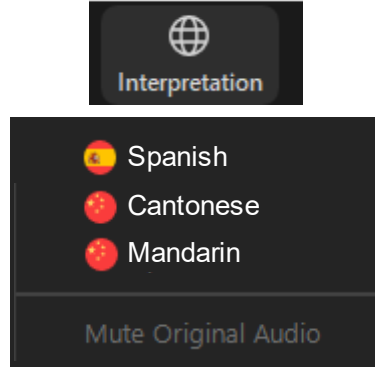




洛杉矶空中快捷交通项目 环境影响报告草案信息说明会

2022年10月22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。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

欢迎在
metro.net/aerialrapidtransit
下载演示文稿翻译版本。

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



了解更多信息及查看演示文稿



metro.net/aerialrapidtransit

The screenshot shows the Metro website's page for the Aerial Rapid Transit project. The page is titled "Aerial Rapid Transit" and includes a navigation menu with "Ride", "Fares", "Projects", "Careers", and "About Metro". The main content area is divided into sections: "Overview", "Status", "Latest Updates", "Documents", and "Contact Us". A red arrow points to the "Documents" section, which contains the text "All documents for this project." and "Can't find something? Contact Public Records." The "Documents" section is highlighted with a red circle in the original image.

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



Welcome

Bienvenidos

歡迎詞

欢迎

议程



1.会议目的



2.如何参加本次虚拟会议



3.概览



4.加州环境质量法案（CEQA）流程概览



5.洛杉矶空中快捷交通项目概览



6.环境影响报告草案重点分析及总结



7.问答环节

如需Zoom方面的帮助：请发电子邮件到
mary.nooristani@aecom.com 或致电(619) 251-9180

会议目的

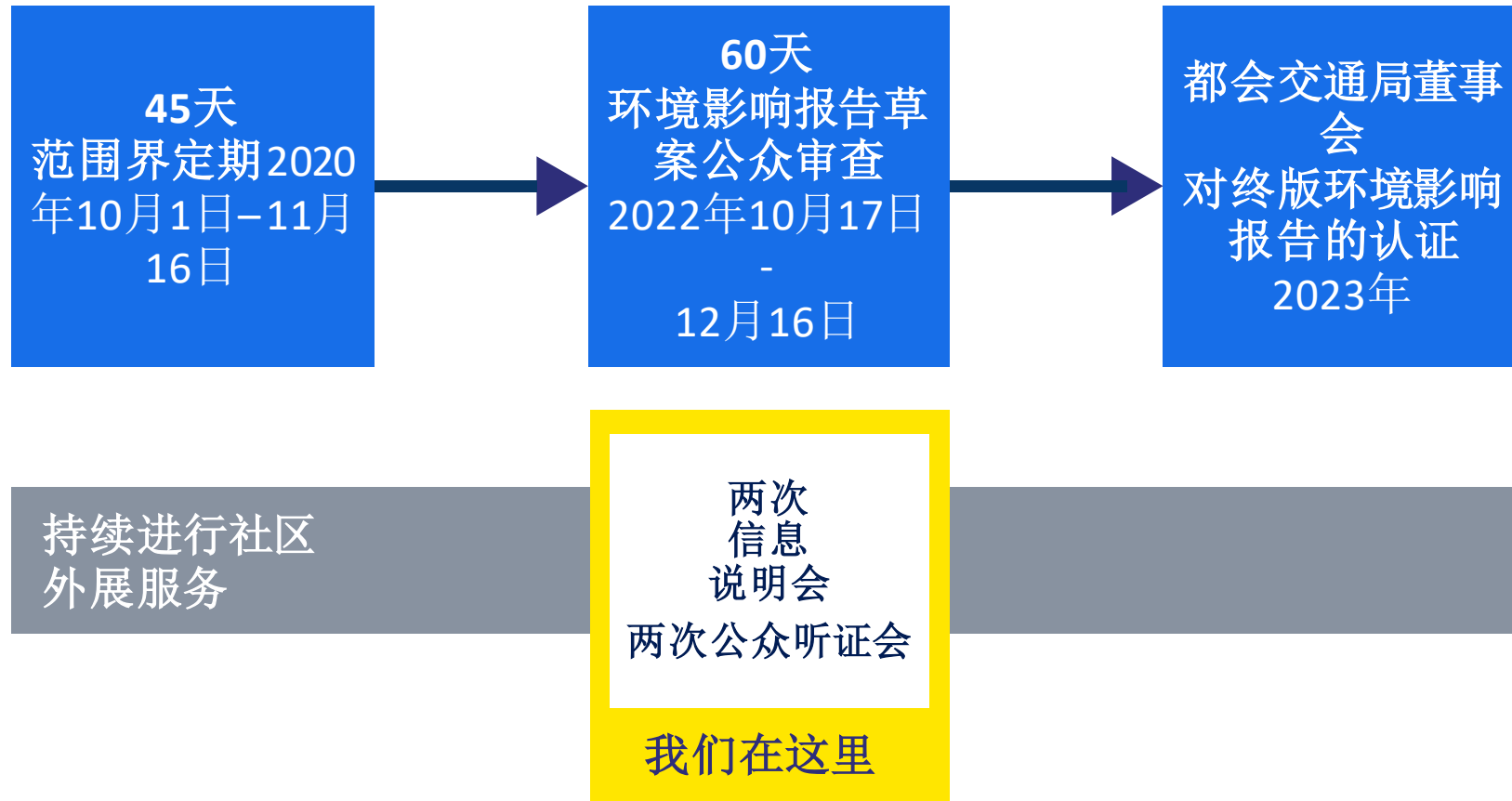


环境影响报告草案重点分析
及总结



问答环节

《加州环境质量法案》（CEQA）流程



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。



如何参加本次会议



问答：使用问答功能输入一个问题进行提问或举手提问。

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。



概览

概览

- 洛杉矶空中快捷交通技术有限公司提议洛杉矶空中快捷交通项目
- 洛杉矶都会交通局（交通局）是本案的主导机构，根据《加州环境质量法案》（CEQA）编制环境影响报告
- 环境影响报告草案评估了与项目施工和运营相关的潜在环境影响

概览

- 作为领导机构，都会交通局有责任确保：
 - 环境影响报告充分评估了项目的潜在影响
 - 提议的缓解措施是适当的
 - 在公告、公共宣传和文件分发方面均遵守了CEQA流程

概览

- 目前我们正在根据CEQA要求，征集公众对环境影响报告草案的意见
 - 公众听证会
 - 电子邮件
 - 邮件
 - 电话
- 参议院第44号方案
 - 旨在简化对洛杉矶县环保先锋交通项目的CEQA审查
 - 拟建项目将是参议院第44号法案下的第一个环保先锋交通项目
 - 公证听证会要求
 - **信息说明会：在公众评议期的头10个日历日内，向公众介绍环境影响报告草案的主要分析及结论**
 - 公众听证会：在公众评议期的最后10个日历日内，获得公众证词



《加州环境质量法案》（CEQA） 流程概览

CEQA流程

所有由公共机构承办、资助或需要公共机构批准的项目概须

告知公众和决策者

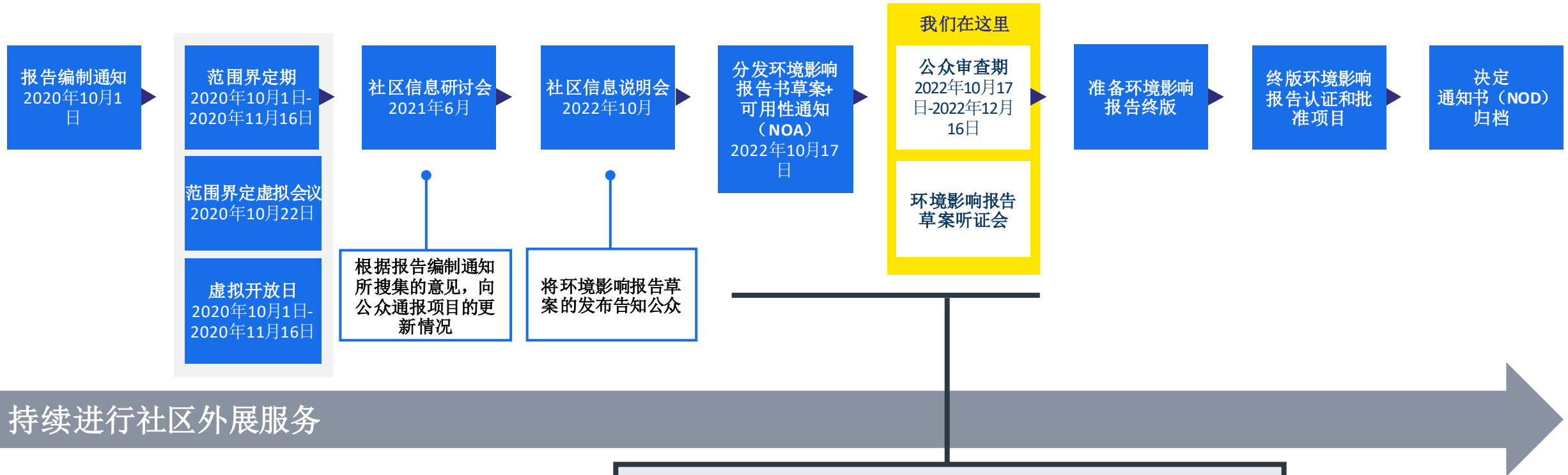
披露拟建项目可能造成的环境影响

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

参议院第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：
信息研讨会与公众听证会

时间线



环境影响报告草案的目的是什么？

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，并在需要时采取缓解措施

在环境影响报告草案的公众审查期间举行多次公众会议

信息说明会

环境影响报告草案第一次信息说明会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第二次信息说明会	10月25日（周二）	现场会议

都会交通局将举办两次信息说明会，让公众了解环境影响报告草案中的主要分析和结论

公众听证会

环境影响报告草案第二次公听会	12月10日（周六）	现场会议
都会交通局环境影响报告第二次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议

