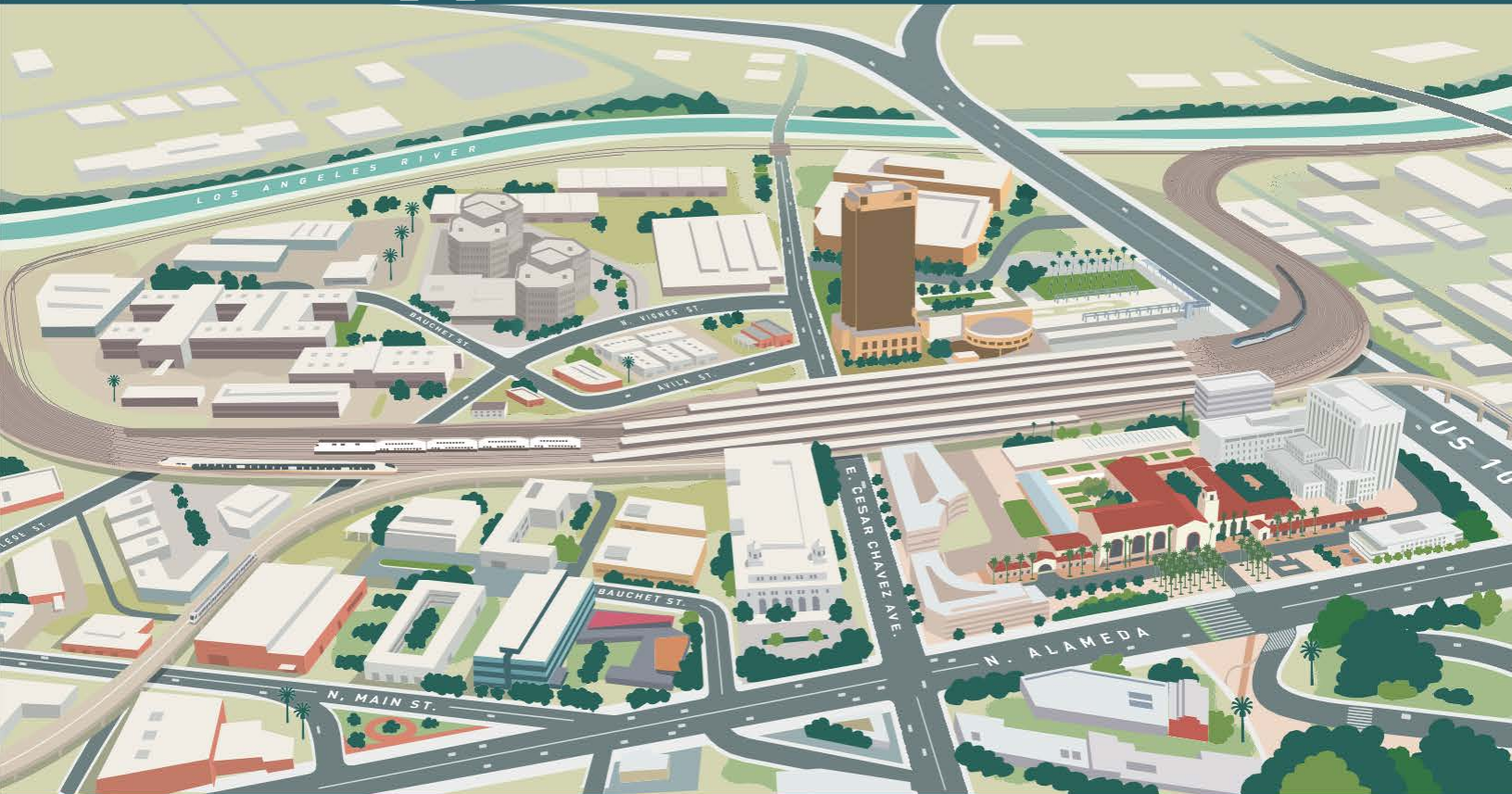


로스앤젤레스카운티
메트로폴리탄 교통국

Link Union Station

환경영향 보고서 최종본
프로젝트 요약
2019년 6월



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.

메트로는 영어가 불편한 사람들을 위하여 자료를 다른 언어로 번역했습니다. 때로는 번역이 의도한 의미를 전달하지 못할 때가 있습니다. 따라서, 메트로는 번역된 텍스트의 정확성을 보장 할 수 없습니다. 의심이 갈 때 영어 버전의 환경영향 보고서 최종본이 항상 우선합니다.

ES.0 프로젝트 요약

ES.1 서론

로스앤젤레스 카운티 메트로폴리탄 교통국(메트로)로스앤젤레스 유니언 역(LAUS)을 "스터브 엔드 트랙 스테이션 (stub-end tracks station)"에서 역의 효율성을 높이고 미래의 성장 및 지역 운송 수요를 충족시킬 수 있는 새 대합실을 갖춘 "런스루 트랙 역"으로 바꾸는 링크 유니언 역(Link US 또는 프로젝트)을 제안 중에 있습니다.

이 환경 영향 보고서(EIR)는 캘리포니아 자원 관리국과 주지사 기획 및 연구실(OPR)이 공표한 캘리포니아 환경 품질 관리법 (CEQA) 공공자원법 (PRC) 섹션 21000 이하, CEQA 지침(섹션 15000 이하)을 준수하여 준비되었습니다. 이 환경 문서의 목적은 제안된 프로젝트와 관련된 잠재적인 환경 영향을 공개하는 것입니다.

ES.2 프로젝트 위치 및 연구 지역

LAUS 는 캘리포니아 로스앤젤레스시 800 Alameda Street 에 위치하고 있습니다. LAUS 는 남쪽으로는 US-101, 서쪽으로는 Alameda Street, 북쪽으로는 Cesar Chavez Avenue, 동쪽으로는 Vignes Street 와 접하고 있습니다. 그림 ES-1

그림 ES-2 는 프로젝트 구현으로부터 직접적, 간접적, 누적적 영향과 관련된 환경 연구의 범위를 포함하는 프로젝트 연구 영역을 묘사하고 있다.그림 ES-2 프로젝트 연구 영역에는 3 개의 주요 구간들을 포함합니다 (구간 1: 통로 구간, 구간 2: 대합실 구간, 구간 3: 런스루 구간). 각 구간 내의 기존 조건들은 아래에서 북쪽에서 남쪽으로 요약됩니다.

- **구간 1: 통로 구간** - 이 구간은 LAUS 통로로 알려진 이 구간은 북쪽 Man Street 에서 남쪽 Cesar Chavez Avenue 까지 승강장의 북쪽 지역을 포함합니다. 통로 구간에서, 모든 도착 및 출발 열차는 선로가 4 개의 리드선으로 줄어드는 Vignes Street Bridge 근처의 한 위치를 제외하고는 조차장 안쪽으로 그리고 바깥쪽으로 5 개의 리드선을 횡단합니다. 현재 다수의

프로젝트 요약

턴아웃 및 이중 슬립 스위치로 구성된 특수 트랙 작업은 열차를 적절히 지정된 터미널 승강장 트랙 안으로 그리고 바깥으로 열차를 유도하기 위해 통로에서 사용되고 있습니다.

