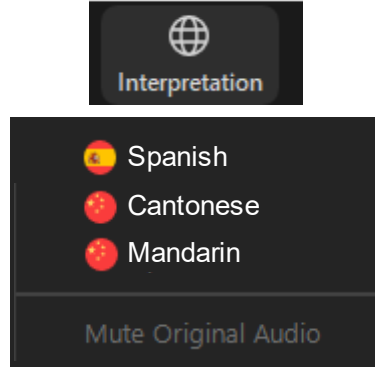




洛杉磯空中快速纜車計畫
《環境影響報告草案》公開聽證會

2022年12月13日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

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

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

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

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在
metro.net/aerialrapidtransit
下載簡報的翻譯版本

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

國語

點擊口譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或或國語。

歡迎您在
metro.net/aerialrapidtransit
下載簡報翻譯版本。

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



了解更多及檢視簡報



metro.net/aerialrapidtransit

Aerial Rapid Transit

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

Overview

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

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

Status

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

Latest Updates

[Fresh off the presses: Metro's 2019 Innovation Portfolio](#)
[Metro receives Unsolicited Proposal for aerial rapid transit between Union Station and Dodger Stadium](#)

Documents

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

Contact Us

For general questions:
Michael Cortez, Community Relations Manager
laart@metro.net
213.418.3423

Content
[Overview](#)
[Status](#)
[Latest Updates](#)
[Documents](#)
[Contact Us](#)

Welcome

Bienvenidos

歡迎詞

欢迎



1. 會議目的



2. 如何參加此虛擬會議



3. 概述



4. 加州環境品質法案(CEQA)流程概述



5. 洛杉磯空中快速纜車計畫 概述



6. 《環境影響報告草案》主要分析及結論



7. 公眾意見徵詢會

如需有關Zoom的協助，請電郵至
mary.nooristani@aecom.com 或致電(619) 251-9180

會議目的

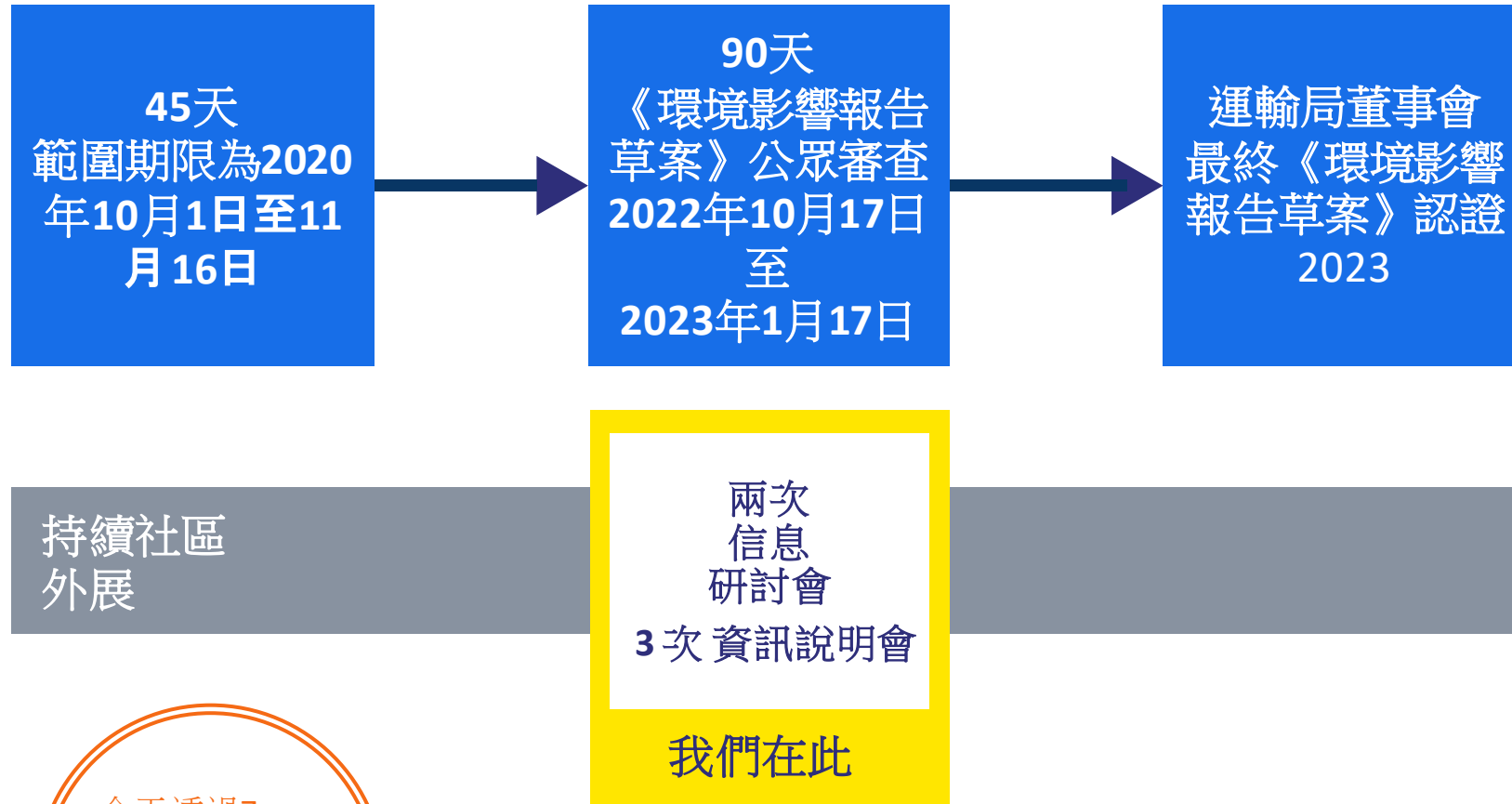


介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論



問答環節

加州環境質量法案(CEQA)流程



今天!
了解環境影響報告草案
(DEIR)的主要分析和結論,
並提供口頭公眾評論。
今天將不設問答環節

今天透過Zoom
所發表的意見將
不當作是正式的
公眾評論。



如何於2023年1月17日就環境影響報告草案(DEIR)作出評論?



新增資訊說明會

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road,
加利福尼亞州洛杉磯 90012



電郵

LAART@metro.net



郵寄

Mr. Cory Zelmer

副行政主任

One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
加利福尼亞州洛杉磯 90012



電話

213-922-6913

今天!

介紹環境影響報告草案 (DEIR) 主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。今天將不設問答環節。



於資訊說明會上:如欲發表意見，請先舉手，被選中後，你將被要求寂靜並提出意見。



概述

概述

- 洛杉磯空中快速纜車計畫由洛杉磯空中快速纜車交通技術有限公司提出
- 洛杉磯縣都會運輸局是根據《加州環境品質法案》（CEQA）編寫環境影響報告的主導機構。
- 《環境影響報告草案》評估了與計畫建設和營運相關的潛在環境影響

概述

- 作為主導機構，洛杉磯縣都會運輸局有責任確保：
 - 《環境影響報告》充分評估計畫的潛在影響
 - 當中建議的緩解措施恰當
 - 已遵守《加州環境品質法案》（CEQA）流程，以進行公告、公關宣傳和文件分發

概述

- 我們目前正在收集公眾對《加州環境品質法案》（CEQA）轄下有關《環境影響報告草案》的意見
 - 公開聽證會
 - 電郵
 - 郵寄
 - 電話
- 參議院第44號法案
 - 透過《加州環境品質法案》（CEQA）優化洛杉磯縣環境主導交通計畫的審查
 - 擬建計畫將是參議院第44號法案下的第一個環境主導交通計畫
 - 公眾聽證會要求
 - 資訊研討會：於為期10天的公眾意見諮詢期間，向公眾匯報《環境影響報告草案》的主要分析和結論
 - 公開聽證會：在公眾意見諮詢期的最後10天內取得公開聲明