都会交通局将举办两次公听会，听取公众对环境影响报告草案的意见





项目描述



项目概况

- 通过1.2英里长的空中缆车系统，提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的永久性交通连接
 - 从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟
- 运力约为每个方向每小时5,000人次
- 拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务
- 可通过中间的唐人街/州立公园站前往洛杉矶州立历史公园和周边社区
- 零排放且环保的快速交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，将减少温室气体排放



项目地点和路线

- 本项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门口入口处
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有土地，并尽可能减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途



空中交通系统的先例

- 空中交通技术已经使用了**100**多年
- 现代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
- 世界各地如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城已有的空中缆车交通系统，正为相应的城市人口提供快速交通服务
- 拟建项目与德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹所使用的系统类似，是一个“**3S**”空中缆车
 - 车厢可搭载约**30**至**40**名乘客
 - 系统将提供平稳流畅的乘车体验



俄勒冈州波特兰



纽约罗斯福岛



玻利维亚拉巴斯



墨西哥的墨西哥城



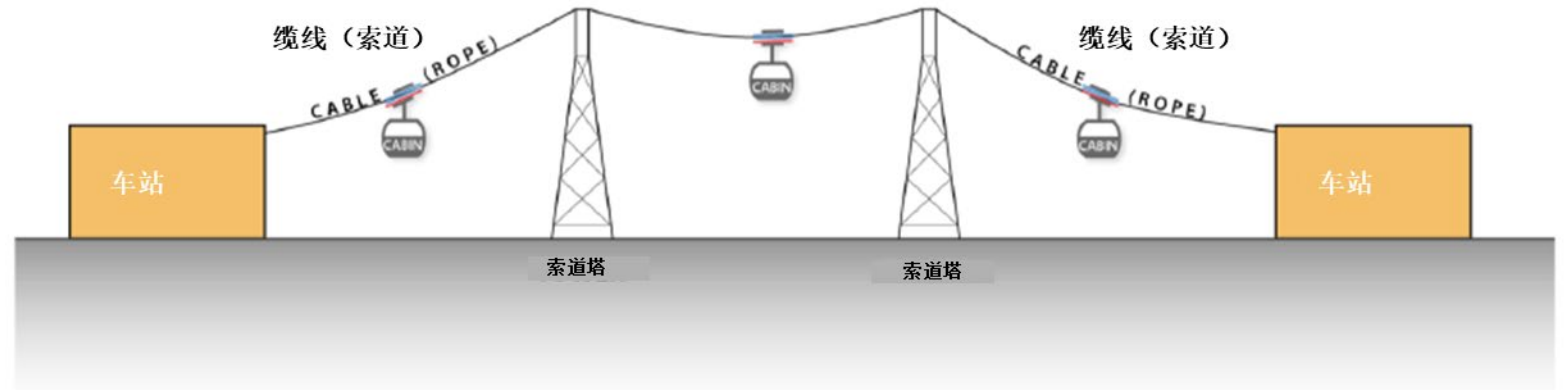
法国图卢兹



哥伦比亚麦德林

索道技术

拟建项目将包括几个客站、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



三个客站

- 包括机械、电气和管道系统、乘车站台和垂直流通（如楼梯、自动扶梯和电梯）
- 包括售票、检票和排队的区域；乘客的上下车；运营；和系统设备

一个非客枢纽站

- 要求空中快捷交通系统转过缆线并继续沿路线行驶

为缆线和缆车提供支撑的三个索道塔

“3S”系统与缆车车厢

“3S”系统

- “3S”系统包括三根缆索：两根“轨道索”用于稳定，第三根“牵引索”用于使车厢移动。
- 车厢与持续循环的牵引索分离并减速进入车站，以便乘客上下车，然后车厢再重新连接至牵引索上

缆车车厢

- 每个车厢可容纳30至40名乘客，具体取决于座位和车厢便利设施的具体配置
- 符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍通道，可以放置轮椅
- 车厢里可以坐着或站着
- 为婴儿车和自行车的放置提供了空间
- 在运营高峰期，将以每小时13.4英里的最高速度行驶
- 车厢进站时，速度将降到大约每秒一英尺（低于每小时一英里），以便乘客能够登上和离开移动中的车厢



目的和需求

- 通过空中缆车系统提供从联合车站到道奇体育馆物业的直接交通连接
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、洛杉矶州立历史公园、伊利森公园、回音公园和索拉诺峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统
- 通过在洛杉矶联合车站的区域交通系统之间提供日常的高运力空中快捷交通连接，改善该地区的流动性和可及性
- 在唐人街/州立公园站提供一个交通转换点
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过运营空中快捷交通系统提供具有环境永续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量



道奇体育馆：该地区到访次数最多的场所之一

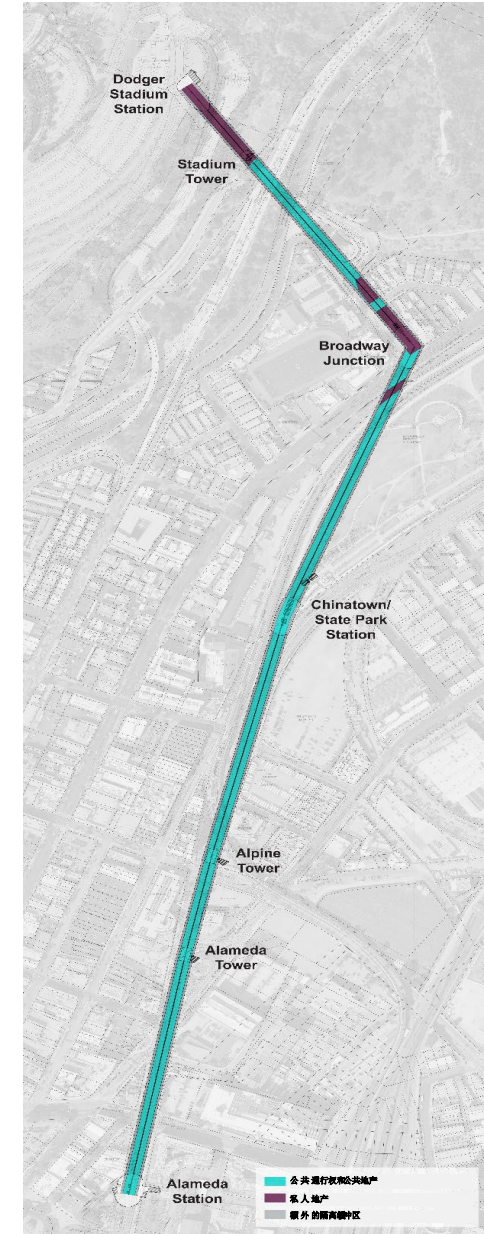
- 每年大约有100场棒球比赛和其它活动，吸引了大量的本地人群
- 绝大多数访客都是自驾
- 车辆在周边社区和附近的高速公路上造成拥堵
- 拟建项目路线附近的社区被确定为受加州多种污染源不同程度影响的社区，并处于该类社区的第90-100百分位（CalEnviroScreen 4.0地图）。

项目目标

- 通过直接连接联合车站和作为区域活动中心的道奇体育馆，为需要转换交通方式的乘客提供更多出行选择。
- 通过空中交通系统的独特体验以及连通至道奇体育馆的交通服务，吸引新的交通乘客乘坐都会交通局交通系统。
- 为人们提供前往道奇体育馆的高效、高运力和更快捷的交通，从而改善交通体验。
- 减少该地区的车辆数量，以提高道奇体育馆附近社区的安全性
- 在球赛和特别活动期间，由于减少了道奇体育馆及其周围、社区街道、主干道和高速公路上的车辆拥堵，因而减少了与交通相关的污染和温室气体排放。
- 加强人们与联合车站和道奇体育馆的区域公共交通枢纽的连通性。
- 改善乘客交通体验,为使用空中快捷交通的乘客和道奇队球迷提供洛杉矶地区的独特风景。
- 为洛杉矶地区带来世界级的空中交通系统。
- 为过去曾经交通服务不足的区域（包括洛杉矶州立历史公园和伊利森公园），通过提供通往这些区域的第一英里/最后一英里的交通工具和步行通道，加强社区连通性。
- 为社区以及洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的交通确定可类比的、可负担的、易得到的票价机会。
- 通过在拟建项目的材料、施工、运营和维护中融入可持续和环境友好型设计特点，尽量减少项目的环境足迹。
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过空中快捷交通系统提供具有可持续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途。

空中净空 | 路线跨越了公共通行权/公有地产和私有地产上空

- 美国国家标准协会（ANSI）标准第B77.1条中记载了索道和缆车车厢的设计和
操作行业标准，该标准是与制造商、消费者和监管机构协调制定的
 - ANSI第B77.1条规定了索道和缆车车厢与车辆、行人、植被、建筑物和其它结构等元素之间的垂直和水平净空距离
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途
- 选择项目路线时所考虑的其他因素：
 - 尽量减少对行车道、停车道以及自行车和步行通道的改变
 - 尽量减少公用事业设施的搬迁
 - 历史与考古资源的位置
 - 尽量减少使用不平坦或困难的地形
 - 技术考虑和可行性



