源，包括兩個具有眾多貢獻元素的地區

主要分析及結論

- 擬建計畫不會導致任何歷史資源的拆卸、破壞或搬遷
- 擬建計畫將在歷史資源附近以電纜、車廂、塔、路口和車站等形式加入現代特色元素；但由於路線的混合特性，這種變化將不會構成重大影響
- 阿拉米達站將建於洛杉磯聯合車站客運站和地面的邊界內然而，新的垂直流通設備的建議位置在停車場 B 位，這裡並不符合歷史資源的定義特徵
- 阿拉米達站將建於洛杉磯廣場歷史文化紀念碑的邊界內。然而，新的垂直流通設備與步行廣場的擬建位置為多洛雷斯廣場，該處並不符合歷史資源的定義特徵
- 由於建築靠近酒廠大樓與 El Grito 壁畫，因此在《環境影響報告草案》中建議採取噪音和震動舒緩措施

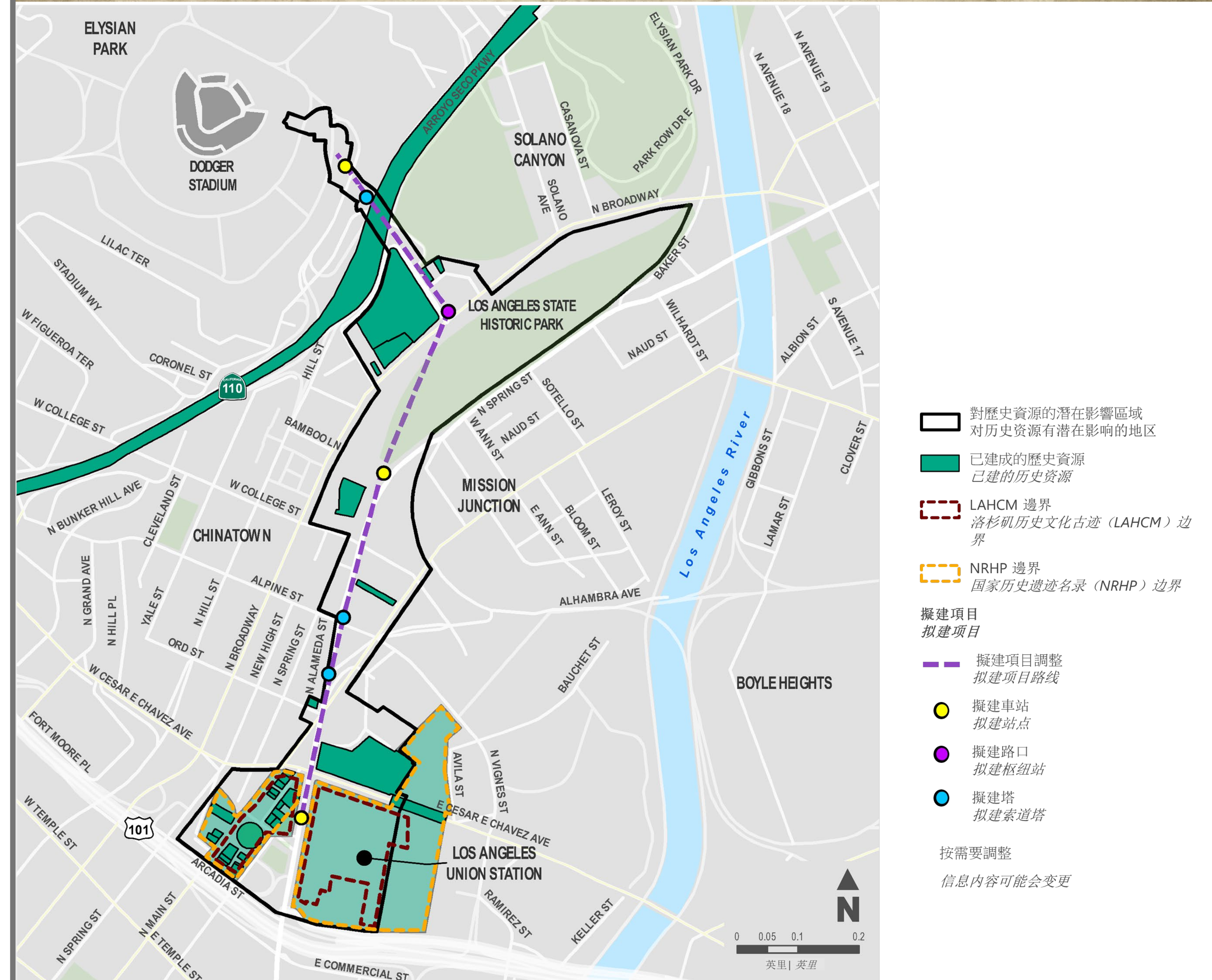
影響總結

- 15 個歷史資源的間接影響不顯著
- 4 個歷史資源的直接影響不顯著

主題	發現	
	建築工程：	操作
歷史資源	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

- 計畫設計特點建基於酒廠與 El Grito 壁畫於施工前及施工後的文件記錄和保護，以及於施工期間保護 El Grito 壁畫的
- 在擬建阿拉米達站的施工其間，監測震動與限制可調整力度的地面壓實裝置



已建成的歷史資源

已建的历史资源

研究內容

- 項目組成部分對歷史資源的直接、間接和累積影響
- 歷史資源可能包括建築物、結構物、遺址和地區
- 歷史資源是指被列入或正式確定有資格列入國家和加州登記冊以及被指定為洛杉磯歷史文化遺址的財產
- 就研究目的而言，在歷史資源調查如SurveyLA調查中確定的財產，視為歷史資源
- 沿着擬建項目路線，已經確定了29項歷史資源，其中包括2項具有眾多貢獻元素的地區

重點分析及總結

- 擬建項目不會導致任何歷史資源遭拆除、破壞或搬遷
- 擬議項目將在歷史資源附近引入電纜、纜車、索道樓、樞紐站和車站等現代特徵；但由於路線的混合特徵，這一變化不會構成重大影響
- 阿拉米達站將位於洛杉磯聯合車站總站及其場地的邊界內。然而，新的垂直流通設施的計劃位置是停車場B，此地块不是歷史資源的定義特徵
- 阿拉米達站也將位於洛杉磯廣場歷史文化遺址的邊界內。然而，新的垂直流通設施和行人廣場的計劃位置是Placita de Dolores，此地块不是歷史資源的定義特徵
- 由於施工接近酒廠建築和El Grito壁畫，在環境影響報告草案中的對噪音和振動部分的緩解措施作出了建議

影響總結

- 15 項歷史資源受到不重大的間接影響
- 4 項歷史資源受到不重大的直接影響

主題	查找	
	建築施工	运营
历史资源	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

- 項目設計特點是在施工前和施工後記錄和保護酒廠和El Grito壁畫，以及在施工期間保護El Grito壁畫
- 在擬建的阿拉米達站施工期間，對振動進行監測並限制使用可調節的地面壓實裝置

Parks and Recreation

Parques y Recreación

WHAT WAS STUDIED?

- The proposed Project's potential to impact parks and recreational facilities during construction and operation, including Los Angeles Plaza Park and Placita de Dolores, Los Angeles State Historic Park, and Elysian Park
- A study area of a ¼ -mile buffer around the proposed Project alignment was established as an operational baseline to evaluate potential impacts
- Potential of the proposed Project to impact recreational facilities by:
 - Increasing the use of existing neighborhood and regional parks or other recreational facilities such that substantial physical deterioration of the facility would occur or be accelerated
 - Including recreational facilities or requiring the construction or expansion of recreational facilities which might have an adverse physical effect on the environment
- Potential of proposed Project to impact parks by resulting in substantial adverse physical impacts associated with the provision of new or physically altered government facilities, or a need for new or physically altered government facilities, the construction of which could cause significant environmental impacts, in order to maintain acceptable service ratios, response times or other performance objectives for any parks

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

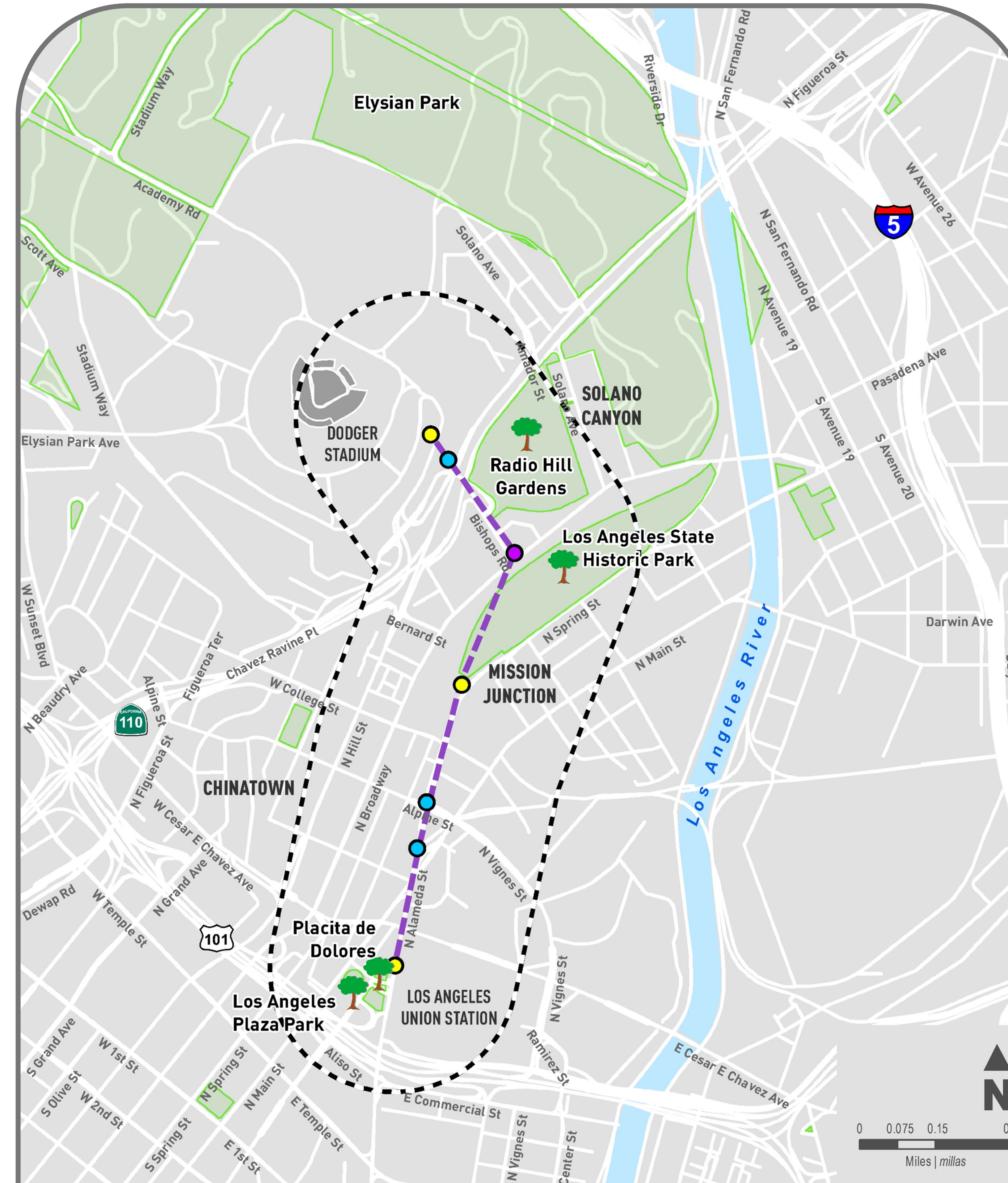
- The proposed Project would not result in an increase in the use of parks such that substantial physical deterioration would occur or be accelerated
 - The Los Angeles State Historic Park, which accommodates events with attendance ranging from 6,000 to 22,500 attendees, would be able to accommodate additional visitation
- The proposed Project would not include the construction or expansion of recreational facilities and increased access to parks are not expected to increase the use of existing parks or other recreational facilities such that new or expanded facilities would be required
- Construction and operations of the proposed Project would not result in the provision of new park facilities, or the need for new or physically altered park facilities during construction
 - During construction of the Chinatown/State Park Station, options for pedestrian access, including the provision of pedestrian detours during construction, would allow for continued pedestrian access within the Project area such that park patrons would have access to approximately 30 acres of the 32-acre Los Angeles State Historic Park, including all the recreational areas, during construction activities within the park.

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Increase use of parks or recreational facilities accelerating substantial facility deterioration	Less Than Significant	Less Than Significant
Include or require construction or expansion of recreational facilities with potential for adverse effect on environment	Less Than Significant	Less Than Significant
Provide or require new or physically altered governmental facilities the construction of which could cause significant environmental impacts to maintain acceptable performance objectives for parks	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- No mitigation is required
- During construction of the Chinatown/State Park Station, options for pedestrian access, including the provision of pedestrian detours during construction, would allow for continued pedestrian access within the Project area such that park patrons would have access to approximately 30 acres of the 32-acre Los Angeles State Historic Park, including all the recreational areas, during construction activities within the park



- Proposed Project Alignment | Ruta del Proyecto Propuesto
- Project Study Area | Área de Estudio del Proyecto
- Proposed Stations | Estaciones Propuestas
- Proposed Junction | Intersección propuesta
- Proposed Towers | Torres Propuestas
- Parks and Recreation | Parques y Recreación

MAY 2021 | MAYO DE 2021

Subject to Change | Sujeto a cambios

Existing Parks and Recreational Facilities in Project Study Area

Parques e Instalaciones Recreativas Existentes en el Área de Estudio del Proyecto

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial del proyecto propuesto de afectar a los parques y las instalaciones recreativas durante la construcción y las operaciones, incluyendo los parques de Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Los Angeles Plaza Park y la Placita de Dolores
- Se estableció una zona de estudio de ¼ de milla (400 m) alrededor de la ruta del proyecto propuesto como línea de base de las operaciones para evaluar los impactos potenciales
- Potencial del proyecto propuesto para impactar las instalaciones recreativas al:
 - Provocar un aumento en el uso de los parques vecinales y regionales existentes o de otras instalaciones recreativas de manera que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial de las instalaciones
 - Incluir instalaciones recreativas o requerir la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pudieran tener un efecto físico adverso sobre el medio ambiente
- Impacto potencial del proyecto propuesto que podría tener impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros propósitos de rendimiento para cualquiera de los parques

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no provocaría un aumento en el uso de los parques de manera que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial
 - Los Angeles State Historic Park, donde se celebran eventos con una asistencia que de entre 6,000 y los 22,500 asistentes, podría recibir visitas adicionales
- El proyecto propuesto no incluiría la construcción o ampliación de instalaciones recreativas y no se espera que el mayor acceso a los parques aumente el uso de los parques existentes u otras instalaciones recreativas de manera que se requieran instalaciones nuevas o ampliadas
- La construcción y las operaciones del proyecto propuesto no darían lugar a la provisión de nuevas instalaciones de parques, ni a la necesidad de instalaciones de parques nuevas o alteradas físicamente durante la construcción
 - Durante la construcción de la Estación Chinatown/State Park, las opciones para el acceso peatonal, incluyendo la provisión de desvíos peatonales durante la construcción, permitirían el acceso peatonal continuo dentro del área del proyecto de manera que los usuarios del parque tendrían acceso a aproximadamente 30 acres (12.15 hectáreas) del Los Angeles State Historic Park de 32 acres (12.95 hectáreas), incluyendo todas las áreas recreativas, durante las actividades de construcción dentro del parque.

CONCLUSIONES SOBRE LOS IMPACTOS

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Aumenta del uso de parques o instalaciones recreativas, acelerando el deterioro sustancial de las instalaciones	Menos que significativo	Menos que significativo
Inclusión o necesidad de construir o ampliar instalaciones recreativas con efecto adverso potencial en el medio ambiente	Menos que significativo	Menos que significativo
Se proporcionan o requieren instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos para mantener objetivos de rendimiento aceptables para los parques	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- No se requiere mitigación
- Durante la construcción de la Estación de Chinatown/State Park, las opciones para el acceso peatonal, incluyendo la provisión de desvíos peatonales durante la construcción, permitirían el acceso peatonal continuo dentro del área del proyecto de manera que los usuarios del parque tendrían acceso a aproximadamente 30 acres (12.15 hectáreas) del Los Angeles State Historic Park de 32 acres (12.95 hectáreas), incluyendo todas las áreas recreativas, durante las actividades de construcción dentro del parque

公園及康樂設施

公园及休闲设施

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫在施工和營運期間對公園和康樂設施的潛在影響，包括洛杉磯廣場公園和多洛雷斯廣場、洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園
- 於擬建計畫路線周邊 ¼ 英里位置建立一個研究區域，作為操作基線以評估項目的潛在影響
- 擬建計畫有機會透過以下形式影響康樂設施：
 - 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？
 - 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？
- 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？

主要分析及結論

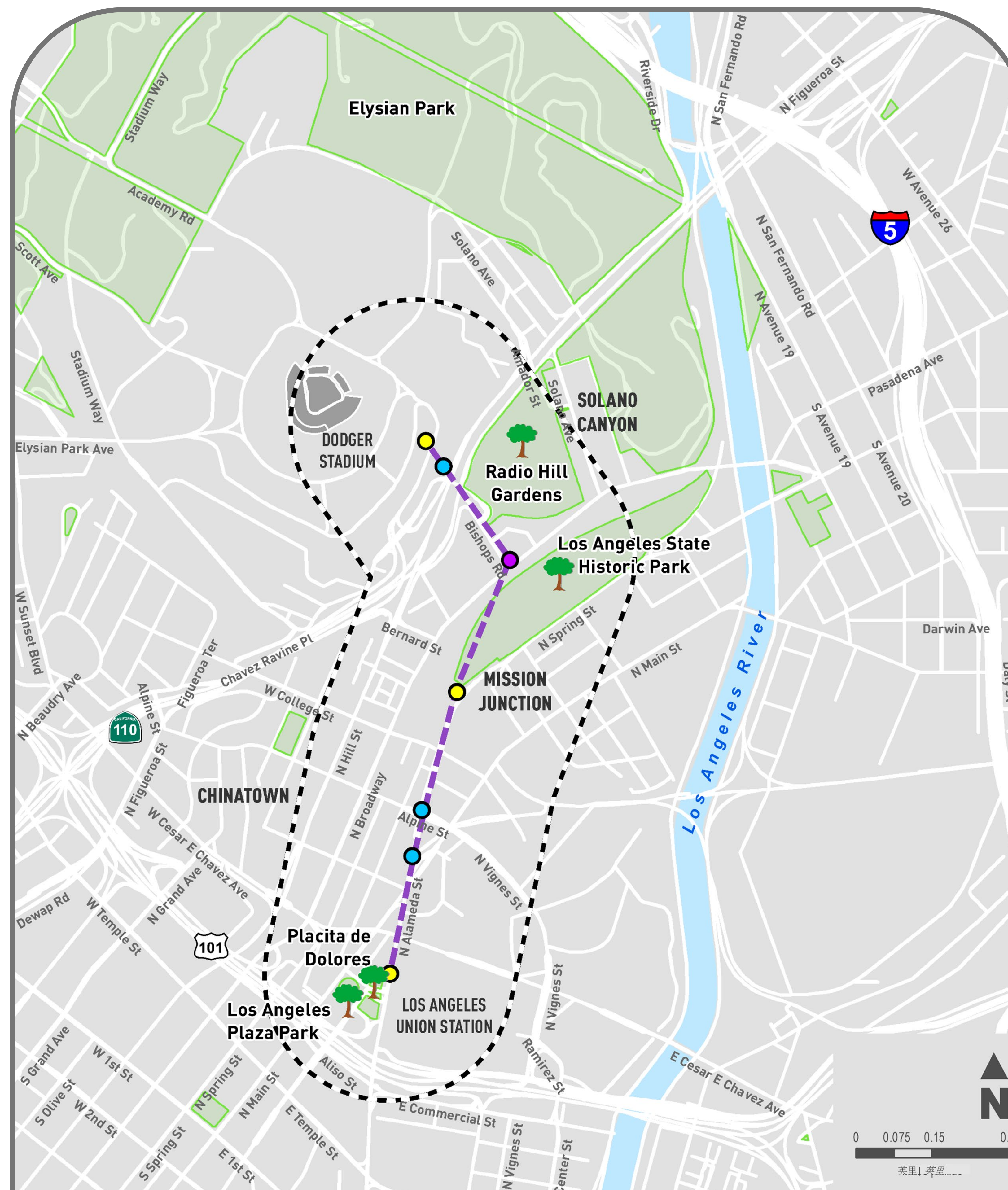
- 擬建計畫不會令公園使用量增加，從而引致嚴重的物理老化，或加速其老化
 - 洛杉磯州立歷史公園所舉辦的活動將能夠容納更多的參加者，現時可容納的人數約為 6,000 至 22,500 人
- 擬建計畫不會因為增加現有公園或其他康樂設施的使用而興建或擴建康樂設施，亦不會增加進入公園的人口，因此，需要興建新的，或擴建現有設施
- 擬建計畫的工程營運不會帶來提供新的公園設施，或在建設期間需要新的或改建現有的公園設施
 - 在唐人街/州立公園站施工期間，行人通道的選擇，包括在施工期間提供行人繞道，將在項目區域中繼續提供行人通道。這樣，洛杉磯州立歷史公園的遊客就可以在公園內的施工活動進行其間使用大約32英畝中的30的英畝，包括所有的休閒區。