《加州環境品質法案》 (CEQA) 概覽

《加州環境品質法案》（CEQA）程序

所有計畫均需由一家公共機構承擔、資助或審批

通知公眾和決策者

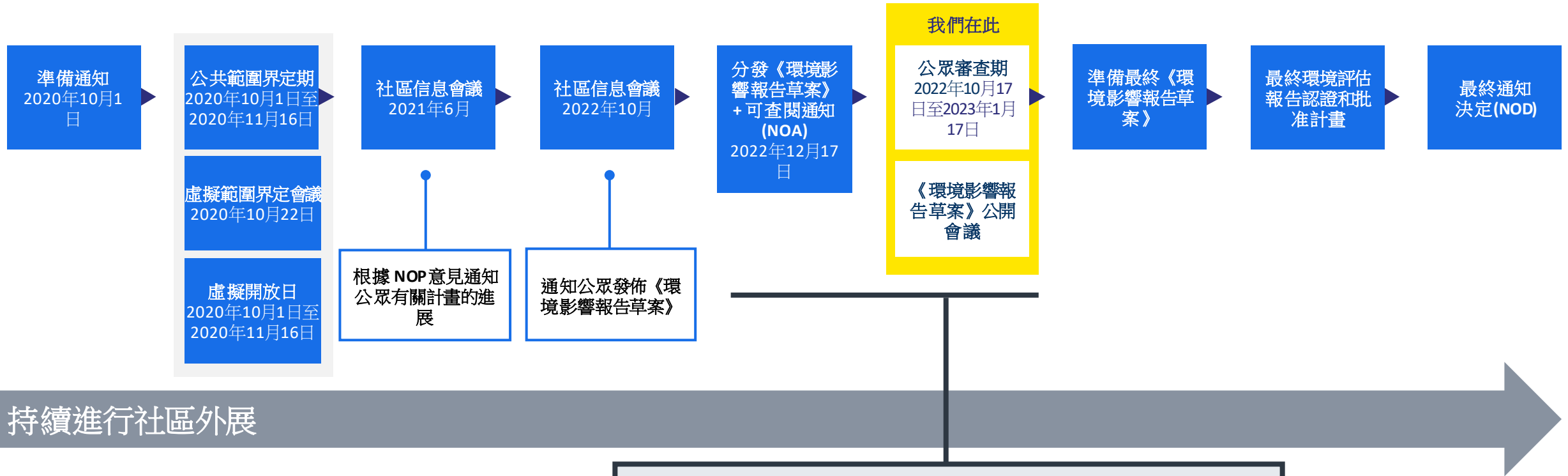
披露擬建計畫會產生的潛在環境影響

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

時程線



《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，並在需要時提出緩解措施

《環境影響報告草案》意見諮詢期間的公開會議

資訊性研討會

第一次《環境影響報告草案》資訊說明會 10月22日，星期六 虛擬

第二次《環境影響報告草案》資訊說明會 10月25日(星期二)，下午5時至7時 現場

運輸局將舉辦兩場資訊說明會，讓公眾了解《環境影響報告草案》中的關鍵分析和結論

公開聽證會

第一次《環境影響報告草案》公開聽證會 12月10日，星期六 現場

第二次《環境影響報告草案》公開聽證會 12月13日，星期二 虛擬

第三次《環境影響報告草案》公開聽證會 1月12日，星期二 現場

運輸局將舉辦三次公開聽證會，就《環境影響報告草案》諮詢公眾意見



計畫介紹:

計畫概覽

- 透過 1.2 英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車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客每天提供服務
- 透過唐人街/州立公園中轉站, 提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主要幹道和高速公路上的車輛行駛, 溫室氣體排放將減少, 達至零排放、環保的空中快速纜車



計畫位置和路線

- 計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城旁邊開始，並在道奇體育場結束，中途於洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設置一個中轉站
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park)和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 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，計畫同時亦顧及現有和未來的鄰近土地用途

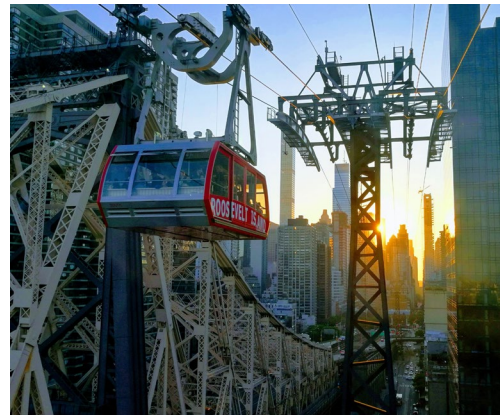


空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有**100**多年歷史
- 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行
- 全球已建立的空中快速纜車系統——如：玻利維亞的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城——空中快速纜車系統正為該地的城市人口服務
- 擬建計畫是“**3S**”纜車，與德國科布倫茨、越南富國島和法國圖盧茲使用的系統類似
 - 車廂可乘載約**30**至**40**名乘客
 - 系統將提供平穩、穩定的行駛



俄勒岡州波特蘭



紐約羅斯福島



玻利維亞拉巴斯



墨西哥墨西哥城



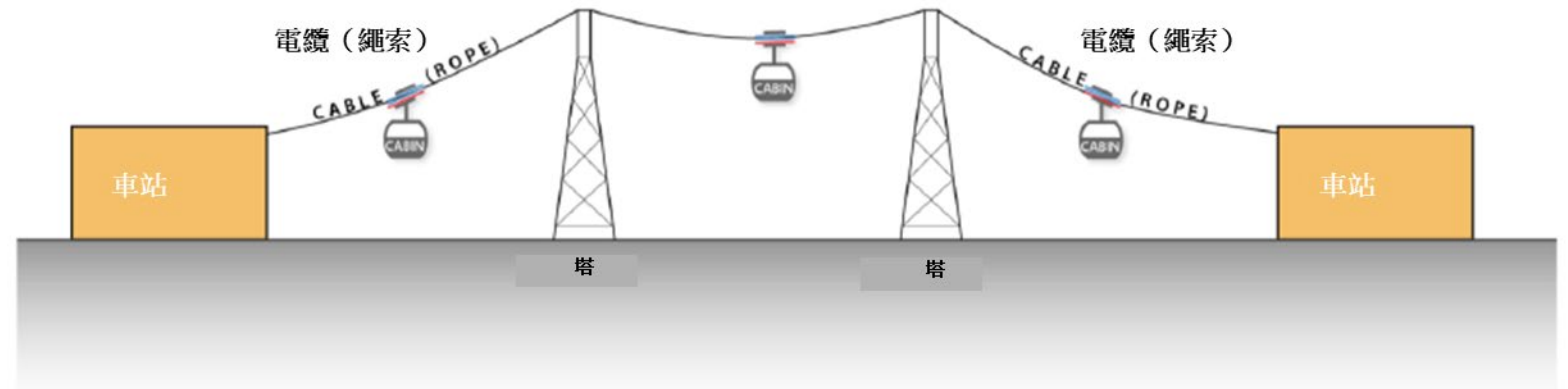
法國圖盧茲



哥倫比亞麥德林

索道技術

空中快速纜車系統包括客運站、非客運樞紐和塔，這些塔用作支撐車廂的架空電纜



三個客運站

- 包括機械、電力以及管道系統、登車平台和垂直流動設備（例如樓梯、自動扶梯和電梯）
- 包括售票處、檢票區和排隊區；乘客上落車廂；營運以及系統設備

一個非客運樞紐站

- 空中快速纜車系統的運作需電纜轉動並維持在路線上

三個用以支撐車廂的架空電纜的塔

“3S” 系統和纜車車廂

“3S” 系統

- “3S” 系統包括三根電纜：兩根用於穩定的「軌道繩索」和第三根用於循環車廂的「牽引繩索」
- 車廂從連續循環的「牽引繩索」分離並在進入車站供乘客出入時減速，然後重新連接至「牽引繩索」

車廂

- 每個車廂可容納**30至40**名乘客，實際數量取決於所選座位的配置和所選用的車廂設備
- 完全無障礙及可容納輪椅上落
- 設有立位及坐位
- 為嬰兒車及單車提供停泊位置
- 於繁忙時間可以每小時**13.4**英里的最高速度移動
- 進入車站時，列車會減速至大約每秒一英尺（每小時不足一英里）的速度，允許乘客上落正在行駛的列車



目的及需要

- 透過空中快速纜車系統，提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的交通連接
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park) 和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 透過每日提供高容量的空中快速纜車(ART)服務，提高洛杉磯聯合車站(LAUS)的區域交通系統之間的流動性和可達性
- 在唐人街/州立公園站提供交通樞紐
- 透過使用零排放電力和備用電池運作，提供資源永續的交通方式，有效減少溫室氣體排放, 及改善空氣品質



道奇體育場：該區其中一個訪客量最大的場地

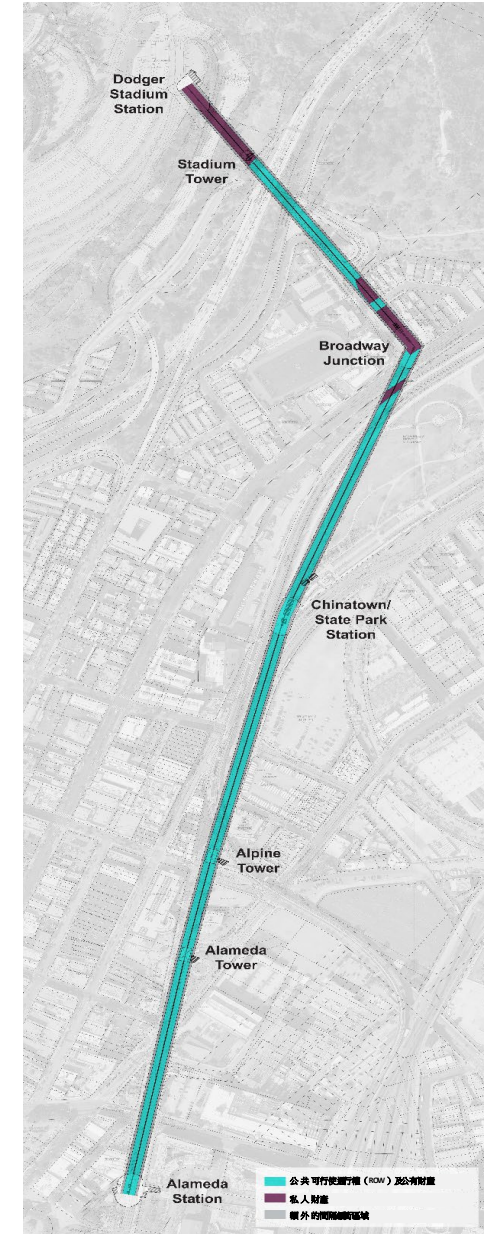
- 每年舉辦約100場棒球比賽和其他活動，吸引大量觀眾
- 大部份的觀眾使用私家車到達體育場
- 車輛令周邊社區及附近的高速公路造成交通擠塞
- 擬建計畫所經路線附近的社區，給認定會為該州帶來不同途徑的污染源頭，佔其不成比例的社區負擔的90-100%
(CalEnviroScreen 4.0 地圖)