- **구간 2: 대합실 구간** - 이 구간은 Cesar Chavez Avenue 와 US-101 사이에 있으며 LAUS, 조차장, 가든 트랙스 (전용 열차가 현재 저장되어있는 스타브 엔드 트랙, 승강장의 바로 북쪽과 기존 골드 라인 항공 안내로와 인접한), East Portal 건물, 지상 주차 구역과 접근 도로가 있는 수하물 처리 건물, 발권/ 대기실 및 조차장 아래 램프와 계단이 연결된 보행자 전용 통로가 있습니다.
- **구간 3: 런스루 구간** - 이 구간은 LAUS 의 남쪽에 있으며 Alameda Street 에서 로스앤젤레스 강 서쪽 쪽으로 동/서 방향으로 그리고 Keller Yard 에서 Control Point (CP) Olympic 까지 북/남 방향으로 뻗어 있습니다. 이 구간은 US-101, Commercial Street / Ducommun Street 통로, 메트로 레드 및 퍼플 라인 유지 보수 야드(Division 20 조차장), BNSF 웨스트 बैं크 야드, 켈러 야드, 로스앤젤레스 강 서쪽 쪽의 주선로를 포함하고, 켈러 야드에서 컨트롤 포인트 올림픽, 주선로를 앰트랙 로스앤젤레스 유지보수 시설과 연결하는 "암 트랙 리드선"을 포함합니다. 런스루 구간 안에 업체들은 주로 산업 및 제조와 관련됩니다.

프로젝트 연구 지역은 주요 고속도로부터 시내 도로에 이르는 고밀도 도로망을 갖추고 있습니다. 프로젝트 연구 지역 내 도로들은 El Monte Busway, US-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, Center Street 을 포함합니다.

ES.3 LAUS 의 현재 조건

LAUS 는 1939 년 서비스를 개시하였으며, 메트로 레일시스템(적색, 보라색, 금색 노선에 해당), 메트로링크 통근열차, 앰트랙 시외 및 장거리열차, 메트로 버스 및 시내버스시스템과 직접 연계되어 있는 남부 캘리포니아 지역교통망의 중심허브입니다.

현재의 LAUS 는 미래 철도 운송수요를 감당할 수 있는 적절한 운영 및 여객수용 능력을 갖추지 못하였습니다. LAUS 의 조차장 운영 및 승객통행은 현재 부자연스럽고 혼잡하며, 수용한계에 근접하고 있습니다. 보행자 통로와 플랫폼의 현재 배치에서 기인한 중앙홀의 수용능력 제약과 함께 리미티드 쓰로트 트랙과 스타브 엔드 트랙 기능의 조합은 (고속철도[HSR]시스템 계획에 의한

프로젝트 요약

설비를 포함한) 철도 및 환승서비스에서 예상되는 증가와 이에 상응한 승객을 감당해야 하는 메트로의 기능을 현재의 설비범위 이내로 제한하고 있습니다.

ES.4 EIR 초안 프로젝트

EIR 초안은 아래의 주요 요소로 구성된 프로젝트를 제안하였으며, 그림 ES-3.에 묘사되어 있습니다.

- 하나의 신규 리드선(총 6개 리드선선)과 공유되는 트랙 정렬 및 LAUS 북측 통로 재건축
- 상승된 조차장 및 확장된 신규 통로를 갖춘 신설 2층 대합실
- 10개에 달하는 런 스루 트랙(하나의 루프 트랙 포함)

Commercial Street 정비, Vignes Street 에서 Commercial Street 폐쇄, Center Street 낮추기를 포함한 US-101 남측 지역도로 정비에 포함된 기타 프로젝트 요소들

ES.5 최종 EIR 프로젝트

EIR 초안의 공개검토에 따른 제안 프로젝트의 수정

EIR 초안은 CEQA 가이드라인 섹션 15105에 따라 2019년 1월 17일부터 2019년 3월 4일까지 45일의 공람기간을 제공하였습니다. 상호정보교환이 가능한 런 스루 서비스의 구현을 위한 최근의 프로젝트 자금제공 파트너와의 협업활동 결과에 더하여 이층 승객 통로 상승 부분의 다양한 측면에 관한 상당수 의견에 근거하여, 메트로는 최종 EIR 에서 아래와 같이 제안 프로젝트를 수정하였습니다. 는 제안 프로젝트에 대한 수정사항을 묘사하고 있습니다.

- **이층 승객 통로 제외** – 최종 EIR 프로젝트는 환승시설을 포함하기 위한 초안 EIR 의 확장된 통로를 수정하여 이층 승객통로의 상승구역을 제거하였습니다. 최종 EIR 은 2040 년의 LAUS 예상 이용자 수를 충족하기에 충분한 보행자 공간을 제공하고 안전한 대피를 위한 현행 건축규정과 전미 방화협회(NFPA) 130° 요구사항에 부합하는 안전사항을 확보하면서도 대기지역, 휴게실, 판매지역, 기타 승객 편의시설을 위한 추가적인 공간 확보를 포함하기 위하여 초안 EIR 의 확장된 통로는 최종 EIR 에서는 약 120 피트 내지 140 피트 정도로 수정될 것이다.

프로젝트 요약

- 루프 트랙의 제외** - 프로젝트 자금 제공 파트너 및 철도운영자와의 진행중인 협업에 근거하여 루프 트랙은 프로젝트에서 제외되었습니다. 전반적인 프로젝트 충격을 감소시키고 로스엔젤레스강 서쪽 제방을 경유하는 주선을 운행할 지역/도시간열차와 장래의 HSR의 상호연계를 향상시키기 위하여 최종 EIR은 수정된 Commercial Street 북측 런스루 트랙 정렬을 포함시켰습니다. 루프 트랙의 제거와 더불어 LAUS 남측 런스루 트랙 정렬은 약 120 내지 150 피트 정도 북쪽으로 이동할 것이며, 그에 따라 US - 101 남측의 연결 런스루트랙 인프라구조 및 민간개발에 대한 수정이 이루어졌습니다. 루프트랙의 제거로 6 개 이하의 재산매입과 Commercial Street, lower Center Street, US - 101 남쪽의 close Vignes Street 정비 필요성을 회피할 수 있게 되었습니다.
- LAUS 자산 상의 연결도로 건설 제외** - LAUS 캠퍼스 남쪽 구역에 위치하는 연결도로 (First 5 L A Headquarters, LA Petite Academy, Metropolitan Water District of Southern California[MWD]빌딩에 차량연결통로를 제공하는) 사용의 반대를 표명하는 의견에 근거하여 해당 연결도로는 최종 EIR에서 제외되었습니다.
- Staging/Assembly Area 건설 제외** - 초안 EIR에서 제시되었던 2 개의 laydown/staging area 는 LA 카운티 및 시가 기존에 건설된 staging area 가 소재하는 두 구획(예를 들어 City of Los Angeles Department of Transportation [LADOT] Bus Maintenanc 와 Los Angeles County Mental Health Treatment Center)dp 서 이미 건설중인 다른 프로젝트로 인하여 chlwhd 밖에서는 제외되었습니다. 최종 EIR 프로젝트가 Commercial Street 남쪽의 자산에 대한 직접적인 물리적 영향을 회피함에 따라, 수정된 런스루트랙 정렬에 근거하여 Garey Street 와 Center Street 사이의 Commercial Stree 남쪽에 소재하는 두 개의 추가적인 staging area 역시 제외되었습니다.