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	操作
增加公園或娛樂設施的使用，加速設施老化	影響不大。	影響不大。
包括或要求興建或擴建可能對環境產生不良影響的康樂設施	影響不大。	影響不大。
為保持公園可接受的績效目標，需提供或需要新的或經改造的政府設施，而興建該等設施可能會對環境造成重大影響	影響不大。	影響不大。

如何將影響減到最低？

- 無需採取緩解措施。
- 在唐人街/州立公園站施工期間，行人通道的選擇，包括在施工期間提供行人繞道，將在項目區域中繼續提供行人通道。這樣，洛杉磯州立歷史公園的遊客就可以在公園內的施工活動進行其間使用大約32英畝中的30的英畝，包括所有的休閒區。



- 擬建項目路線 | 拟建项目路线
- 項目研究區 | 项目研究区域
- 擬建車站 | 拟建车站
- 擬建路口 | 拟建索道塔
- 擬建塔 | 拟建索道塔
- 公園及康樂設施 | 公园和休闲设施

2021年5月 | 2021年5月

按需要調整 | 信息内容可能会变更

研究內容

- 拟建项目在施工和运营期间可能对公园和休闲设施产生影响，包括对洛杉矶广场公园和Placita de Dolores、洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的影响
- 在拟建项目路线周围建立了一个1/4英里的缓冲区作为运营基准，以评估潜在的影响
- 拟建项目对休闲设施的影响如下：
 - 导致现有的社区及区域公园或其它休闲设施的使用增加，以致设施出现实质性损坏或加速损坏
 - 包含休闲设施，或要求兴建或扩建休闲设施，从而可能导致对环境造成不良影响
- 为维持公园的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，拟建项目可能会对公园造成影响，导致产生与新的或实际变动的政府设施的供应有关的实质性不利影响，或导致需要兴建新的或实际改造的政府设施，其建设可能会导致重大环境影响

主要分析及结论

- 拟建项目不会使公园使用量增加，因而不会导致实质物理损坏或使其加速发生
 - 洛杉矶州立历史公园能够接纳更多的到访，活动可容纳的参观者人数从6000人到22,500人不等。
- 拟建项目不包括兴建或扩建娱乐设施，而预计的增加进入公园的通道也不会增加现有公园或其它休闲设施的使用量，以致须新建或扩建设施
- 拟建项目的施工与运营不会导致须兴建新的公园设施，亦不会引致在建造期间需要新的或实质改动的公园设施
 - 在唐人街/州立公园站施工期间，包括在施工期间提供绕行路线的步行通道方案将在项目区域内为行人持续提供通道，这样在公园内施工期间，公园使用者将能进入32英亩的洛杉矶州立历史公园中约30英亩的土地，包括所有的休闲区域。

影响总结

主題	查找	
	建筑施工	运营
公园或休闲设施的使用量增加，加速了设施的实质损坏	影响不重大	影响不重大
包括或要求兴建或扩建有可能对环境产生不利影响的休闲设施	影响不重大	影响不重大
提供或需要新的或物理改造过的政府设施(这些设施的施工可能造成重大的环境影响)以维持可接受的公园绩效目标	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

- 无须采取缓解措施
- 在唐人街/州立公园站施工期间，包括在施工期间提供绕行路线的步行通道方案将在项目区域内为行人持续提供通道，这样在公园内施工期间，公园使用者将能进入32英亩的洛杉矶州立历史公园中约30英亩的土地，包括所有的休闲区域。

Aerial Rights Over Park

Derechos Aéreos Sobre el Parque

LOCATION

- The proposed Project alignment crosses over the westernmost edge of the Los Angeles State Historic Park, adjacent to the existing Metro L Line (Gold) and the associated overhead catenary system
- The proposed Project's location in the park and required aerial clearance would not increase the usage of the park such that substantial physical deterioration of the facility would occur or be accelerated

KITES

- Due to the location of the proposed Project alignment – which traverses over along the western edge of the Park adjacent to the Metro L Line and pedestrian pathway – the proposed Project does not significantly reduce the safe kite flying area within the Park

SPECIAL EVENTS

- The proposed Project's vertical clearance to the bottom of the cabins would range from 26 to 53 feet with an average of approximately 40 feet from ground level over the park
- Given these clearances, it will continue to be possible for events to take place both under the majority of the alignment within the park and adjacent to the alignment



UBICACIÓN

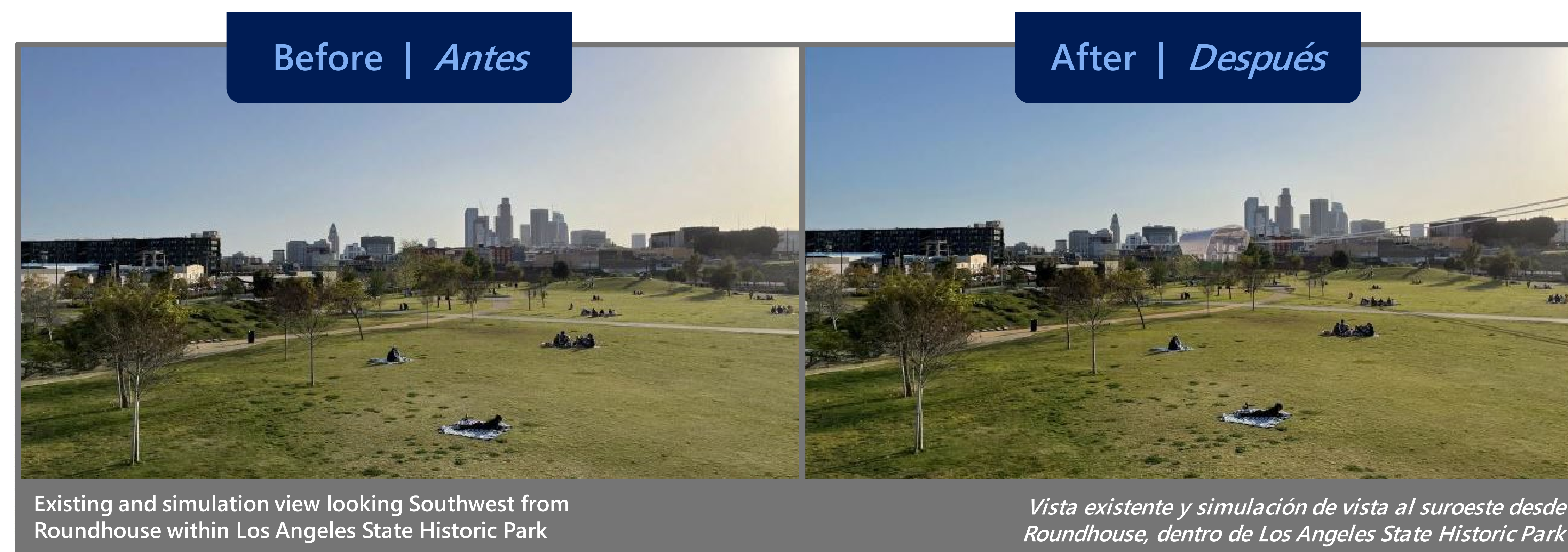
- La ruta del proyecto propuesto cruza el borde del extremo poniente del Los Angeles State Historic Park, junto a la Línea L (Dorada) del Metro y el sistema catenarrio elevado asociado
- La ubicación del proyecto propuesto en el parque y el espacio aéreo requerido no aumentarán el uso del parque de manera que se produzca o acelere un deterioro físico sustancial de las instalaciones

COMETAS

- Debido a la ubicación de la ruta del proyecto propuesto – que atraviesa el borde poniente del parque adyacente a la Línea L del Metro y al camino peatonal – el proyecto propuesto no reduce significativamente el área segura para volar cometas dentro del parque

EVENTOS ESPECIALES

- La distancia vertical del proyecto propuesto hasta la parte inferior de las cabinas sería de entre 26 y 53 pies (8 y 16 m), con un promedio de aproximadamente 40 pies (12 m) desde el nivel del suelo del parque
- Dadas estas distancias, seguirá siendo posible celebrar eventos bajo la mayor parte de la ruta dentro del parque y junto a dicha ruta



公園空中權利

公園上方的空中權利

地點

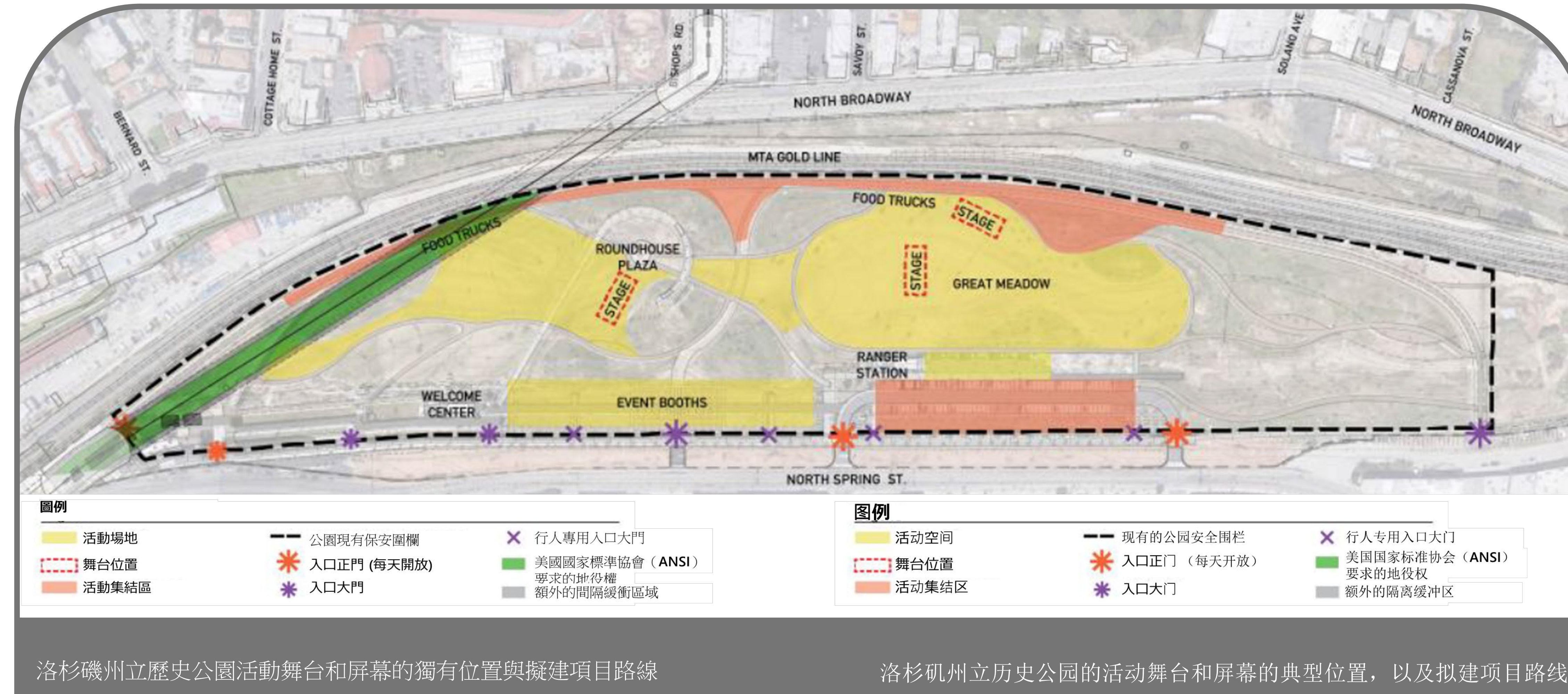
- 擬建計畫路線橫跨洛杉磯州立歷史公園的最西端，毗鄰現有的地鐵 L 線（金線）及相關的架空懸鏈線系統
- 擬建計畫在公園內的位置，和所需進行的淨空活動將不會增加公園的使用量，從而引致設施老化，或加速其老化

風箏

- 由於擬建計畫路線的位置——沿著公園的西部邊緣，毗鄰地鐵 L 線和行人路——擬建計畫將不會顯著減少公園內可供安全放風箏的區域

特別活動

- 從擬建計畫至車廂底部的垂直淨空範圍為 26 至 53 英尺，平均距離公園地面約 40 英尺
- 在這情況下，活動將可以繼續在公園內的大部分路線下和與路線相鄰的地方舉行



位置

- 擬建項目路線穿過洛杉磯州立歷史公園的最西邊緣，毗鄰現有的輕軌 L 線(金線)及其相關的高架懸鏈系統
- 擬建項目在公園內的位置和所須的空中淨空不會增加公園的使用量，因而不會導致或加速設施的實質性損壞

風箏

- 由於擬建項目路線位於公園的西部邊緣，毗鄰輕軌 L 線和行人通道，因此不會明顯減少在公園內放飞風箏的安全面積

特別活動

- 擬建項目到纜車底部的垂直淨空範圍為 26 至 53 英尺，公園上空平均距地面約 40 英尺
- 鑒於這些淨空，將繼續有可能在公園內的大部分索道線路下方和附近舉行活動。



Benefits of Chinatown/ State Park Station

Beneficios de la Estación Chinatown/ State Park

DISTANCE FROM METRO L LINE (GOLD) STATION

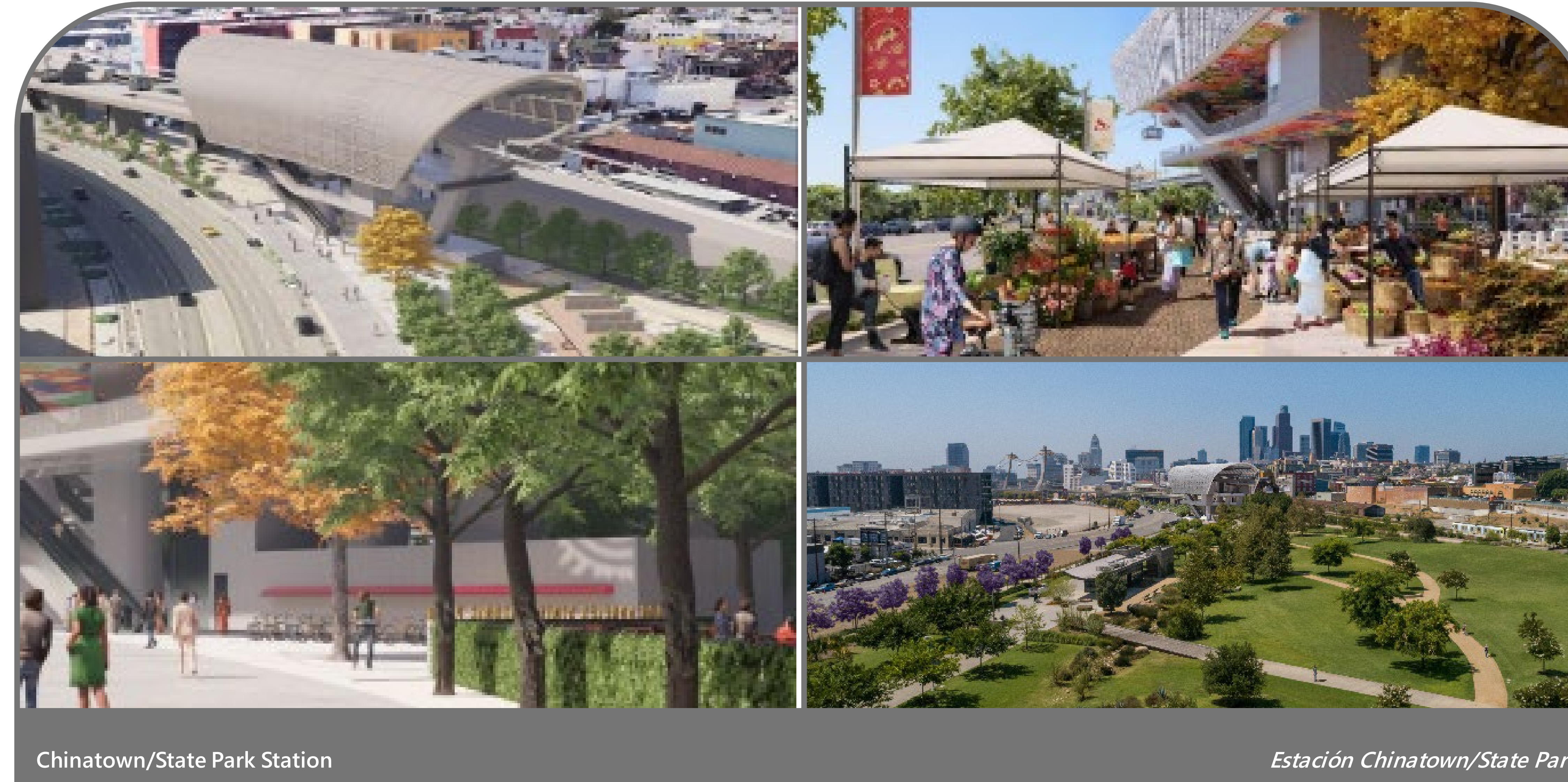
- The LA ART Chinatown / State Park Station and Metro's L Line Chinatown Station are approximately 500 feet apart
- With that distance, ground level walk would take ~3 minutes and does not require crossing any streets
- Pedestrian access enhancements could include pedestrian improvements between Metro's L Line (Gold) Station and the Chinatown/State Park Station consistent with the Connect US Action Plan, including hardscape and landscape improvements, shade structures, and potential seating, as well as support for the future Los Angeles State Historic Park bike and pedestrian bridge

PARK AMENITIES

- 740 square feet of concessions
- 770 square feet of restrooms
- 220 square foot covered breezeway connecting concessions and restrooms
- Mobility hub to access a suite of first and last mile multi-modal options, such as a bike share program