设计

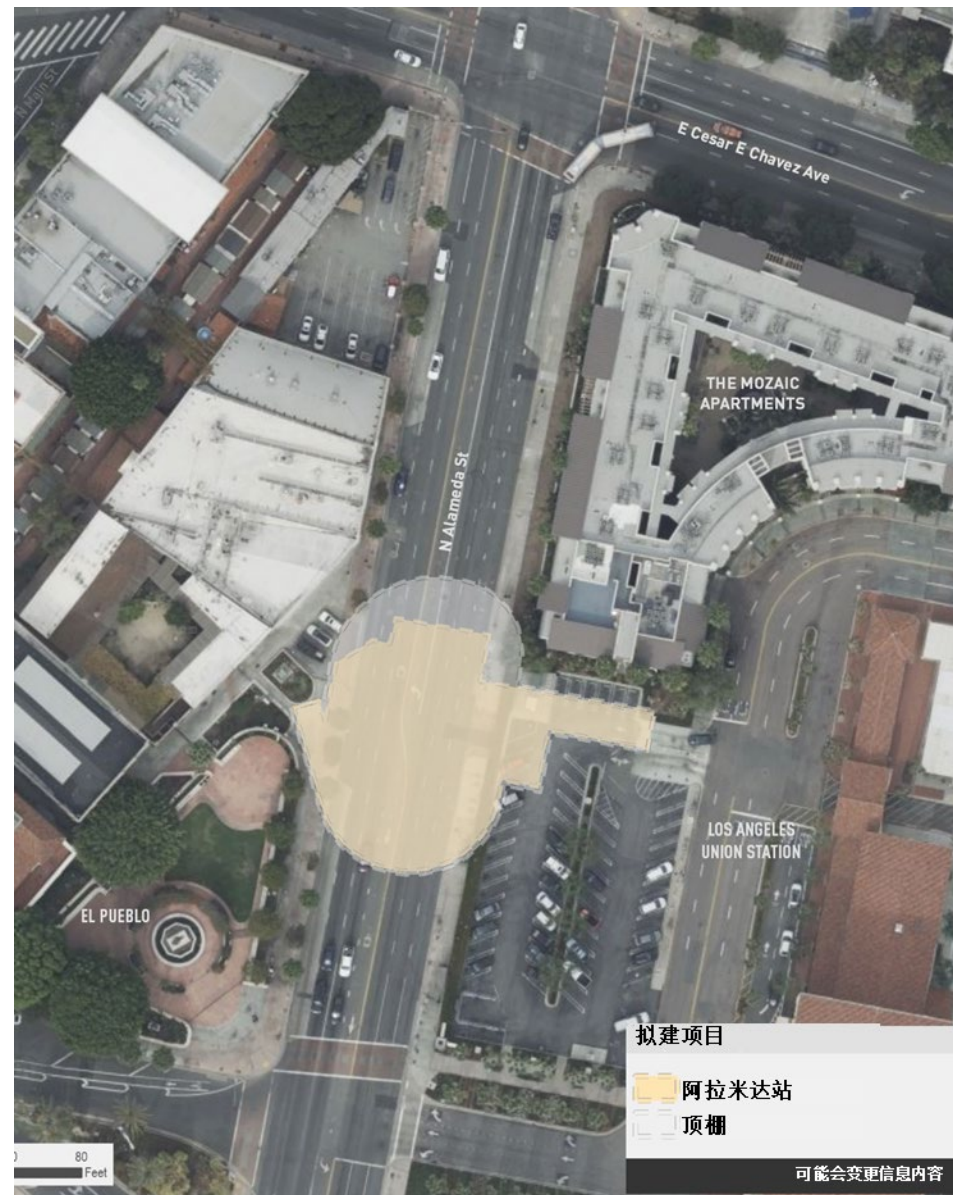
- 设计目标是制定一个共用的建筑设计，使整个空中交通索道系统联合起来，同时让每个主要组成部分对各自所在位置的城市状况作出贡献
- 同样重要的是，要尽量减少车站、非客运枢纽站和索道塔的感知规模和感知质量
- 车站和枢纽站采用简单的桶形拱顶形式，提供保护索道设备所需的最小封闭空间，并为乘车站台上的乘客提供遮荫和风雨防护
- 每个索道塔均设计为不妨碍附近车辆与行人通行，并且塔身涂成中性的浅灰色，与周围的城市环境保持一致



阿拉米达站

- 位于阿拉米达街，毗邻规划中的联合车站前广场以及洛杉矶街与塞萨尔查韦斯（Cesar Chaves）大道之间的Placita de Dolores
- 这个车站大约有173英尺长，109英尺宽，最高点离地面78英尺
- 乘车站台将高出阿拉米达街约31英尺

- 将从Placita de Dolores北边、在洛杉矶古城的拟建的新行人广场上引入垂直流通设施，东边是规划中的联合车站前广场



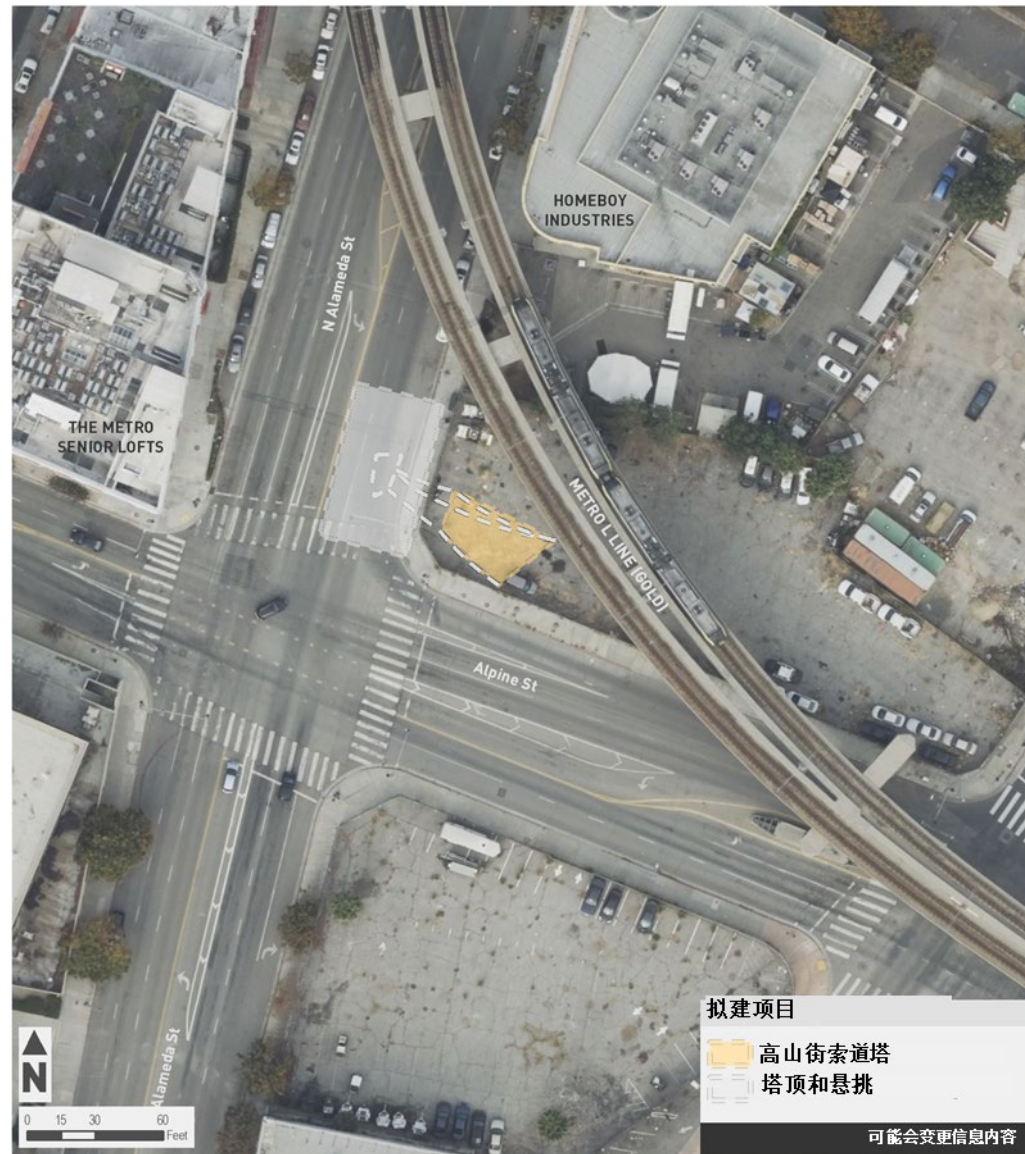
阿拉米达索道塔

- 位于阿拉米达三角区，阿拉米达街、北主街和阿罕布拉大道之间的公共通行权范围
- 高度将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 对阿拉米达三角带的自然景观和硬景观进行美化升级，包括重新使用和整合现有的路面铺面



高山街索道塔

- 位于阿拉米达街和高山街的东北角，与轻轨L线（金线）相邻
- 该地块为市属地块，目前为城市车辆的私人停车场
- 最高点将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 索道塔附近的自然景观和硬景观美化



唐人街/州立公园站

- 车站将位于洛杉矶州立历史公园最南端的春天街附近
- 车站的南半部分将位于公共通行权范围，而北半部分将与洛杉矶州立历史公园的南部边界融为一体
- 这个车站大约有200英尺长，80英尺宽，最高点离地面98英尺
- 乘车站台高出地面约50英尺
- 通过电梯和楼梯，可以从中层楼进入乘车站台
- 将包含自然景观以及硬景观的安装，包括使用花岗岩铺面



