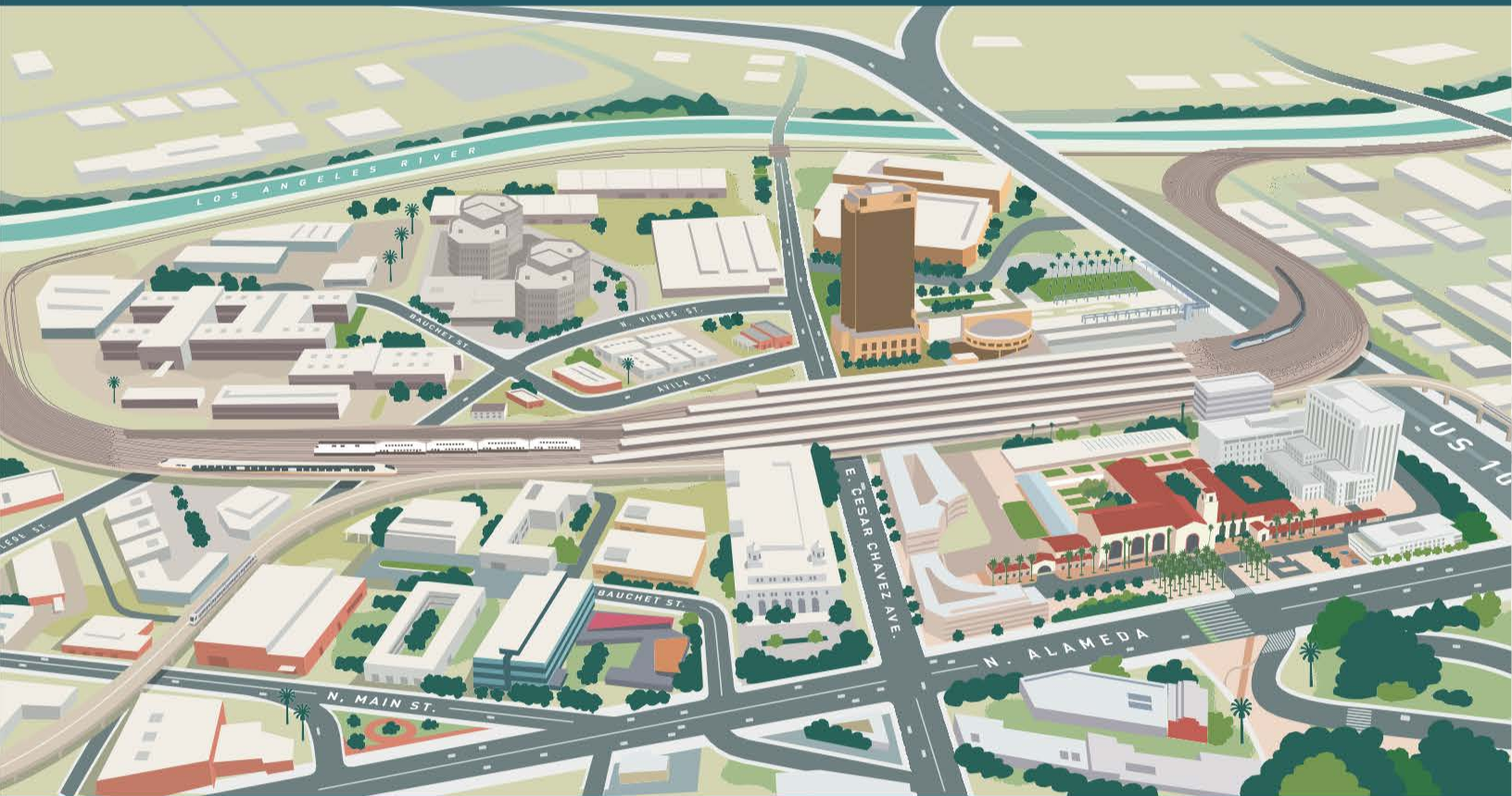


ロサンゼルス郡
メトロポリタン・トランスポーテーション・オーソリティ

Link Union Station

最終環境への影響報告
事業計画概要
2019年6月



Metro

Metro translates its materials into other languages to help people with limited English skills. Sometimes a translation may lose some of its intended meaning. Therefore, Metro cannot guarantee the accuracy of the converted text. Where there is any question, the English version is always the authoritative version of the Final EIR.

メトロは英語が母国語でない住民の皆様のために、多言語への文書翻訳を提供します。翻訳で意図が伝わりきらないこともあります。そのため、メトロは翻訳文書の正確性を保証できません。翻訳で不明な点は、最終 EIR ドラフトの正式なバージョンである英語版でご確認ください。

ES.0 事業計画概要

ES.1 はじめに

ロサンゼルス郡都市圏交通局（メトロ）は Link ユニオンステーション（略して Link US）のプロジェクト（提案されたプロジェクト）は、ユニオンステーション（LAUS）を“スタブエンド線路の駅”から、駅の効率を向上させ、今後の地域の成長や交通需要に対応する新しい乗客用コンコースを兼ね備えた“ランスルー線路の駅”に変えるプロジェクトを提案しています。

環境への影響報告(EIR)は、カリフォルニア資源庁とガバナーの企画調査部門(OPR)によって公布されており、カリフォルニア環境質法(CEQA)と公的資源規約(PRC)のセクション 21000 以下参照、CEQA ガイドライン(セクション 15000 以下参照)に従って準備されてきました。この環境に関する書類の目的は、提案されたプロジェクトに関連した環境への影響がある可能性を開示するためです。

ES.2 プロジェクトの場所と調査エリア

LAUS はカリフォルニア州ロサンゼルス市の 800 Alameda Street に位置します。LAUS は南が高速 101、西は Alameda Street、北は Cesar Chavez Avenue、東は Vignes Street に囲まれています。図 ES-1 は地域の位置と LAUS の一般近隣地を示しています。

図 ES-2 は、プロジェクトを実施することによって直接または間接的、蓄積された可能性のある影響に関連した環境調査範囲を含むプロジェクトの調査エリアを表しています。調査エリアは三つのセグメント（セグメント 1：スロートセグメント、セグメント 2：コンコースセグメント、セグメント 3：ランスルーセグメント）を含みます。以下、各セグメント内の現状を北から南にまとめてあります。