최종 EIR 프로젝트는 프로젝트에 대한 변경이 EIR 초안 내에서 적절히 분석되었으며, EIR 을 재시행을 필요가 없다는 점을 나타내기 위하여 모든 CEQA 쟁점분야에 걸쳐 분석되었습니다. 최종 EIR 표 2-2, 최종 EIR 섹션 10.0 및 부록 P 에 제시된 환경평가에 근거하여 최종 EIR 프로젝트는 중요한 새로운 영향이나 EIR 초안에 비하여 상당히 증대한 영향을 포함하지 않고 있다고 판명되었습니다.

표 ES-1 은 EIR 초안과 최종 EIR 간의 CEQA 중요결정사항에 대한 요약 비교표입니다.

프로젝트 요약

Table ES-1. EIR 초안과 최종 EIR의 CEQA 중요 결정사항 비교 (완화 이후)

환경문제 분야	EIR 초안 프로젝트		최종 EIR 프로젝트	
	건설	운영	건설	운영
토지사용계획	미약	미약	유사	유사*
교통	미약	중대하고 불가피	유사*	회피유사
미관	미약	미약	유사	유사*
대기질 및 세계 기후변화	중대하고 불가피	미약	유사	유사
소음 및 진동	중대하고 불가피	미약	유사*	유사*
생물자원	미약	미약	유사*	유사
수문 및 수질	미약	미약	유사*	유사*
지질 및 토양	미약	미약	유사	유사
위험요소 및 위험물질	미약	미약	유사*	유사
설비/서비스 시스템 및 에너지 절약	미약	미약	유사*	유사*
문화자원	중대하고 불가피	영향 없음	유사*	유사*
공공서비스	미약	미약	유사*	유사*

주:

회피 = EIR 초안프로젝트와 비교시 영향을 회피

유사 = 최종 EIR 프로젝트의 영향이 EIR 초안프로젝트의 영향과 유사

*CEQA의 중요 결정사항은 동일하게 유지되었으나 영향의 규모는 감소하였음

프로젝트 요약

ES.3ES.6 최종 EIR 프로젝트 개요

제안된 최종 EIR 프로젝트 구성 요소들은 아래에서 북쪽에서 남쪽으로 요약되고 그림 ES-4에 묘사되었습니다.

- 통로 및 상승된 조차장** - 제안된 최종 EIR 프로젝트는 조차장으로 이어지는 선로의 높이를 높이기 위해 프로젝트 연구 영역(통로 구역)의 구역 1 안에 지하 및 구조적 개선을 포함합니다. 제안된 최종 EIR 프로젝트는 지역/시의 철도 서비스 제공 업체들(메트로링크/엠트랙)의 운영을 용이하게 하고 공유된 선로 배선 안에 계획된 고속철도(HSR) 시스템을 수용하기 위해 총 6개의 리드선을 위한 통로 구간에 리드선을 하나 새로 추가합니다. 지역/시의 및 HSR 열차는 통로 구간 안에 두 개의 서쪽 리드선들을 공유하게 됩니다. 조차장은 약 15 피트 높아집니다. ~~개별적 카노피가있는~~ 새로운 승객 승강장은 승강장 기반 시설과 관련 수직 순환 요소들(VCE) (계단, 에스컬레이터 및 엘리베이터)이 나중에 계획된 고속철도를 수용하기 위하여 수정될 것이라는 가정하에 상승된 조차장에 건설될 것입니다. Gold Line에 배정되는 1번 플랫폼은 연장되고 승객들의 동/서 통행을 개선하기 위하여 높이를 높일 것입니다. Vignes Street과 Cesar Chavez Avenue의 통로에 있는 기존 철도 교량들도 재건설 될 것입니다. Control Point Chavez의 북쪽으로, 제안된 최종 EIR 프로젝트는 또한 향후 로스앤젤레스시가 무소음 구역을 시행할 것을 대비하여 로스앤젤레스 강 서쪽 쪽 Main Street 건널목에 안전 개선을 할 것입니다 (분리대, 리스트리핑, 신호, 보행자 및 차량 게이트 시스템).
- 새롭게 개선된 확장통로** ~~새로 확장된 통로를 갖춘 지상 대합실~~ - 제안된 최종 EIR 프로젝트는 프로젝트 연구 영역의 2번 구간에(대합실 구간) 새로 확장된 통로가 있는 지상 대합실을 ~~현존하는 보행자통로를~~ 140 피트 너비로 확장하는 것을 포함합니다. 이는 안전한 대피를 위한 현행 건축규정과 NFPA 130 요사항을 제공하면서도 승객 편의시설을 강화하고 승객 수요의 상당한 증가를 충족하기 위한 것입니다. 새롭게 변경된 확장통로와 이에 연결된 대합실 구역 개선은 조차장 아래의 승객통행을 향상시키고 부속 지원기능(후선업무, 수화물 취급, 환승승객을 위한 상점들, 사무실/상업 용도 등)을 위한 공간을 제공하는 동시에 상승된 조차장의 동쪽과 서쪽의 새로운 광장(동측 및 서측 광장)은 야외 및 커뮤니티 지향공간을 위한 기회를 창출할 것입니다. ~~신규 확장된 통로가 있는 지상 대합실에는 승객~~