唐人街/州立公园站

车站休闲设施

- 交通转换点为乘客提供第一英里和最后一英里的多种形式选择，如自行车共享计划
- 步行通道升级，包括硬景观与自然景观的美化、安装遮阳结构和潜在的座位

公园休闲设施

- 740平方英尺的特许经营商店
- 770平方英尺的洗手间
- 220平方英尺的有顶走廊，连接特许经营商店区和洗手间



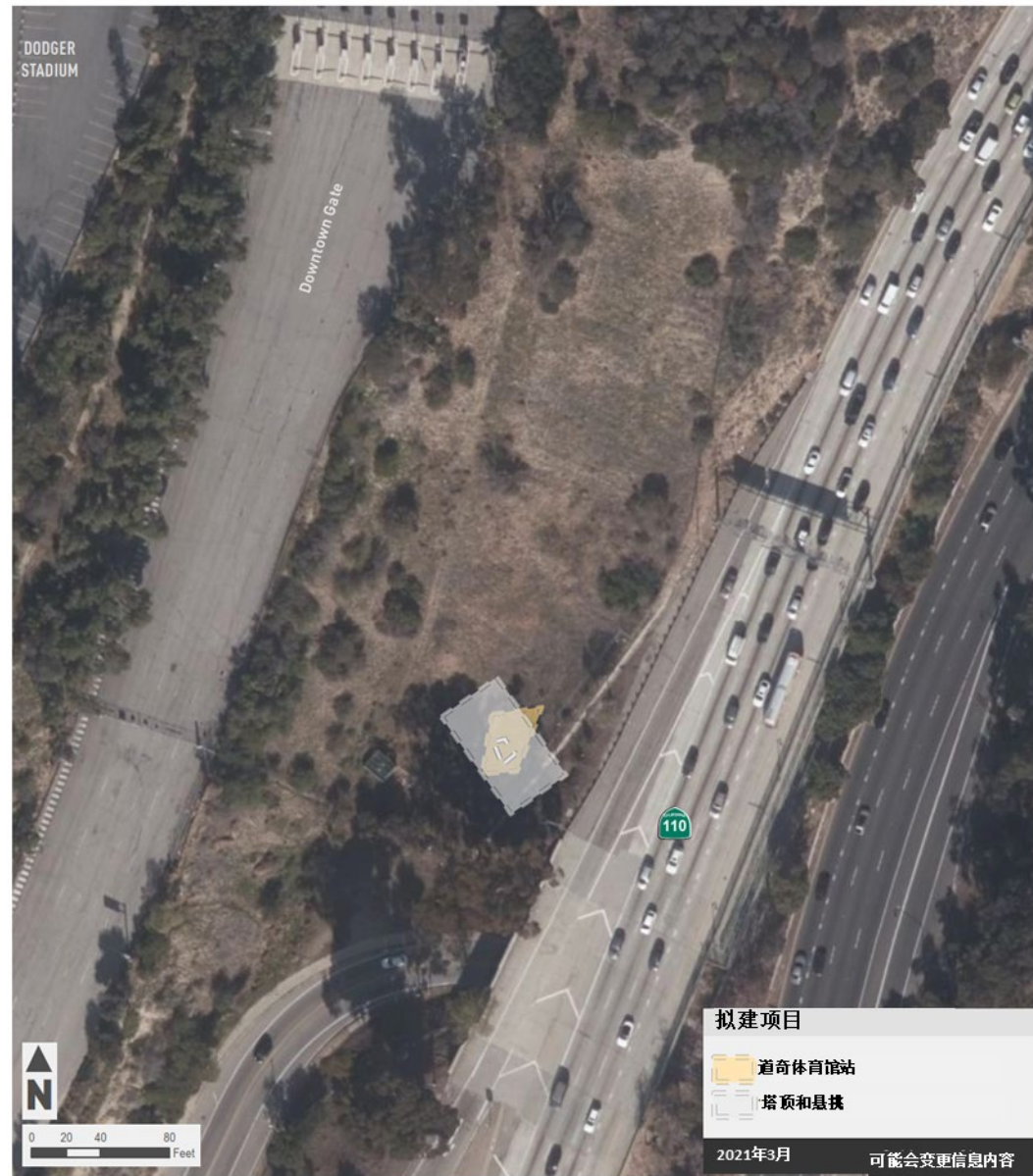
百老汇枢纽站

- 百老汇枢纽站是一个非客运枢纽站，将位于北百老汇和主教路的交叉路口
- 位于1201 N.百老汇街的现有商业建筑将被拆除
- 车站大约将有227英尺长，60英尺宽，最高点离地98英尺



体育馆索道塔

- 位于体育馆路以北的山坡上的私人物业，夹在道奇体育馆市中心大门和SR-110州道之间
- 高179英尺，缆线悬挂在距离地面159英尺处，塔底附近有景观



道奇体育馆站

- 位于道奇体育馆物业西南部分，靠近市中心的大门处



道奇体育馆站

- 这个车站大约有**194英尺**长，**80英尺**宽，最高点离地面**74英尺**
- 在该站的缆车车厢将在同一水平面上让乘客抵达和离开，乘客排队等候区也将在同一水平面
- 道奇体育馆站将包括站台下方的地下区域，用于储存和维护车厢，以及用作工作人员的休息室、储物柜和零件储存区
 - 当系统不使用时（运营时间结束后），缆车车厢将返回道奇体育馆站并存放在该站
- 供乘客使用的洗手间将设在车站内



道奇体育馆站还将包括通往道奇体育馆的步行通道，包括硬景观和自然景观美化措施以及增加潜在的座位

永续性

- 拟建项目的永续性特点将包括以下法规中的特点：
 - 2019年加州绿色建筑标准规范
 - 美国绿色建筑委员会面向新建筑的能源与环境设计先锋（LEED）认证体系
 - 永续基础设施研究所的远景（Envision）评级体系
- 拟建项目的电力将100%由洛杉矶市水电部门的绿色电力计划供应
- 每个车站、索道塔和枢纽站均由备用电池储蓄电力，而非由柴油发电机提供备用电力

拟建项目将为道奇体育馆的访客提供一个可持续、高运力、零排放的空中快捷交通索道选择，同时也连通道奇体育馆、周边社区和可由洛杉矶联合车站进入的区域交通系统。空中快捷交通索道技术很安静，拟建项目将减少行车里程（VMT）和交通拥堵，从而减少温室气体排放并改善空气质量。

建筑施工

时间线

- 预计最早将于**2024**年开始拟建项目的施工，工期大约需要**25**个月，包括施工、缆线安装和系统测试。

施工时间

- 预计施工时间为每天**10**小时，并可能为了满足特殊情况 and 限制要求而有所改动
- 施工时间如发生变动，包括延长施工时间和可能在周日施工，都需要获得洛杉矶市警察专员委员会的批准

车道封闭

- 预期的封闭措施将包括车道封闭，车道将在某些施工阶段实施一天**24**小时封闭，或者在某些施工阶段实施时段封闭，即道路每天将于施工时段封闭约**10**小时，并在非施工时段每天重新开放约**14**小时
- 至于时段封闭，在非施工时段时，会在可行时在建筑工地上方放置钢板，以便车辆和行人通行。
- 封闭地点和时间将因各施工场地与施工阶段而异
- 拟建项目将实施施工交通管理计划，其中包括绕行路线，并确保在所有施工活动中保留应急通道

详细的施工假设

- 详细的施工假设载于环境影响报告草案附录**B**中



环境影响报告草案重点分析及 结论

根据CEQA指南附录G的所有环境资源议题 都已在环境影响报告中获得处理

- 美学
- 农业/林业
- 空气质量
- 生物资源
- 文化/历史资源
- 能源
- 地质/土壤
- 温室气体排放
- 危害/危险物品
- 水文/水质
- 土地使用/规划
- 矿产资源
- 噪音
- 人口/住房
- 公共服务
- 休闲娱乐
- 交通运输
- 部落文化资源
- 公用事业/服务系统
- 野生动植物

美学

研究内容

- 围绕项目路线的项目组成部分的视觉影响
- 代表视觉特征的主要观察点，包括是否有景观美化、主要土地用途、建筑物的规模，或主要的自然风景、风景资源和可用的实质性视觉元素，如开放空间资源、行道树和建筑物正面
- 观看者及观看者反应，包括行人和休闲者（如公园使用者）
- 虽然没有指明的自然风景，但可以看到洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔（San Gabriel）山脉和圣贝纳迪诺（San Bernardino）山脉的风景
- 光线与眩光

重点分析及总结

- 拟建项目不会严重阻挡风景和全景景观，例如洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔山脉和圣贝纳迪诺山脉的风景
- 拟建项目获得的资格与批准 - 其中包括提高拟建项目及其周边社区的视觉特性及特点的设计标准 - 不会与适用的分区或其它管理风景质量的法规发生冲突
- 拟建项目不会发出大量光线或眩光，并将遵守适用的城市照明法规



从州立历史公园向洛杉矶市区天际线看去的
现有视图和模拟视图

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
自然风景	影响不重大	影响不重大
景观资源	无影响	无影响
视觉特征	影响不重大	影响不重大
光线与眩光	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：屏障和隔音墙将包括一个隐私屏。本项目将实行最佳管理做法，以减少视觉影响。无须采取缓解措施。

运营：项目设计特点，包括建筑照明和指示牌照明。无须采取缓解措施。

农林资源

研究内容

- 项目位于体育馆索道塔和道奇体育馆站的场地是否会与农业分区冲突

重点分析及总结

- 道奇体育馆的土地性质不包含农业用途，并受到有条件使用许可的限制，该许可允许运营美国职业棒球大联盟体育馆和各种附属建筑和各种用途，包括到该地点的“大众交通服务”；因此，拟建项目的建设和运营不会与现有的农业分区相冲突

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
农田转换	无影响	无影响
与林地分区冲突	无影响	无影响
林地损失	无影响	无影响
农业用途	无影响	无影响
农业分区与威廉姆森法案	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。

空气质量

研究内容

- 拟建项目的施工和运营对区域和地方范围内的空气质量的潜在影响
- 空气污染物的特点和影响
- 已获通过的管理空气质量的法规
- 健康风险评估（HRA），评估与本项目建设相关的预计癌症风险和非癌症慢性危害指数

重点分析及总结

- 拟建项目将符合适用的空气质量计划要求
- 拟建项目因施工导致的预计排放量应低于污染物和排放物的显著性阈值
- 拟建项目在运营期间不会让敏感受体暴露于大量污染物，原因是拟建项目不包含任何会在运营期间导致对环境空气质量产生重大影响的土地用途或运营排放
- 与现状相比，拟建项目将通过减少行车里程（VMT）从而减少排放，使相关标准的空气污染物排放出现净减少
- 根据健康风险评估（HRA）的结果，拟建项目将导致敏感受体受到与暴露在毒性空气污染物（TACs）的大量污染物浓度中相关的影响，影响未及重大程度

空气质量

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
空气质量计划	影响不重大	影响不重大
空气污染物增多	影响不重大	影响不重大
敏感受体	影响不重大	影响不重大
其他排放	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：项目设计特点要求所有大于50马力的非道路柴油动力施工设备应符合美国环保局（USEPA）颁布的非道路柴油发动机的第4级排放标准。无须采取缓解措施。

运营：无须采取缓解措施。



生物资源

研究内容

- 本项目是否会影响处于特殊状态的物种及其栖息地
- 本项目是否会影响河边栖息地或受保护的湿地
- 本项目干扰路线沿线的野生动物移动的可能性
- 本项目是否会与保护生物资源的本地政策或条例（例如树木保育政策或条例）相冲突
- 本项目是否会与已通过的栖息地保护计划相冲突