- **セグメント 1：スロートセグメント**—LAUS スロートとして知られるこのセグメントは、北の Main Street から南の Cesar Chavez Avenue まで、プラットフォームの北エリアを含みます。スロートセグメントでは、すべての発着電車が 5 本のリードトラックを横断してレールヤードに出入りしますが、Vignes Street Bridge はリードトラックの数が 4 本に減ります。現在、電車を適切に割り当てられたターミナルのプラットフォームから出入りできるよう引導するために、複数の待避線で構成された特別なトラックワークと、二重すべりのスイッチがスロートで使用されています。
- **セグメント 2：コンコースセグメント**—このセグメントは Cesar Chavez Avenue と高速 101 との間にあり、LAUS、レールヤード、ガーデントラック（プラットフォームの北側で、既存の Gold Line の案内路に隣接する、現在私電の車輛が保管されるスタブエンドの線路のこと）、the East Portal ビル、地上駐車場と連絡道路に続く手荷物処理の

建物、発券／待合ホール、レールヤードの下方のランプと階段につながる歩行者通路を含みます。

- **セグメント 3 : ランスルーセグメント**—このセグメントは LAUS の南で、Alameda Street から東西に伸び、ロサンゼルス川西岸に、そして北南に Keller Yard から Control Point Olympic までです。このセグメントは、高速 101、Commercial Street/Ducommun Street コリドー、Metro Red と Purple Lines 保線ヤード（ディビジョン 20 レールヤード）、BNSF West Bank Yard、Keller Yard、ロサンゼルス川西岸の主幹線路、Keller Yard から Control Point Olympic、アムトラックのロサンゼルス保全施設と主幹線路につながる“アムトラック リードトラック”を含みます。

プロジェクトの調査エリアは、主要高速から市街道路まで道が立て込みます。プロジェクトの調査エリア内の道路には、El Monte Busway, 高速 101、Bolero Lane、Leroy Street、Bloom Street、Cesar Chavez Avenue、Commercial Street、Ducommun Street、Jackson Street、East Temple Street、Banning Street、First Street、Alameda Street、Garey Street、Vignes Street、Main Street、Aliso Street、Avila Street、Bauchet Street そして Center Street が含まれます。

ES.3 ロスアンゼルス・ユニオンステーションの現在の状態

1939 年に LAUS のサービスは開始しました。そしてそれは、南カリフォルニアの地域交通の中心として Metro の鉄道網 (Red, Purple と Gold Lines)、Metrolink の通勤列車、Amtrak インターシティレイン、長距離列車、Metro、市営バス網に直接連絡しています。

現在の LAUS は、将来の鉄道輸送の需要に応えるための適切な運用と乗客のキャパシティを持ち合わせていません。現在、LAUS の車両基地の業務と乗客の循環は、かなり混乱していて、キャパシティの限界に近づいています。現在の歩行者通路とプラットフォームの構成によって制限されたコンコースのキャパシティと共に、制限されたスロートトラックとスタブエンドトラックのキャパシティが組み合わさり、既存の施設の範囲内では、増加が予測される鉄道サービスと運輸サービスの収容 (高速鉄道[HSR] システムの収容を含む)と、乗客数の増加への対応において、Metro の能力が制限されています。

ES.4 ドラフト EIR ドラフト プロジェクト

次の主な構成要素からなるプロジェクトによって提案された EIR ドラフトが、表 ES-3 に示されています。

- 1 本の新しい引き上げ線に揃えて共有される線路 (合計 6 つの引き上げ線) と、LAUS の北側のスロートの改築
- 高架駅構内と、新しく拡張された通路付きの新しい地上の旅客通路
- 最大 10 本のランスルートラック(ループ線を含む)

US-101 南部の局地街路の修正が含まれているその他のプロジェクトの構成要素には、商業街路の再編成、商業街路に連絡する Vignes Street の閉鎖、Center Street の引き下げが含まれます。

ES.5 最終 EIR プロジェクト

ドラフト EIRドラフトの国民審査後の提案されたプロジェクトの修正

ドラフト EIRドラフトの配布後に、CEQA ガイドラインのセクション 15105 に準拠し、2019 年の 1 月 17 日から 3 月 4 日までの間に 45 日間の民間意見調査期間を設けました。相互運用の可能性のあるランスルー・サービスの導入に関わる事業資金パートナーとの最新の調整活動と同様に、地上に出る旅客通路についても、多様な観点から相当な数のコメントを受け取り、それらに基づき、Metro では、提案されたプロジェクトを修正しました。その最終 EIR は、図 ES-4 下記に要約されています。エラー:参照先が見つかりません。提案されたプロジェクトの修正の説明。

- **地上旅客通路の削除** – 最終 EIR プロジェクトでは、ドラフト EIR ドラフトにある拡張される通路への修正には運送の設備も含まれるので、地上に出来る旅客通路が削除される可能性があります。ドラフト EIR ドラフトにある拡張される通路が 最終 EIR では、およそ 120 フィートから 140 フィートに修正され、待合室、休憩室、店舗エリア、その他の旅客設備の追加スペースが含まれる予定です。その一方、2040 年に予測される LAUS の公共交通機関利用者数に対する十分な歩行者容量の提供と共に、建築基準法と全米防火協会(NFPA)の安全避難要件 130 項目を満たします。
- **ループ線の削除** – プロジェクト資金の提供者と鉄道経営者との現行の調整に基づき、プロジェクトからループ線が削除されました。最終 EIR プロジェクトには、全体的なプロジェクトの影響を軽減して、ロスアンゼルス川沿いの本線の中距離/市内の電車と将来的な高速鉄道車両の相互運用性を改善するため、北の商業街路に配置するランスルー・トラックの編集が含まれます。ループ線の削除に伴い、北の商業街路に配置するランスルー・トラックを約 125 ~ 150 フィート北に移動します。結果として、US-101 において関連付けられたランスルー・トラックの下部構造と公共施設の改善が修正されることとなります。ループ線の削除により、物件取得数が 6 つ少なくなり、商業街路、lower Center Street、US-101 南の Vignes Street の再配置の必要性を回避できます。
- **LAUS の資産に連絡する道路建設の削除** – LAUS キャンパス南部に拡張する連絡道路の使用に対して反対の意を伝えるコメントを頂き(First 5 LA 本部、La Petite Academy、Metropolitan Water District の南カリフォルニア[MWD]ビルディングへ車でのアクセスを提供)、それに基づき、最終 EIR プロジェクトから連絡道路が削除されました。