프로젝트 요약

순환, 대기실, 부속 지원 기능(보조 사용, 수하물 처리 등), 승객들을 위한 상점들, 사무실/상업용 전용 공간, 열린 공간과 테라스를 포함합니다. 새 대합실은 LAUS에서 야외, 커뮤니티 지향 공간을 위한 기회를 창출하고 미국 장애인법에 의한 접근성을 높여 줄 것입니다. 지상 대합실의 상승된 부분은 기존 높이에서 약 90 피트 위에 설치되고 동쪽으로 새 플라자들 그리고 상승된 조차장의 서쪽에 위치될 것입니다(동쪽과 서쪽 플라자) 새로운 확장 된 통로는 조차장 아래에 위치하여 승객의 여행 경로 편의성 및 옵션을 추가로 제공합니다. 앰트랙 발권 및 수하물 체크인 서비스는 강화될 것이며 LAUS의 동쪽 및 서쪽 끝 두 곳에서 이루어지며, 새로운 수하물 컨베이어벨트는 조차장 지하의 중앙 위치에 설치될 것입니다. 새로 확장된 통로 내에 회전식 컨베이어가 새로 설치됩니다. 지상 대합실은 케노피가 웨스트 플라자 위로 높이 최고 70 피트에 달하는 카노피가 위에 최고 높이 70 피트로 설치될 것입니다. 설치되고, 개별 카노피들은 각 승강장 위로 25 피트까지 확장됩니다. 각 플랫폼 위에 최고 25 피트에 달하는 개별케노피 또는 조차장 위에 최고 75 피트의 그랜드 케노피도 설치될 것입니다. 플랫폼 기능강화와 신규 또는 수정된 케노피 및 4번 플랫폼의 설비들 또한 잠정 조건부로 시행될 것이다. 새롭게 변경된 확장 통로와 관련 대합실 개선은 프로젝트 기본 목표에 부합하는 강화된 안전요소, 장애인 접근성, 승객 편의성 등 기능적으로 최신일 것이다.

- 새 수직 순환 요소들도 또한 LAUS 전역의 승객 움직임을 개선하고 한편 ADA 와 미국화재방지협회(NFPA)의 승강장 출구 규정 사항을 충족하기 위해 대합실 전체에 설치될 것입니다.
- 런스루 트랙 - 제안된 최종 EIR 프로젝트는 프로젝트 연구 지역의 구간 3(런스루 세그먼트) 안 LAUS 남쪽에 최대 10 개의 새로운 런스루 트랙(새로운 루프 트랙 포함 제외)을 포함합니다. 복수의 철도서비스제공자들을 위한 상호 시설이용을 향상시키기 위하여, LAUS에서 앰트랙 리드선이 위치한 지점으로 연결되는 런스루트랙 인프라가 지역/도시간 철도 및 고속열차를 지원하는 “공용” 기간설비 위에 건설될 것입니다. 런스루π 트랙과 철로제방은 임시 또는 완공조건의 지역/도시간 철도 경유열차는 물론 고속열차 완공 조건의 장래 고속열차를 지원하기에 충분한 폭으로 건설될 것입니다.

이 런스루 트랙은 LAUS에서 로스앤젤레스 강 서쪽 측 주요 노선들까지 지역/시외 열차들과 고속전철의 연결을 용이하게 해줄 것입니다. Vignes Street에서 Center Street까지 US 101 및 US-

프로젝트 요약

101의 남쪽 제방에 이르는 "일반적인" 고가교/데크는 지역/시외 철도 운행과 향후 계획된 고속전철 시스템을 위한 런스루 서비스를 지원할 수 있도록 충분히 넓게 설계 될 것입니다.

제안된 최종 EIR 프로젝트는 또한 US-101 및 지역 도로들(잠재적인 도로 폐쇄 및 기하학적 변형 포함)에 대한 수정을 요구합니다;. 철도 신호, 열차조정 장치(PTC), 통신 관련 개선; 골드 라인 경철도 승강장과 트랙들 수정; 로스앤젤레스 강의 서쪽 쪽에 메인 라인 트랙에 수정; 켈러 야드 및 BNSF 웨스트뱅크 야드(First Street Yard)에 수정; 앰트랙 리드선 수정; 철도 통행권(ROW)에 새로운 접근; 새 유틸리티; 유틸리티 재배치, 대체 및 폐기; 새로운 배수 시설/수질 개선.

자금제공합의에 근거하여 이 프로젝트는 다음 두 주요단계로 제안되었습니다.

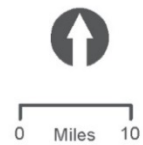
- 단계 A - 초기활동실행/주로 LAUS 남쪽의 지역/도시간 런스루 선과 관련된 임시 기능향상, 필요한 신호체계 조정, 도로 개선 및 신규 런스루 서비스를 실행할 자산 취득 등 이 이루어져야 한다(단계 A : 2026)
- 단계 B - 신규 리드선, 상승된 조자창, 새로운 변경 확장통로가 완공조건부로 이루어져야 한다.

예정된 HSR 시스템은 이르면 2033년에 완공될 수 있으므로 이 시나리오는 HSR 완공조건부임을 명시합니다.