重点分析及总结

- 项目区域一般不为特殊物种提供栖息地；然而，在拟建项目施工期间移除成熟的棕榈树和桉树，可能会导致蝙蝠栖息地遭到移除
- 项目区域不包含河边栖息地、其他敏感的自然群落或受保护的湿地；因此，不会产生影响
- 项目区域不作区域野生动物走廊之用；然而，施工活动可能会导致蝙蝠和鸟类避开正在施工中的区域
- 本项目将根据市政府的《原生树木保护条例》、加州公园和休闲局的要求以及其它适用的要求，对移走的树木进行补种

生物资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
河边栖息地	无影响	无影响
受保护的湿地	无影响	无影响
生物计划或政策	影响不重大	无影响
干扰物种移动	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
栖息地改造	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？

建筑施工：

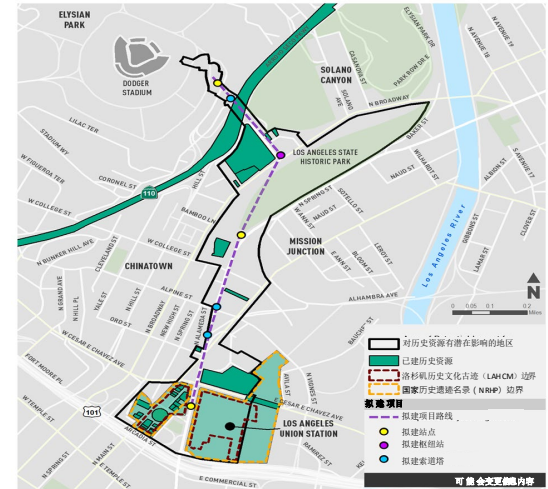
- 实施项目设计特点，建立树木保护区以保护树木
- 施工前进行筑巢调查及采取措施以避免并尽量减少对筑巢鸟类的影响

运营：无须采取缓解措施。

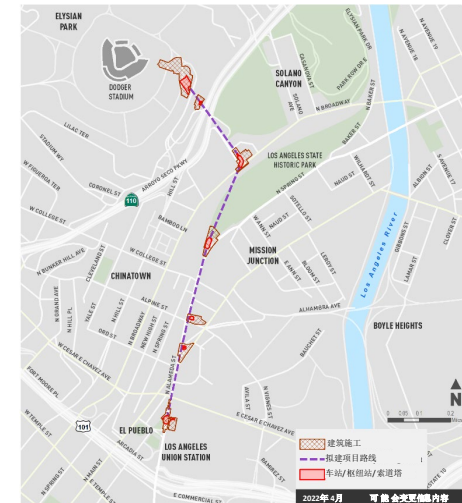
文化资源

研究内容

- 对“潜在影响区”内的29项已建历史资源产生直接或间接影响，包括洛杉矶联合车站总站及其场地、洛杉矶广场历史区、大教堂（Cathedral）高中、以及阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道历史区
- 对“直接影响区”内的考古资源（包括La Placita、Zanja Madre和南太平洋铁路的河边车站）因地面干扰造成的影响
- 重点分析及总结
- 历史资源
 - 计划中的阿拉米达站的建设有可能会对酿酒厂和El Grito壁画造成直接和间接影响；但是，影响将会被减轻到未及重大程度
 - 对所有其它历史资源，与施工和运营有关的影响将未及重大程度
- 考古资源
 - 计划中阿拉米达站、阿拉米达三角区、高山街索道塔和唐人街/州立公园站的建设有可能对考古资源的意义造成实质性的不利变化；但是，影响将被减轻到未及重大程度



对已建历史资源有潜在影响的地区



对考古资源有直接影响的地区

文化资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
历史资源	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
考古资源	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

如何尽量减少影响？

- 历史资源
 - 项目设计特点是在施工前和施工后对酿酒厂和El Grito壁画进行记录和保护，以及在施工期间对El Grito壁画进行保护
 - 在拟建的阿拉米达站施工期间，对振动进行监测并限制使用可调节的地面压实装置
- 考古资源
 - 制定和实施文化资源监测与缓解计划以及考古资源工作者实施方案
 - 拟建的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的施工前考古测试计划
 - 可能重新设计洛杉矶州立历史公园便利设施的位置，以避免该地的考古资源

能源

研究内容

- 与能源相关的联邦、州和地方法律和法规之概述
- 加州的能源生产、供应和消费之概况
- 与施工有关的能源资源以及与项目运营有关的年度能源需求的评估

重点分析及总结

- 与拟建项目施工相关的临时能源消耗，将导致与拟建项目运营相关的能源消耗长期减少
- 相关的主要用电将来自可再生资源，通过洛杉矶水电局的绿色电力计划供应
- 拟建项目将减少机动车流量，增加乘坐公共交通的人次，进而减少客运车辆对化石燃料的消耗

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
浪费、低效或不必要的消费	影响不重大	影响不重大
国家或地方能源计划	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。

地质和土壤

研究内容

- 项目是否容易受到地震灾害影响，如强烈的地面震动、地质断层、土壤液化或山体滑坡等
- 项目是否位于不稳定的、可能导致场内或场外的滑坡、横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌的地质上。
- 项目路线是否含有可能对生命或财产造成重大的直接或间接风险的膨胀土
- 项目施工直接或间接破坏独特的古生物资源或遗址或独特的地质特征的可能性

重点分析及总结

- 虽然项目区域位于南加州地震活跃区，但如果遵守现有标准和规范并采取缓解措施，在拟建项目的施工过程中，与强震地面震动、地震相关的地面破坏和/或土壤液化有关的影响将降低至不重大的程度
- 项目的应急行动计划将包括应急响应协议，并将规定在发生大地震时，系统将全部疏散和关闭，不会运行
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，在项目组成部分的土地整平与施工过程中，与横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌有关的影响将减轻至不重大的水平
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，施工期间与土壤腐蚀有关的影响将减轻至不重大的水平
- 拟建项目的北部靠近道奇体育场站的地方有可能遇到古生物资源；但是，影响将减轻至不重大的程度

地质和土壤

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
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	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
支持污水处理系统	无影响	无影响
破坏独特的古生物特征或地质特征	采取缓解措施后无重大影响	无影响
土地侵蚀/表土流失	影响不重大	影响不重大
不稳定的地质单元和土壤	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
膨胀土	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？

建筑施工：

- 编制和执行针对各个工地的岩土工程最终报告
- 制定及遵守古生物资源监测和缓解计划

运营：无须采取缓解措施

温室气体排放

研究内容

- 相关的联邦、州和地方法律和法规
- 温室气体科学概述
- 用于评估与拟建项目相关的温室气体排放的方法

重点分析及总结

- 与现状相比，拟建项目不会导致对温室气体的增量作用，反而相对现状会减少温室气体排放

本项目整个使用期的排放量将减少166,653公吨温室气体。

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
产生温室气体	影响不重大	影响不重大
温室气体减排计划或政策	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。

危害及危险物品

研究内容

- 对项目活动进行了评估，以确定施工和运营期间项目活动对公众或环境造成危险环境的潜在影响
- 然后根据适用的显著性标准分析了危险和危险材料的潜在影响

重点分析及总结

- 虽然拟建项目将在施工期间使用、运输和处置有限数量的有害物质，但拟建项目将遵守联邦、州和地方的健康和安全管理要求；并在运营期间遵守所有的法规、标准和条例
- 拟建项目将遵守美国职业安全健康管理局（OSHA）、加州职业安全健康管理局（Cal/OSHA）和洛杉矶市政法典第71条要求，并实施土壤和地下水管理计划，该计划将限制发生危险材料和废物泄漏的可能性
- 拟建项目将在拆除现有建筑前，由持牌的危险物品消除承包商将危险物品消除，确保学校不会受到不利影响
- 拟建项目的施工和运营将不会干扰洛杉矶警察局进入胡珀（Hooper）直升机停机坪，而直升机停机坪的运营也不会受到施工活动的影响
- 在项目区域内，有五处物业被确定为危险物品场地；然而，项目将实施土壤和地下水管理计划，以减少来自这些场地的影响
- 拟建项目的施工不会严重损害已通过的应急计划或紧急疏散计划的实施，也不会对其造成实际干扰；项目的日常运作不会影响应急响应

危害及危险物品

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
危险场所	采取缓解措施后无重大影响	无影响
机场土地使用计划	无影响	无影响
对公众或环境的危害	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
应急和疏散计划	影响不重大	影响不重大
学校附近的危险	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？

建筑施工：

- 制定和实施《土壤和地下水管理计划》，以明确在项目建设过程中遇到受污染的地下水、受污染的土壤或建筑物时的处理和处置方法
- 北百老汇1201号现楼拆除中的危险物质消除

运营：无须采取缓解措施。

水文水质

研究内容

- 拟建项目违反任何水质标准、减少地下水供应，或在工地内外造成严重侵蚀或淤积的可能性
- 拟建项目大幅增加地表径流的速率或流量，从而在工地内外造成淹水的可能性
- 制造或导致超出现有或规划的雨水排放系统容量的径流，或阻碍或改变洪水流向的可能性
- 拟建项目被洪水或海啸淹没时或位于地震区时，释放污染物的潜在风险
- 拟建项目与水质控制计划或可持续地下水管理计划相冲突或妨碍其实施的可能性

重点分析及总结

- 拟建项目将遵守所有适用的联邦、州、区域和地方机构的水质保护法律和法规、水质控制和/或可持续地下水管理计划
- 拟建项目将结合最佳管理实践，并执行低影响开发计划，以减少对水文和水质的影响
- 拟建项目不易遭受被洪水或海啸淹没或位于地震区释放污染物的潜在风险

水文水质

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
减少地下水供应	影响不重大	无影响
水质标准或计划	影响不重大	影响不重大
改变排水系统	影响不重大	影响不重大
洪水、海啸或震荡潮	影响不重大	影响不重大
与计划冲突	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