- 集合区域の削除 – 最終 EIR プロジェクトでは、既にロスアンゼルス市による他のプロジェクトの建設が集合区域として検討されていた 2 つの区画の土地で行われているため、ドラフト EIR ドラフト に示されていた 2 つの敷設/集合区域が削除されました (ロサンゼルス交通局 [LADOT] バス整備施設とロサンゼルス郡メンタルヘルスト・リートメントセンター)。修正されたランスルー・トラックの配置に基づき、Garey Street と Center Street の間の南側の商業街路に追加される 2 つの集合区域も削除されました。その理由は、最終 EIR では、南の商業街路にある所有物に対する直接的な物理的影響を回避するためです。

最終 EIR プロジェクトでは、ドラフト EIR ドラフトで適切に解析されたプロジェクトへの変更が実行され、EIR の再循環が行われる必要性がないように、すべての CEQA の問題点に照らし合わせて詳細に解析されています。最終 EIR の表 2-2、最終 EIR のセクション 10.0、付録 P で示されている環境評価に基づき、最終 EIR プロジェクトでは、ドラフト EIR ドラフトプロジェクトよりも新しい大きな影響、または実質的に大きな影響が生まれないように策定されています。

表 ES-1 では、ドラフト EIR ドラフトと最終 EIR 間で対照となる CEQA の重大性評価が要約されています。

表 ES-1_ドラフト EIR ドラフトから最終 EIR の CEQA 重大性評価（緩和後）の比較

環境の問題点	ドラフト EIR ドラフト プロジェクト		最終 EIR プロジェクト	
	建設 Construction	運用 Operations	建設 Construction	運用 Operations
土地利用計画 Land Use and Planning	重大ではない Less than significant	重大ではない	同一	同一*
交通 Transportation	重大ではない Less than significant	重大、回避不可 能 Significant and unavoidable	同一*	回避済み
美観 Aesthetics	重大ではない	重大ではない Less than significant	同一	同一*
空気の質と地球規模の気候変動 Air Quality and Global Climate Change	重大、回避不可 能 Significant and unavoidable	重大ではない Less than significant	同一	同一
騒音と振動 Noise and Vibration	重大、回避不可 能 Significant and unavoidable	重大ではない Less than significant	同一*	同一 Similar*
生物資源 Biological Resources	重大ではない Less than significant	重大ではない Less than significant	同一 Similar*	同一 Similar
水系および水質 Hydrology and Water Quality	重大ではない Less than significant	重大ではない Less than significant	同一 Similar*	同一 Similar*
地質と土壌 Geology and Soils	重大ではない Less than significant	重大ではない Less than significant	同一 Similar	同一 Similar
危険と危険物 Hazards and Hazardous Materials	重大ではない Less than significant	重大ではない Less than significant	同一*	同一 Similar

表 ES-1. ドラフト EIR ドラフトから最終 EIR の CEQA 重大性評価（緩和後）の比較

環境の問題点	ドラフト EIR ドラフト プロジェクト		最終 EIR プロジェクト	
	建設 Construction	運用 Operations	建設 Construction	運用 Operations
ユーティリティサービス/業務サービスと省エネルギー Utilities/Service Systems and Energy Conservation	重大ではない Less than significant	重大ではない Less than significant	同一*Similar*	同一*
文化資源 Cultural Resources	重大、回避不可能 Significant and unavoidable	影響がない No Impact	同一*	同一*
公共サービス Public Services	重大ではない Less than significant	重大ではない Less than significant	同一*	同一*Similar*

注:

回避済み = ドラフト EIR ドラフトに比べて影響が回避されました。

同一 = 最終 EIR プロジェクトとドラフト EIR ドラフトプロジェクトの影響が同一。

*影響の規模が削減されました：ただし、CEQA の重大性評価は以前の状態のままです。

ES.6 最終 EIR プロジェクトの概要

最終 EIR 提案されたプロジェクトは、図 ES-34 に記された北から南に構成されています。

- スロートと高くしたレールヤード—提案された最終 EIR プロジェクトはレールヤードにリードする線路の高さを上げるために、プロジェクトの調査エリア（スロートセグメント）のセグメント 1 にある路盤と構成上の改善を含んでいます。最終 EIR 提案されたプロジェクトは、スロートセグメントに新しくリードトラック 1 本を含む合計 6 本のリードトラックとなります。これは、地域／都市間の鉄道サービスプロバイダー（メトロリンク／アムトラックのオペレーションを拡張させることと、共有線路の配置内で計画されている HSR 高速鉄道システムに対応するためです。地域／都市間の鉄道はスロートセグメントにおいて 2 本のウェスタン・リードトラックを共有することになります。レールヤードは約 15 フィート高くなります。プラットフォームの基礎構造と関連した縦に乗客が流れる要素（VCE）（階段、エスカレーター、エレベーター）が、計画された高速鉄道システムに対応するように後ほど改良されるということを根底にある前提として、個別の張り出し屋根が付いた新しい乗客用プラットフォームは、高くしたレール

ヤードに建設されます。Gold Line に対応するプラットフォーム 1 が延長させられて、東西の乗客の循環を最適化するために高架化される可能性があります。Vignes Street と Cesar Chavez Avenue にあるスロートセグメント内の既存の鉄道橋も、後に再建設されます。Control Point Chavez の北、最終 EIR 提案されたプロジェクトもまた、ロサンゼルス市による静かなゾーンを将来の実施させるためにも、Main Street 全般の踏切、ロサンゼルス川西岸（中央分離帯、restriping, 信号、リストラiping、歩行者と車のゲートシステム）のところの踏切での安全性の向上も含みます。