THE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK PEDESTRIAN BRIDGE

- Currently the northern edge of the Los Angeles State Historic Park adjacent is bordered by the Metro L Line (Gold) tracks, forming a barrier and restricting direct visitor access to the park from North Broadway
- In 2019, the Los Angeles State Historic Park conducted a Bike and Pedestrian Bridge Study to explore the feasibility of providing pedestrian and bicycle access from the park to neighborhoods and land uses north of Broadway, including Chinatown, Cathedral High School, the Savoy neighborhood, Elysian Park, and the Solano Canyon neighborhood
- The Draft EIR evaluates the Park's pedestrian bridge as Design and Use Option E



Chinatown/State Park Station

Estación Chinatown/State Park

DISTANCIA DE LA ESTACIÓN DE LA LÍNEA L DEL METRO (DORADA)

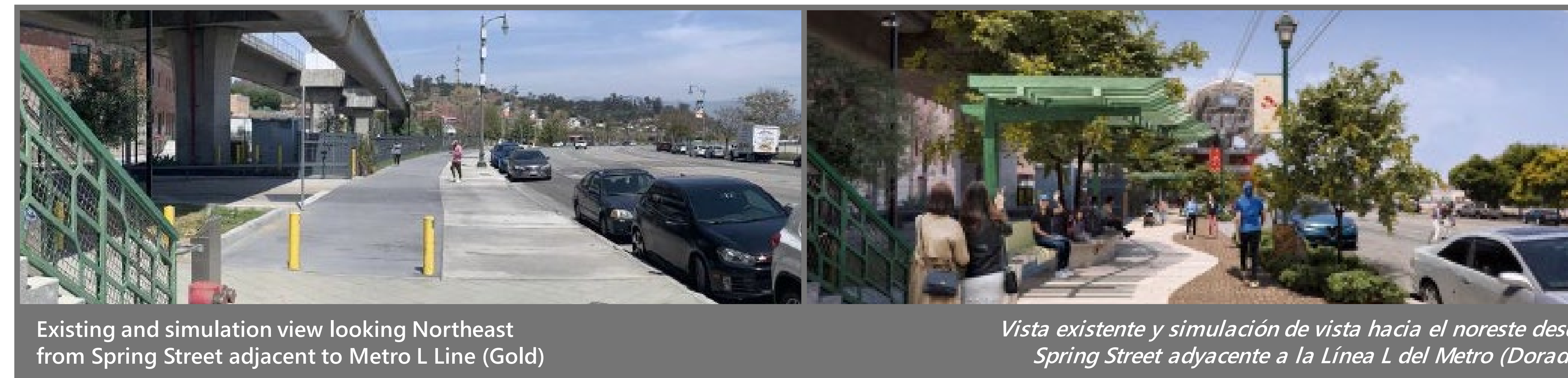
- La Estación Chinatown/State Park del ART y la Estación Chinatown de la Línea L de Metro están a unos 500 pies (152 m) de distancia
- Con esa distancia, el recorrido a pie a nivel del suelo tomaría ~3 minutos y no se requiere cruzar ninguna calle
- Entre las mejoras en el acceso peatonal se podrían incluir mejoras peatonales entre la estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación Chinatown/State Park, en concordancia con el plan Connect US Action Plan, incluyendo mejoras en las instalaciones y el paisaje, estructuras de sombra y posibles asientos, así como elementos de apoyo al futuro puente peatonal y para bicicletas de Los Angeles State Historic Park

SERVICIOS DEL PARQUE

- 740 pies cuadrados (69 m²) de concesiones
- 770 pies cuadrados (72 m²) de baños
- Paso cubierto de 220 pies cuadrados (20 m²) que conecta las concesiones y los baños
- Centro de movilidad para tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas

PUENTE PEATONAL DE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- Actualmente, el borde norte de Los Angeles State Historic Park que está adyacente limita con las vías de la Línea L (Dorada) del Metro, formando una barrera y restringiendo el acceso directo de los visitantes al parque desde North Broadway
- En 2019, Los Angeles State Historic Park llevó a cabo un Estudio de Puentes para Bicicletas y Peatones para explorar la factibilidad de proporcionar acceso peatonal y para bicicletas desde el parque a los barrios y los usos del suelo al norte de Broadway, incluyendo Chinatown, Cathedral High School, el barrio de Savoy, Elysian Park y el barrio de Solano Canyon
- El Borrador del EIR evalúa el puente peatonal del parque como la Opción de Uso y Diseño E



Existing and simulation view looking Northeast from Spring Street adjacent to Metro L Line (Gold)

Vista existente y simulación de vista hacia el noreste desde Spring Street adyacente a la Línea L del Metro (Dorada)



Park Amenities

Servicios del Parque



Potential Broadway-State Historic Park Pedestrian Bridge

Puente Peatonal Potencial Broadway-State Historic Park

唐人街的好處/ 州立公園站的好處

唐人街/州立 公園站的益处

距離地鐵L線（金）站

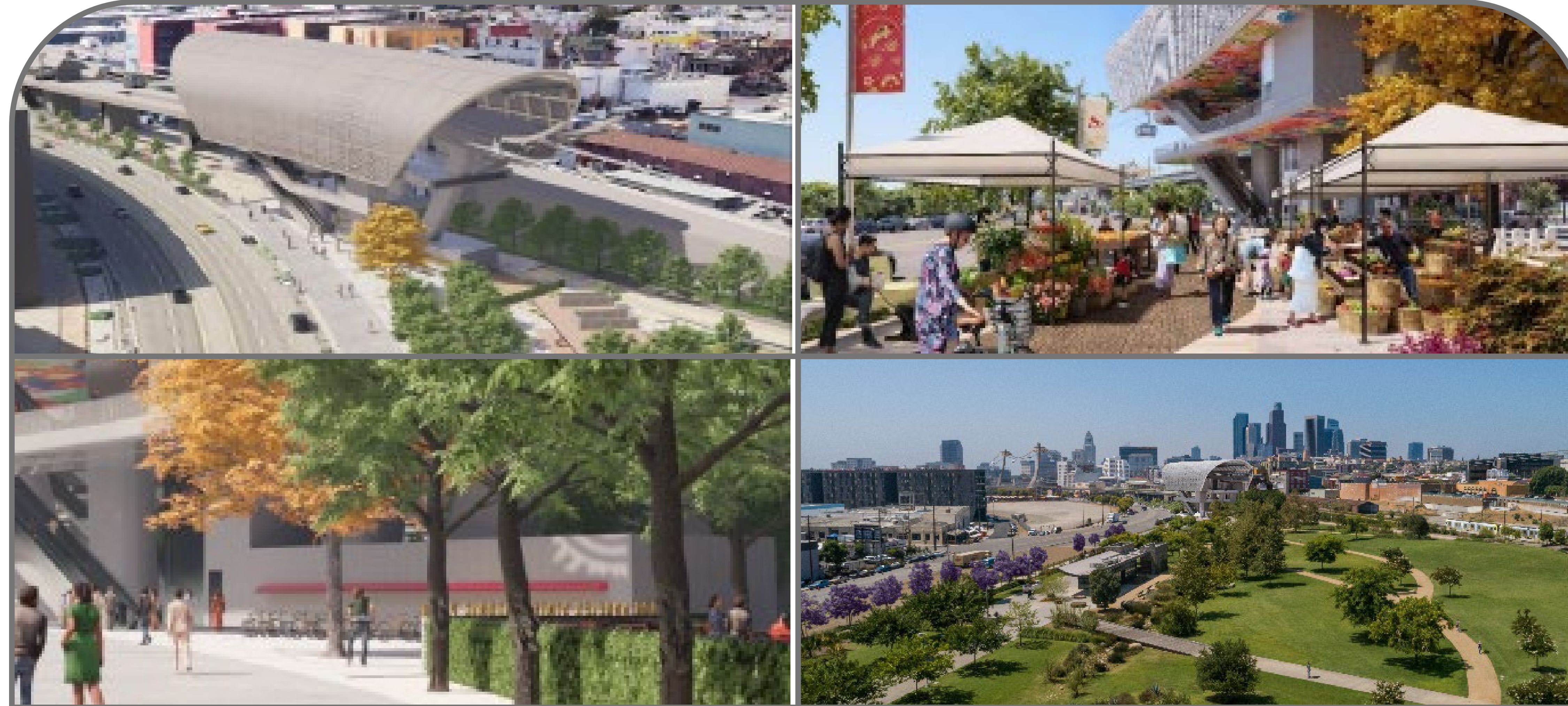
- 洛杉磯空中快速纜車唐人街/州立公園站和地鐵L線唐人街站相距約500英尺
- 這距離需在在地面步行約3分鐘，當中不需要穿越任何街道
- 行人通道的改進可能包括地鐵L線（金線）站和唐人街/州立公園站之間的行人道的改善，此將符合Connect US的行動計劃，包括人工景觀和自然景觀的改善、遮陽地方和潛在座位的興建，以及支持未來洛杉磯州立歷史公園單車和行人天橋的興建。

公園設施

- 740平方英尺的特權土地
- 770平方英尺的洗手間
- 220平方英尺的有蓋走廊連接特權土地和洗手間
- 乘客可以在交通樞紐裡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。

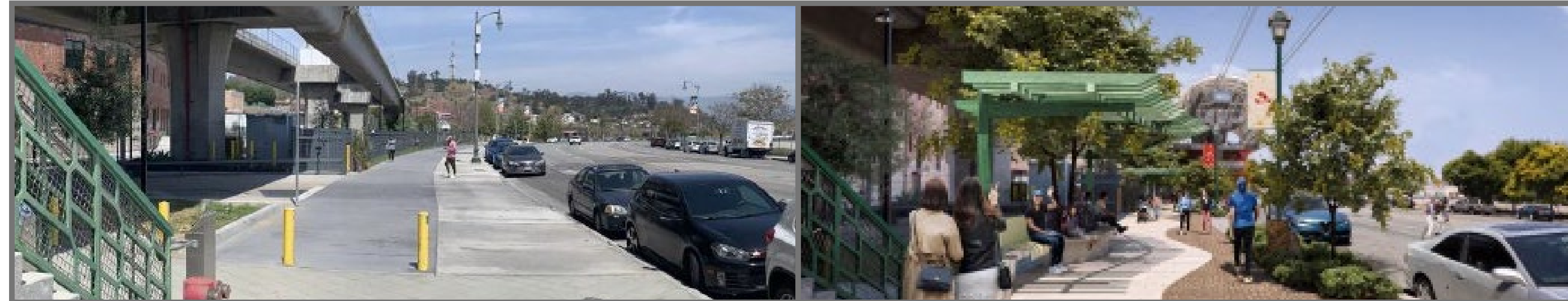
洛杉磯州立歷史公園行人天橋

- 目前，毗鄰洛杉磯州立歷史公園的北部邊緣與地鐵L線（金）軌道接壤，二者組成一道屏障，限制遊客從北百老匯直接進入公園
- 2019年，洛杉磯州立歷史公園進行了一項單車和行人天橋研究，以探索提供從公園到社區與百老匯以北的土地，包括唐人街、大教堂高中、薩沃伊社區、伊利森公園和索拉諾峽谷社區的行人和單車通道的可行性。
- 《環境影響報告草案》根據設計及用途方案E對公園的行人天橋作出評估



唐人街/州立公園站

唐人街/州立公園站



現時與模擬

與與輕軌L線（金線）相鄰的春天街往東北方向望去的現有視圖和模擬視圖



公園設施

公園休閒設施



潛在百老匯國家歷史公園行人天橋

潛在的百老匯-國家歷史公園行人天橋

與輕軌L線（金線）車站的距離

- 洛杉磯空中快捷交通唐人街/州立公園站與輕軌L線（金線）唐人街站的距離約為500英尺
- 按照這個距離，地面步行大約需要3分鐘，不需要穿越任何街道
- 人行道的優化升級可能包括與“連接美國行動計劃”一致的、在輕軌L線（金線）站和唐人街/州立公園站之間的人行道優化升級措施，包括硬景觀和自然景觀美化、增加遮陽設施和潛在的座位，以及對未來洛杉磯州立歷史公園自行車和行人天橋的支持

公園休閒設施

- 740平方英尺的特許經營商店
- 770平方英尺的洗手間
- 220平方英尺的有頂走廊，連接特許經營商店區和洗手間
- 交通轉換點，以提供第一英里和最後一英里的多種形式選擇，如自行車共享計劃

洛杉磯州立歷史公園人行天橋

- 目前，毗鄰的洛杉磯州立歷史公園的北部邊緣與輕軌L線（金線）軌道相接，形成了一道屏障，限制了遊客從北百老匯直接進入公園
- 2019年，洛杉磯州立歷史公園進行了一項自行車和行人天橋研究，以探索為百老匯以北的社區和土地用途，包括唐人街、大教堂高中、Savoy社區、伊利森公園和索拉諾峽谷社區，提供步行和自行車通道的可行性
- 環境影響報告草案評估了公園人行天橋的設計和使用方案E

Noise

Ruido

WHAT WAS STUDIED?

- Noise impacts of Project construction on noise-sensitive receptors near the proposed Project alignment and truck routes
- Vibration impacts of Project construction on vibration-sensitive receptors related to both building damage and human annoyance
- Noise and vibration impacts from operation of the aerial gondola

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

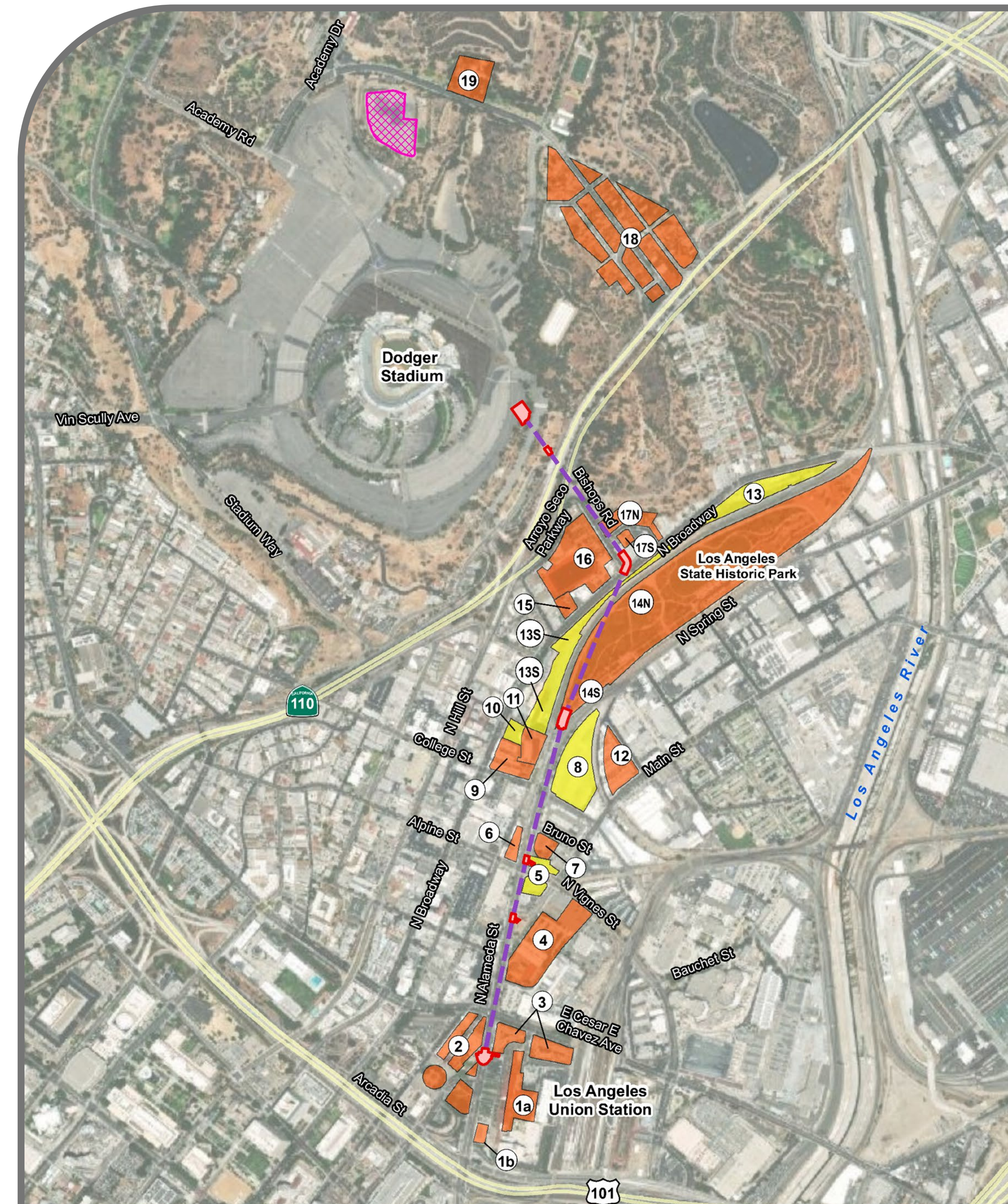
- Operation of the aerial gondola would not have a significant noise or vibration impact
- Mitigation can reduce noise from Project construction but not to a less-than-significant level
- Noise from off-site construction related traffic would be less-than-significant
- Mitigation would protect historic buildings from vibration damage
- Because of the low threshold, human annoyance vibration impacts would be significant and unavoidable

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Substantial increase in ambient noise levels	On-Site: Significant and Unavoidable Off-Site: Less Than Significant	Less Than Significant
Excessive ground-borne vibration	Building Damage: Less Than Significant with Mitigation Human Annoyance: Significant and Unavoidable	Less Than Significant
Exposure to airport noise	No Impact	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Construction Noise
 - Robust noise barriers program with varying heights and designs depending upon the phase and location of work
 - Use of equipment with noise reduction features
 - Community outreach, including a Noise Disturbance Coordinator
- Construction Vibration
 - Monitoring of vibration equipment
 - Use of non-vibrating equipment or hand tools near sensitive structures



Noise Sensitive Receptors Map

Mapa de Receptores Sensibles al Ruido

- ID Name | Nombre**
- 1a Los Angeles Union Station | Los Angeles Union Station
 - 1b First 5 LA | First 5 LA
 - 2 El Pueblo | El Pueblo
 - 3 Mozaic Apartments | Apartamentos Mozaic
 - 4 California Endowment | California Endowment
 - 5 Future Residential Development | Futuro Desarrollo Residencial
 - 6 Chinatown Senior Lofts | Chinatown Senior Lofts
 - 7 Homeboy Industries | Homeboy Industries
 - 8 Future Residential Development | Futuro Desarrollo Residencial
 - 9 Blossom Plaza | Blossom Plaza
 - 10 Future Residential Development | Futuro Desarrollo Residencial
 - 11 Capitol Milling | Capitol Milling
 - 12 Llewellyn Apartments | Apartamentos Llewellyn
 - 13N Buena Vista N | Buena Vista N
 - 13S Buena Vista S | Buena Vista S
 - 14N Los Angeles State Historic Park - North | Los Angeles State Historic Park - Norte
 - 14S Los Angeles State Historic Park - South | Los Angeles State Historic Park - Sur
 - 15 St. Peter's Church | Iglesia de St. Peter's
 - 16 Cathedral High School | Secundaria Cathedral High School
 - 17N Low -Ri e Residential - North | Residencial de Baja Altura - Norte
 - 17S Low -Rise Residential - South | Residencial de Baja Altura - Sur
 - 18 Solano Canyon Neighborhood | Barrio de Salano Canyon
 - 19 Elysian Park Adaptive Recreation Center | Centro Recreativo Adaptable del Elysian Park