施工与运营拟建项目将符合**适用的**联邦、州、地区和地方法律法规，包括符合适用的雨水许可证、废水许可证和其它水质法规。无须采取缓解措施。



土地使用与规划

研究内容

- 拟建项目在物理上分隔出一个已建立的社区的潜在可能
- 拟建项目与任何为避免或减轻环境影响而采取的土地用途计划、政策或规例相冲突的潜在可能

重点分析及总结

- 尽管施工期间的临时封闭会影响社区内部和社区之间的车辆、行人和自行车通行，但项目区域内的连接和通行仍有多种选择
 - 社区将保持与周围其它街道的连通，并将提供步行绕行路线，以防止道路的封闭令现有社区遭到物理分割
- 拟建项目将通过提供第一/最后一英里的交通和步行通道和一些改造升级措施，包括交通转换点以及为未来的洛杉矶州立历史公园自行车和人行天桥提供支持，加强社区的连通性
- 拟建项目与当地规划、法典和条例的政策、法规、目的和/或目标一致
- 州立公园认为，拟建项目与洛杉矶州立历史公园总体规划之间存在不一致之处，因此可能会产生重大影响，原因是洛杉矶州立历史公园的总体规划并未将交通确定为公园用途之一
 - **随着缓解措施LUP-A（即要求拟建项目获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正）的实施，影响将未及重大的程度**

土地使用与规划

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
物理分隔社区	影响不重大	无影响
与土地用途规划或政策相冲突	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响？

施工（物理分隔社区）：当施工影响不重大时，施工交通管理计划的实施将包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划

施工与运营拟建项目应获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正，以允许将洛杉矶州立历史公园总体规划范围内的土地作为交通用途



矿产资源

研究内容

- 项目的施工是否会导致无法获得对该地区和该州居民有价值的已知矿产资源？
- 本项目是否会导致当地总体规划、具体规划或其它土地使用规划中标明的当地重要的矿产资源回收场地失去可用性？

重点分析及总结

- 项目并未位于已知的矿产资源地区
- 洛杉矶市内的大部分地区在矿产资源分区分类之前便已开发盖楼，无法进行开采
- 项目路线位于洛杉矶市的城市化地区，在城市化环境中开采此类矿产是不切实际的

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
损失可利用的矿产资源	无影响	无影响

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。



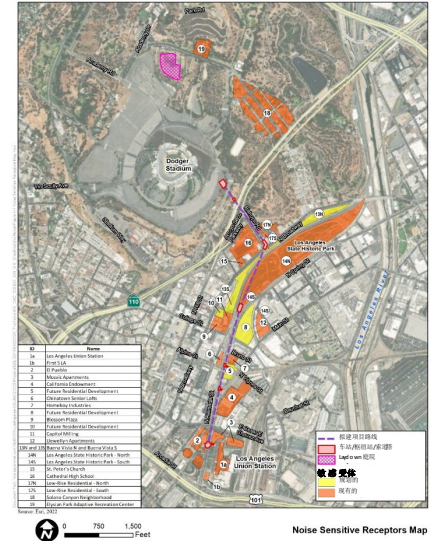
噪音

研究内容

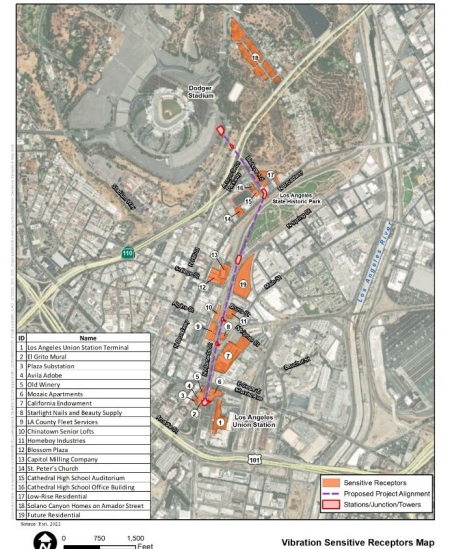
- 对拟建项目路线沿线有代表性的噪音受体，包括现有及未来的住宅开发、学校、公园及其它经常有人在户外活动的地方，进行现状噪音调查及测量
- 对潜在的施工噪音影响的评估是通过对项目相关的施工噪音水平进行计算而得出
- 对运营噪音影响的评估是确定项目运营的噪音源（包括车站、枢纽站、索道塔、索道塔塔支撑轮上通过的车厢、车厢和车站候车乘客）可能产生的噪音水平而得出
- 地面振动对建筑物的破坏和对人的干扰的影响之分析

重点分析及总结

- 拟建项目的重大和不可避免的现场施工噪音影响是由施工设备产生的噪音、设备的位置、产生噪音的施工活动的时间和持续时间以及与噪声敏感受体的相对距离决定的
- 场外施工产生的相关交通噪音无重大影响
- 最坏的情况下，项目运营产生的噪音将低于显著水平
- 现场施工活动产生的振动将对人类产生重大且不可避免的影响；潜在的建筑破坏影响在采取缓解措施后应为不重大
- 项目运营产生的振动将低于显著水平



噪音敏感受体地图



振动敏感受体地图



噪音

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
机场附近的公开暴露	无影响	无影响
产生或增加环境噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大
产生超标的振动或噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大

如何尽量减少影响？

营运噪音： 车厢项目设计特点与暖通空调机组从内到外的降噪和功率声级相关无须采取缓解措施。

施工噪音： 实施施工噪音管理计划，包括

- 噪音屏障
- 设备维修保养
- 社区外展服务，含一位噪音干扰协调员

施工振动：

- 为Avila土砖房（1970年代扩建）、El Grito壁画和酿酒厂放置振动监测设备
- 限制使用压力可调的地面压实装置

人口与住房

研究内容

- 拟建项目有可能导致人口大幅增长，或增长速度超过预期或规划水平
- 实施拟建项目是否会导致大量人口迁移和住房搬迁

重点分析及总结

- 作为通往道奇体育馆的第一/最后一英里的交通连接，拟建项目不会直接或间接导致大量人口增长
 - 旨在满足该地区的交通需求，以及提高现有交通网络的效率
 - 支持市政府关于住房要素和社区计划的目标，即在已规划的住宅开发附近提供交通服务
- 拟建项目不应导致现有的人口迁移或住房搬迁

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
导致计划外的人口增长	影响不重大	影响不重大
人口迁移或居民搬迁	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。

公共服务

研究内容

- 拟建项目是否会导致与提供新的或改造的公共设施有关的不利有形影响，这些设施的建设可能会造成重大的环境影响，包括消防和警察保护、学校和其它公共设施，例如图书馆、老年中心、无家可归者收容所和日托设施等
- 本项目是否会影响应急服务的响应时间

重点分析及总结

- 虽然与拟建项目有关的施工活动会造成暂时增加对应急服务的需求，但缓解措施和项目设计特点的实施，以及适用的国家和地方法规的遵守，包括在项目施工前与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，将确保项目施工不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变现有的公共设施
- 洛杉矶消防局和洛杉矶警察局将在施工中有充分的通道
- 虽然拟建项目在项目运营期间会增加对应急服务的需求，但在遵守适用的法规，与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，以及实施应急行动计划的情况下，拟建项目的运营不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变公共设施
- 拟建项目不包括住房，住房可能会增加对学校服务或其它公共设施的需求

公共服务

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
服务比率和响应时间	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？

建筑施工：施工交通管理计划将减少与应急通道相关的影响

运营：拟建项目将遵守适用的法规，将贯彻安全特点（如工作人员和摄像机），并将实施应急行动计划。无须采取缓解措施。



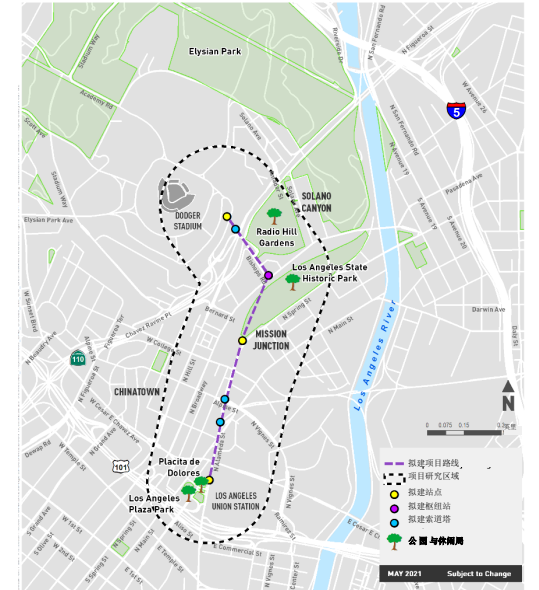
公园与休闲设施

研究内容

- 在施工和运营期间可能对公园和休闲设施产生影响的可能性，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

重点分析及总结

- 拟建项目不会导致对公园的需求增加，或产生新的长期居民，从而导致现有公园和休闲设施的使用量增加，继而使公园设施出现实质性损坏，或导致需要提供新的公园设施，或导致需要新的或实质改变的公园设施
- 拟建项目将提供高运力的空中快捷交通服务，将洛杉矶联合车站的区域交通系统与洛杉矶州立历史公园及伊利森公园的相连，以改善本区域的流动性和可及性



影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
公共设施的损坏	影响不重大	影响不重大
扩建休闲设施	影响不重大	影响不重大
服务比率和业绩目标	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。

交通运输

研究内容

- 利用了CEQA指南和洛杉矶交通局通过城市标签建立的筛选标准、分析方法和阈值标准
- 对拟建项目的行车里程（VMT）采用了各种数据、方法和模型，以便能估计项目的乘客量、减少车辆行程数量、车辆行程长度进行分析，并最终估计出拟建项目的行车里程效益
- 道奇体育馆比赛和活动的参与者、员工、游客、附近的乘客，以及洛杉矶州立历史公园的游客和活动参与者，两者的乘客量预估
- 拟建的项目车站、枢纽站和索道塔的位置，以及这些组成部分是否会因其几何设计特征而大大增加了危险
- 拟建项目施工概念交通绕行方案及运输路线

重点分析及总结

- 拟建项目将符合PPOPs - 方案、计划、条例和政策 - 处理包括交通、道路、自行车和步行设施的流通系统
- 由于阿拉米达索道塔和唐人街/国家公园站采取了缓解措施，拟建项目不会带来任何不安全的实际状况
- 随着缓解措施的实施，在拟建项目施工期间将保留紧急通道

项目整个使用周期减少的行车里程将为129,629,500英里。

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
行车里程 (VMT)	无影响	无影响
与计划或政策相冲突	影响不重大	影响不重大
设计增加了危险性	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响?