- 新しく改良して拡張される通路拡張された通路付き Above-Grade（地上）乗客用コンコース-最終 EIR 提案されたプロジェクトでは、調査エリアのセグメント 2（コンコースセグメント）のにある既存の旅客通路の拡張を新しく拡張された 140 フィート幅にして、洗練された乗客施設と共に実質的に増加する乗客のキャパシティを収容しながら、適用される建築基準法と NFPA の安全避難の要件 130 項目を満たす安全事項を提供します。新しく改良されて拡張された通路と関連付けられた旅客通路の改善により、向上に至る乗客の循環では、駅構内の下を利用する補助的なサポート機能のスペースを提供しながら（建物の裏の使用、手荷物処理、トランジットサービスの店舗、オフィスまたは商用利用）、高架化される構内の東と西の新しい広場とコミュニティ指向の空間でのアウトドアの機会を生み出しています（東と西の広場）。通路のついた above-grade（地上）の乗客用コンコースを含みます。この乗客用コンコースには、乗客の流れ、待合エリア、補助的機能（裏での用途、手荷物処理等）、トランジット関連のショップ、オフィス/商業用、オープンスペース、テラスとして確保された空間が含まれます。新しい乗客用コンコースはアウトドアや地域社会のためのスペースを提供し、米国障害者法 (ADA) に準拠して LAUS 内のアクセスを強化します。Above-grade の乗客用コンコースの高くなった部分はレールヤードの上方で、高くなったレールヤードの新しい東西のプラザ（East and West Plazas）を備えた既存のグレードのおよそ 90 フィート高いところに位置します。新しく拡張された通路はレールヤードの下方に位置し、追加で乗客の移動の利便性やオプションを提供します。アムトラックの発券と手荷物チェックインのサービスが洗練されては、LAUS の東西の端、二か所に設けられます。駅構内の下の中心地に新しいカールセルが建設されます。最大 70 フィートの高さで西の広場を覆うキャノピーが建設されます。個々のキャノピーは各広場を最大 25 フィート拡張して覆うこととなります。または駅構内を超えて 75 フィートの高さにまで広がる壮大なキャノピーも構築されます。プラットフォーム 4 に沿って取り付けられる、新しいまたは改良されたキャノピーが含まれるプラットフォームの向上とアメニティが、暫定的な条件で導入される可能性があります。改良されて拡張される通路と関係付けられた旅客通路の向上により、強化される安全要素、ADA の利用可能性、プロジェクトの基本的な目標に合う旅客のアメニティが機能的かつ近代的になります。Above-grade（地上の）乗客用コンコースは 70 フィートの高さで、各プラットフォームに個別の出っ張り屋根が 25 フィートまで伸びます。新しい VCE もまたコンコースを通して取り付けられ、LAUS における乗

客の流れを拡張すると共に、ADA と全国防火協会（NFPA）プラットフォームの出口に関する規約条件を満たします。

- ランスルー線路-最終 EIR 提案されたプロジェクトは 10 本までの新しいランスルー線路（新しいループトラックを含まずむ）を、調査エリア（ランスルー セグメント）のセグメント 3 にある LAUS の南に含めます。複数の鉄道サービス提供元の相互運用性を改善するには、LAUS から Amtrak 引き上げ線が位置する場所まで拡張するランスルー・トラックの下部構造が、中距離/市内の線路および HSR の電車を支援する「共通」の下部構造上に構築されることになるでしょう。ランスルー・トラックの構造や盛り土は、プロジェクトの基本的な目標を伴う旅客アメニティや HSR の条件と共に完全にビルドされる将来的な HSR の電車と、暫定的および完全にビルドされた状態で中距離/市内の線路を駆け抜ける電車を支援する十分な広さで建設されます。ランスルー線路は、LAUS から地域/都市間の鉄道と高速鉄道との接続を、ロサンゼルス川西岸の主幹線路への接続を促進します。“公共の”高速 101 上方の高架橋/デッキと、高速 101 の南の主手、つまり Vignes Street から Center Street は、地域/都市間の鉄道ランスルーサービスと、計画された高速鉄道システムのための将来のランスルーサービスを支援するのに十分な幅に建設されます。

最終 EIR 提案されたプロジェクトはまた、高速 101 と一般道路（通行止めの可能性や幾何学的な修正を含む）の改良を必要とします；鉄道の信号、車内信号システム（PTC）、通信関係の向上；Gold Line ライトレールのプラットフォームと線路の修正；ロサンゼルス川西岸上の主幹線路の改良；Keller Yard と BNSF West Bank Yard (First Street ヤード) への改良；アムトラックのリードトラックへの修正；鉄道敷設権（ROW）への新しい連絡道路；追加の敷設権；新しい公益事業；公共施設の移転、取り換え、撤廃；新しい排水施設/水質向上を必要とします。

財政的責任に基づき、次のつの主な段階の下でプロジェクトが提案されています。

- 段階 A – 主に、LAUS 南の中距離/市内の線路の下部構造の変更や必要となる信号変更、電車道の変更、当面の条件において生じる新しいランスルー業務を利用するための不動産取得に関連した早期対応策/暫定的な改善策の導入(段階 A:2026)。
- 段階 B –完全に建て増しされた状態で生じることになる、新しい引き上げ線、高架式の駅構内、および新しく修正される通路(段階 B: 2031)。