- Proposed Project Alignment | Ruta del Proyecto Propuesto
- Stations/Junction/Towers | Estaciones/Intersecciones/Torres
- Laydown Yard | Patio de Maniobras
- Sensitive Receptors | Receptores Sensibles
- Planned | Planeado
- Existing | Existente



Common Outdoor Activities Actividades Comunes al Aire Libre	Noise Level (dBA) Nivel de Ruido (dBA)	Common Indoor Activities Actividades Comunes en Interiores
Jet fly-over at 1000 feet Avión Jet a 1000 pies (305 m)	110	Rock band Banda de Rock
Gas lawn mower at 3 feet Podadora de césped de gasolina a 3 pies (1 m)	100	
Diesel truck at 50 feet at 50 mph Camión diesel a 50 mph a 50 pies (80 km/h a 15 m)	90	Food blender at 3 feet Batidora de alimentos a 3 pies (1 m)
Noisy urban area, daytime Zona urbana ruidosa, de día	80	Garbage disposal at 3 feet Tritador de basura a 3 pies (1 m)
Gas lawn mower, 100 feet Podadora de césped de gasolina a 100 pies (30 m)	70	Vacuum cleaner at 10 feet Aspiradora a 10 pies (3 m)
Commercial area Zona comercial	70	Normal speech at 3 feet Habla normal a 3 pies (1 m)
Heavy traffic at 300 feet Tráfico pesado a 300 pies (100 m)	60	
Quiet urban daytime Zona urbana tranquila de día	50	Large business office Oficina de negocios grande
Quiet urban nighttime Silencio urbano nocturno	40	Dishwasher next room Lavavajillas en la habitación de al lado
Quiet suburban nighttime Noche suburbana tranquila	30	Theater, large conference room (background) Teatro, sala de conferencias grande (fondo)
Quiet rural nighttime Noche rural tranquila	20	Library Biblioteca
Lowest threshold of human hearing Umbral más bajo de la audición humana	0	Bedroom at night, concert hall (background) Recámara de noche, sala de conciertos (fondo)
	10	Broadcast/recording studio Estudio de grabación/transmisión
	0	Lowest threshold of human hearing Umbral más bajo de la audición humana

Typical A-Weighted Sound Levels

Niveles Sonoros Típicos Ponderados A

Sound Wall Type Tipo de Muro contra el Ruido	Example of Sound Wall Ejemplo de Muro contra el Ruido
10' tall fencing with 2' tall K-rail and 8' tall fencing with sound fabric applied on street Valla de 10' (3 m) de altura con un riel K de 2' (0.6 m) de altura y valla de 8' (2.4 m) de altura con tela acústica en la calle	
8' tall fencing with sound fabric attached Valla de 8' (2.4 m) de altura con tela acústica	
K rail mounted sound wall, 24' in height Muro contra el ruido montado en un riel K, de 24' (7.3 m) de altura	
10' tall sound wall on deck/platform Muro de sonido de 10' (3 m) de altura en la plataforma	

Sound Walls

Muros contra Ruido

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos del ruido de la construcción del proyecto a los receptores sensibles al ruido cerca de la ruta del proyecto propuesto y las rutas de los camiones
- Impactos de la vibración de la construcción del proyecto a los receptores sensibles a la vibración relacionados con los daños a los edificios y con las molestias a las personas
- Impactos de ruido y vibración de la operación de las góndolas aéreas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La operación de la góndolas aéreas no tendría un impacto significativo de ruido o vibración
- Las medidas de mitigación pueden reducir el ruido de la construcción del proyecto, pero no hasta un nivel no significativo.
- El ruido del tráfico relacionado con la construcción fuera del sitio de obras sería menos que significativo
- La mitigación protegería a los edificios históricos de los daños causados por las vibraciones
- Debido al bajo umbral, los impactos de las vibraciones en cuanto a molestias a las personas serían significativos e inevitables

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Aumento sustancial de los niveles de ruido ambiental	En el Sitio de Obras: Significativo e Inevitable Fuera del Sitio de Obras: Menos que significativo	Menos que significativo
Vibración en el suelo excesiva	Daños en Edificios: Menos que significativo con mitigación Molestia a Personas: Significativo e Inevitable	Menos que significativo
Exposición al ruido del aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Ruido de la Construcción
 - Programa de barreras robustas contra el ruido con alturas y diseños variables, según la fase y la ubicación de las obras
 - Uso de equipos con características de reducción del ruido
 - Alcance a la comunidad, incluyendo un Coordinador de Perturbaciones Acústicas
- Duración de la Construcción
 - Supervisión de los Equipos de Vibración
 - Uso de herramientas manuales o equipos no vibratorios cerca de las estructuras sensibles

噪音

噪音

研究範圍是甚麼？

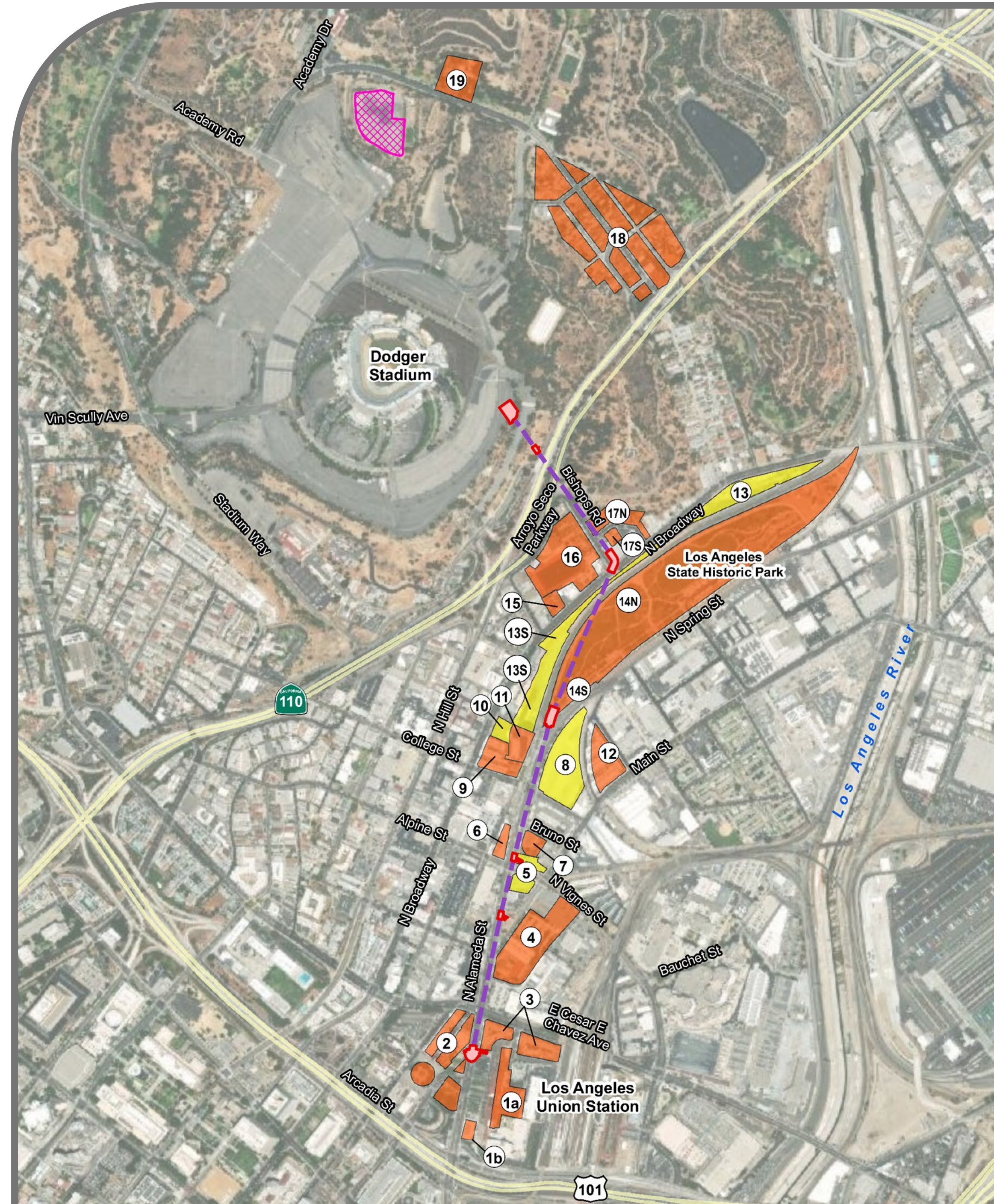
- 施工對計畫路線和貨車路線附近的噪音敏感受體的影響
- 計畫施工對與建築物損毀和人為滋擾相關的震動敏感受體的震動影響
- 空中纜車運行期間所產生的噪音和震動影響

主要分析及結論

- 空中纜車的操作不會產生明顯的噪音或震動影響
- 緩解措施可以降低項目施工的噪音，但水平不會十分顯著
- 場外施工相關交通的噪音將不會十分顯著
- 緩解措施將保護歷史建築，免其受震動損毀
- 由於界限低，人為滋擾的震動影響將為顯著而且不能避免

影響總結

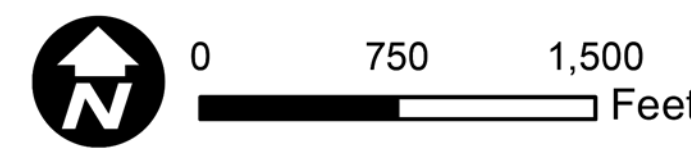
主題	發現	
	建築工程：	操作
環境噪音水平大幅增加	現場:嚴重且不能避免。	影響不大。
地面震動過大	建築物損壞：經緩解後影響不大。	影響不大。
暴露於機場噪音中	沒有影響。	沒有影響。



噪聲敏感受體地圖

- ID 名稱 | 姓名**
- a. 洛杉磯聯合車站 | 洛杉磯聯合車站
 - 1b 洛杉磯首5 | First 5 洛杉磯
 - 2 洛杉磯古城 | 洛杉磯古城
 - 3 馬賽克公寓 | 馬賽克公寓
 - 4 加州捐贈基金 | 加州基金會
 - 5 未來住宅發展 | 未來住宅發展
 - 6 唐人街高級閣樓 | 華埠老年人公寓
 - 7 Homeboy Industries | 家庭男孩產業 (Homeboy Industries)
 - 8 未來住宅發展 | 未來住宅開發
 - 9 繁花廣場 | 开花 (Blossom) 廣場
 - 10 未來住宅發展 | 未來住宅開發
 - 11 Capitol Milling | 國會磨坊
 - 12 盧埃林公寓 | Llewellyn 公寓
 - 13N Buena Vista N | Buena Vista N
 - 13S Buena Vista N | Buena Vista S
 - 14N 洛杉磯州立歷史公園的使用情況 | 洛杉磯州立歷史公園 - 北面
 - 14S 洛杉磯州立歷史公園的使用情況 | 洛杉磯州立歷史公園 - 南面
 - 15 聖彼得教堂 | 聖彼得 (St. Peter's) 教堂
 - 16 大教堂高中 | 大教堂高中
 - 17N 低層住宅 - 北 | 低層住宅 - 北面
 - 17S 低層住宅 - 南 | 低層住宅 - 南面
 - 18 索拉諾峽谷社區 | 索拉諾峽谷社區
 - 19 伊利森公園適應性康樂中心 | 伊利森公園適應性康樂中心

- 擬建項目路線 | 擬建項目路線
- 車站/路口/塔 | 車站/盤紐站/索道塔
- 堆放區 | Laydown 庭院
- 敏感受體 | 敏感受體
- 計劃 | 規劃的
- 現有 | 現有的



敏感受體地圖

研究內容

- 項目施工對計畫項目路線和貨車路線附近的噪音敏感受體的影響
- 項目施工對振動敏感受體的振動影響，包括對建築物的破壞和對人類的干擾
- 空中索道運行的噪音和振動影響

重點分析及總結

- 空中索道的運行不會產生大的噪音或振動影響
- 緩解措施可以將項目施工的噪音降至無重大影響的水平
- 與場外施工相關的交通噪音無重大影響
- 緩解措施將保護歷史建築免受振動破壞
- 由於閾值低，振動對人的干擾影響將是重大且不可避免的

影響總結

主題	查找	
	建築施工	運營
環境噪音水平大幅增加	在現場：有重大影響且不可避免	影響不重大
過度的經地面傳送的振動	建築損壞：採取緩解措施後無重大影響	影響不重大
	對人的干擾：有重大影響且不可避免	
暴露於機場噪音	無影響	無影響

如何可將影響降至最低？

- 施工噪音
 - 根據工作階段和位置，裝置不同高度與設計的強大隔音屏障設備
 - 使用具有降噪功能的設備
 - 社區外展，包括一名噪音干擾協調員
- 施工震動
 - 震動監測設備
 - 在敏感結構附近使用非震動設備或手工工具

常見室外活動 常見戶外活動	噪音水平 dBA 噪音水平 (dBA)	常見室內活動 常見室內活動
噴射飛機 1,000 英尺上空 噴氣式飛機 10,000 英尺上空	— 110 —	搖滾樂隊 搖滾樂隊
3 英尺外的燃氣割草機 3 英尺外的燃氣割草機	— 100 —	
以每小時 50 英里速度行駛 50 英尺的柴油卡車 柴油卡車在 50 英尺外以 50 英里的時速行駛	— 90 —	3 英尺外的食物攪拌器 3 英尺外的食物攪拌機
日間嘈雜的市區 白天喧鬧的市區	— 80 —	3 英尺外的垃圾處理器 3 英尺外的垃圾處理器
100 英尺外的燃氣割草機 100 英尺外的燃氣割草機	— 70 —	10 英尺外的吸塵機 10 英尺外的真空吸塵器
商業區 商業區	— 60 —	3 英尺外的正常演講 3 英尺外的正常說話
300 英尺外的繁忙交通 300 英尺外的繁忙交通	— 50 —	大型辦公室 大型商務辦公室
日間寧靜的市區 白天安靜的市區	— 40 —	隔壁的洗碗機 隔壁房間的洗碗機
空中纜車系統 空中電車系統	— 30 —	劇院、大型會議室 (背景音效) 劇院、大會議室 (背景音效)
晚上寧靜的市區 夜晚安靜的市區	— 20 —	圖書館 圖書館
晚上寧靜的郊區 夜晚安靜的郊區	— 10 —	晚間的聽房、音樂廳 (背景音效) 夜晚的居室、音樂廳 (背景音效)
晚上寧靜的鄉村 夜晚安靜的鄉村	— 0 —	廣播/錄音室 廣播/錄音室
人類聽覺的最低閾值 人類所聽的最低閾值	— 0 —	人類聽覺的最低閾值 人類所聽的最低閾值

典型 A 聲級水平

典型 A 加權聲學信噪比噪音水平

隔音牆種類	隔音牆例子
隔音牆類型 在街道上使用隔音織物包括 10 英尺高的柵欄和 2 英尺高的 K 型導軌，以及 8 英尺高的圍欄 在街道上安裝 10 英尺高的圍牆和 2 英尺高的淨西屏障，以及 8 英尺高的圍牆和隔音布 Source: https://acoustiblok.com/acoustiblok-soundproofing-products-lines/acoustiblok-noise-reducing-fences/	
8 英尺高的圍欄，附有隔音織物 附有隔音布的 8 英尺高圍牆 Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/acoustic-barrier-blanket/	
K 導軌安裝 24 英尺高的隔音牆 24 英尺高帶淨西屏障的隔音牆 Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/k-rail-mounted-temporary-sound-wall/	
位於甲板/平台上 10 英尺高的隔音牆 甲板/平台上 10 英尺高的隔音牆 Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/portable-acoustic-panels-2/	

隔音牆

隔音牆

Transportation

Transporte

WHAT WAS STUDIED?

- Utilized both the CEQA Guidelines and LADOT's established screening criteria, analysis methodology, and threshold criteria through the City's TAG
- The analysis of VMT for the proposed Project employed a variety of data, methodologies, and models in order to estimate Project ridership, vehicle trips reduced, vehicle trip lengths, and ultimately the VMT benefit of the proposed Project
- Ridership estimates for Dodger Stadium game and event attendees, employees, tourists, neighborhood riders, and Los Angeles State Historic Park visitors and event attendees
- Location of the proposed Project stations, junction, and towers and whether these components substantially increase hazards due to a geometric design feature
- The proposed Project's construction conceptual traffic detour plans and haul route