建筑施工:

- 执行经市政府批准的详细的施工交通管理计划，包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划
- 执行经市政府批准的临时救灾路线计划，其中将包括道路封闭的信息和绕行计划，以方便应急车辆通过研究区域，并尽量减少灾害期间对应急响应的影响

施工与运营

- 为拟建的阿拉米达索道塔和唐人街/州立公园车站加强能见度 - 例如高能见度的人行横道处理、先进十字路口警告标志、闪烁的信号灯、升级的照明以及新的或升级的交通管制

部落文化资源

研究内容

- 对重要的部落文化资源的实质性不利变化
- 按照大会第52号法案的要求，向八大加州原住民部落咨询

重点分析及总结

- 存在于该地区的资源以及需要采取缓解措施，包括考古测试和数据恢复
- 有可能在施工中遇到以前未发现的资源；如果美国原住民监测员发现了潜在的资源，监测员可以暂时停止施工

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
对部落文化资源的改变	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 实施文化资源监测和缓解计划以及洛杉矶联合车站前广场的考古测试计划
- 保留一名美国原住民监测员，监测阿拉米达站所在地的地面扰动施工活动

运营：无须采取缓解措施。



公用事业和服务系统

研究内容

- 搬迁或建造新的或扩建的水、废水处理或雨水排放、电力、天然气或电信设施
- 本项目对供水的影响
- 本项目是否需要扩大废水处理能力
- 该地的垃圾填埋场是否有足够的能力处理本项目所产生的固体废物

重点分析及总结

- 拟建项目的施工将不需要兴建新的或扩建的公用事业设施
- 拟建项目的施工将需要迁移现有的公共设施，这将与公共设施供应商协调，并遵守适用的国家和地方法规和条例
 - 为了尽量减少施工期间对现有公共设施的潜在干扰，拟建项目将实施一个公共设施搬迁计划
- 拟建项目的运营将需要连接到现有的公用事业系统
- 主要的电力使用将来自于可再生资源，现有的电力供应应能满足项目运营的需要
- 拟建项目的施工和运营将有足够的水供应
- 施工和运营将产生潜在的废水，这些废水将按照规定进行处理
- 本项目产生的固体废弃物不应超过国家或地方标准，或超出当地基础设施的能力，或以其它方式妨碍固体废物减少目标的实现

公用事业和服务系统

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
充足的供水	影响不重大	影响不重大
对污水系统的需求量及其污水处理能力	影响不重大	影响不重大
固体废弃物	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
搬迁或建造公用事业设施	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？

建筑施工：

- 与公用事业公司协调，制定并实施一项公用事业搬迁计划，以尽量减少在整个项目施工过程中对公用事业服务的影响
- 制定一份土壤和地下水管理计划

运营：无须采取缓解措施。



野生动植物

研究内容

- 如果位于州责任区(SRAs)或被划分为火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)的土地内或附近，拟建项目是否会导致与野火相关的潜在重大影响
- 根据地形、天气和燃料，项目区域内潜在的野火风险
- 对已通过的应急计划或紧急疏散计划造成严重损害
- 拟建项目是否需要安装或维护相关的基础设施，从而可能加剧火灾风险或导致对环境的临时或持续影响
- 拟建项目是否会使人或建筑物面临重大风险，包括由于径流、火灾后的斜坡失稳或排水变化而导致的下坡或下游洪水或山崩？
- 拟建项目是否会使人或建筑物直接或间接地暴露于涉及野地火灾的重大损失、伤害或死亡风险中

重点分析及总结

- 拟建路线的一部分，包括百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站位于火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)内
- 拟建项目的施工和运营不会妨碍进入已确定的避灾路线，也不会严重影响应急响应或疏散计划的实施
- 本项目将遵守适用的法规和条例以及最佳施工实践，不会加剧野火风险
- 贯彻项目设计特点将进一步减少这些风险

野生动植物

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
破坏应急或疏散计划	影响不重大	影响不重大
加剧野火风险	影响不重大	影响不重大
安装/维护相关基础设施	影响不重大	影响不重大
使人们或建筑物面临野火风险	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：贯彻项目设计特点，包括消防计划和体育馆塔建筑工地周围的燃料改造分区。无须采取缓解措施。

运营：在百老汇枢纽站、体育场索道塔以及道奇体育馆站运营期间，贯彻有关的项目设计特点，通过工作人员和摄像头进行安全监控，识别和报告消防安全隐患。无须采取缓解措施。



备选方案

研究内容

- 我们选择了一系列合理的替代方案，以探讨可能的方法，以减轻或避免因实施拟建项目而造成的重大环境影响，同时仍能实现本项目的主要目标
 - 无项目备选方案 - 无新的开发项目
 - 春天街备选方案 - 拟建项目的备选路线
 - 交通系统管理备选方案 - 增加道奇体育馆巴士快线服务
- 有几个备选方案经过考虑，由于未能满足大部分基本项目目标，或不可行，或无法避免重大影响，被排除在详细分析之外。这几个备选方案包括百老汇站路线备选方案、轻轨L线(金线)站与学院街站合并路线备选方案，以及直接路线备选方案。

重点分析及总结

- 无项目备选方案不会改善交通或为社区之间提供连接。此外，行车里程和车辆拥堵不会减少，相应地也不会发生温室气体排放减少和空气质量改善。
- 春天街路线备选方案将提供直接的交通连接，并改善周围社区的连通性。这一备选方案需要更大的占地面积，并且不会减少对环境的重大影响。
- TSE备选方案不会为周围社区提供直接的过境连接或改善连接，也不会同等程度地减少行车里程（VMT）、温室气体排放或改善空气质量。

备选方案

备选方案总结

备选方案	查找	
	实现项目目标的能力	减少重大影响的能力
无项目工程备选方案	不会实现项目目标	比项目的影响少
春天街路线备选方案	将会实现项目目标	与项目的影响相似
交通系统管理备选方案	无法实现大部分项目目标	比项目的影响少

什么是更环保的备选方案？

TSM备选方案被认为是对环境更友好的备选方案，原因是它不会导致CEQA确定的重大和不可避免的影响，并且总体上将产生最少的环境影响。然而，TSM备选方案对空气质量、能源、温室气体排放、水文和水质、以及运输和交通的影响会更大。此外，TSM备选方案不能完全或部分地实现项目的大部分目标。



环境影响报告草案中其它的附加评估

洛杉矶州立历史公园

风筝： 由于拟建项目路线位于公园的西部边缘，毗邻轻轨L线和行人通道，因此不会明显减少在公园内放飞风筝的安全面积

特别活动： 由于拟建项目路线的位置，跨越了公园中通常不用于屏幕和舞台的一小部分，并且由于仍然可以在拟建项目路线的大部分下空进行活动，因此拟建项目并没有明显减少公园内的活动空间面积

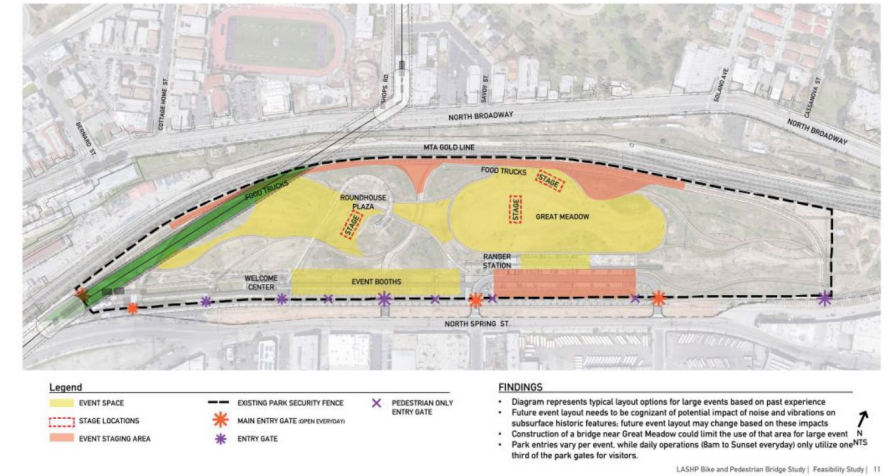
阿拉米达站和唐人街/州立公园站的所在地

直升机停机坪

- 拟建的项目路线并未在机场土地使用计划所覆盖的区域内，也不在公共机场的两英里范围内
- 对拟建项目路线附近的直升机停机坪进行的空域评估认为，拟建项目的施工和运营将避开与项目附近现有直升机停机坪有关的空域，不会造成空中导航危险，因此不会对航空活动（包括对拟建项目附近的直升机停机坪）造成影响