計畫目標

- 為洛杉磯聯合車站(LAUS)和區域活動中心道奇體育場提供直接連繫，為乘坐公共交通的乘客提供更多交通選擇。
- 空中快速纜車(ART)系統為新的乘客提供獨特的交通體驗，吸引他們乘坐鐵路系統，並連接他們到道奇體育場。
- 為到訪道奇體育場的遊客提供高效、高容量和更快捷的替代交通工具，改善遊客的體驗。
- 擬建計畫將減少該地區的車輛數目，從而提高毗鄰道奇體育場的社區的安全性
- 減少球賽日及特別活動的影響，使道奇體育場的周邊地方、鄰近社區、主要幹道和高速公路的車輛堵塞問題改善，這亦使因相關交通空氣污染和溫室氣體(GHG)排放相對減少
- 增加人們與洛杉磯聯合車站(LAUS)與道奇體育場建設的公共交通樞紐之間的連繫。
- 沿途為乘客和道奇隊球迷提供洛杉磯地區獨有的風景，改善乘客的乘車體驗。
- 將世界一流的空中交通系統帶到洛杉磯地區。
- 擬建計畫為以往交通服務不足的區域（包括洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園）的一英里範圍內和行人通道提供交通系統，從而改善社區之間的連繫。
- 為社區和洛杉磯州立歷史公園和 Elysian 公園作出比較、為能負擔購買,及容易購得車票作比較。
- 將資源永續性和環保設計特徵整合到擬建計畫的選材、施工、營運和維修，能最大限度地減少計畫對環境的影響。
- 空中快速纜車(ART)系統以零排放電力和備用電池運作，提供可永續的交通方式，減少溫室氣體排放，並改善空氣品質。
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）道路及公有財產，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時顧及現有和未來的鄰近土地用途

路線將建於公共通行權（ROW）範圍內或公共土地上

- 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項中記錄了纜車索道和車廂設計和運作及專業準則，該準則與製造商、消費者和監管機構共同協力研發
 - 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項對索道和車廂與車輛、行人、植物、建築物和其他結構等元素之間的垂直和水平間距作出了規範
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共通行權（ROW）和公有土地，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時，顧及現有和未來的鄰近土地用途方面
- 選擇計畫路線的其他注意事項：
 - 盡量減少擬建計畫對行車道、停車道以及單車和行人流通產生的變化
 - 盡可能減低搬遷公用事業管線設施的需要
 - 歷史和考古資源的位置
 - 盡量減少使用不平或崎嶇的地形
 - 技術考慮及其可行性



設計

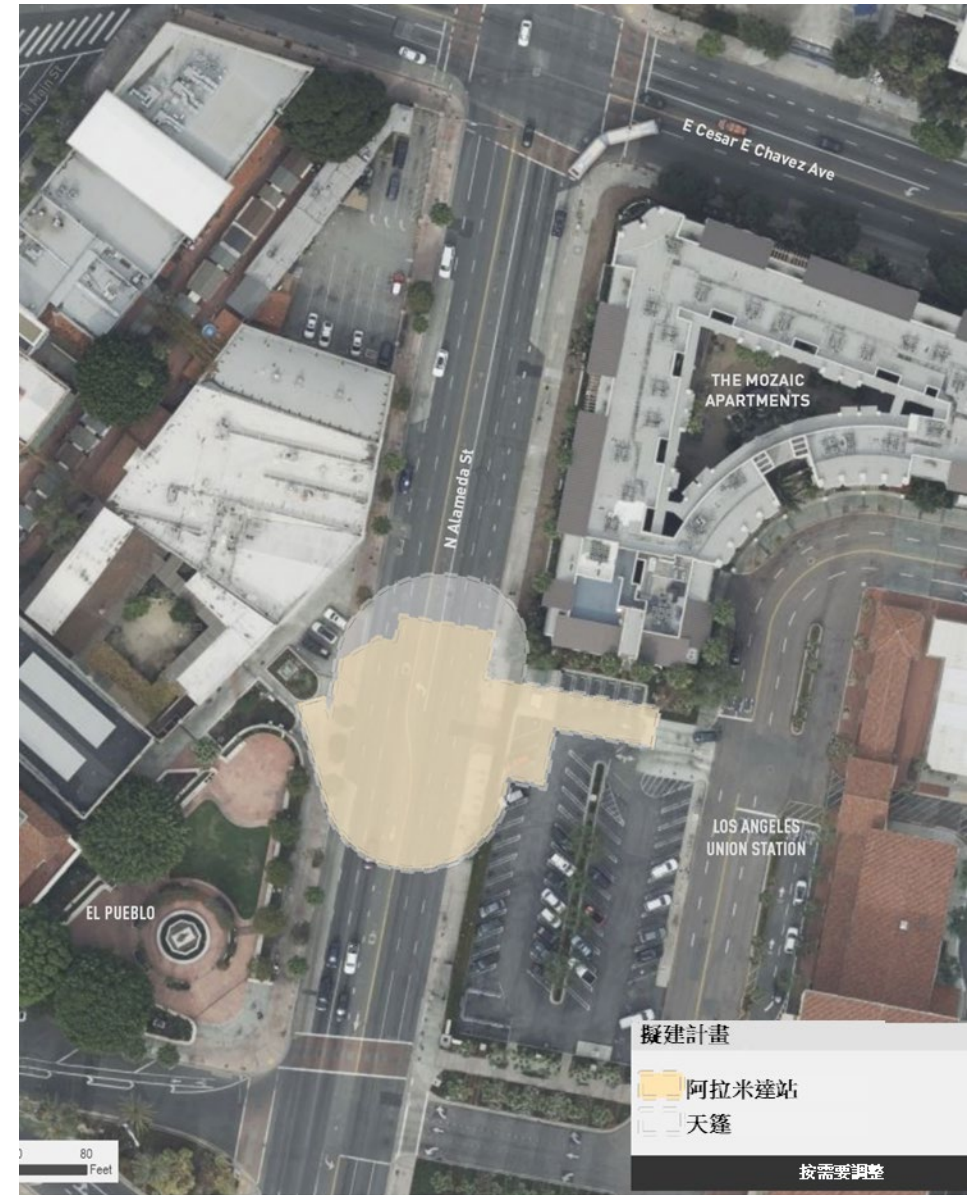
- 設計目標是以一般的建築設計，統一整個空中纜車系統，同時，令每個主要元素按城市的狀況融入該市
- 非客運樞紐站，和支撐塔所承受的壓力與人流最小化亦同樣重要
- 車站和路口建有簡單的筒型拱頂，用以保護索道，並為登車平台上的乘客提供有蓋遮蔭處以以應對不同天氣狀況
- 支撐塔的設計採用簡約的淺灰色，與周邊城市環境融合，其設計令底部不會阻礙相鄰的車輛和行人流通



阿拉米達站

- 阿拉米達站將位於阿拉米達街，毗鄰正在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。
- 上落客平台高度約為阿拉米達街地面上方31英尺處

- 洛杉磯古城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



阿拉米達塔

- 位於阿拉米達三角區，該區由阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的公共可行使通行權道路（ROW）組成
- 高195英尺，電纜懸掛在地面上方175英尺處
- 更新阿拉米達三角區的自然景觀和人工景觀，包括現有攤鋪機的重用和整合



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)
- 地點屬城市擁有的地段，目前用作城市車輛的非公共停車庫
- 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



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。
- 乘客登車平台位於地面上方約50英尺處
- 以電梯和樓梯從夾層進入登車平台。
- 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