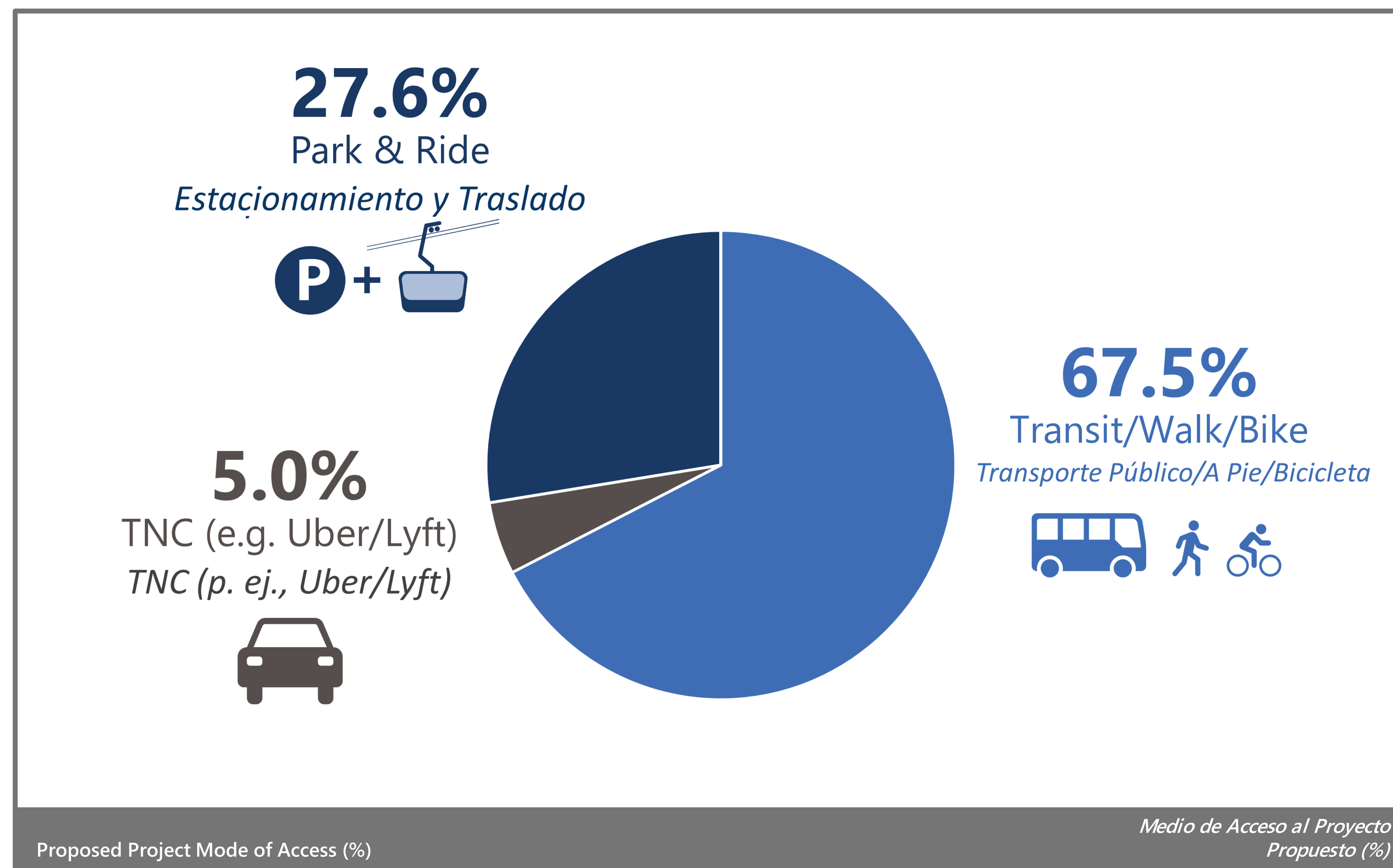
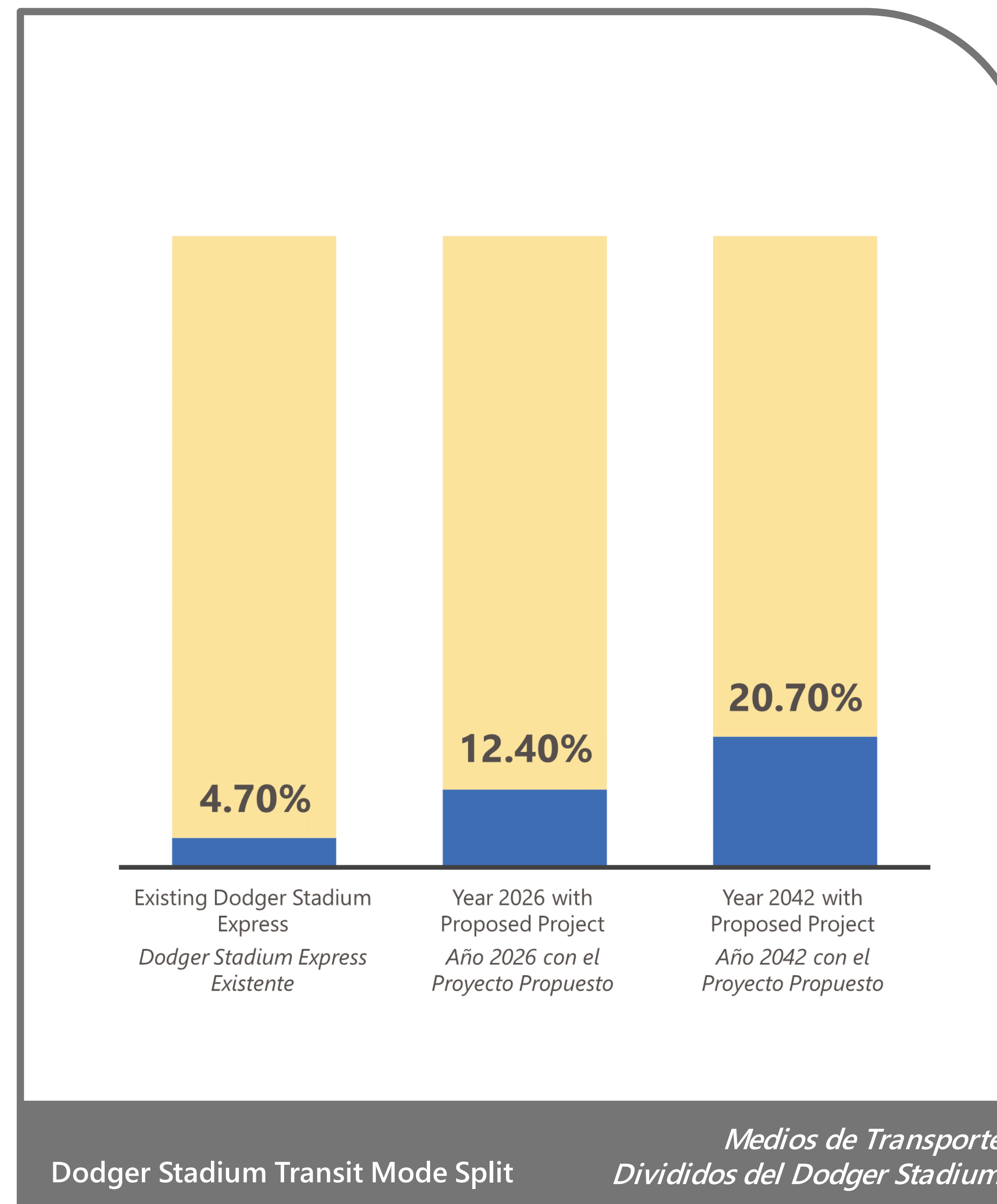
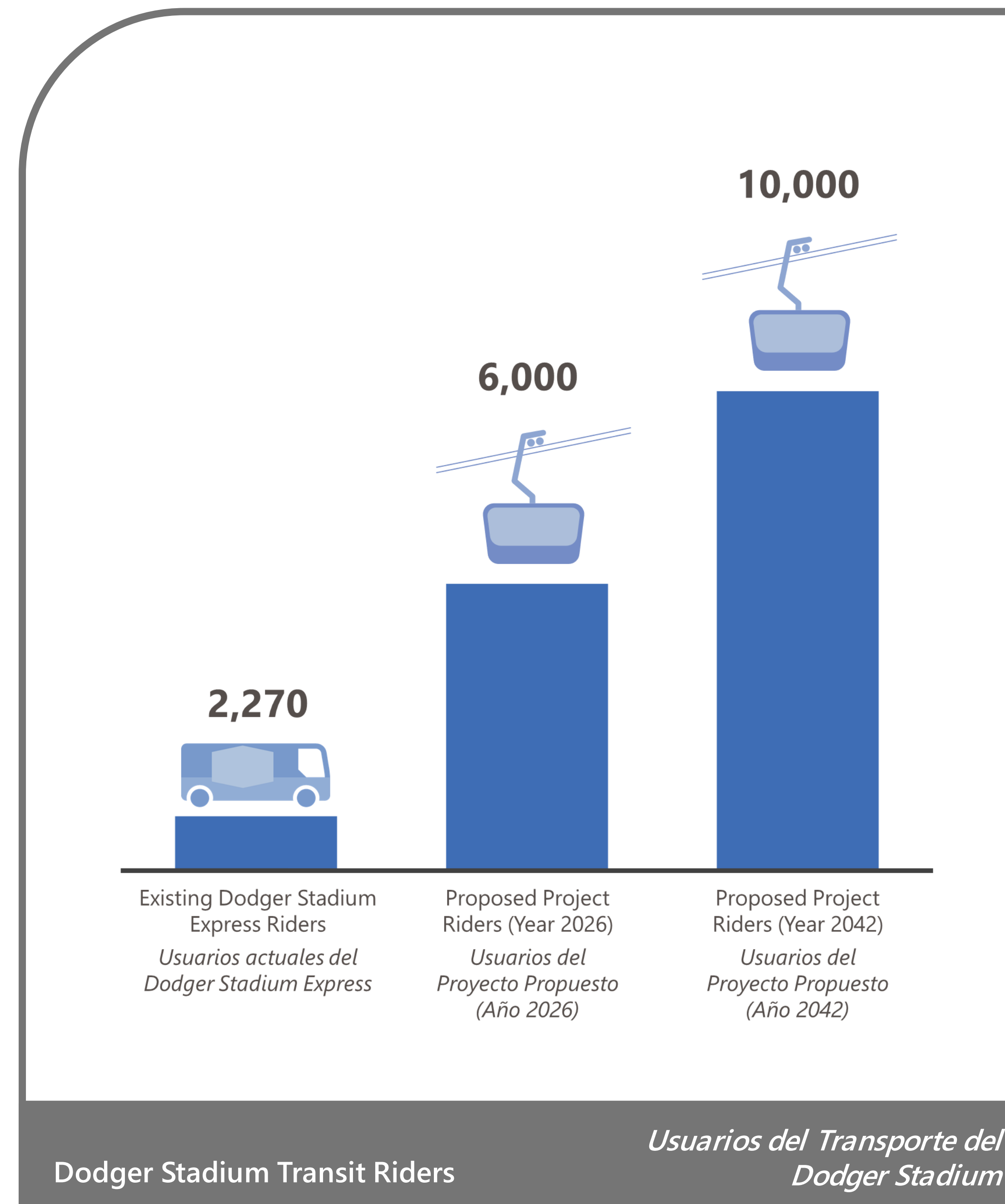
KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS IN THE EIR

- The proposed Project would be consistent with PPOPs – programs, plans, ordinances, and policies – addressing the circulation system, including transit, roadway, bicycle, and pedestrian facilities
- The proposed Project would not introduce any unsafe physical conditions with the implementation of mitigation measures for the Alameda Tower and Chinatown/State Park Station
- With implementation of mitigation measures, emergency access would be maintained during proposed Project construction

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Vehicle Miles Travelled	No impact	No impact
Conflict with Plan or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Hazards through Design	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Construction: Implementation of a City approved and detailed Construction Traffic Management Plan, including street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan
- Implementation of a City approved Temporary Disaster Route Plan, which would include street closure information and detour plans in order to facilitate the movement of emergency vehicles through the study area and minimize effects on emergency response during a disaster
- Visibility enhancements – such as high visibility crosswalk treatments, advanced crossing warning signs, flashing beacons, upgraded lighting, and new or upgraded traffic controls – at the proposed Alameda Tower and Chinatown/State Park Station



¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se utilizaron las Directrices de la CEQA y los criterios de selección establecidos por el LADOT, la metodología de análisis y los criterios del umbral a través de las directrices TAG de la Ciudad
- El análisis de VMT para el proyecto propuesto empleó una variedad de datos, metodologías y modelos para estimar el número de pasajeros del proyecto, la reducción de viajes de vehículos, la distancia de los viajes de vehículos y, en última instancia, el beneficio de VMT del proyecto propuesto
- Estimaciones del número de pasajeros para los asistentes a los partidos y eventos del Dodger Stadium, empleados, turistas, transeúntes del vecindario y visitantes y asistentes a eventos de Los Angeles State Historic Park
- Ubicación de las estaciones, las torres y la intersección del proyecto propuesto y si estos componentes aumentan sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico
- Los planes conceptuales de desvío de tráfico del proyecto propuesto y la ruta de transporte

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL EIR

- El proyecto sería consistente con los PPOPs – programas, planes, ordenanzas o políticas – que aborden el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones
- El proyecto propuesto no introduciría ninguna condición física insegura en la implementación de medidas de mitigación para la Torre Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- Con la implementación de las medidas de mitigación, el acceso de emergencia se mantendría durante la construcción del proyecto propuesto

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Millas Viajadas en Vehículos	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con el Plan o las Políticas	Menos que significativo	Menos que significativo
Riesgos que Aumentan a Través del Diseño	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Construcción: Implementación de un Plan de Gestión de Tráfico de la Construcción detallado y aprobado por la Ciudad, que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación
- Implementación de un plan de ruta temporal en caso de desastre aprobado por la Ciudad, que incluiría información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre
- Mejoras en la visibilidad – como tratamientos de alta visibilidad en los pasos de peatones, señales avanzadas de advertencia de cruces, luces intermitentes, iluminación mejorada y controles de tráfico nuevos o mejorados – en la Torre Alameda propuesta y en la Estación Chinatown/State Park

交通運輸

交通运输

研究範圍是甚麼？

- 透過城市 TAG 使用加州環境品質法案(CEQA)和 LADOT 既定的篩選標準、分析方法和界限標準
- 對擬建計畫的車輛行駛里程 (VMT) 以各種數據、方法和模型進行分析，以估計項目載客量、減少的車輛行程、車輛行車時間，並最終估算擬議項目的 VMT 收益
- 道奇體育場比賽和活動參加者、員工、遊客、乘客、和洛杉磯州立歷史公園遊客和活動參加者的乘車人數估算
- 擬建計畫車站、路口和支撐塔的位置，以及這些組成部份是否因幾何設計特徵而令危險顯著增加
- 擬建計畫的建設概念交通繞道圖與運輸路線

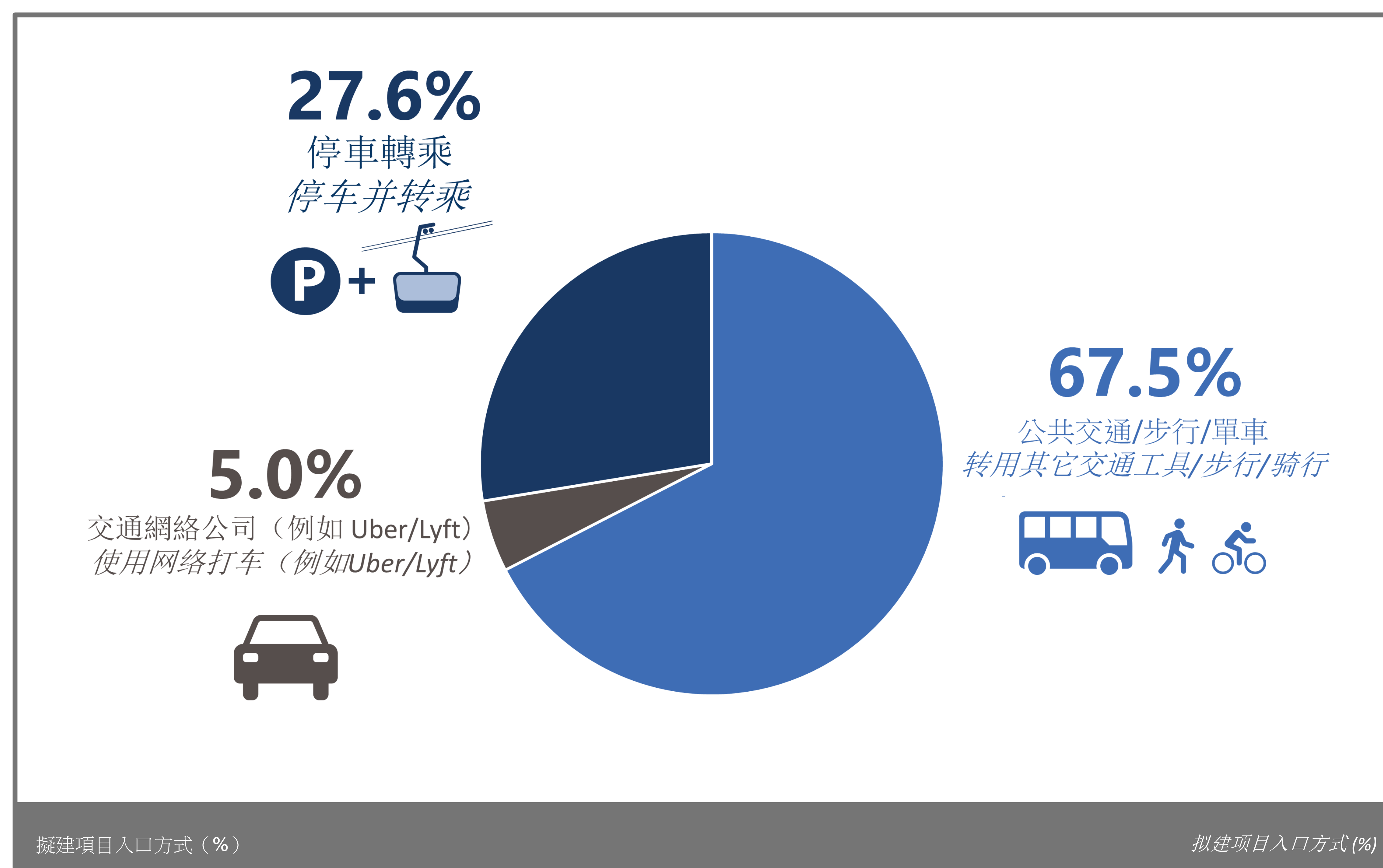
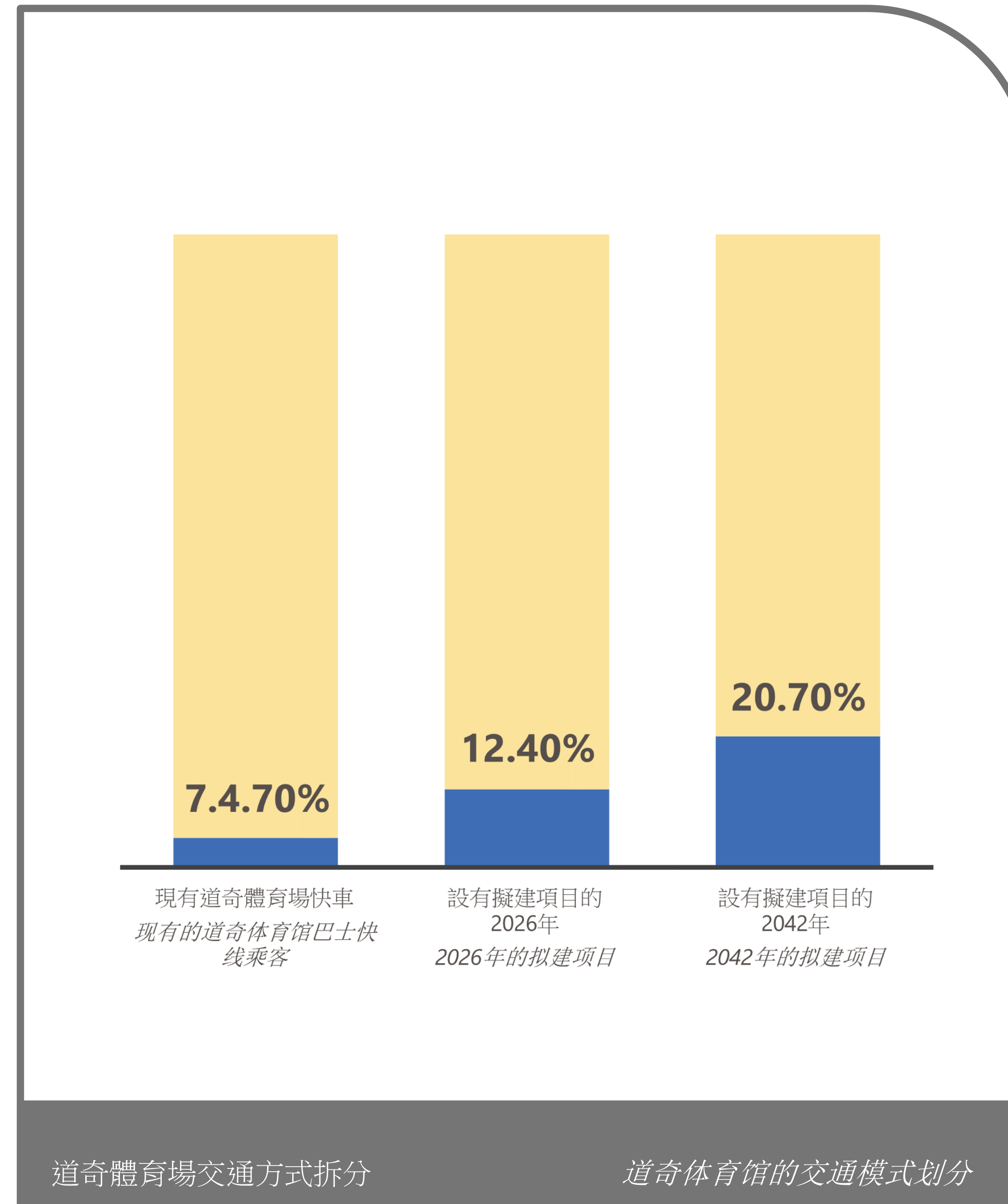
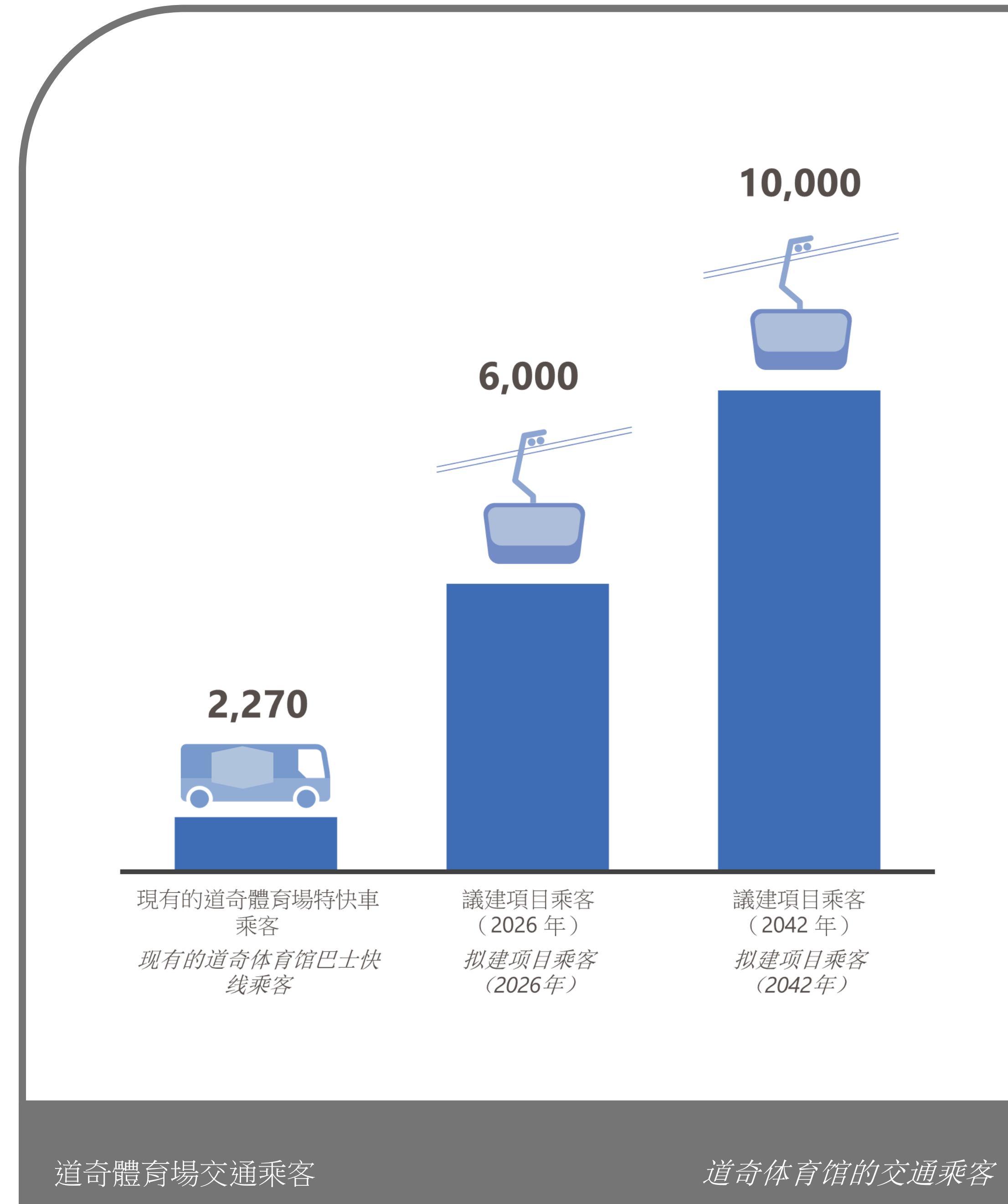
《環境影響報告》的主要分析及結論