그림 ES-1. 프로젝트 위치 및 주변



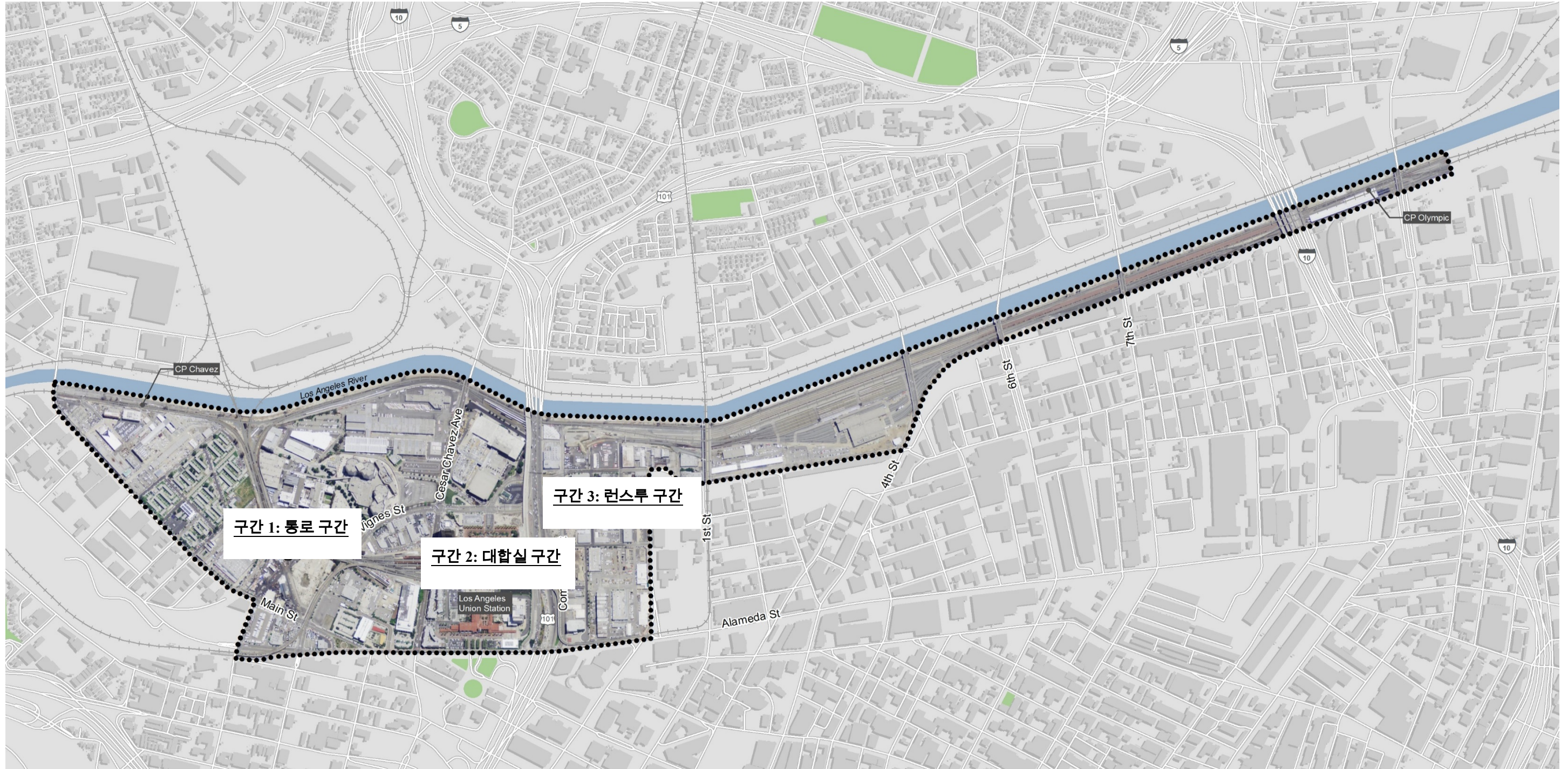
범례
 ● 프로젝트



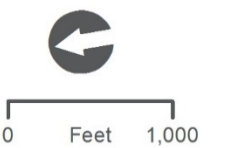
ABURVALL4202016 G:\GIS_PRODUCTION\PROJECTS\LAMETROTRANS_011829\SCRIP_232099\MAP_D0CSIMX\DIR\REGIONAL.MXD

(이 페이지는 의도적으로 비워 둔 공간임)