車站設施

- 讓乘客可以在車站的中心樞紐一英里的範圍內選擇多種交通工具，例如：單車共享計劃
- 改善行人路措施，包括人工景觀和自然景觀改善、遮光設備和潛在興建的座位

公園設備

- 740平方英尺的特別用地
- 770平方英尺的洗手間
- 一條連接特別用地和洗手間長達220平方英尺的遮頂走廊



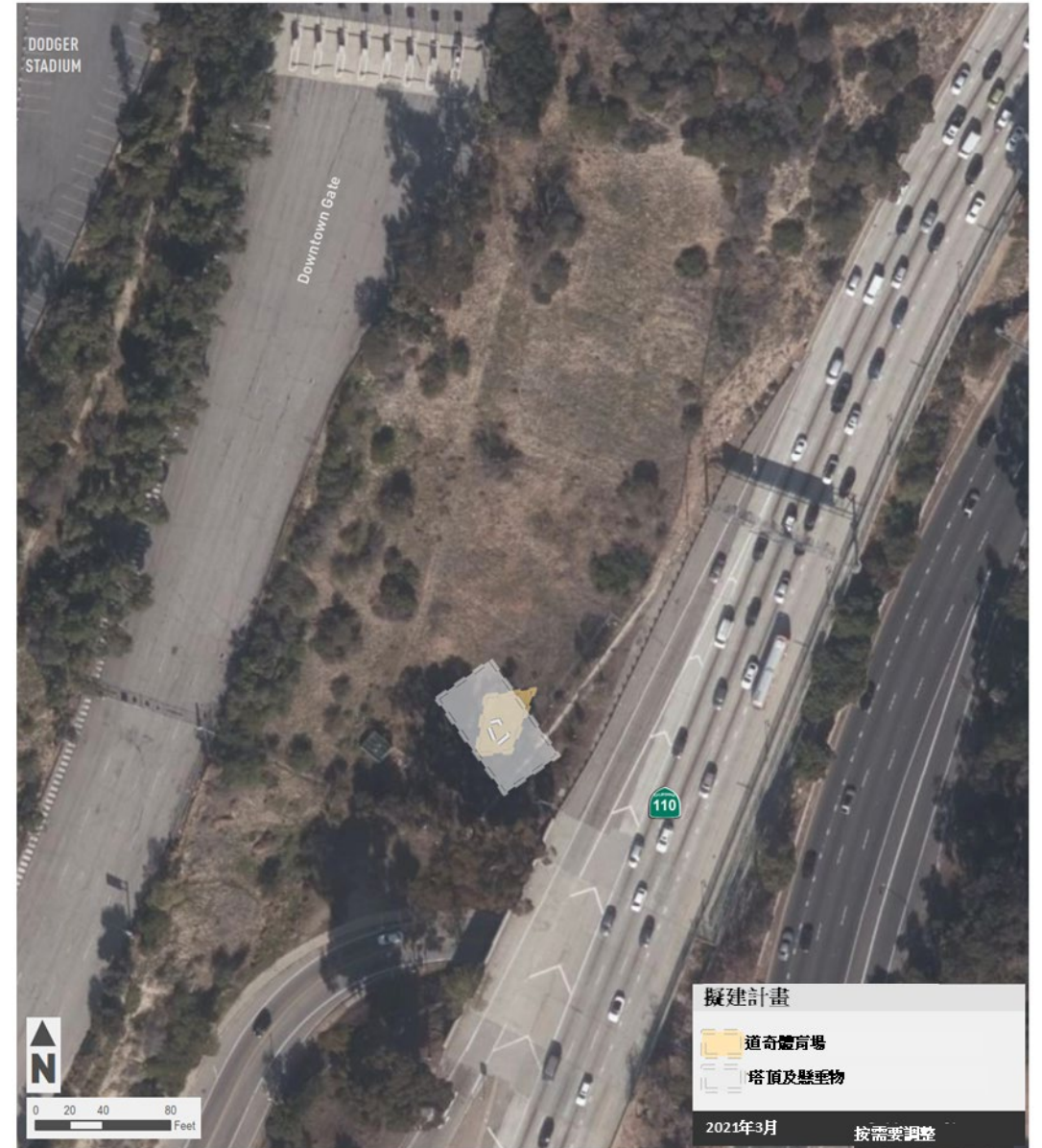
百老匯路口

- 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 N 的現有商業大廈將給拆除
- 路口約長 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺



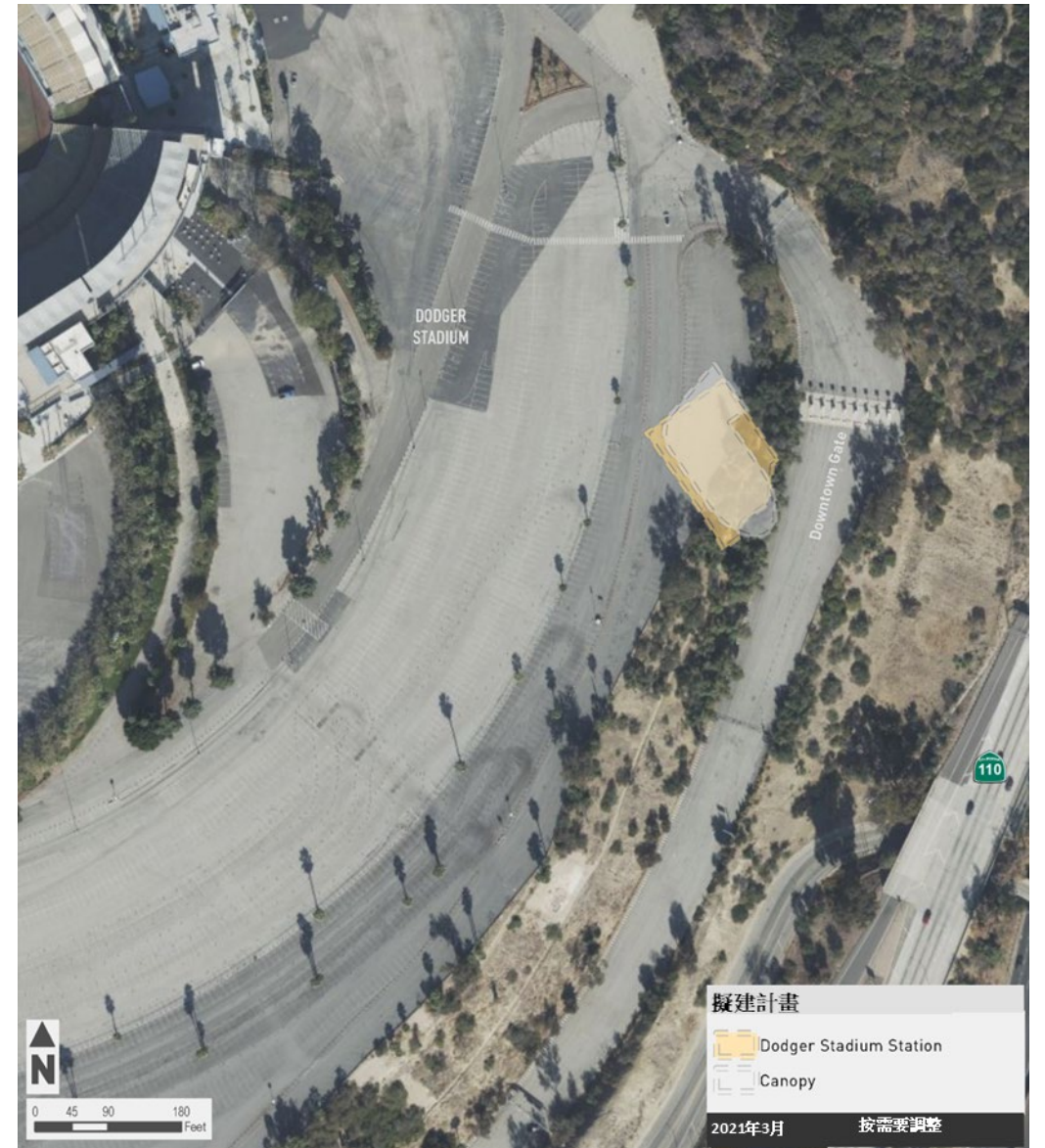
球場塔

- 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



道奇體育場站

- 道奇體育場東南部,近市中心入口大門



道奇體育場站

- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺
- 車廂抵達該站時，乘客將在同一層上落車，乘客排隊等候區也在同一層。
- 將包括平台下方的地下區域，用於儲存和維護車廂，以及員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。
 - 當系統數小時內不作使用，列車會給送回道奇體育場站
- 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的改善,及將會興建的座位

可持續發展

- 擬建建計畫的永續性特徵將於以下包括在內：
 - 2019年加州綠色建築標準規範
 - 美國綠色建築委員會在新建築能源與環境設計(LEED)方面的領導計劃
 - 永續基礎設施研究所的設想評級系統
- 擬建計畫需要的電力將**100%**由洛杉磯市水電部的綠色電力計劃提供
- 每個站、塔和路口將使用存儲備用電池以提供備用電源，而不是使用柴油發電機

擬建計畫將為道奇體育場的訪客提供一個環境永續、高運力、零排放的空中快速纜車選擇，，同時也為道奇體育場、周邊社區和聯合車站的區域交通系統之間提供通道。空中快速纜車技術十分安靜，擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT）和堵塞問題，從而減少溫室氣體排放並改善空氣品質。

營建工程：

時間線

- 擬建計畫的營建工程預計最早於**2024**年開始，大約需要**25**個月，包括建設、電纜安裝和系統測試。

工時

- 預計施工時間為每天**10**小時，時間長短將因應特殊情況和限制而有變動
- 不在預定的延長施工時間和周日假期施工需由洛杉磯市警察委員會批准

車道封閉

- 擬建計畫預計將封閉某些車道，當中車道將在某些施工階段全天 **24**小時封閉，或在某些施工階段期間作時段封閉，約在施工期間每天封閉約**10**小時，而道路將在非施工時間每天開放約**14**小時
- 道路於時段封閉並在非施工時間，將盡可能於施工現場放置在鋼板，允許車輛和行人流通。
- 封閉時間將因應施工地點和階段而異
- 擬建計畫將實施施工交通管理計劃，當中包括設立繞道，以及確保其在所有施工活動中保持緊急通道

詳細工程假設

- 詳細工程假設包括在《環境影響報告草案》附錄B中



詳細工程假設



每個 CEQA 指南附錄 G 的所有環境資源議題 在《環境影響報告草案》中得到處理：

- 美學
- 農業/林業
- 空氣品質
- 生物資源
- 文化/歷史資源
- 能源
- 地質/土壤
- 溫室氣體排放
- 危害/有害物質
- 水文/水質
- 土地使用/規劃
- 礦物資源
- 噪音
- 人口/住屋
- 公共服務
- 康樂日
- 交通運輸
- 部落文化資源
- 公用事業/服務系統
- 野火

美學

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
- 觀賞者及其反應，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,及聖蓋博和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 光線與強光

主要分析及結論

- 擬建計畫不會特別阻礙風景或全景，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,及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 擬建計畫的權利和批准將不會與相關分區或其他管理風景質素的法規互相衝突, 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色
- 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



現時與模擬從州立歷史公園到洛杉磯市中心天際線的景觀

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	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?