- 擬建項目將與 PPOPs (程序、計劃、條例和政策) 一致，當中涉及運輸系統，包括交通、道路、單車和行人設施
- 在阿拉米達塔和唐人街/州立公園站實施緩解措施時，擬建計畫不會引起任何不安全的物理條件
- 緩解措施實施時，在擬建計畫施工期間將保持緊急通道暢通

主題	發現	
	建築工程：	操作
車輛行駛里程	沒有影響。	沒有影響。
與計劃或政策衝突	影響不大。	影響不大。
設計令危險增加	經緩解後影響不大。	影響不大。緩解

如何可將影響降至最低？

- 建築工程：實施經市批准的詳細建設交通管理計劃，當中包括封閉街道資料、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃
- 實施經市政府批准的臨時災害路線計劃，當中包括封閉街道資料和繞道計劃，令應急車輛透過研究區域並最大限度地減少災害期間對應急響應的影響
- 增強擬建阿拉米達塔和唐人街/州立公園站的能見度——例如：高能見度行人通道、優化交叉路口警告標示、閃光燈、升級照明以及新的或已升級的交通控制裝置



研究內容

- 利用了《加州環境品質法案》(CEQA) 指南和洛杉磯交通局通過城市標籤建立的篩選標準、分析方法和閾值標準
- 對擬建項目的行車里程 (VMT) 採用了各種數據、方法和模型，以便能估計項目的乘客量、減少車輛行程數量、車輛行程長度進行分析，並最終估計出擬建項目的行車里程效益
- 道奇體育館比賽和活動的參與者、員工、遊客、附近的乘客，以及洛杉磯州立歷史公園的遊客和活動參與者，兩者的乘客量預估
- 擬建項目車站、樞紐站和索道塔的位置，以及這些組成部分是否會因其幾何設計特徵而大大增加了危險
- 擬建項目施工概念交通繞行方案及運輸路線

环境影响报告的主要分析与结论

- 擬建項目將符合 PPOPs - 方案、計劃、條例和政策 - 處理包括交通、道路、自行車和步行設施的流通系統
- 由於阿拉米達索道塔和唐人街/國家公園站採取了緩解措施，擬建項目不會帶來任何不安全的實際狀況
- 隨著緩解措施的實施，在擬建項目施工期間將保留緊急通道

主題	查找	
	建築施工	運營
行車里程	無影響	無影響
與計劃或政策相衝突	影響不重大	影響不重大
設計增加了危險性	採取緩解措施後無重大影響	影響不重大 緩解措施

如何盡量減少影響？

- 建築施工：執行經市政府批准的詳細的施工交通管理計劃，包括道路封閉信息、繞行計劃、工地運輸路線和分段運輸計劃
- 執行經市政府批准的臨時救災路線計劃，其中將包括道路封閉的信息和繞行計劃，以方便應急車輛通過研究區域，並盡量減少災害期間對應急響應的影響
- 為擬建的阿拉米達索道塔和唐人街/州立公園車站加強能見度 - 例如高能見度的人行橫道處理、高級十字路口警告標志、閃爍的信號燈、升級的照明以及新的或升級的交通管制

Parking

Estacionamiento

WHAT WAS STUDIED?

- Most proposed Project riders are expected to shift to transit to get to the Project
- There are approximately 10,290 spaces in publicly available lots and garages and in on-street spaces within 1/2 mile of the proposed Project's Alameda Station and Chinatown/State Park Station

Parking Type	Game Day Parking			
	Parking Supply	Parked Vehicles	Occupancy	Remaining Supply
Off-Street Publicly Available Spaces	6,876	2,173	32%	4,703
On-Street Spaces	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Proposed Project Parking Demand (2042)	-	307-790		
Total Available Off-Street Spaces with Project	6,876	2,963	43%	3,913

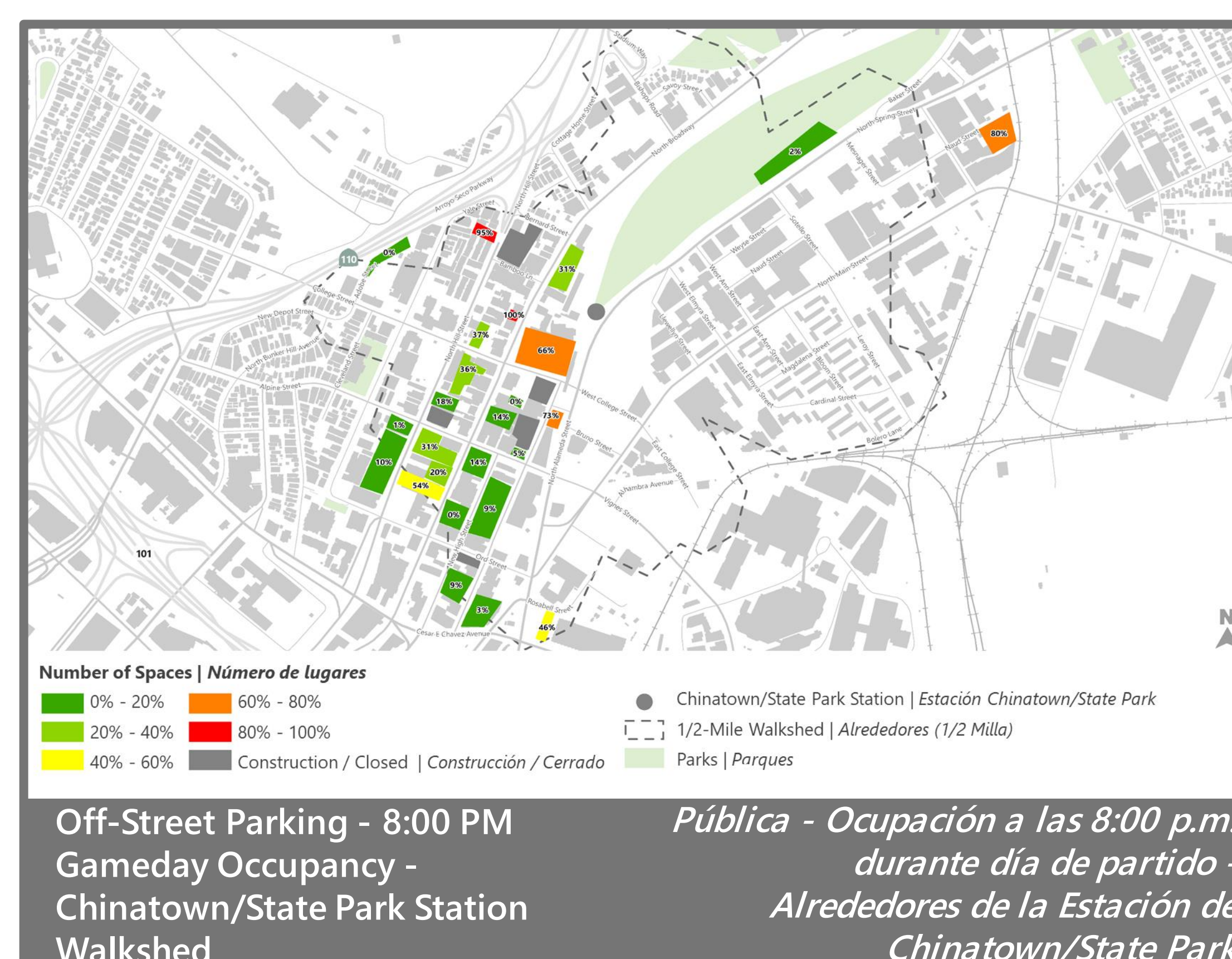
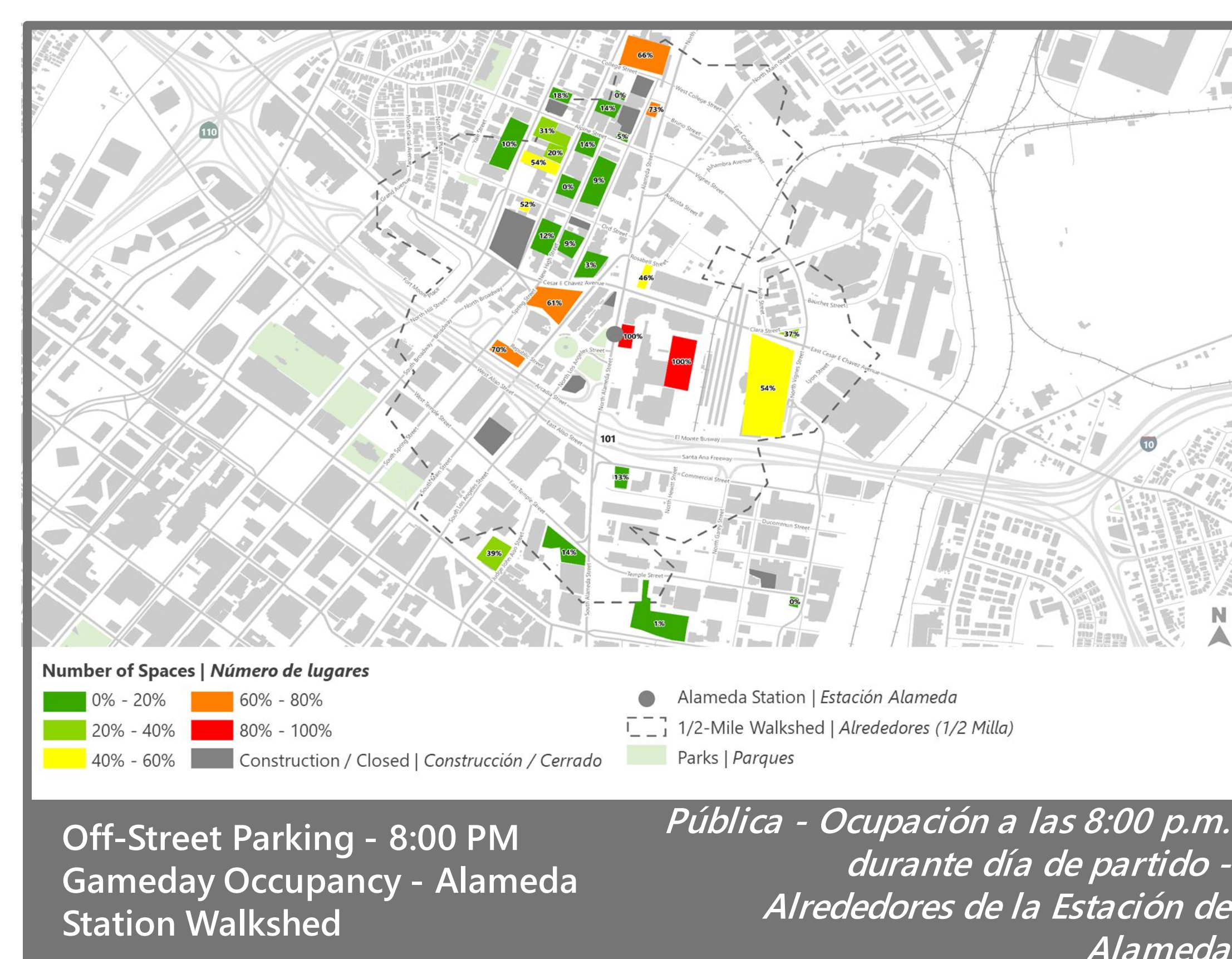
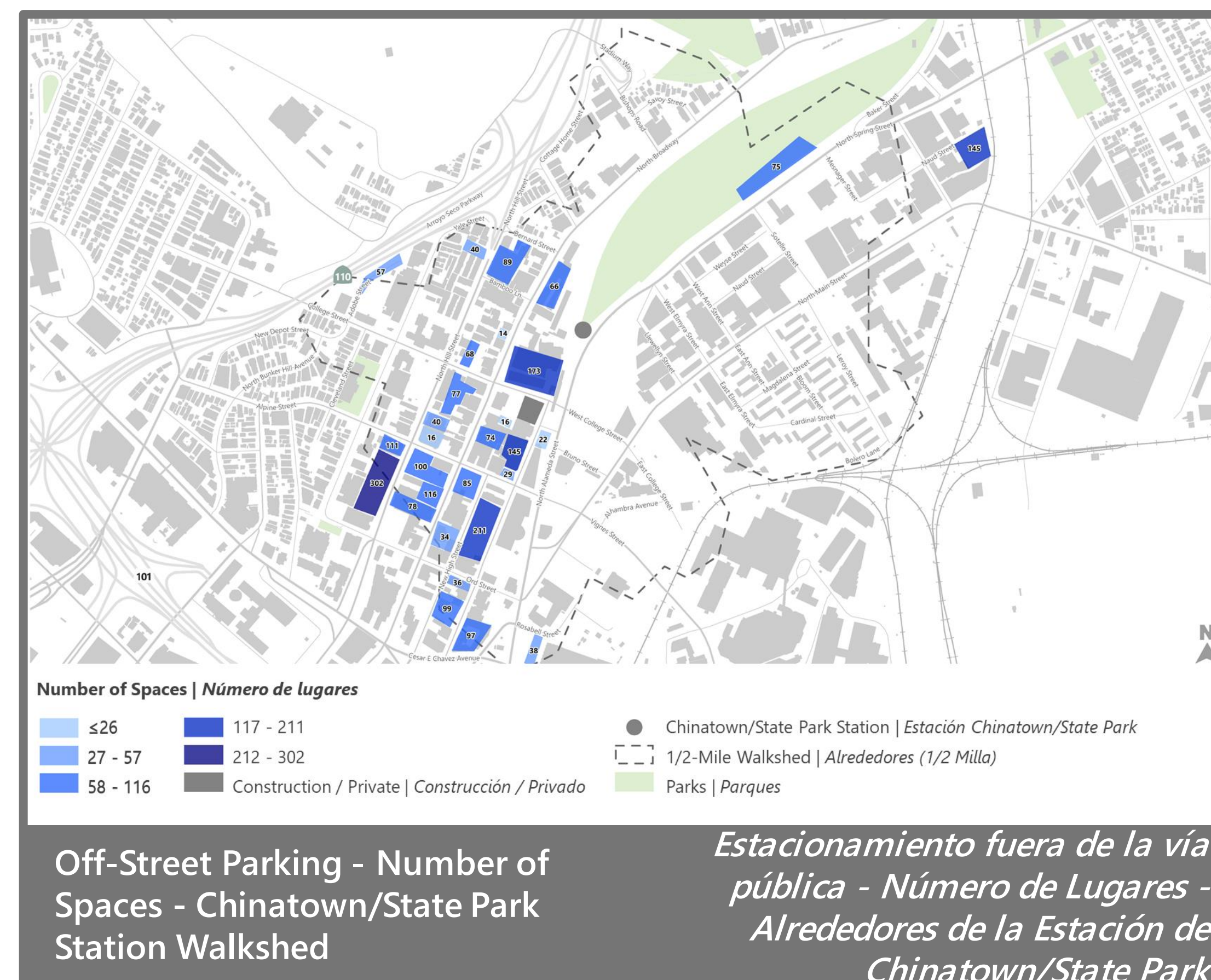
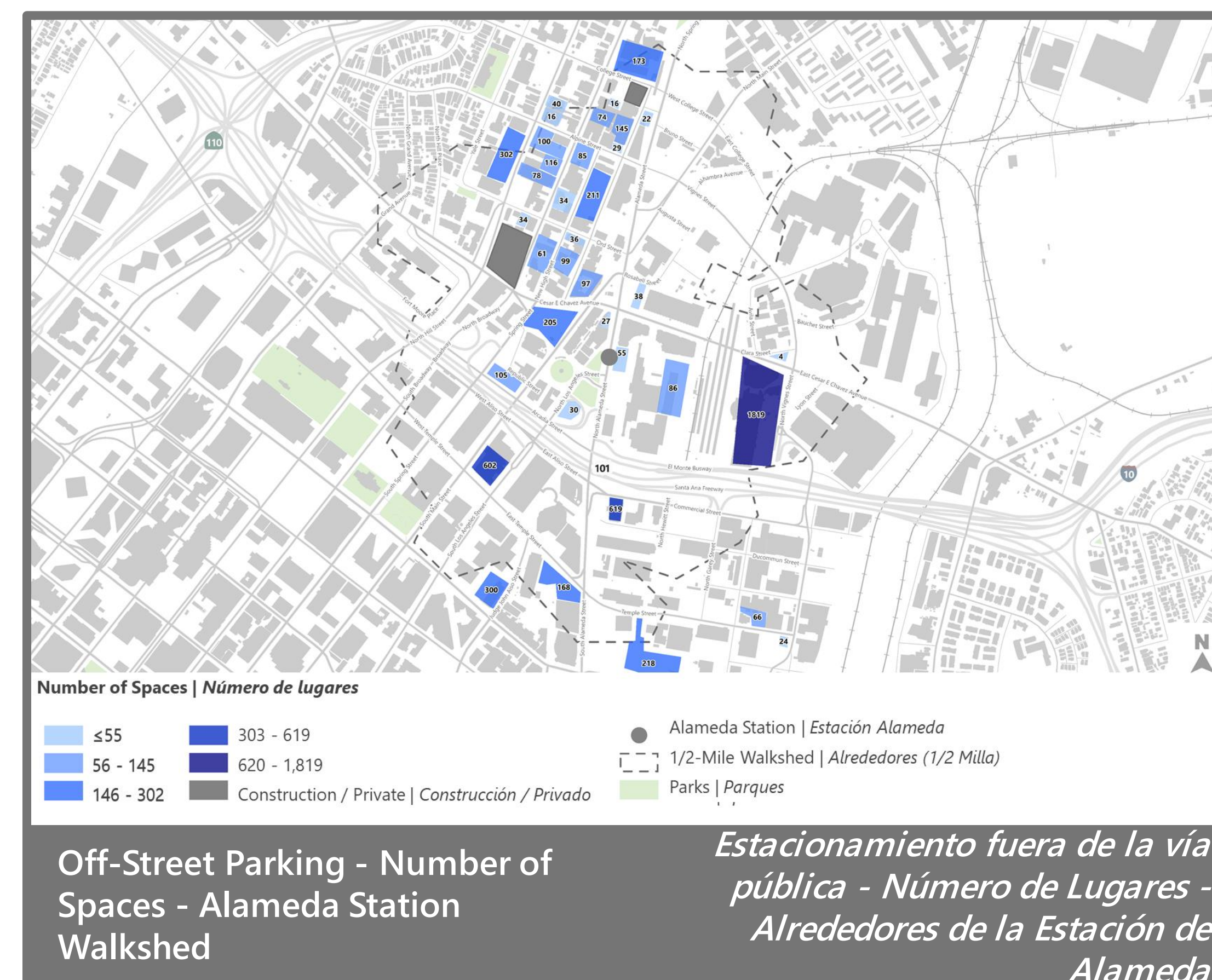
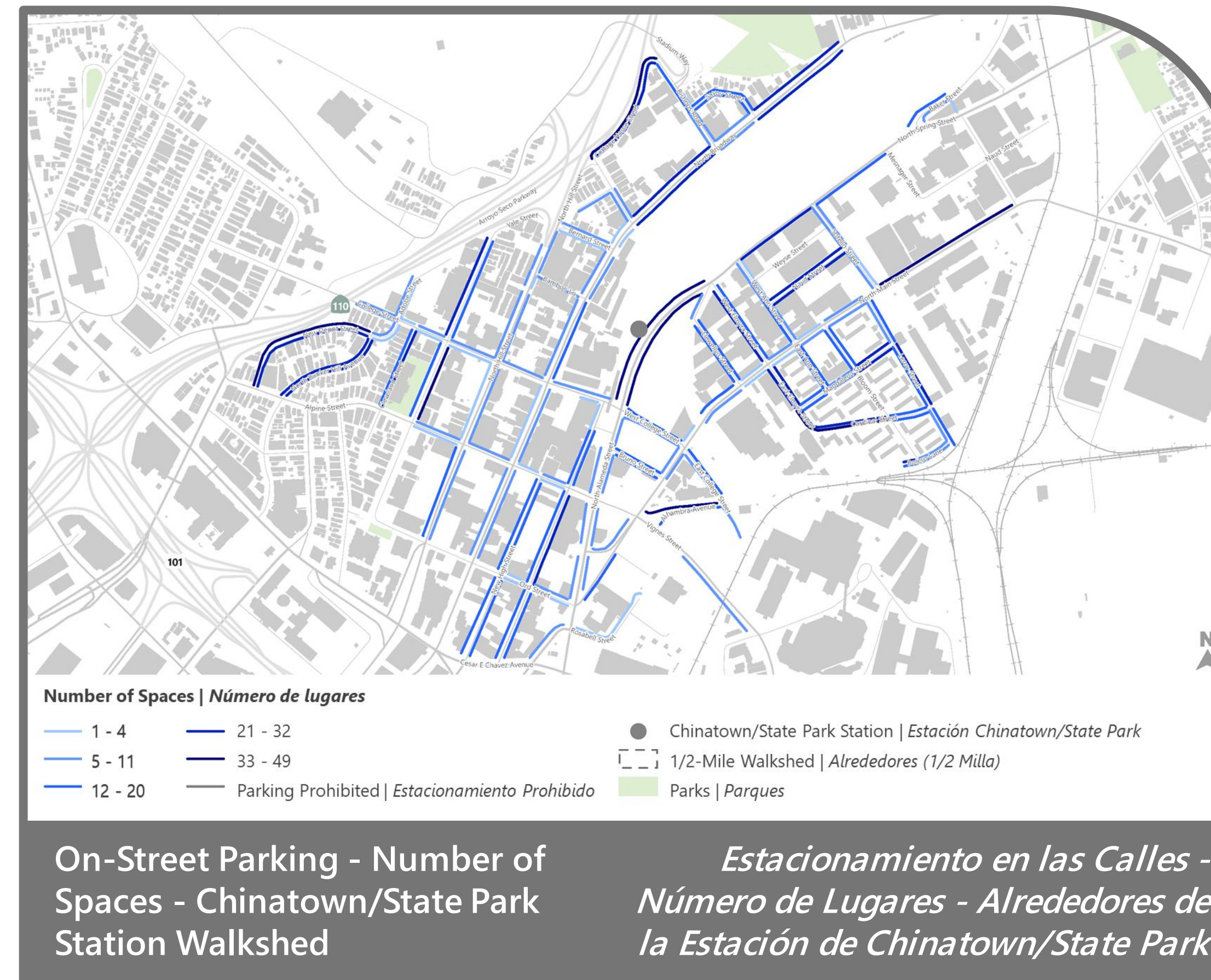
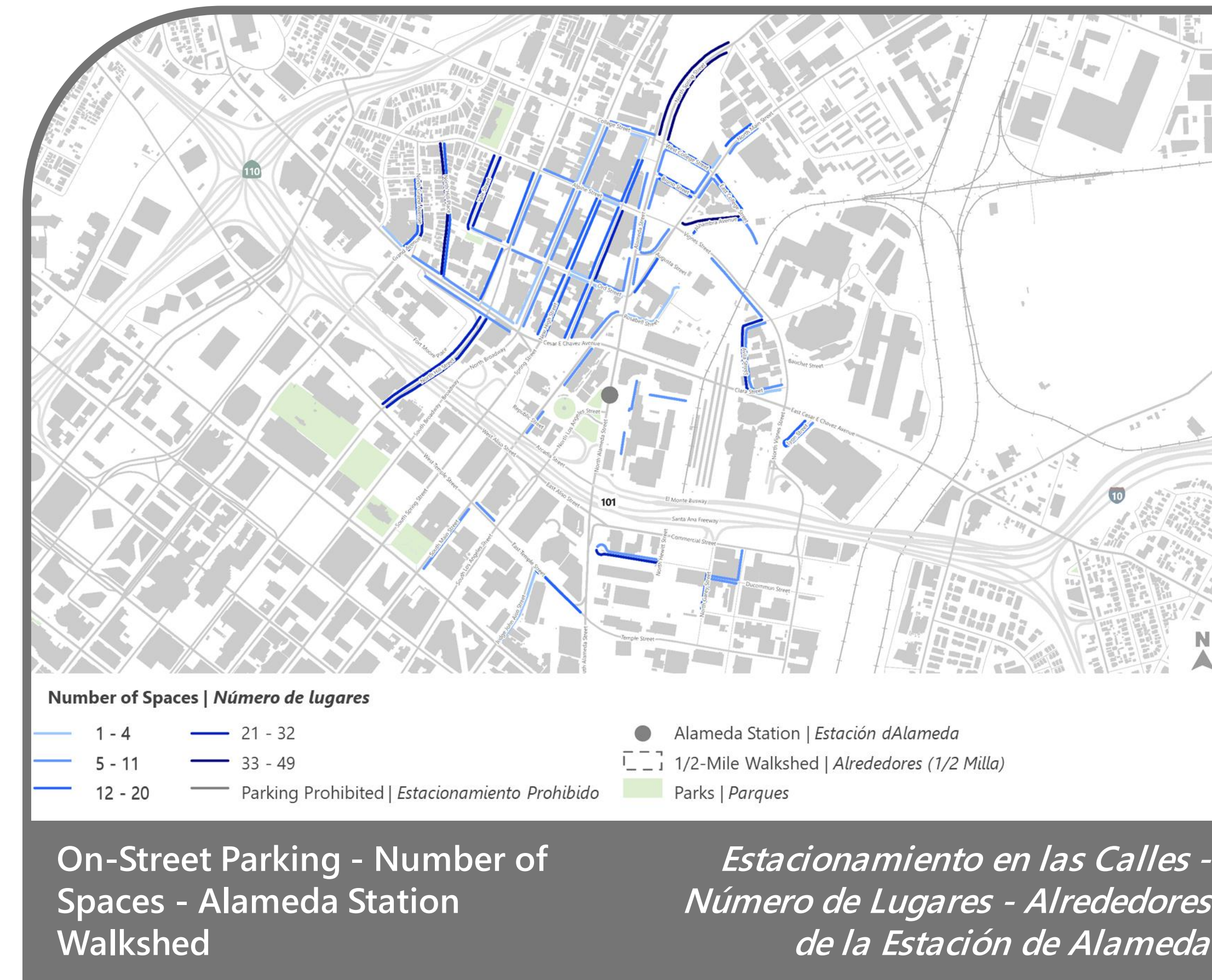
*Counts were taken on September 10, 2021, on an evening when the Los Angeles Dodgers hosted the San Diego Padres; the paid attendance was 48,403, which was higher than the 2019 Los Angeles Dodgers season average for weekday evening games. In coordination with Metro and LADOT, the Parking Study applied a 46% increase to off-street publicly available spaces to account for the COVID-19 pandemic.