그림 ES-2. 프로젝트 연구 지역

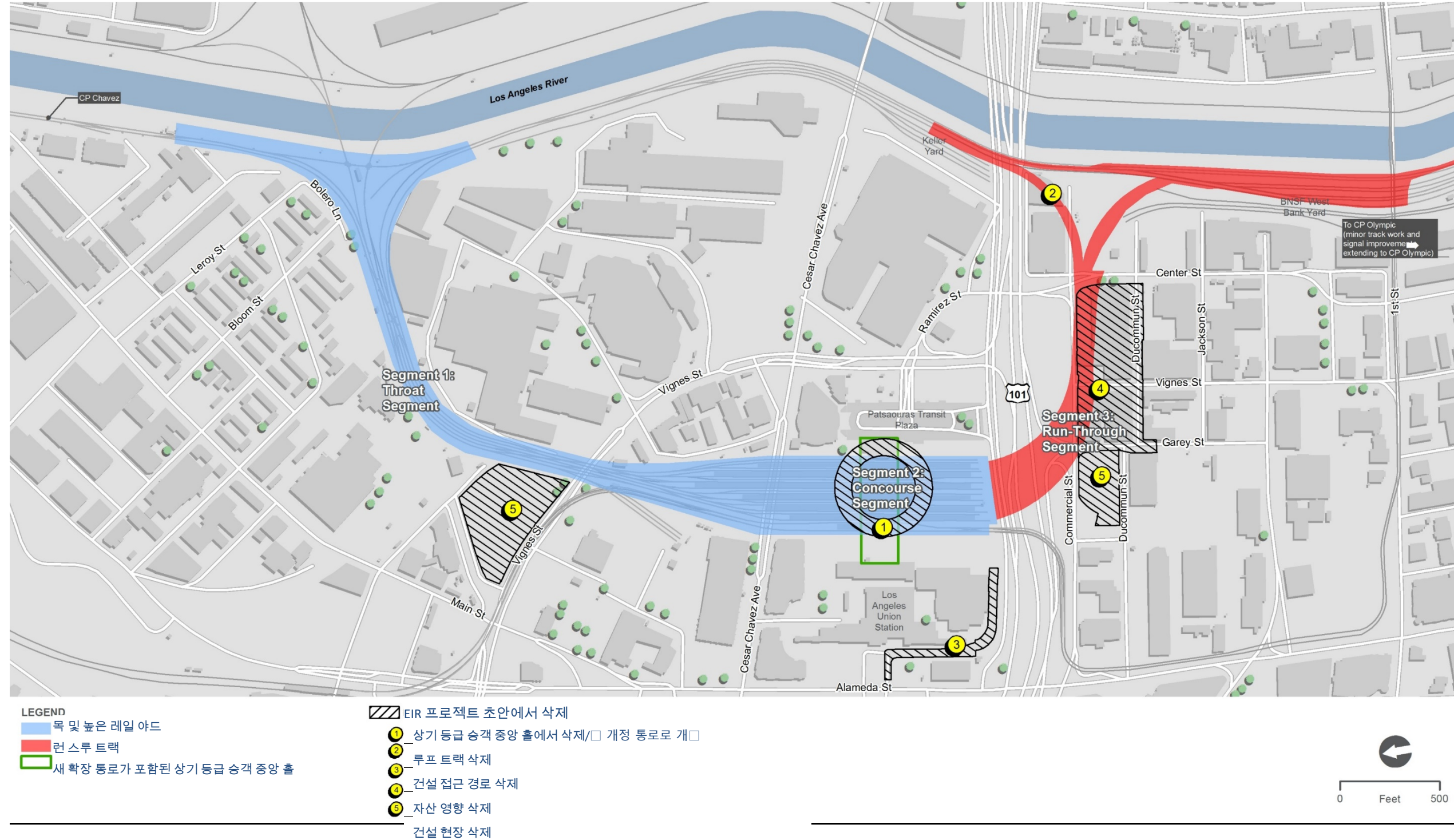


범례
프로젝트 영역

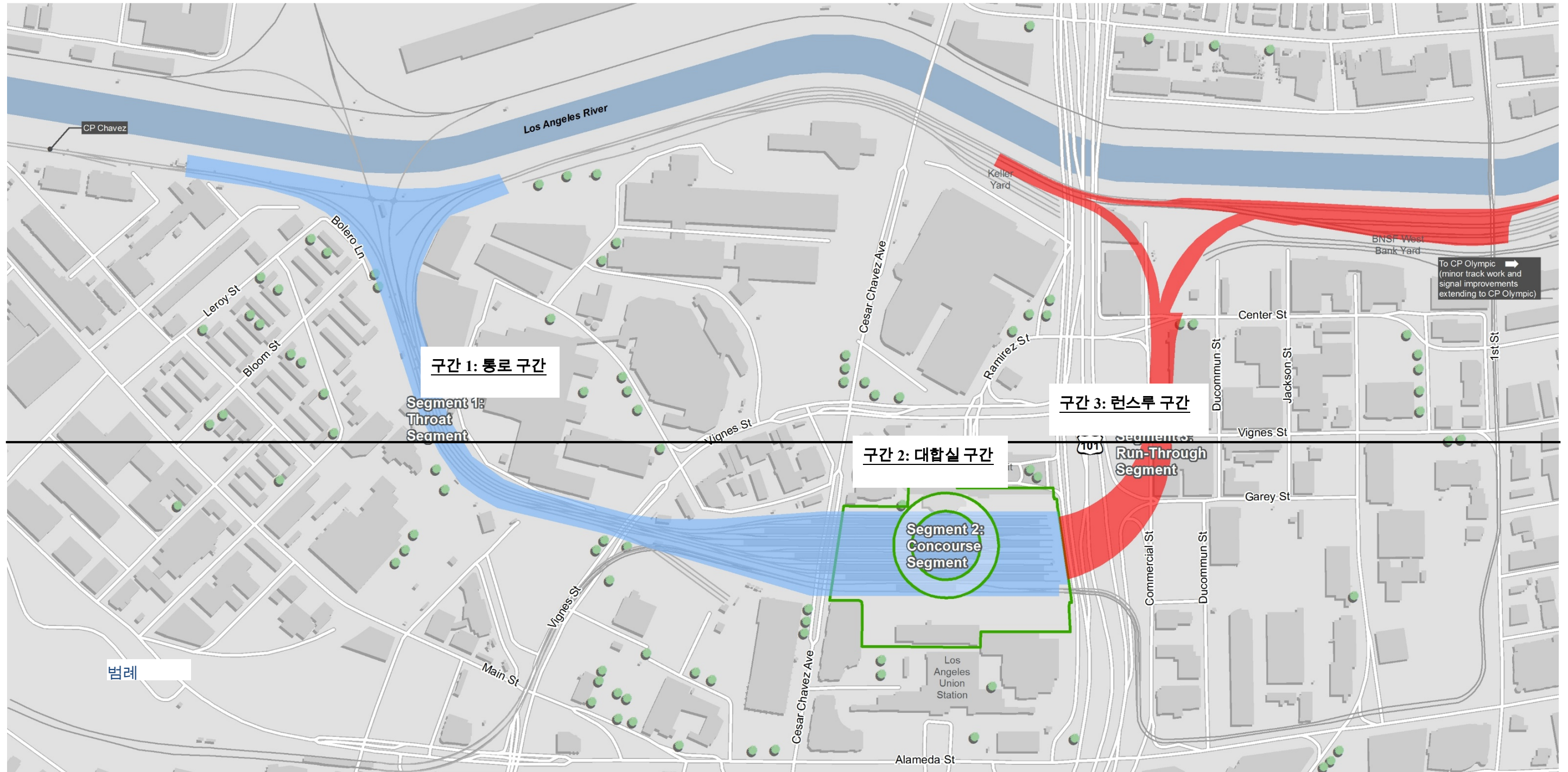


(이 페이지는 의도적으로 비워 둔 공간임)

그림 ES-3. 주요 프로젝트 구성요소



프로젝트 요약



LEGEND
█ Throat and Elevated Rail Yard
█ Run-Through Tracks
█ Above-Grade Passenger Concourse with New Expanded Passageway



그림 ES-4. 주요 최종 EIR 프로젝트 요소



범례
 ■ 목 및 높은 레일야드
 ■ 런스루 트랙
 ■ 새 개정 확장 통로
 ■ Cell Yard
 ■ Cell Passageway



(이 페이지는 의도적으로 비워 둔 공간임)

ES.4ES.7 프로젝트 목표개관

메트로는 제안된 프로젝트를 구현하기 위해 다음과 같은 목표를 설정했습니다.

- California State Rail Plan (Caltrans 2018) 및 Southern California Optimized Rail Expansion (SCORE) 프로그램과 일관된 런스루 서비스를 제공하여 스타브-엔드 운영으로 인한 열차 이동 제한을 줄인다
- 강화된 안전 요소, 장애인 접근성 및 승객 편의 시설을 갖춘 기능이 현대화된 LAUS 에 확장된 대합실을 제공한다
- 2008년에 통과된 캘리포니아 법안 1A (고속전철 법)와 일치하는 계획된 고속전철 시스템을 수용하는 데 필요한 LAUS 의 트랙 및 승강장 인프라를 설계한다
- 철도/운송 서비스를 유지하고 가능한 최대 범위까지 건설 중 통근자의 혼란을 최소화 한다
- 가능한 최대로 민감한 환경 자원(역사적 자원을 포함)에 미치는 영향을 피하고 최소화 한다
- 지역 온실 가스 배출량과 자동차 주행 거리 감소에 기여한다

ES.5ES.8 예상되는 기관 참여

다음 기관들은 프로젝트 개발 및 건설 중에 참여할 것으로 예상됩니다:

- 연방 철도청 (FRA)
- 캘리포니아 고속전철청 (CHSRA)
- 남가주 지역철도청 (SCRRA)
- 캘리포니아 교통국 (Caltrans)
- 연방 교통 관리국 (FTA)
- 로스앤젤레스시
- 주 역사적 보존 담당국 (SHPO)
- 로스앤젤레스 카운티사
- 로스앤젤레스-샌디에고-산 루이스 오비스포 (LOSSAN) 철도청
- 앰트랙

프로젝트 요약

- 캘리포니아 환경 보호국 (Cal/EPA)
- 캘리포니아 직업 안전 및 건강 부서 (Cal/OSHA)
- 아메리카 인디언 유산위원회 (NAHC)
- 캘리포니아 공공 유틸리티 위원회 (CPUC)
- 캘리포니아 독성 물질 관리국 (DTSC)
- 지역 수질 관리위원회 (RWQCB), 지역 4
- 남부 캘리포니아 정부 연합 (SCAG)
- 사우스 코스트 대기 품질 관리 지구 (SCAQMD)

ES.6ES.9 캘리포니아 환경관리법(CEQA) 책임과 신탁 기관들

이 환경영향 보고서에 적힌 정보는 캘리포니아 환경관리법에 따라 책임을 맡은 프로젝트와 관련된 다른 기관들(다음을 포함하되 이에 국한되지 않음)이 사용할 수 있습니다:

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRA
- 로스앤젤레스시

캘리포니아 어류 야생보호국은 CEQA 지침의 신탁기관(CEQA 지침의 15386 [a])이며, 건설 프로젝트가 주정부의 희귀하고 멸종 위기에 처한 천연 식물, 야생 생물 구역 및 생태 보호 구역의 어류 및 야생 동물과 관련되는 경우 반드시 신고해야 합니다.