營建工程：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。

農林資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫會否與體育場塔和道奇體育場站的農業區劃互相衝突

主要分析及結論

- 道奇體育場不包括其農業用途，並受有條件使用許可證的約束，許可證只允許該處作為美國職業棒球大聯盟體育場,和各種附屬結構和用途，包括到達現場的「公共交通服務」；因此，擬建計畫的建設和營運不會與現有的農業區有互相衝突

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
耕地轉用	沒有影響。	沒有影響。
與林地區劃衝突	沒有影響。	沒有影響。
喪失林地	沒有影響。	沒有影響。
農業用途	沒有影響。	沒有影響。
農業區劃及威廉姆森法案	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

無需採取緩解措施。

空氣品質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫的建設和營運對地區和空氣品質的潛在影響
- 空氣污染物的特徵和影響
- 已通過的管理空氣品質法規
- 評估與計畫建設相關的健康風險評估 (HRA)，包括預計的致癌風險和非致癌慢性危害指數

主要分析及結論

- 擬建計畫將符合適用的空氣品質計劃
- 擬建計畫的建設所引起的排放量預計將低於污染物和排放量的重要閾值
- 擬項建目在營運期間不會將敏感受體暴露於高濃度的污染物，因為計畫不包括任何對環境空氣品質產生重大影響的土地使用，或營運排放
- 與現有情況相比，擬建計畫將透過減少車輛行駛里程 (VMT) 而減少污染物排放量，從而減少淨標準污染物的排放
- 根據健康風險評估 (HRA) 結果，擬建計畫對敏感受體暴露於來自 TAC 的大量污染物濃度問題上帶來不太顯著的影響

空氣品質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
空氣品質	影響不大。	影響不大。
增加空氣污染物	影響不大。	影響不大。
敏感受體	影響不大。	影響不大。
其他排放	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：所有超過50馬力的非道路柴油動力建築設備,應至少滿足美國環保署頒布的非道路柴油發動機的第四級別排放標準。無需採取緩解措施。

營運:無需採取緩解措施。

生物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會影響特殊物種及其棲息地
- 計畫是否會影響河岸棲息地或受保護的濕地
- 計畫干擾沿線野生動物活動的可能性
- 計畫是否會與保護生物資源的任何當地政策或法令（例如：樹木保護政策或法令）產生衝突？
- 計畫會否與已通過的棲息地保護計劃產生衝突

主要分析及結論

- 計畫區域中一般不包括特別物種棲息地；然而，在擬建計畫的建設過程中移除成熟的棕櫚樹和桉樹可能會移除蝙蝠棲息地
- 計畫區不包括河岸棲息地、其他敏感的自然群落或受保護的濕地；因此計畫對生態不會有影響
- 計畫區域不會作為區域野生動物活動路線；但是，建築活動可能會導致蝙蝠和鳥類避開正在施工的地區。
- 計畫會根據城市原生樹木保護條例、加州公園和娛樂部的要求以及其他適用要求，去更換給砍伐的樹木

生物資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
河岸棲息地	沒有影響。	沒有影響。
受保育濕地	沒有影響。	沒有影響。
生物計劃或政策（營運）	影響不大。	沒有影響。
干擾物種活動	經緩解後影響不大。	影響不大。
改變棲息地（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

營建工程：

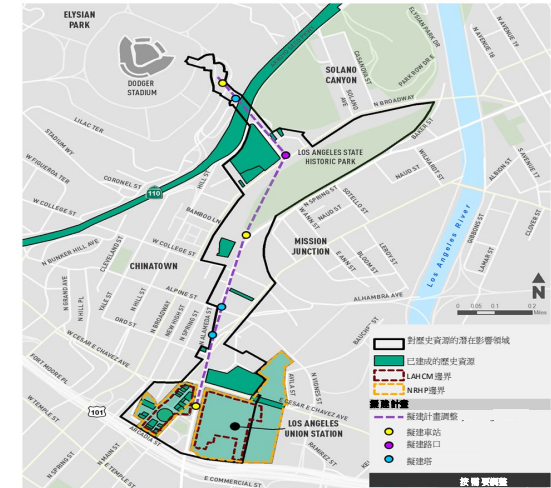
- 採用一個設有建立樹木保護區的設計方案以保護樹木
- 施工前進行築巢調查和採取措施，避免和盡量減少對築巢鳥類的影響

營運：無需採取緩解措施。

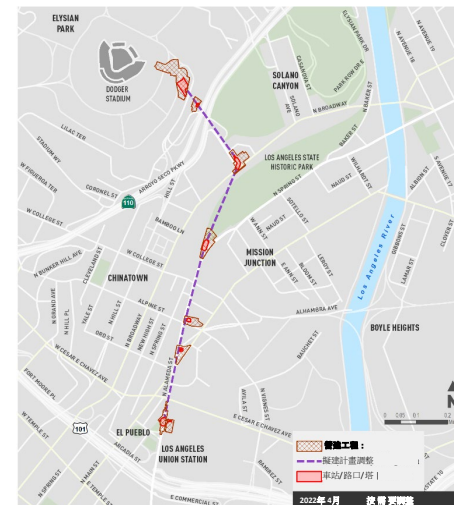
文化資源

研究範圍是甚麼？

- 在潛在影響的區域內,29個已建成的歷史資源受到直接和間接的影響,當中包括洛杉磯聯合車站客運站和場地、洛杉磯廣場歷史街區、大教堂高中和 Arroyo Seco Parkway 歷史街區
- 地面擾動對區域內考古資源有直接的影響,包括 La Placita、Zanja Madre,和南太平洋鐵路的河站
- 主要分析及結論
- 歷史資源
 - 擬建的阿拉米達站的施工有可能對酒廠和El Grito壁畫造成直接和間接的影響,但影響將給減輕到不太顯著的水平
 - 施工計畫對所有其他歷史資源的相關建設,和營運的影響將不太顯著
- 考古資源
 - 擬建的阿拉米達站、阿拉米達三角區、阿爾卑斯塔和唐人街/州立公園站的施工有可能導致考古資源的重要性產生重大不良的影響;然而,影響將給減輕至不太顯著的水平



建築歷史資源的潛在影響區域



對考古資源的直接影響區域

文化資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
歷史資源	經緩解後影響不大。	影響不大。
考古資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。
干擾人類遺骸	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 歷史資源
 - 用於施工前和施工後的文件，以及保護酒廠和《吶喊》(El Grito) 壁畫，以及在施工期間保護 El Grito 壁畫的計畫設計特點
 - 於擬建阿拉米達站施工期間，實施可調地面壓實裝置的震動監測與限制
- 考古資源
 - 制定和實施文化資源監測和緩解計畫，以及考古資源工作者推行計畫
 - 施工前考古測試計畫將在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站的實施
 - 為避開考古資源，洛杉磯州立歷史公園設施存在重新設計的潛在機會

能源

研究範圍是甚麼？

- 與能源有關的聯邦、州和地方法律法規概述
- 加州能源生產、供應和消耗概覽
- 評估與建設相關的能源資源，以及與計畫營運有關的年度能源需求

主要分析及結論

- 與擬建計畫的建設相關的臨時能源消耗將減少將來興建計畫營運的相關能源消耗
- LADWP的綠色電力計劃為擬建計畫的相關主要電力使用提供可再生資源
- 擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT），並增加使用公共交通的人數，從而減少車輛使用的化石燃料

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
浪費、低效或不必要的消耗	影響不大。	影響不大。
州或地方能源計劃	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

無需採取緩解措施。

地質和土壤

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否容易受到地震災害的影響，例如:強烈的地震動、斷層、液化或土石流
- 計畫是否位於不穩定的土壤上，而有機會導致施工現場或非現場山泥傾瀉、橫向擴展、沉降、液化或坍塌。
- 計畫路線是否包括可能對生命或財產造成重大直接或間接風險的土壤膨脹
- 計畫會直接或間接破壞獨特的古生物資源或遺址，或獨特的地質特徵嗎？

主要分析及結論

- 雖然計畫區域位於加利福尼亞州南部的地震活躍區，但在遵守現有標準和規範並實施緩解措施的前提下，與擬建計畫施工期間的強烈地面震動、與地震相關的地面破壞和/或液化相關的影響將減少至不太顯著的水平
- 計畫的應急行動計劃將包括應急響應協議，並規定在發生大地震時，將纜車系統完全疏散並關閉，以及停止運作
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下，於計畫組成部分的分級和施工過程所帶來的橫向擴展、沉降、液化或崩塌相關的影響將達至不太顯著的水平
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下,施工期間與土壤腐蝕相關的影響將達至不太顯著的水平
- 擬建計畫的北部靠近道奇體育場站的入口處可能存在古生物資源；然而，對資源的影響將給減輕到不太顯著的程度

地質和土壤

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或土石流（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。
支持污水系統	沒有影響。	沒有影響。
破壞獨特的古生物或地質特徵	經緩解後影響不大。	沒有影響。
土壤侵蝕/表土流失	影響不大。	影響不大。
不穩定的地質單元或土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。
膨脹土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 準備和推行特定地點最終岩土工程報告
- 準備和遵守古生物資源監測和緩解計劃（PRMMP）

營運:無需採取緩解措施。

溫室氣體排放

研究範圍是甚麼？

- 相關的聯邦、州和地方法律法規
- 溫室氣體科學概述
- 用作評估與擬建計畫相關的溫室氣體排放的方法

主要分析及結論

- 與現時情況相比，擬建計畫不會增加溫室氣體排放量，反而將減少溫室氣體排放量

計畫的總溫室氣體排放量將減少 166,653 公噸

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
產生溫室氣體	影響不大。	影響不大。
溫室氣體減排計劃或政策	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？
無需採取緩解措施。

危害和有害物質

研究範圍是甚麼？

- 對計畫活動進行評估，確定其在施工和營運期間危害公眾或環境的潛在影響
- 分析特定地點所產生的潛在危害和有害物質造成的潛在影響

主要分析及結論

- 擬建計畫將在施工期間使用、運輸和處置有限數量的有害物質，因此計畫將需符合**聯邦、州和地方的健康和**安全要求；並在施工過程中遵守所有規範、標準和法規
- 擬建計畫將遵守OSHA、Cal/OSHA，以及洛杉磯市政法規第71條，並實施土壤和地下水管理計畫，從而限制危險材料和廢物洩漏的可能性
- 擬建計畫將在拆卸前，將由持有執照的減排承建商進行有害物質減排，確保學校不會受到不良影響
- 擬建計畫的施工和營運不會干擾洛杉磯警察局進入胡珀直升機場，直升機場的營運將不會受到建築活動所影響
- 擬建計畫區內共有五處物業給認定為有害物質場地；然而計畫將實施土壤和地下水管理計畫，以減少這些地點所帶來的影響
- 擬建計畫的施工不會對已通過的應急響應計畫或應急疏散計畫的實施造成重大影響或實際干擾；計畫日常運作及施工將不影響應急響應活動