PARKING STUDY CONCLUSIONS

- With the addition of the proposed Project's potential parking demand, there is plenty of available parking spaces within the proposed Project's walkshed. Even if some existing parking lots get redeveloped, there is plenty of off-street parking supply to accommodate all of the proposed Project's parking demand.

THE PROJECT IS COMMITTED TO ENCOURAGE TRANSIT RIDERSHIP

- Implement business to business partnerships with local businesses to pre-sell bundled packages that include patronage at local businesses and available off-street parking
- Support implementation/expansion of various management strategies including time limit parking restrictions and parking meters during game times to discourage riders from parking in the community and keeping spaces available for residents and local businesses



¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se espera que la mayoría de los usuarios del proyecto propuesto utilicen el transporte público para llegar al proyecto
- Hay aproximadamente 10,290 lugares en lotes y garajes públicos y en espacios en la calle a menos de 1/2 milla (800 m) de la Estación Alameda del proyecto propuesto y la Estación Chinatown/State Park

Tipo de Estacionamiento	Estacionamiento para un Día de Partido			
	Oferta de Estacionamiento	Vehículos Estacionados	Ocupación	Oferta Restante
Lugares de Estacionamiento Público Disponibles Fuera de la Vía Pública	6,876	2,173	32%	4,703
Lugares en las Calle	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Demanda de Estacionamiento con el Proyecto Propuesto (2042)	-	307-790		
Total de Lugares Disponibles Fuera de la Vía Pública con el Proyecto	6,876	2,963	43%	3,913

*Los conteos se realizaron el 10 de septiembre de 2021, en una noche en la que los Dodgers de Los Angeles recibieron a los Padres de San Diego; la asistencia pagada fue de 48,403, que fue más alta que el promedio de la temporada 2019 de los Dodgers de Los Angeles para los juegos nocturnos entre semana. En coordinación con Metro y LADOT, el Estudio de Estacionamiento aplicó un aumento del 46% a los espacios públicos disponibles fuera de la vía pública para tener en cuenta la pandemia de COVID-19.

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO

- Con la adición de la demanda potencial de estacionamiento del proyecto propuesto, hay muchos lugares de estacionamiento disponibles dentro de los alrededores del proyecto propuesto. Incluso si algunos de los estacionamientos existentes se reurbanizan, hay suficiente oferta de estacionamiento fuera de la vía pública para dar cabida a toda la demanda de estacionamiento del proyecto propuesto.

EL PROYECTO SE COMPROMETE A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Estableciendo asociaciones de empresa a empresa con los negocios locales para la preventa de paquetes que incluyan el consumo en los negocios locales y el estacionamiento disponible fuera de la vía pública
- Apoyar la implementación/expansión de varias estrategias de gestión, incluyendo restricciones de estacionamiento con límite de tiempo y parquímetros durante las horas de los partidos para disuadir a los pasajeros de estacionar en la comunidad y mantener espacios disponibles para los residentes y los negocios locales

停車

停车

研究範圍是甚麼？

- 預計大多數擬建計畫的乘客將轉乘公共交通以到達項目
- 在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站 ½ 英里範圍內，公共停車位和車庫以及街道上約提供共 10,290 個車位

車位類型	比賽日停車			
	車位供應	停泊車輛	用量	空位
室內車位	6,876	2,173	32%	4,703
街頭車位	3,417	2,017	59%	1,400
總數				
擬建計畫車位需求 (2042)	-	307-790		
可供計畫使用的總室內車位數量	6,876	2,963	43%	3,913