早くて 2033 年には計画された HSR システムの導入が生じるので、このシナリオは、HSR の条件が完全に満たされているものとして認識されます。

図 ES-1. プロジェクトの場所と近隣地域



凡例

● プロジェクトの場所

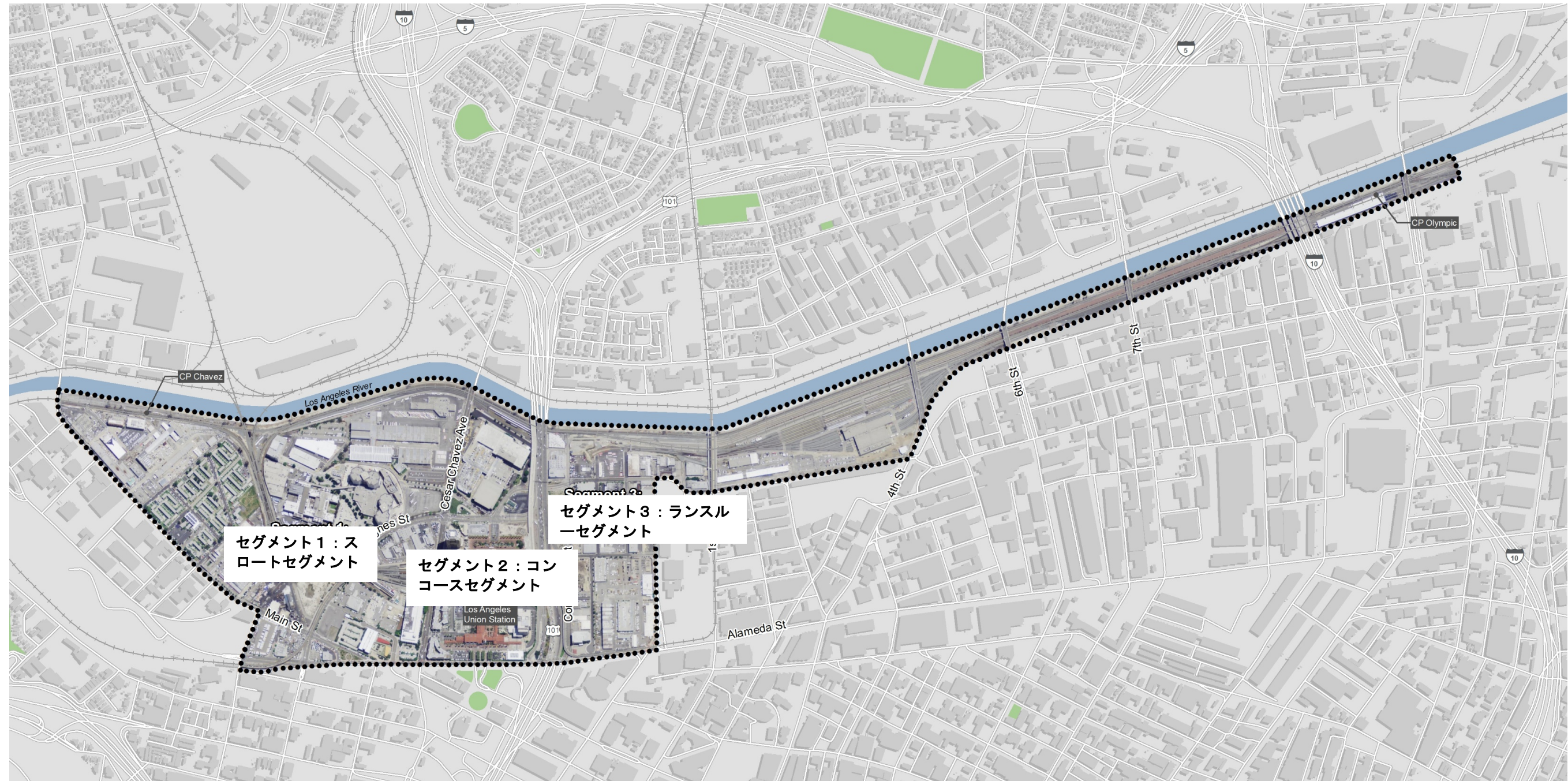


0 Miles 10

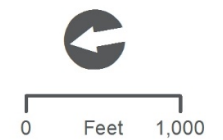
ABURVALL4/202016 G:\GIS_PRODUCTION\PROJECTS\LAMETROTRANS_011829\SCRIP_232098\MAP_DOC\SIMXDI\IR\REGIONAL.MXD

(このページは意図的に白紙です)

図 ES-2. プロジェクトの調査エリア

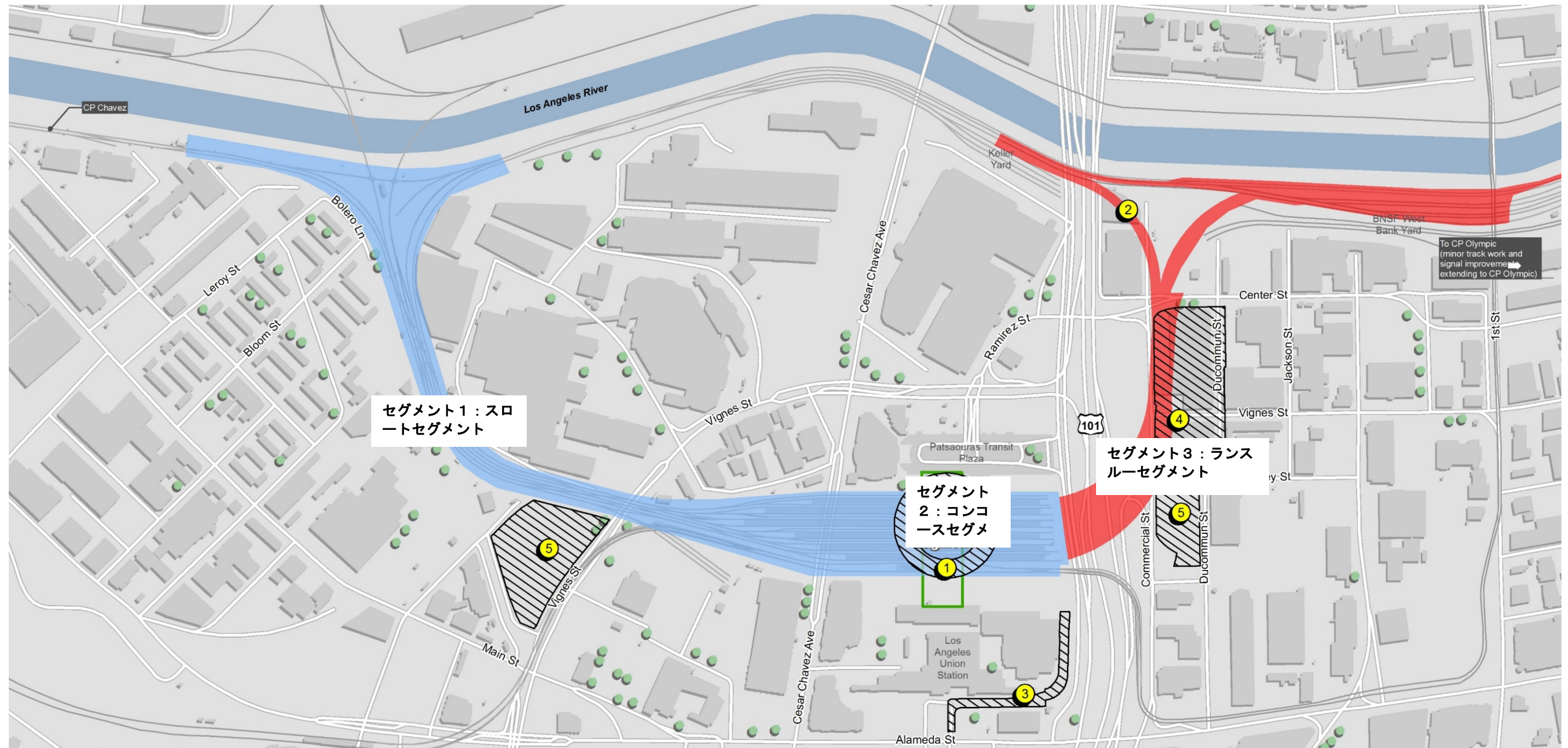


凡例
..... プロジェクトの場所と調査エリア



(このページは意図的に白紙です)