ES.7ES.10 예상 허가, 임의 조치 및 기관 승인

CEQA 지침은 환경영향 보고서에서 프로젝트에 대한 규제 승인이 요구되는지 확인하도록 요구합니다. 여기에는 프로젝트 승인 권한을 갖고 있는 주무 관청 이외의 책임 기관들 명단이 포함됩니다. 다음 기관들은 최소한 프로젝트 관련자 재량 조치 및 허용 프로세스에 대해 본 환경영향 보고서를 사용할 것으로 기대됩니다:

프로젝트 요약

- **메트로** - 메트로는 조사 결과를 채택하고, 완화 감독을 하고, 프로그램 보고를 하고, 환경영향 보고서 인증과 함께 우선 고려 사항 보고서를 채택할 책임이 있습니다. 또한, 메트로는 프로젝트 소유자로서 프로젝트 건설을 관리할 책임도 있습니다.
- **캘트랜스** - 캘트랜스는 Caltrans ROW 내에서 제안된 인프라에 대한 침해 허가를 발급합니다.
- **로스앤젤레스시** - 로스앤젤레스시는 모빌리티 플랜 2035 (로스앤젤레스시 2015) 안에서 도로를 재분류하는데 요구되는 프로젝트 관련 도로 개조 또는 도로 폐쇄에 필요한 일반 계획 수정안을 처리할 책임이 있습니다. 로스앤젤레스시는 또한 시공자에게 건설 중 야간 소음 제한에 대한 승인을 받거나 또는 예외사항을 요구할 수도 있습니다. 민간/공공 공사 개선 또는 교통 신호 타이밍 수정에 대한 승인도 필요할 수 있습니다.
- **CHSRA** - CHSRA 는 프로젝트 한도 내내 계획된 고속전철 시스템을 구현할 책임이 있습니다. Link US 환경영향 보고서는 계획된 고속전철 시스템과 제안된 인프라를 수용하며 버뱅크에서 로스앤젤레스까지 그리고 로스앤젤레스에서 애너하임까지 프로젝트 섹션을 위해 준비된 환경 문서에 기존 조건으로 반영될 것으로 예상됩니다.

다양한 프로젝트 관련 인프라 개선을 구현하기 위해 메트로와 다양한 공공 및 민간 단체간에 협력적인 제 3 자 계약이 수립됩니다.

ES.8ES.11영향 및 완화 조치 요약

표 ES-42 은 제안된 최종 EIR 프로젝트와 관련된 환경 완화, 완화 조치, 완화 후 유의성 수준을 요약합니다. 이 주제들에 대한 상세한 분석은 이 환경영향 보고서의 ~~섹션 3.2에서~~ ~~섹션 3.13에~~ ~~vy 2-2, tprtus 10.0, 그리고 부록 P 에~~ 나와 있습니다. 환경영향 요약 및 제안된 완화 조치를 포함한 표의 전체 번역은 213-922-2524 로 전화하십시오.

ES.9ES.12중요하고 불가피한 환경 영향

CEQA 지침서 섹션 15216.2 (b)는 프로젝트가 실행될 때 피할 수 없는 심각한 환경 영향에 대한 논의를 환경영향 보고서에 포함할 것을 요구하고 있습니다. 이 최종 EIR 환경영향 보고서의 vy 2-2dhk tprtus 10.0 섹션 3.2-3.13은 프로젝트와 관련된 모든 중요한 환경 영향에 대한 상세한 분석을 제공합니다. 이러한 중대한 영향을 피하거나 줄일 수 있는 실현 가능한 완화 조치를 확인합니다;

프로젝트 요약

그리고, 이러한 완화 조치가 이러한 영향을 중요한 수준 이하로 감소시킬 것인지 여부에 대한 결정을 제시합니다. 이 환경영향 보고서의 섹션 4.0 누적 영향은 누적 분석에서 고려된 프로젝트 및 관련 프로젝트의 복합적 영향으로 인한 누적적 영향을 식별합니다. 이 섹션들 중 어느 하나의 특정 영향이 중요한 수준 미만으로 완전히 감소 될 수 없는 경우, 이는 중대하며 피할 수 없는 영향으로 간주됩니다.

제안된 최종 EIR 프로젝트의 구현은 교통, 대기질, 소음 및 문화 자원과 같은 영역에서 중대하고 불가피한 영향을 초래할 것입니다. 다음과 같은 영향들은 완화 조치 실행 후에도 중요하고 피할 수 없는 것들입니다.

건설(단기)

- 대기질 (공사 중 배기가스는 SCAQMD의 일일 기준 오염 물질 및 국부적인 유의 수준을 초과함)
- 소음 (공사 중 주간 및 야간 소음 수준은 William Mead Homes 및 Mozaic Apartments에서 임계 값을 초과함)

운영(장기)

- ~~교통 (한 교차로에서 지연 증가 [교차로 # 2: Garey Street 및 Commercial Street]는 2031년과 2040년에 프로젝트 조건이 LA시 교통부 [LADOT] 지침을 초과할 것입니다)~~
- 문화 자원 (아래 역사적 자원의 중요성에 상당한 불리한 변화: LAUS 및 Vignes Street Undercrossing 및 Friedman Bag Company - 섬유 부문 건물)

메트로 이사회가 중요하고 피할 수 없는 영향을 미치는 프로젝트를 승인 한 경우, 메트로는 CEQA의 요구에 따라 우선 고려 사항에 대한 보고서를 준비해야 합니다.

ES.10 ES.13 프로젝트 대안

CEQA 지침 섹션 15126.6 (a)는 환경영향 보고서는 "프로젝트의 기본 목표를 달성 할 수 있는 프로젝트 또는 프로젝트의 위치에 대한 합리적인 대안을 기술하지만, 프로젝트의 중대한 영향을

프로젝트 요약

줄이고 대안의 비교 우위를 평가할 것"을 요구하고 있습니다. 이 환경영향 보고서에서 평가된 대안에 대한 요약은 아래와 같습니다:

- 프로젝트 안 함/건설 안 함** - 프로젝트 안 함/건설 안 함 대안은 프로젝트가 구현되지 않을 것이라고 가정합니다. LAUS는 스텐브-엔드 트랙 스테이션에서 런스루 트랙 스테이션으로 바뀌지 않을 것이며, 폭 28 피트 보행자 통로는 LAUS의 승객들을 위해 동쪽에서 서쪽의 기본 연결로 계속 사용될 것입니다. 현재 스텐브-엔드 구성의 제약으로 인해 LAUS를 통한 열차 이동은 기존 조건과 유사하다고 가정합니다. LAUS의 운영 용량은 더 광범위한 철도 시스템의 요구를 충족 시키도록 향상되지 않기 때문에 LAUS에서 예상되는 운송 수요를 수용할 수 있는 메트로의 역량을 더욱 제약하게 됩니다.
- 건설 대안** - 제안된 프로젝트와 건설 대안 간의 주요 차이점은 LAUS의 북쪽 리드선과 새 대합실과 관련이 있습니다. 건설 대안은 기존의 철도 ROW 외부에서 발생하는 2개의 새로운 리드선을 가진 통로의 재건설을 포함하여 총 7개의 리드선으로 전용 선로 배선을 용이하게 합니다. Bolero Lane과 Leroy Street의 재구성이 필요할 것입니다. 건설 대안은 평면 대합실을 포함합니다. 다른 모든 인프라 요소들은 제안된 프로젝트와 유사합니다.
- 감소된 역사적 영향 대안** - 감소된 역사적 영향 대안의 목적은 역사적 자원, 고고학 자원 및 고생물 학적 자원에 대한 중대한 영향을 피하거나 상당히 줄이는 것이다. 감소된 역사적인 영향 대안은 기존의 보행자 통로의 보존, 기존의 역사적인 나비 모양 캐노피 구조물의 재사용, Cesar Chavez Avenue 및 Vignes Street Undercrossings의 보존을 포함하고 North Main Street 다리를 개조하지 않는 것입니다.

제안된 프로젝트의 대안들에 대한 자세한 논의는 본 환경영향 보고서 섹션 5.0 대안에 나와 있습니다.

프로젝트 요약**ES.11ES.14 CEQA 환경적으로 우수한 대안**

프로젝트 안 함/건설 안 함 대안은 프로젝트에서 확인된 공사 및 운영 영향을 피할 수 있습니다. 그러나, 프로젝트 안 함/건설 안 함 대안은 프로젝트 목표를 충족시키지 못합니다. 또한 CEQA 지침 섹션 15126.6(e)는 만약 환경적으로 우수한 대안이 "프로젝트 안 함"이라면 환경영향 보고서는 다른 대안들 중에 어떤 것이 환경적으로 우수한 대안인지도 밝혀야 한다고 요구하고 있습니다.

제안된 프로젝트와 비교할 때 역사적 영향력이 감소된 대안은 문화 자원 (역사적 자원, 고고학적 자원 및 고생물 학적 자원)에 대한 영향을 감소시킬 것입니다. 따라서, 역사적 영향이 감소된 대안은 환경적으로 우수한 대안으로 간주됩니다. 이 대안은 향상된 안전 요소, 장애인 접근성 및 승객 편의 시설을 갖춘 기능적으로 현대적인 LAUS의 확장된 승객 센터를 제공하는 것을 제외하고는 모든 프로젝트 목표를 충족시킬 것입니다.

ES.12ES.15 논란의 영역

CEQA 지침의 섹션 15123(b)(2)는 환경영향 보고서가 기관 및 대중이 제기한 문제를 포함하여 주무 관청이 알고 있는 논란의 영역을 확인하도록 규정하고 있습니다.

준비 통지서(NOP)에 대한 공개 의견 수렴 기간 동안 이 프로젝트에 관한 다양한 의견이 접수되었습니다. 공개 검토 및 의견 수렴 기간 동안 NOP에 제출된 의견들은 본 환경영향 보고서 부록 A에 포함되어 있습니다. 일반적으로, 메트로에 알려진 잠재적인 논란의 영역에는 문화 자원 및 건설 영향 (교통, 대기 질, 소음 및 진동, 수질)을 포함합니다. 이러한 쟁점들은 본 환경영향 보고서의 준비 과정에서 적절하게 고려되었으며, 이 환경영향 보고서의 섹션 3.2 ~ 3.13(EIR 초안 프로젝트)과 표 2-2, 섹션 10.0 및 부록 P(최종 EIR 프로젝트)에 제시된 환경 영향 분석에서 다루어졌습니다. 알려진 논란의 영역은 아래에 간략하게 요약되어 있습니다.

- **문화 자원**- 프로젝트 연구 영역 내에 여러 문화 자원들이 있습니다. 이러한 자원들은 LAUS, 미국 (미국)을 포함합니다. 우체국-로스앤젤레스 터미널 별관, William Mead Homes, Mission Tower, Macy Street School, Thomas Barabee Warehouse & Store, Friedman Bag Company-Textile Division Building 및 로스앤젤레스 강을 가로 지르는 5개의 교량들이 있습니다. 부족 문화적

프로젝트 요약

자원과 고고학 유적지, 고고학 유적지 P-0015005 도 프로젝트 연구 지역 내에서 확인되었습니다.

- **건설 영향** - 프로젝트 건설과 관련된 우려 사항은 다음과 같은 문제 영역들과 관련이 있기 때문에 확인되었습니다.
 - **교통** - 도로 및 교차로가 일시적으로 우회하여 차선이 막힐 수 있습니다. US-101 을 포함한 주정부 고속도로 시스템에 영향을 줄 가능성이 있습니다.
 - **소음** - 소음은 해당되는 소음 기준을 초과 할 수 있으며 민감한 수용체에 영향을 미칠 것입니다.
 - **대기 질** - 프로젝트의 건설은 주변의 민감한 수용체에 대기 질과 건강 위험 영향을 미칠 수 있습니다.
 - **수질** - 프로젝트 건설은 강우 유출로 이어져 손상된 수역에 잠재적인 영향을 미칠 수 있습니다.
 - **유해 물질** - 건설 중 오염된 토양 또는 기타 유해 물질로 오염된 다른 매체들을 만날 가능성이 있습니다.

ES.13ES.16 의사 결정기구가 해결해야 할 문제

CEQA 지침의 섹션 15123 (b) (3)은 대안의 선택과 중대한 영향을 완화할 수 있는 방법을 포함하여 해결해야 할 문제에 대한 토론을 요구합니다. 메트로 위원회는 토지 이용 및 계획, 운송 및 교통, 미학, 대기 질, 소음, 생물 자원, 수문학 및 수질, 지질학 및 토양, 위험 및 유해 물질, 유틸리티/ 서비스 시스템 및 에너지와 보존, 문화 자원 및 공공 서비스와 관련된 영향들이 유의 수준 이하로 충분히 완화되었는지를 결정할 것입니다. 또한 위원회는 운송 및 교통, 대기 질, 소음 및 문화 자원과 관련된 중대한 피할 수 없는 영향에 대해 우선 고려 사항의 채택 여부를 결정할 것입니다. 이사회는 또한 이 프로젝트 대안들의 어떤 것이 주요 프로젝트 목표를 달성하면서 유의한 영향들을 훨씬 감소시키는지 그리고 그 대안들 하나가 승인될 수 있는지 여부를 결정할 것입니다.

환경영향 및 제안된 완화 조치를 요약한 표 ES-1의 전체 번역은 213-922-2524로 전화하십시오.

(이 페이지는 의도적으로 비워 둔 공간임)