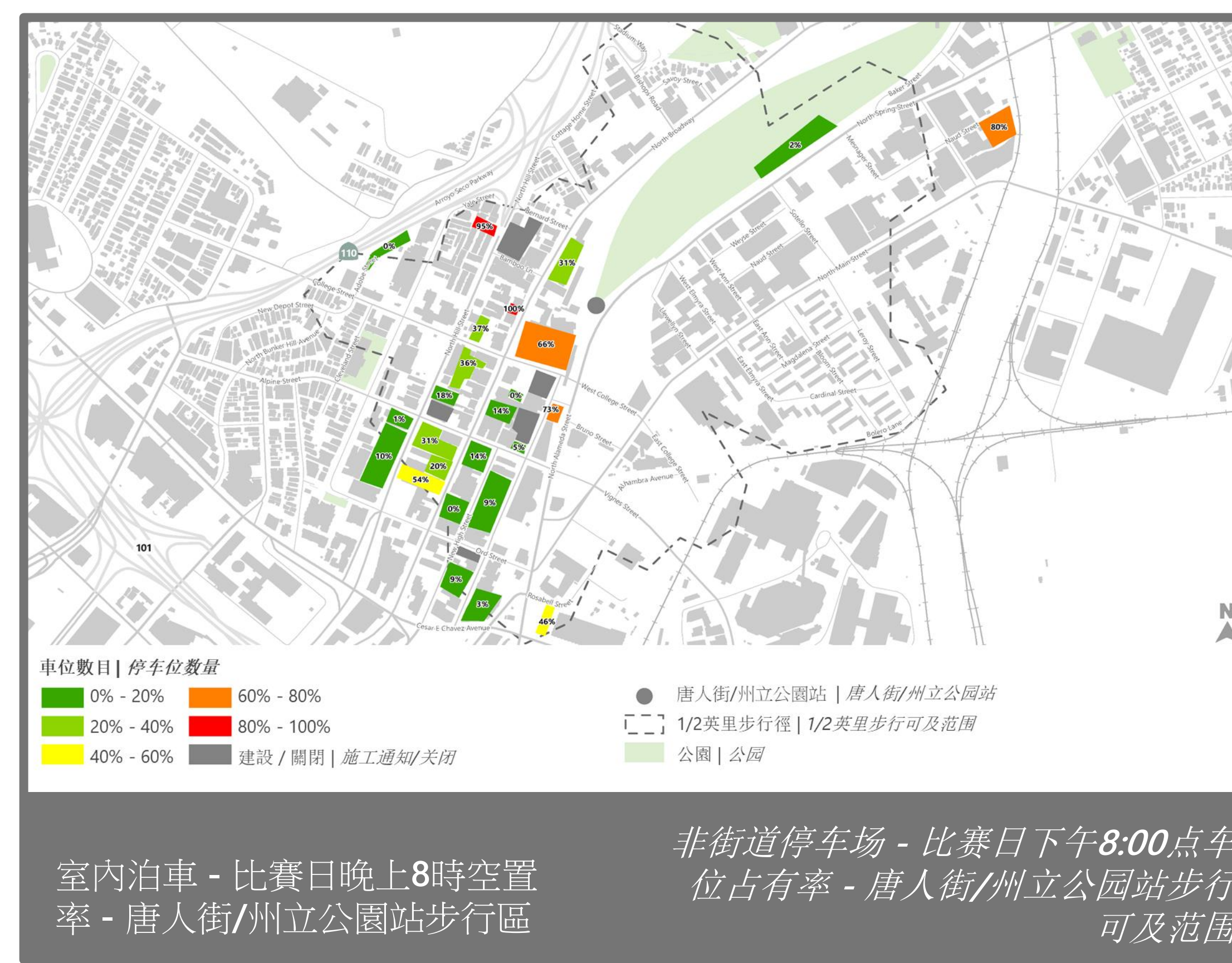
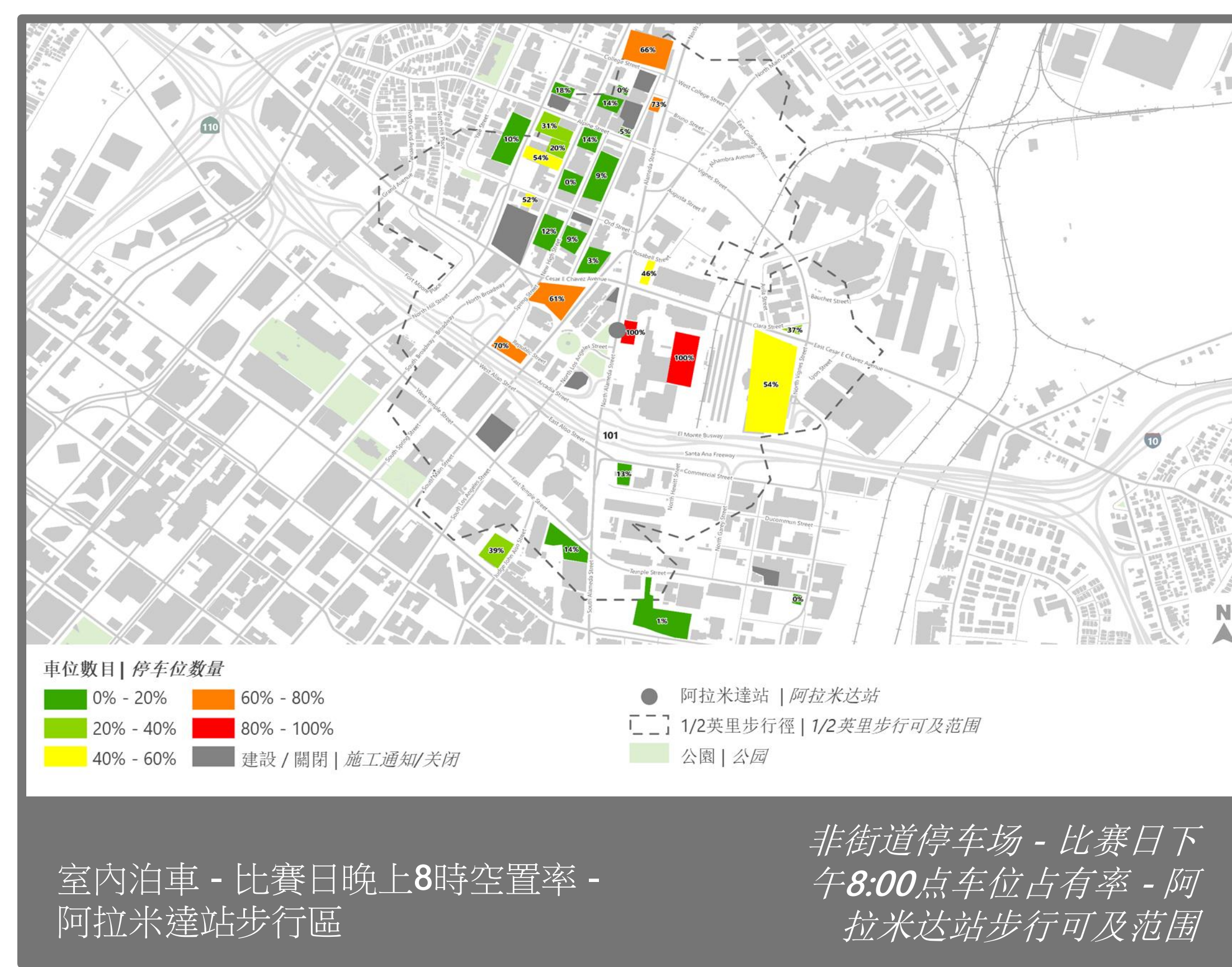
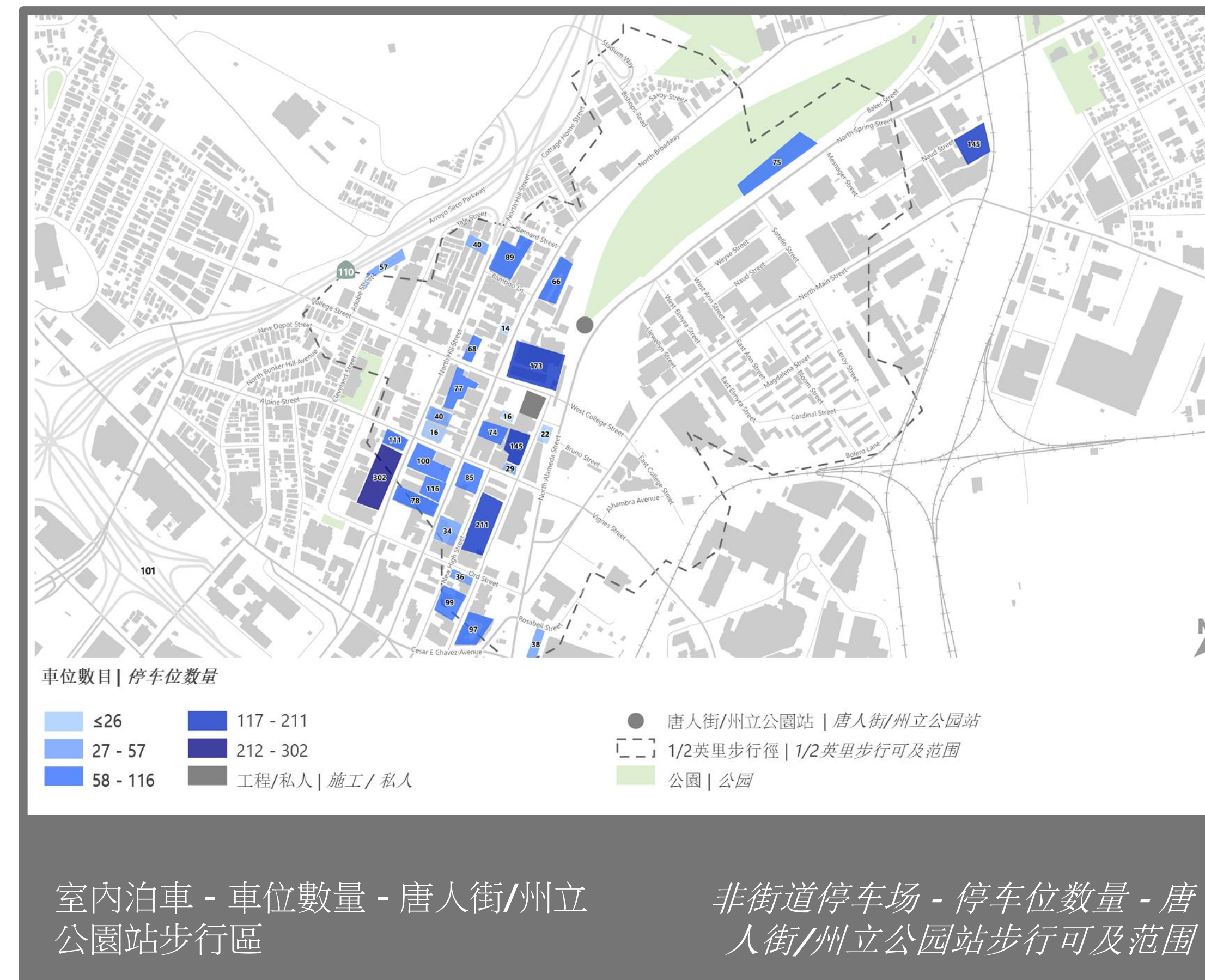
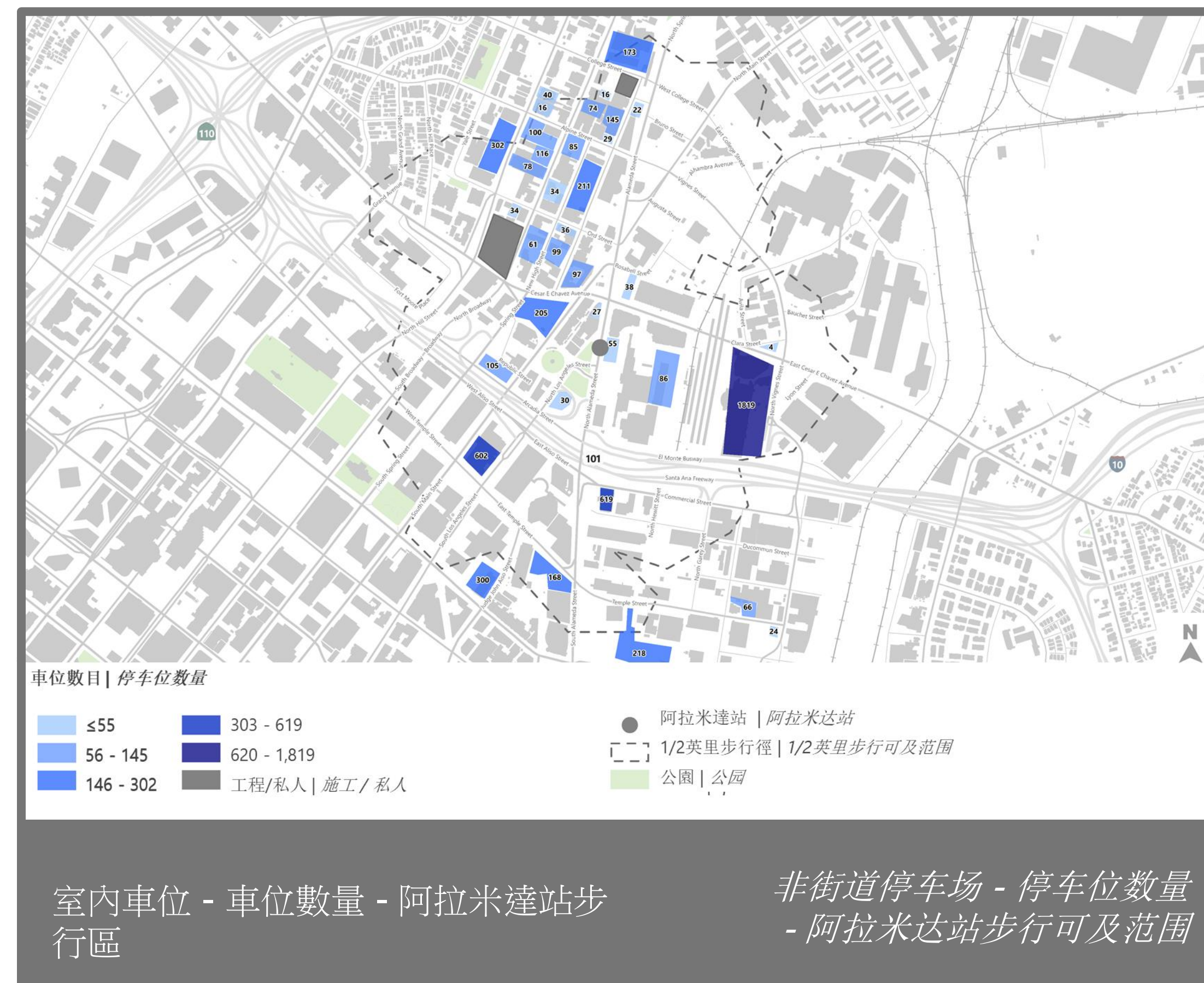
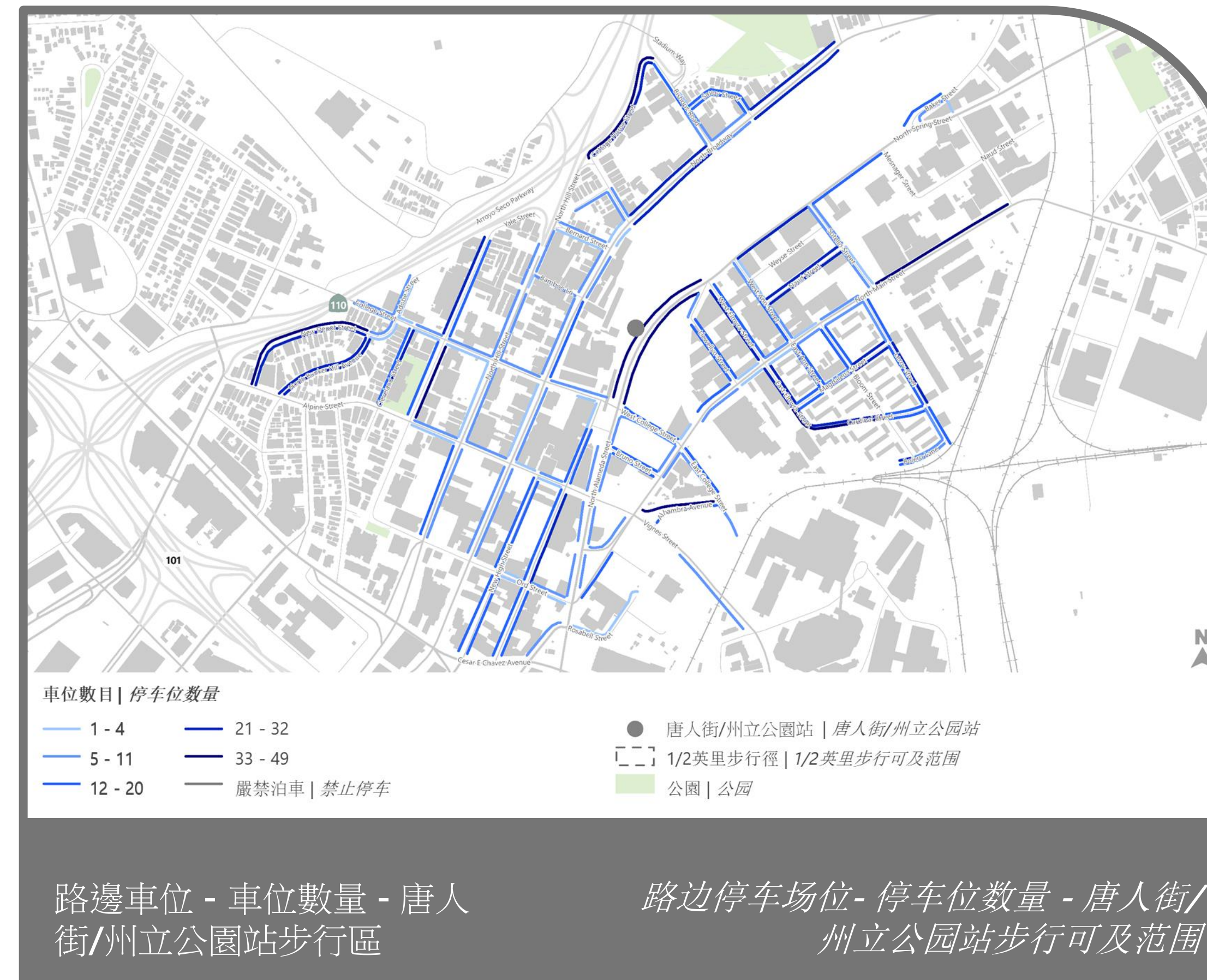
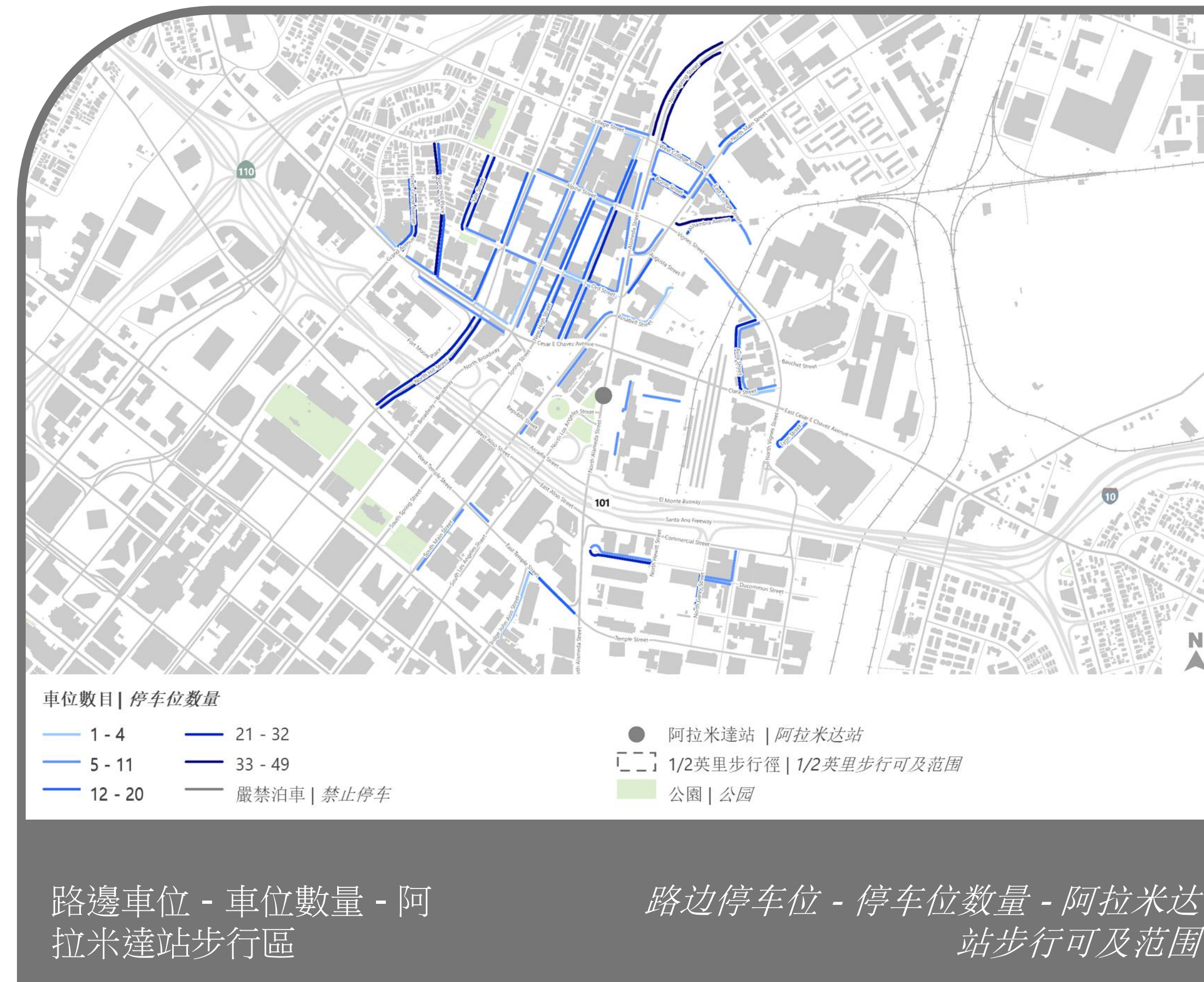
*數據根據 2021年9月10日 洛杉磯道奇隊主場迎戰聖地牙哥教士隊的晚上進行；當天付費出席人數為 48,403，高於 2019 年洛杉磯道奇隊平日晚間比賽的平均水平。與運輸局和 LADOT 合作，車輛停泊研究將室內公共泊車位置增加 46%，以應對 COVID-19 疫情對車位需求。

停車研究結論

- 對於擬建計畫的潛在停車需求，擬建項目的行人路上有大量可用車位供應。即使某些現有的停車場需重新開發，附近也有大量的室內車位供應，以滿足擬建計畫對車位的需求。

項目鼓勵乘客使用公共交通工具

- 與當地企業建立企業間的合作夥伴關係以預售捆綁套餐，當中包括企業顧客可使用路邊停車位
- 支持實施/擴展各種管理策略，包括限時停車限制和比賽期間的停車計時器，從而阻止駕車人士在社區停車並為居民和當地企業保留可用空間



研究內容？

- 預計大多數擬搭乘項目的乘客將轉乘交通工具前往本項目
- 在擬建項目的阿拉米達站和唐人街/州立公園站的半英里範圍內，公共可用停車位和車庫以及街道上的停車位約有10,290個

停車類型	比賽日停車			
	停車位供應	停泊的車輛	停車位占用率	剩余的停車位
非街道可停車的公共空間	6,876	2,173	32%	4,703
路邊停車空間	3,417	2,017	59%	1,400
總計				
擬建項目的停車需求 (2042年)	-	307-790		
項目可用的非街道停車位總數量	6,876	2,963	43%	3,913

*统计时间是2021年9月10日，当天晚上洛杉磯道奇隊主場迎戰聖地牙哥教士隊；付費入場人數為48,403人，高於2019年洛杉磯道奇隊工作日晚間比賽的賽季平均水平。在与都会交通局和洛杉磯交通局的协调下，本停车研究将非街道公共可用停车位增加了46%，以应对新冠肺炎疫情。

停车场研究结论

- 考虑到拟建項目的潜在停车需求，故在擬建項目的步行可及範圍內提供了大量可用的停車位。即使一些現有的停車場被重新改建，也有大量的非街道停車位供應，以滿足擬建項目的所有停車需求。

本項目致力於鼓勵乘坐公共交通

- 與本地商業建立商業合作關係，預售捆綁套餐，包括惠顧本地商業的客戶和可用的非街道停車位
- 支持實施/擴大各種管理策略，包括比賽期間的限時停車限制和咪表收費，以劝阻乘客將車停在社區內，並為居民和本地商業提供停車位