危害和有害物質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
危險場地	經緩解後影響不大。	沒有影響。
機場土地使用計劃	沒有影響。	沒有影響。
危害公眾或環境	經緩解後影響不大。	影響不大。
應急和疏散計劃	影響不大。	影響不大。
學校附近的災害	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

營建工程：

- 制定和實行土壤和地下水管理計劃，以表明在計畫建設期間遇到受污染的地下水、土壤或建築物時，應採取的處理和處置方法。
- 拆除北百老匯1201號現有建築物期間的有害物質減排

營運：無需採取緩解措施。

水文和水質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫有可能違反水質標準、減少地下水供應、或導致施工現場或場外發生嚴重侵蝕或淤積
- 擬建計畫有可能大幅增加地表徑流的速率或數量，從而導致施工現場或淹水的風險
- 擬建計畫有可能產生或增加徑流水，這將超過現有或規劃內的雨水排放系統的容量，以及阻礙或將洪水流改向
- 擬建計畫在洪水災害、海嘯或**震盪潮**期間釋放污染物的可能性
- 擬建計畫與水質控制計劃或可持續地下水管理計劃的實施發生衝突或阻礙該計劃的可能性

主要分析及結論

- 擬建計畫將遵守所有適用的聯邦、州、地區和地方機構的水質保護法律法規、水質控制和/或可持續地下水管理計劃
- 擬建計畫將採用最佳管理方式，並以低影響開發計劃進行，以減少水文和水質影響
- 擬建計畫不易因洪水災害、海嘯或**震盪潮**而排放污染物

水文和水質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
減少地下水供應（營運）	影響不大。	沒有影響。
水質標準或計劃	影響不大。	影響不大。
改變排水	影響不大。	影響不大。
洪水、海嘯或震盪潮	影響不大。	影響不大。
與計劃衝突	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

工程與營運：擬建計畫將遵守相關的聯邦、州、地區和地方法律法規，包括遵守有關雨水許可證、廢水許可證和其他水質法規。無需採取緩解措施。

土地利用和規劃

研究範圍是甚麼？

- 計畫會劃分出一個已建立的社區嗎？
- 計畫是否會因為避免,或減輕對環境影響而採用的任何土地用途計劃、政策或法規相衝突而造成重大環境影響？

主要分析及結論

- 縱使計畫施工期間將臨時關閉通往各社區之間的車輛、行人和單車通道，但在計畫區域內將提供多種交通模式可供選擇
 - 其他周邊街道仍提供入口進入社區，並設有行人繞道，防止已建立的社區給分割。
- 擬建計畫t 將改善一英里範圍內的地區的交通和行人通道，以增強社區連通性，包括交通樞紐和對未來洛杉磯州立歷史公園單車和人行天橋的支援
- 擬建計畫符合政策、規定、目標和/或當地計劃、法規及條例的目的
- 州立公園認為擬建計畫與洛杉磯州立歷史公園總體規劃之間存在不一致，因此，計畫可能會對公園產生重大影響，因為洛杉磯州立歷史公園總體規劃並未將公共交通列入為公園用途
 - 擬建議計畫需獲取 LASSHP 總體規劃修正案，繼而推行 LUP-A 緩解措施，這將令計畫對公園的影響減低

土地利用和規劃

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
物理上劃分社區	影響不大。	沒有影響。
與土地使用計劃或政策衝突	經緩解後影響不大。	經緩解後影響不大。

如何可將影響降至最低?

工程（物理劃分社區）：雖然施工影響不大，但施工交通管理計劃的實施將包括封閉街道、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃

工程與營運：根據公共資源法典 5002.2，擬建計畫應獲得對洛杉磯州立歷史公園總體規劃的修訂，以允許將洛杉磯州立歷史公園總體規劃範圍內的土地作為交通用途。

礦物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會導致對該地區和該州居民有價值的已知礦物資源喪失可用性？
- 計畫是否會導致當地總體規劃、具體規劃,或其他土地用途規劃中所包括的當地重要礦物資源回收場的可用性喪失？

主要分析及結論

- 計畫不位於已知礦產資源區內
- 洛杉磯市內的大部分地區都是在土地區分類之前開發的，因此無法開採該等地區
- 計畫路線位於洛杉磯市的都市地區，於城市開採此類材料並不可行

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
損失可用礦產資源	沒有影響。	沒有影響。

如何可將影響降至最低？

無需採取緩解措施。

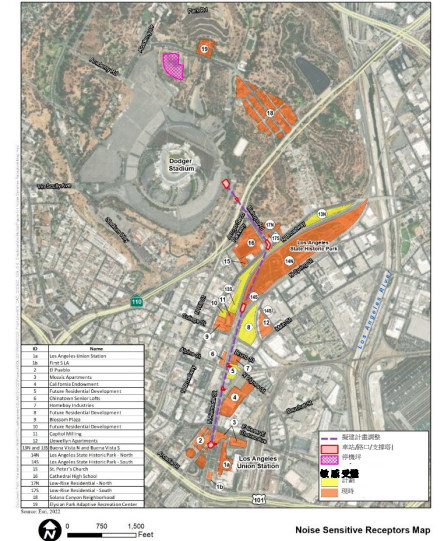
噪音

研究範圍是甚麼？

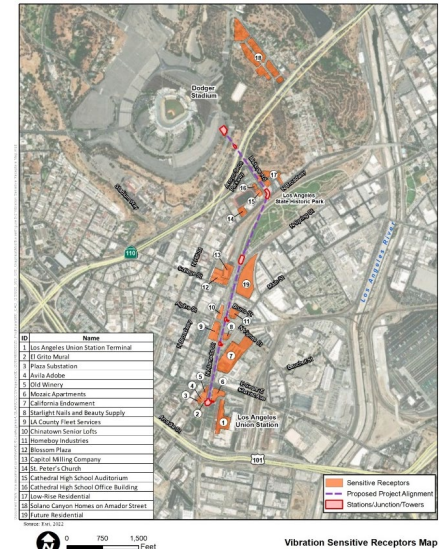
- 在擬建計畫路線沿線的噪音敏感受體代表地點進行測量，以計算現有噪音水平，包括現有和未來住宅開發、學校、公園和其他供人使用的戶外地方
- 透過計算與計畫相關的施工噪音水平，評估施工產生的潛在噪音影響
- 為評估計畫施工帶來的噪音影響，將計算計畫施工期間的噪音源頭，包括車站、路口、塔架、沿塔架支撐滑輪的車廂、車廂和車站上等待登車乘客
- 針對建築物損壞和人類干擾地面震動進行影響分析

主要分析及結論

- 擬建計畫對施工現場施工噪音的重大和不可避免的影響將取決於施工設備產生的噪音、設備的位置、施工活動的時間和工時長短，以及與噪音敏感受體區域的距離
- 施工場外的交通產生的噪音不太顯著
- 即使在最壞的情況下，計畫施工所產生的噪音將不太顯著
- 現場施工活動產生的震動會產生重大且不可避免的人為滋擾；潛在的建築損壞在緩解後將變得不太顯著
- 計畫營運產生的震動將不太顯著



噪音敏感受體地圖



震動敏感受體地圖



噪音

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
暴露於機場附近	沒有影響。	沒有影響。
產生或增加噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。
產生過度震動或噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

營運噪音：車廂設計的特色包括與 HVAC 單元內部到外部的降低噪音和電源聲級無需採取緩解措施。

施工噪音：實施施工噪音管理計劃，包括

- **噪音屏障：**
- **設備維修：**
- 社區外展，包括一名噪音干擾協調員

施工震動

- 於 Avila Adobe（1970 年代添加）、El Grito 壁畫和酒廠放置震動監測設備
- 使用可調整力度的地面壓實裝置的限制

人口和住屋

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫導致人口大幅增長或加速增長超過預期或計劃水平的可能性
- 推行擬建計畫是否會取代大量現有人口或住房

主要分析及結論

- 作為與道奇體育場的第一英里/最後一英里的連接交通，擬建計畫不會直接或間接引致大量人口增長
 - 計畫旨在滿足該地區的交通需求,並提高現有交通網絡的效率
 - 計畫在已規劃的住宅開發計畫附近提供交通工具，以達到住屋元素和社區計劃的城市目標，
- 擬建計畫不會取代現有的人口或住房

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
引致計劃以外的人口增長	影響不大。	影響不大。
流浪者或居民	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

無需採取緩解措施。

公共服務

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫是否會因提供新的或經過物理改造的公共設施而產生不良物理影響，建設這些設施可能會造成重大的環境影響，包括消防和警察保護、學校和其他公共設施，如：圖書館、老人院、流浪者收容所和托兒設施
- 計畫是否會影響緊急服務的回應時間