図ES-3. 主なEIRドラフトプロジェクトの要素および提案されたプロジェクトへの変更点



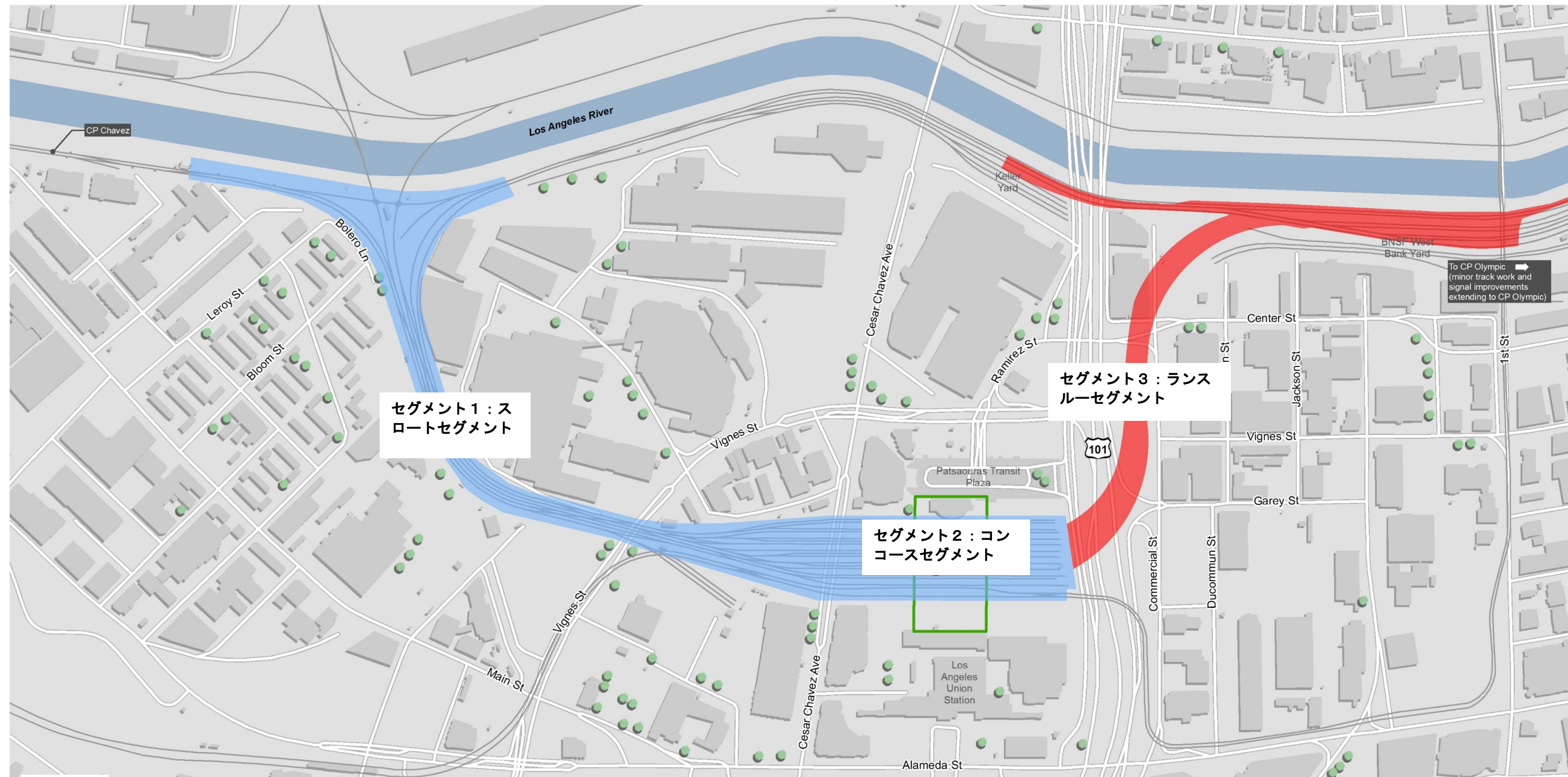
- 凡例
- スロートと高くしたレールヤード
 - ランスルー線路
 - 高架駅構内と、新しく拡張された通路付きの新しい地上の旅客通路

- ▨ ドラフトプロジェクトからの削除
- ① 地上の旅客通路の削除/新しく変更された通路の変更
 - ② ループ線の削除
 - ③ 工事用アクセス道路の削除
 - ④ 資産への影響の削除
 - ⑤ 工事対象地域の削除



(このページは意図的に白紙です)

図 Figure ES-4. 主な最終EIRプロジェクト要素 Major Final EIR Project Components



- 凡例
- スロートと高くしたレールヤード
 - ランスルー線路
 - 新しく改良されて拡張された通路



(このページは意図的に白紙です)

ES.7 プロジェクトの目的

メトロは当プロジェクトの実施に向け以下の目的を掲げています：

- カリフォルニア州レールプラン（2018 年カルトラン）と南カリフォルニア最適化鉄道拡張（SCORE）プログラムに従い、ランスルーのサービスによるスタブエンド運営の結果として、電車の動きの制限を減少します。
- LAUS において、安全面を強化し、ADA アクセスや乗客用アメニティーを備えた近代的で、機能性の高い拡張された乗客用コンコースを提供します。
- 2008 年に通ったカリフォルニア提案 1A（高速鉄道法）に従い、計画された高速鉄道システムへの対応に必要な、LAUS の線路とプラットフォームの基礎構造を設計します。
- レール／トランジットのサービスを維持し、工事中の通勤客への混乱を最小限にとどめ、実行可能性を最大化します。
- 歴史的資源を含む影響を受けやすい環境的資源への影響を最小限におさえます。
- 温室効果ガス（GHG）排出の削減、車両走行距離（VMT）の削減にします。