公园安保及活动

SITE OVERVIEW AND ANALYSIS

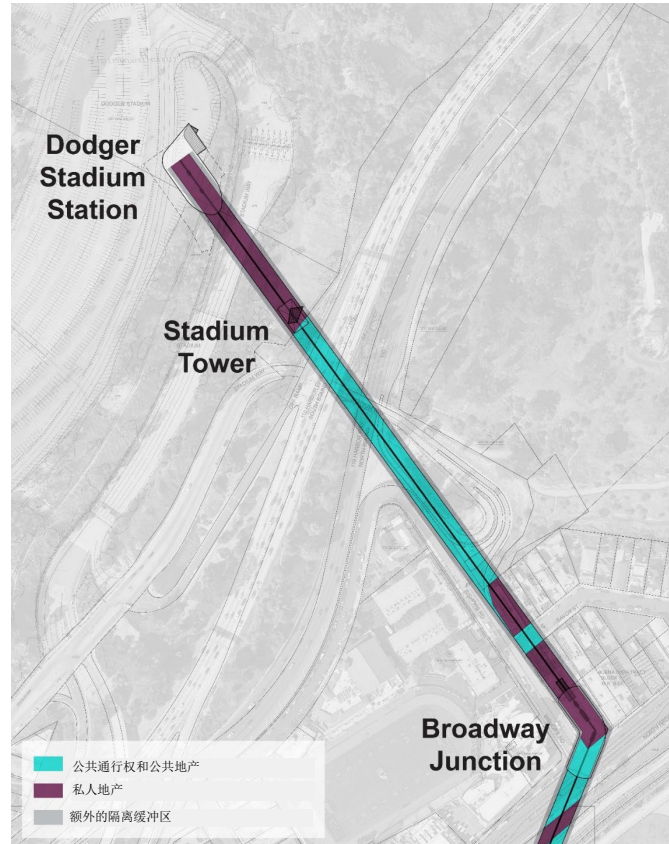


洛杉矶州立历史公园的活动舞台和屏幕的典型位置，以及拟建项目路线

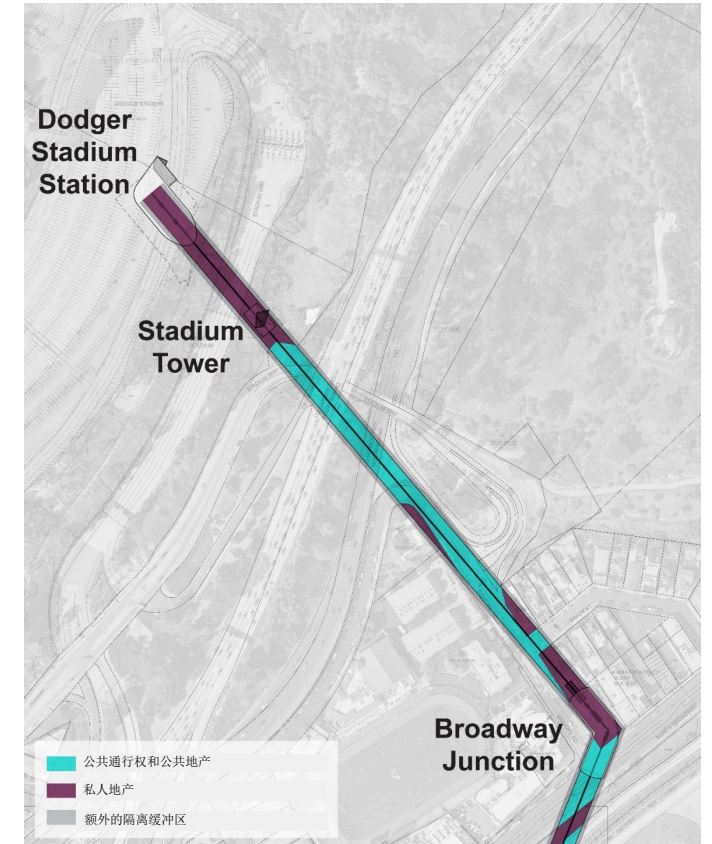
设计方案A

改变百老汇枢纽站的位置以避免451 E. SAVOY街

- 将包括对百老汇枢纽站和道奇体育馆站之间的整体项目路线的改变，以避免在451 E. Savoy街上空的空中权利要求
- 位置改变将导致路线穿过毗邻主教（Bishops）路旁边的大教堂高中的一小部分
- 包括对百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站等项目组成部分的改变
 - 可能会导致体育馆索道塔和道奇体育馆站两处场地的公用事业设施搬迁以及增加额外的施工期
 - 将需要拟建项目的乘客在道奇体育馆站和道奇体育馆直接走更长的路



拟建项目路线



设计方案A

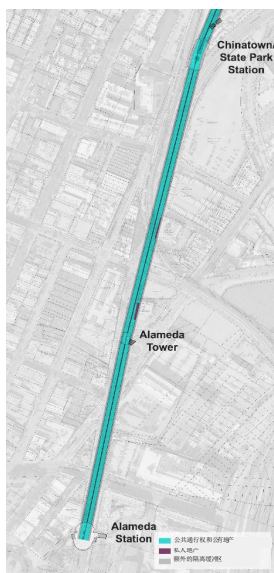
设计方案B

沿着阿拉米达街的单个索道塔

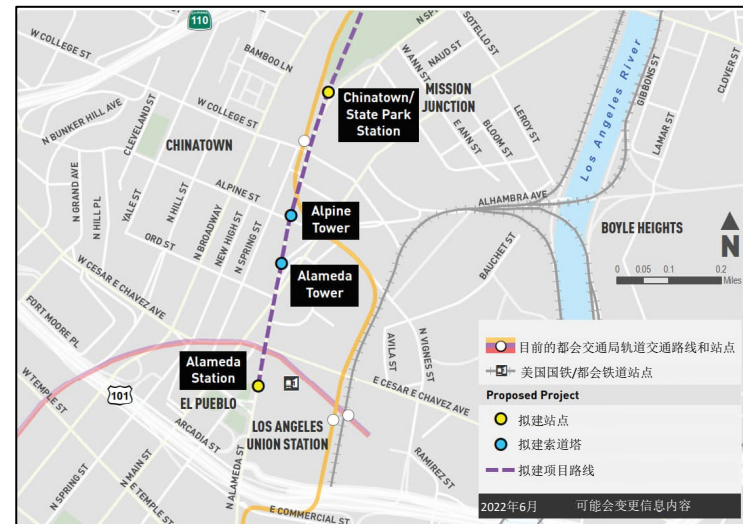
- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方评估将阿拉米达街沿路的索道塔数量从两个减少到一个的可能性，作为回应
- 包括将阿拉米达索道塔的整体高度增加50英尺，并将阿拉米达站和唐人街/州立公园站之间高山街索道塔从拟建项目中移除
- 增加的索道塔高度将需要增加相应的施工
- 将导致潜在的技术限制
- 将导致需要额外的私人地产上空的空中权利



拟建项目路线



设计方案B



拟建项目路线



设计方案B



设计方案C

将唐人街/州立公园站的高度增加

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑建造更高的唐人街/国家公园站，作为回应
- 设计方案C包括将唐人街/州立公园站的总高度增加35英尺。
- 增加的车站高度将需要增加相应的施工
- 由于高度的原因，可能会降低乘客体验，这也将导致乘车站台被抬高，需要额外的垂直流通设施才能进入和登上站台



拟建项目路线



设计方案C

使用设计方案D

唐人街/州立公园站作为非客枢纽站

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑在唐人街/州立公园站不设乘客通道，以增加沿着春天街进出车站的缆车高度
- 使用方案D将涉及用一个非客枢纽站取代计划中的唐人街/州立公园站。
- 将具有与拟建项目相同的地点、高度、宽度、长度和建筑外观。
- 将不会加强洛杉矶州立历史公园、唐人街和Mission Junction社区之间的社区连接

设计和实施方案E

洛杉矶州立历史公园人行天桥

- 洛杉矶州立历史公园提出建设一座符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍人行天桥，桥将从公园的中部平缓上升，一直连接到北百老汇
- 虽然并未提出将该人行天桥作为拟建项目的一部分，但本环境影响报告草案包含对公园人行天桥的分析
- 正如洛杉矶州立历史公园总体规划和最终环境影响报告，以及在自行车和人行天桥研究中所指出的，该桥将提供从唐人街和索拉诺峡谷社区进入公园的安全的行人和自行车通道



来源：人行天桥可行性研究

停车研究概览

拟建项目停车位研究

- 即使CEQA不要求对停车进行分析，也对本项目进行了全面的停车研究，对此都会交通局已对停车研究进行了同行评议
- 停车研究报告已于2022年9月9日在都会交通局的网站上公布

研究内容

- 预计大多数拟搭乘项目的乘客将转乘交通工具前往本项目
- 在拟建项目的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的半英里范围内，公共可用停车位和车库以及街道上的停车位约有10,290个

停车研究概览

停车研究结论

停车类型	比赛日停车			
	停车位供应	停泊的车辆	停车位占用率	可用的停车位
非街道可停车的公共空间	6,876	2,173	32%	4,703
路边停车位	3,417	2,017	59%	1,400
总计				
拟建项目停车需求（2042年）	-	307 – 790		
项目可用的街外停车位总数	6,876	2,963	43%	3,913

*统计时间是2021年9月10日，当天晚上洛杉矶道奇队主场迎战圣地亚哥教士队；付费入场人数为48,403人，高于2019年洛杉矶道奇队工作日晚间比赛的赛季平均水平。在与都会交通局和洛杉矶交通局的协调下，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。

考虑到拟建项目的潜在停车需求，故在拟建项目的步行可及范围内提供了大量可用的停车位。即使一些现有的停车场被重新改建，也有大量的非街道停车位供应，以满足拟建项目的所有停车需求。

本项目致力于鼓励人们乘坐公共交通

- 与本地商业建立商业合作关系，预售捆绑套餐，包括惠顾本地商业的客户和可用的非街道停车位
- 支持实施/扩大各种管理策略，包括比赛期间的限时停车限制和咪表收费，以劝阻乘客将车停在社区内，并为居民和本地商业提供停车位





问答环节

问答环节

- 目的：让公众有机会询问与项目及环境影响报告草案有关的问题
- 注：请将您的提问时长限制在**30秒**以内



问答：使用问答功能输入问题或举手提问

今天！

提问。

今天不接受
公众的意见
提交。

如何对环境影响报告草案发表意见

如何对环境影响报告草案发表意见



公众听证会

洛杉矶市中心/唐人街
12月10日（周六）
早上10:00 – 中午12:00
洛杉矶联合车站
售票大厅
800 N. Alameda Street,
洛杉矶市，加州 90012

ZOOM 虚拟会议

12月13日（周二）
下午5:00 – 7:00

请访问 metro.net/aerialrapidtransit
了解更多



电子邮件

LAART@metro.net



电话

(213) 922-6913



邮件

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

了解更多并查看环境影响报告草案



metro.net/aerialrapidtransit



谢谢!