主要分析及結論

- 與擬建計畫相關的建設活動將暫時增加對緊急服務的需求，但在緩解措施和計畫設計特點的前提下，以及遵守適用的州份和地方法規，包括在計畫施工前與 LAFD 和 LAPD 進行協調時，將確保計畫的建設不會產生對緊急服務的額外需求，從而導致需要增加新的,或實際改變現有的公共設施
- LAFD 和 LAPD 在施工期間將有足夠的通道行駛
- 擬建計畫將在計畫營運期間增加對緊急服務的需求，在遵守適用法規與 LAFD和 LAPD 協調，並實施緊急行動計劃前提下，計畫的營運不會對緊急服務產生額外需求，從而導致需要增加新的或實際改變公共設施
- 擬建計畫內不包括興建住屋，這可能會增加對學校服務或其他公共設施的需求

公共服務

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務	經緩解後影響不大。	影響不大。
服務比率和響應時間	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：施工交通管理計劃將減少緊急通道有關的影響

營運：擬建計畫將遵從相關法規，當中包括施工人員和攝像頭等保安措施，並會實行緊急營運計劃。無需採取緩解措施。

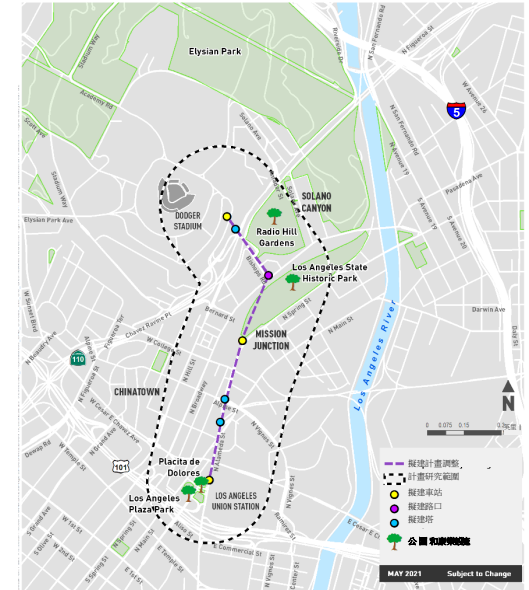
公園和康樂設施

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

主要分析及結論

- 擬建計畫不會增加對公園的需求，也不會產生新的永久居民，從而增加現有公園和康樂設施的使用。因此，計畫不會導致公園的嚴重老化問題發生或加速，或導致有需要建設新的公園設施，或需要新的或實質改變公園的設施
- 擬建的計畫提供連接洛杉磯聯合車站(LAUS)和洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園，高容量的空中快速交通有助改善該地區的流動性和可達性



影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
公共設施的老化	影響不大。	影響不大。
擴建康樂設施	影響不大。	影響不大。
服務比率和績效目標	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低？

無需採取緩解措施。

交通運輸

研究範圍是甚麼？

- 透過城市 TAG 使用《加州環境質量法案》(CEQA)和 LADOT 既定的篩選標準、分析方法和閾值標準
- 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，以估計計畫載客量、減少的車輛行程、車輛行車時間，並最終估算擬建計畫的 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為幾何設計的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

主要分析及結論

- 擬建計畫將與 PPOPs (程序、計劃、條例和政策) 一致，當中涉及流動系統，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，擬建計畫不會引入任何不安全的物理條件
- 實施緩解措施，令擬建計畫施工期間保持緊急通道暢通

計畫的總車輛行駛里程 (VMT)
減少量為129,629,500。

影響總結

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

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 實施經市政府批准的詳細建設交通管理計劃,當中包括封閉街道、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，讓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回應的影響

工程與營運：

- 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

部落文化資源

研究範圍是甚麼？

- 對重要部落文化資源的重大不良影響
- 根據第52號議會法案諮詢了八個加州美洲原住民部落

主要分析及結論

- 該地區存在部落文化資源，並需實施緩解措施，包括考古測試和數據恢復
- 在建設過程中可能會遇到未給發現的資源；如果美洲原住民監視流程發現潛在資源，可能會暫停施工

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
改變部落文化資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低？

營建工程：

- 實施洛杉磯聯合車站(LAUS)前院文化資源監測和緩解計劃及考古測試計劃
- 保留一名美洲原住民監測員，以監測阿拉米達站所在地於施工期間的干擾地面的活動情況

69 **營運:**無需採取緩解措施。



公用事業和服務系統

研究範圍是甚麼？

- 搬遷、建造或擴建水、廢水處理或雨水排放、電力、天然氣或電訊設備
- 計畫對供水的影響
- 計畫是否需要增加污水處理能力
- 堆填區是否有足夠的容量處理計畫產生的固體廢物

主要分析及結論

- 擬建計畫的建設不需要建造新的或擴建的公用設施
- 擬建計畫需要搬遷現有公用事業，因此需與公用事業供應商協調並按照相關的州和地方法規和法規進行
 - 擬建計畫將實施公用事業搬遷計劃，從而盡量減少施工期間對現有公用事業的潛在干擾
- 擬建計畫的營運將需要連接到現有的公用事業系統
- 主要電力將來自可再生能源，現有電力供應量應足夠供給計畫營運
- 擬建計畫的建設和營運將有充足的供水
- 建設和營運期間所產生的污水將按規定進行處理
- 計畫是否會產生超過州或地方標準的固體廢物，或超過當地基礎設施的容量，或以其他方式影響減少固體廢物目標的實踐？

公用事業和服務系統

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
供水量充足	影響不大。	影響不大。
廢水系統的需求和容量	影響不大。	影響不大。
固體廢物目標	經緩解後影響不大。	影響不大。
公用事業搬遷或建設	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 與公用事業公司合作制定並實施公用事業搬遷計劃，以盡量減少對整個計畫建設過程中對有關服務的影響
- 準備土壤和地下水管理計劃。

營運:無需採取緩解措施。

野火

研究範圍是甚麼？

- 若擬建計畫位於州責任區 (SRA) 或屬於火災危險嚴重區 (VHFHSZ) 的土地或附近土地，是否會引致與發生火警相關的潛在重大影響
- 基於地形、天氣和燃料的計畫區域內潛在的野火特性
- 計畫是否會嚴重損害已通過的應急應變計劃或緊急疏散計劃？
- 擬建計畫是否需要安裝或維護可能加劇火災風險或對環境造成暫時或持續影響的相關基礎設施
- 擬建計畫是否會因為徑流、火災後邊坡不穩定或排水變化，使人或建築物面臨重大風險，包括下坡或下游洪水或土石流？
- 計畫是否會直接或間接地使人或建築物暴露於與火災有關的重大損失、傷害或死亡風險？

主要分析及結論

- 百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的擬定路線部分位於 VHFHSZ 內
- 擬建計畫的建設和營運不會阻礙進入已確定的災害路線，因此不會嚴重影響應急響應或疏散計劃
- 計畫將遵守相關規範和法規，不會令野火風險增加
- 計畫的設計將進一步降低這些風險

野火

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
對緊急情況或疏散計劃構成影響	影響不大。	影響不大。
增加野火風險	影響不大。	影響不大。
安裝/維護相關基建	影響不大。	影響不大。
令人或結構暴露於野火風險之中	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：計畫設計包括消防計劃和體育場塔施工現場周圍的燃料改造區。無需採取緩解措施。

營運：在百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的營運期推行施計畫設計特色，該設計特色與工作人員和攝影系統的安全監控以及消防安全隱患的識別和報告有關。無需採取緩解措施。

替代方案

研究範圍是甚麼？

- 選擇了一系列替代方案，以找出減輕或避免與擬建計畫實施期間引起的重大環境影響的潛在方法，同時令計畫可以實現其主要目標
 - 沒有替代計畫——沒有新的發展
 - 春天街路線替代方案 – 擬建計畫的路線替代方案
 - 交通系統管理替代方案（提升道奇體育場快車）
- 基於幾個替代方案未能滿足大多數基本計畫目標、方案不可行、或無法避免重大的環境影響，該等替代方案已給排除在詳細分析之外，當中包括包括百老匯站路線替代方案、地鐵 L 線（金）聯合車站和學院街站路線替代方案以及直接路線替代方案。

主要分析及結論

- 無計畫替代方案不會改善公共交通通道或提供社區之間的聯繫。此外，車輛行駛里程和車輛擁擠問題不會減少，溫室氣體排放量亦將不會減少，空氣品質亦得不到改善。
- 將春天街替代方案提供直接的交通連接，並改善周邊社區的連通性。然而，替代方案需要更大的佔地面積，並且不會減少顯著的环境影響。
- TSE 替代方案不會提供直接的交通連接或改善周邊社區的連接，亦不會減少車輛行駛里程（VMT）、溫室氣體排放或改善空氣品質。。

替代方案

替代方案總結

替代方案	發現	
	實現計畫目標的能力	減少重大影響的替代方案
沒有計畫替代方案	不能實現計畫目標	較計畫產生的影響少
春天街路線替代方案	能夠實現計畫目標	與計畫產生的影響相約
運輸系統管理替代方案	不能實現大部份計畫目標	較計畫產生的影響少

環境優越替代方案

TSM替代方案是較理想的環境替代方案，因為它不會產生加州環境品質法案(CEQA)確認為重大和不可避免的影響，而且此方案整體產生最小的環境影響。可是，TSM替代方案對空氣品質、能源、溫室氣體排放、水文和水質以及運輸和交通的影響會較大。然而，道奇體育場快車替代方案不能完全或部分滿足計畫的大部分目標。