ES.8 関与が見込まれる機関

以下の機関はプロジェクトの開発と工事に関与する見込みです：

- 連邦鉄道局(FRA)
- カリフォルニア高速鉄道局(CHSRA)
- 南カリフォルニア地域鉄道局(SCRRA)
- カルトラン(Caltrans)
- 連邦トランジット協会(FTA)
- ロサンゼルス市
- 州歴史保存事務局 (SHPO)
- ロサンゼルス郡
- サンディエゴーサンルイスオビスポ(LOSSAN) 鉄道回廊機関
- アムトラック
- カリフォルニア環境保護庁 (Cal/EPA)
- カリフォルニア労働安全衛生局
- 先住民ヘリテージ委員会 (NAHC)
- カリフォルニア公益事業委員会 (CPUC)
- カリフォルニア有毒物質管理部門 (DTSC)
- 地域水質管理役員会 (RWQCB)、リージョン 4
- 南カリフォルニア政府協会(SCAG)

- サウスコースト大気質管理地区 (SCAQMD)

ES.9 CEQA の責任と受託機関

この EIR 内の情報は、CEQA のもとで責任があり、このプロジェクトに関与する以下に記した機関でも使用されることがあります：

- カリフォルニア交通局
- カリフォルニア高速鉄道局
- 南カリフォルニア地域鉄道局
- ロサンゼルス市

CDFW は CEQA の受託機関 (CEQA ガイドラインのセクション 15386 [a]) であり、プロジェクトが州の珍種で絶滅危機植物、野生エリア、生態保全に値する魚類や野生を含む場合は通知されなければなりません。

ES.10 予想される許可、自由裁量的措置、当局機関の承認

CEQA ガイドラインは、EIR がプロジェクトに対して規制当局の承認を明確にすることを要求します。これには、主導機関以外でこのプロジェクトに対して自由裁量的承認の権限を持つ、責任のある機関のリストも含まれます。以下の機関は、最小限でも、プロジェクトに関する自由裁量的措置と許可を得るプロセスに関して、この EIR を参照することが求められます：

- **メトロ** – メトロは事実、EIR を認証すると共に、実態調査、軽減対策モニタリングと報告プログラム (MMRP)、最優先事項の表明を行う責任があります。メトロはプロジェクトのオーナーとして、プロジェクトの工事を管理する責任があります。
- **カルトラー** – カルトラーはカルトラー ROW 内で、提案された基礎構造のための侵害許可証を発行する責任があります。
- **ロサンゼルス市** – **ロサンゼルス市**は *Mobility Plan 2035* (ロサンゼルス市 2015 年) 範囲内で、プロジェクト関連の道路の修正や再分離のために道路を明け渡すために必要となるかもしれない一般計画の改定をプロセスする責任があります。ロサンゼルス市はまた、コントラクターに、工事中や夜間の騒音制限への特例としての承認を得ることを求めます。市／パブリックの作業の向上や信号のタイミング調整もまた要求されます。
- **CHSRA** – CHSRA はプロジェクト範囲内で計画された高速鉄道システムの実施に責任があります。Link US EIR は計画された高速鉄道システムと提案された基礎構造に対応し、バーバンクからロサンゼルス、ロサンゼルスからアナハイムプロジェクトのセクションに向けて準備された環境に関する書類に、既存の状態として反映される見込みです。

メトロと様々な官民機関との間でプロジェクト関連の基礎構造向上のために、協力的なサードパーティー契約が結ばれることとなります。

ES.11 影響と緩和対策の概要

表 ES-42 は、当プロジェクト関連の環境への影響、緩和対策、緩和後の最終 EIR プロジェクトに関する重要性のレベルをまとめています。分析の詳細は、表 2-2、セクション 10.0、この最終 EIR の付録 P この EIR のセクション 3.2 からセクション 3.13 に記載されています。環境への影響と緩和対策を含む表の翻訳が必要な方は、213-922-2524 までお電話ください。

ES.12 重要かつ避けられない環境への影響

CEQA ガイドラインのセクション 15216.2 (b) は EIR に、プロジェクトが実施された場合、不可避のいかなる重大な環境への影響についても、その話し合いを含めることを求めています。この EIR の表 2-2、セクション 10.0 とこの最終 EIR の付録 P セクション 3.2 から 3.13 では、最終 EIR プロジェクトに関連したすべての重大な環境への影響の詳細にわたる分析を示し；これらの重大な影響を避けるか減少させることが実行可能な緩和対策を明確にし；そして、それらの緩和対策がこれらの影響を重大よりも低いレベルまで減少させるかどうかの決定をします。この EIR のセクション 4.0、積み重なる影響の箇所は、プロジェクトの影響の混合と、関連するプロジェクトの結果の重大な積み重なった影響を識別します。もし、このどちらかのセクションの特定の影響が完全に重大レベル以下に減少することが出来なければ、それは重要かつ避けられない影響であると見なされます。最終 EIR 提案されたプロジェクトの実施は、結果的に以下の問題において、重大かつ避けられない影響となります：交通、大気質、騒音、文化的資産です。以下の影響は、緩和を実施した後でさえ、重大かつ避けられないものとなるでしょう：

工事（短期間）

- 大気質（工事で排出される排気ガスは、SCAQMD の日常の汚染物質の標準とローカライズされた重大な基準値を超える）
- 騒音（工事中、昼間と夜間の騒音レベルが William Mead Homes と Mozaic Apartments で、基準値を超える）

~~オペレーション（長期）交通（[交差点#2: Garey Street と Commercial Street]の交差点で遅延が増加し、2031 年と 2040 年に、プロジェクトのコンディションと共にロサンゼルス市交通部門 [LADOT] ガイドラインを超えます。）~~

- 文化的資産（以下の歴史的資源にかなりの悪影響：LAUS と Vignes Street Undercrossing と Friedman Bag Company – Textile Division Building）

メトロ役員会が重大かつ避けられない影響のあるプロジェクトを承認した場合、メトロは CEQA に準じて最優先事項を表明することが義務付けられます。

ES.13 プロジェクトの代替案

CEQA ガイドラインのセクション 15126.6 (a) は、EIR が“プロジェクトの妥当な代替案の範囲あるいはプロジェクトの場所を明確に示すこと、つまり、プロジェクトの基本的な目標は達成可能ではあるが、プロジェクトの重大な影響を避け、あるいはかなり減少させるか、さらに代替案の相対的なメリットを評価する”ことを義務付けます。以下は、この EIR で評価された代替案の概要です：

- **プロジェクト無し/ビルド代替案無し**—プロジェクト無し/ビルド代替案無しではプロジェクトは実施されないと推測します。LAUS はスタブエンド線路の駅からランスルー線路の駅が変わらず、幅 28 フィートの歩行者用通路は、今後も LAUS における乗客のために東西をつなぐメインとなります。既存のスタブエンド配置の制約のため、LAUS を通る電車の動きは、既存の状態と同じようになると推定されます。LAUS の運営能力はより幅広くなる鉄道システムの需要を満たすために強化されませんので、LAUS での予測される需要に対応するメトロの能力もさらに制約を受けます。
- **ビルド代替案**—提案されたプロジェクトとビルド代替案との違いは、LAUS の北のリードトラックと新しい乗客用コンコースに関係します。ビルド代替案は、既存の鉄道敷設権 ROW の外部の新しいリードトラックが 2 本あり、それによってトータル 7 本のリードトラック専用トラックの配置となる、スロートの再建を含みます。Bolero Lane と Leroy Street が求められます。ビルド代替案は at-grade の乗客用コンコースを含みます。その他すべての基礎構造の要素は提案されたプロジェクトと同様です。
- **減少した歴史的影響の代替案**—減少した歴史的影響の代替案の目的は、歴史的資源、考古学的資源、古生物学的資産への重大な影響を避けるか、かなり減らすことです。減少した歴史的影響の代替案には、既存の歩行者の通路の維持、既存の歴史的なバタフライシェッドの出っ張り屋根の構造を再使用、Cesar Chavez Avenue と Vignes Street Undercrossings の保全と、North Main Street Bridge への修正はないことを含みます。

提案されプロジェクトへの代替案の詳細は、この EIR のセクション 5.0、Alternatives の箇所に記されています。

ES.14 CEQA 環境的に優れた代替案

プロジェクト無し/ビルド代替案無しは、提案されたプロジェクトに認識される工事とオペレーション上の影響をさけるということです。しかし、プロジェクト無し/ビルド代替案無しはプロジェクトの目標を達成しません。さらに、CEQA ガイドラインのセクション 15126.6 (e) は、環境的に優れた代替案が“プロジェクト代替案無し”の場合、EIR もまたその他の代替案の中から環境的に優れた代替案を識別することを義務付けています。

提案されたプロジェクトと比較して、減少した歴史的影響の代替案は文化的資産（歴史的資源、考古学的資源、古生物学的資源）への影響を減少させます。従って、減少した歴史的影響代替案は、環境的により優れた代替案と見なされます。この代替案は、プロジェクトのすべての目

標を達成するでしょう。LAUS における拡張された乗客用コンコースは機能的に近代化されたものであり、安全性の強化、ADA アクセス、そして乗客用アメニティーを備えた機能的にも近代化されたコンコースです。

ES.15 論争のある分野

CEQA ガイドラインのセクション 15123(b)(2)は、EIR が関連機関および一般から指摘された問題を含む主導機関が理解している論争のある分野の確認を義務付けています。

準備通知 (NOP)に一般からのご意見をいただく期間中、プロジェクトに関する様々なご意見を受け取りました。一般公開期間中に NOPに提出されたコメントとその期間は、この EIR の別表 A に含まれています。全般的に、メトロが理解している論争の可能性のある分野は、文化的資産や工事による影響（交通、大気質、騒音、振動、水質）を含みます。これらの問題は、この EIR を準備するにあたり、EIR のセクション 3.2 から 3.13(EIR ドラフト プロジェクト)と表 2-2、セクション 10.0、および付録 P(最終 EIR プロジェクト)で取り上げています。論争のある分野としては以下に簡潔にまとめてあります。

- **文化的資産**— 複数の文化的資産がプロジェクトの調査エリア内にあります。これらの資産に含まれるのは、LAUS、US 郵便局—ロサンゼルス・ターミナル・アネックス、ウィリアム・ミード・ホーム、ミッションタワー、Macy Street 学校、Thomas Barabee 倉庫&ストア、フリードマン・バッグ・カンパニー__テキスタイル・ディビジョン・ビルディング、ロサンゼルス川にかかる 5 本の橋です。部族的、文化的資産や考古学的遺跡の Archaeological Site P-001575 も、プロジェクトの調査エリア内に確認されています。
- **工事による影響**—プロジェクトの工事に関する懸念は、以下の問題に関連するとして確認されました。
 - **交通**— 道路と交差点に一時的迂回や通行止めが発生するかもしれません。高速 101 を含む高速システムに影響が出る可能性があります。
 - **騒音**— 騒音は適切な騒音標準を超え、聴覚に敏感な方々へ影響するかもしれません。
 - **大気質**— プロジェクトの工事が大気質に影響し、空気に過敏な近隣住民に健康への影響があるかもしれません。
 - **水質**— プロジェクトの工事が雨水を流出させることになり、貯水減少という影響があるかもしれません。
 - **危険物質**— 工事中、汚染土壌あるいはその他の危険物質に汚染された媒体に遭遇す

ES.16 意思決定機関によって解決される問題

CEQA ガイドラインのセクション 15123(b)(3)は、代替案の選択や重大な影響を緩和する方法も含め、議論になっている問題の解決を求めています。メトロの役員会は、土地利用、交通運輸、美観、大気質、騒音、生物学的資源、水文学と水質、地質学と土壌、危険物質、公益事業システムとエネルギー保存、文化的資産、公共サービスに関連する重大な影響が、有意水準を下回

るよう完全に緩和されているかどうかを判断します。さらに、役員会は、最優先の懸念を交通、大気質、騒音、文化的資産に関連する重大かつ避けられない影響に適用すべきかどうかを決定します。役員会はまた、いかなるプロジェクトの代替案でも、主なプロジェクトの目的を達成しつつ重大な影響をかなり減らすことができるのかどうか、また代替案の一つを承認するかどうかも決定します。