《環境影響報告草案》中的非 CEQA 附加評估

洛杉磯州立歷史公園的使用情況

風箏 由於擬建計畫路線的位置，即沿公園的西部邊緣，毗鄰地鐵 L 線和人行道，擬建計畫不會顯著減低公園內的安全放風箏範圍

特別活動 擬建計畫不會顯著減少公園內的活動空間區域，因為擬建計畫路線的位置橫跨了公園不常用作屏幕和舞台的範圍，而且在擬建計畫路線的大部分情況下仍然可以舉辦活動

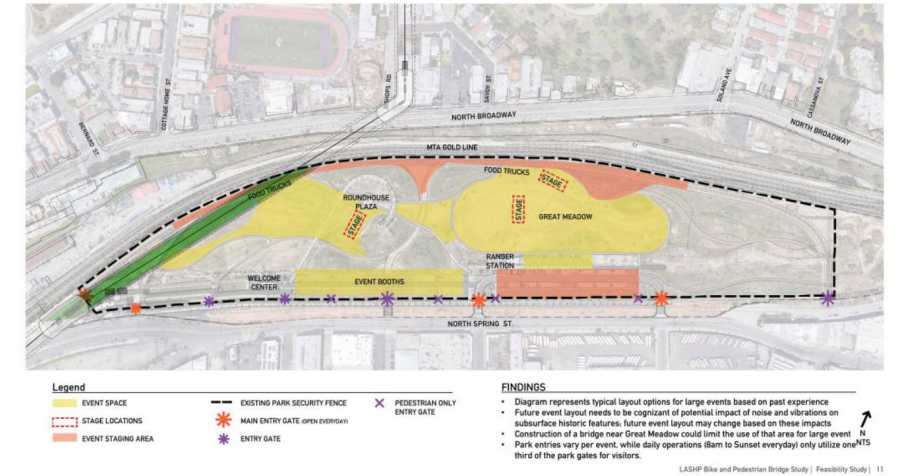
阿拉米達站和唐人街/州立公園站的位置

直升機場

- 擬建計畫路線不在機場土地使用計劃覆蓋的區域內，亦不屬於公共機場兩英里範圍內
- 從擬建計畫路線附近直升機場的空域評估所得出的結論如下：擬議計畫的建設和營運將避開與擬議計畫附近現有直升機場相關的空域，不會帶來潛在的空中航行危險，因此不會影響航空活動，包括擬建計畫附近的直升機場

公園安全和活動

SITE OVERVIEW AND ANALYSIS



洛杉磯州立歷史公園活動舞台和屏幕的位置及擬建的計畫路線

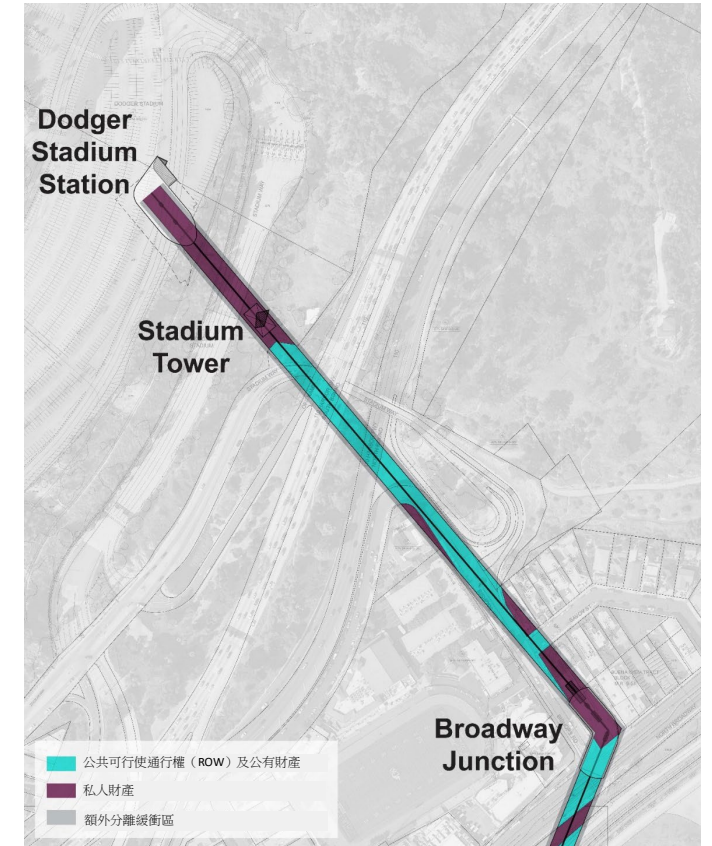
設計方案A

移動百老匯路口以避開451 E. SAVOY

- 設計方案 A 將包括改變百老匯路口和道奇體育場站之間的整體計畫路線，以避免在451 E.Savoy Street上的空中權限要求。
- 移動百老匯路口將導致路線穿過主教路附近的大教堂高中的一小部分
- 此設計選項包括對百老匯路口、體育場塔和道奇體育場的計畫元素更改。
 - 這將導致體育場塔和道奇體育場站的公用設施需要搬遷和額外的施工時間
 - 擬建計畫乘客來回道奇體育場站和道奇體育場之間需更長的步行時間



擬建計畫調整

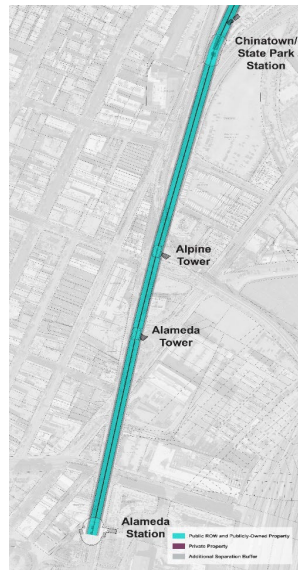


設計方案A

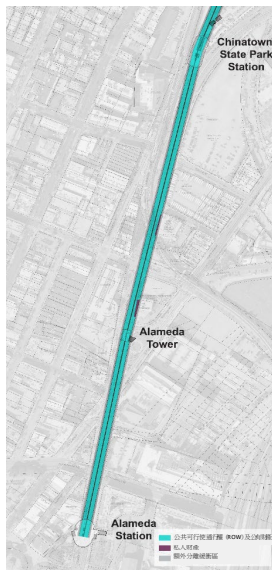
設計方案B

沿阿拉米達街的單棟塔樓

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人評估將阿拉米達街沿線的塔樓數量從兩座減少到一座的潛力
- 當中包括將阿拉米達塔的總高度增加50英尺，以及從阿拉米達站和唐人街/州立公園站之間的擬建計畫中將阿爾卑斯塔拆除
- 塔樓高度增加與額外的建築活動相符
- 這樣將導致潛在的技術限制
- 以及需要額外的私人空中權限要求



擬建計畫調整



設計方案B



擬建計畫調整



設計方案B

設計方案C

增加唐人街/州立公園站的高度

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮將唐人街/州立公園站加高
- 設計方案C將包括將唐人街/州立公園站的總高度增加35英尺
- 車站高度增加與額外的建築活動相符
- 由於高度可能會對乘客體驗有影響，也會導致登平台升高，因此需要額外的垂流動設備去進入和升高平台



擬建計畫調整



設計方案C

設計方案D

唐人街/州立公園站作為非客運樞紐站

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮在唐人街/州立公園站不設立乘客通道，從而增加沿春天街進出車站的車廂高度
- 使用方案D將涉及用擬建的唐人街/州立公園站代替非客運樞紐站。
- 此設計使用選項將具有與擬建計畫相同的位置、高度、寬度、長度和建築裝飾。
- 不會改善洛杉磯州立歷史公園、唐人街和 **Mission Junction** 社區之間的連通性

設計使用方案E

洛杉磯州立歷史公園行人天橋

- 設計和使用方案E將包括一座ADA無障礙行人天橋，該天橋將從洛杉磯州立歷史公園的中心部分緩坡，越過地鐵L線（金線），直至北百老匯。
- 雖然行人天橋不屬擬建計畫的一部分，但《環境影響報告草案》中包括了對公園行人天橋的分析
- 洛杉磯州立歷史公園總體規劃和最終《環境影響報告》以及單車和行人天橋研究中提及，這座天橋將從唐人街和索拉諾群峽谷社區進入公園的行人和單車徑提供安全的通道



資料來源:天橋可行性研究

車輛停泊研究概述

擬建計畫車位需求 (2042)

- 加州環境品質法案(CEQA)並無要求對車輛停泊問題進行分析，但計畫進行了全面的泊車研究，並已獲得運輸局評審
- 車輛停泊研究自2022年9月9日起於運輸局網站上可供查閱

研究範圍是甚麼？

- 大多數乘客預計將轉乘公共交通工具到達計畫
- 在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站 ½ 英里範圍內，公共泊車位和車庫以及街道上約提供共 10,290 個車位

車輛停泊研究概述

車輛停泊研究結論

車位類型	比賽日泊車			
	車位供應	停泊車數	用量	車位供應量
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)	-	(213) 922-6913		
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，超過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。

對於擬建計畫的潛在停車需求，擬建計畫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。

計畫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，以阻止騎手在社區停車並為居民和當地企業保留可用空間



答詢時段

公眾意見徵詢會

- 會議目的:讓公眾有機會對環境影響報告草案(DEIR)發表評論

今天!

了解環境影響報告草案(DEIR)的主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。
今天將不設問答環節



如欲發表意見，請先舉手，被選中後，你將被要求寂靜並提出意見。被選中的市民將享有兩分鐘的時間發表意見。

今天透過Zoom所發表的意見將不當作是正式的公眾評論。

在2023年1月17日前如何評論《環境影響報告草案》

如何評論《環境影響報告草案》



公開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
12月10日，星期六上午10時至中午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，星期二下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road, 加利福尼亞州洛杉磯 90012



電郵

LAART@metro.net (213) 922-6913



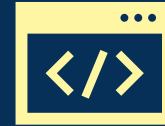
電話



郵寄

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

了解更多並查閱《環境影響報告草案》



metro.net/aerialrapidtransit



謝謝!